

ANA PAULA MARQUES GONÇALVES

**ANÁLISE DA PAISAGEM INDUSTRIAL: UM ESTUDO DOS REMANESCENTES
FERROVIÁRIOS DE RIO CLARO**

BAURU
2022

ANA PAULA MARQUES GONÇALVES

**ANÁLISE DA PAISAGEM INDUSTRIAL: UM ESTUDO DOS REMANESCENTES
FERROVIÁRIOS DE RIO CLARO**

Qualificação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU

2022

Gonçalves, Ana Paula Marques.

Análise da paisagem industrial: um estudo dos remanescentes ferroviários de Rio Claro / Ana Paula Marques Gonçalves, 2022.

177 f.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual Paulista (Unesp). Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru, 2022.

1. Paisagem Industrial. 2. Patrimônio Ferroviário. 3. Preservação. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design. II. Título.

Análise da paisagem industrial: um estudo dos remanescentes ferroviários de Rio Claro

Defesa

Aprovada em: 21 de setembro de 2022.

Local: Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC). Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Banca Examinadora

Coordenador.

Dr. Eduardo Romero de Oliveira Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Membro I. Professora do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Membro II. Externo. Proyectos Arquitectónicos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Málaga

Dra. Maria Isabel Alba Dorado

Universidad de Málaga (UMA)

Suplente I. Professora do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Renata Cardoso Magagnin

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Suplente II. Externo. Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia

Dr. Arthur Magon Whitacker

Universidade de Ciências e Tecnologia (UNESP)

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado DE ANA PAULA MARQUES GONÇALVES, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 21 dias do mês de setembro do ano de 2022, às 10:00 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE Mestrado de ANA PAULA MARQUES GONÇALVES, intitulada **Análise da paisagem industrial: um estudo dos remanescentes ferroviários de Rio Claro**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESPFCLAssis, Prof^ª. Dr^ª. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/Unesp/Bauru, Prof.^ª Dr.^ª MARIA ISABEL ALBA DORADO (Participação Virtual) do(a) Escuela Técnica Superior de Arquitectura / Universidade de Málaga. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: **Aprovado**. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.



Professor Doutor EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que não deixou que eu permanecesse caída quando não existia mais vontade de se levantar e, a mim, porque foi extremamente grande a vontade de desistir em meio à múltiplos empregos, de um empreendimento e da própria vida. Sou grata ao meu namorado Estevão, que me apoiou, ajudou e acalmou sempre que necessário ou não.

Obrigado à minha família que de alguma forma me apoiou, em especial a minha irmã Vanessa e cunhado Adelson, que estiveram sempre ao meu lado me auxiliando e ajudando no que era e não era possível.

Agradeço ao meu orientador que desde a graduação confia em mim e tem me auxiliado no desenvolvimento científico, profissional e pessoal, também a equipe do projeto Memória Ferroviária, em especial a Maribel que sempre esteve disposta a me auxiliar. Aos professores do mestrado e toda a equipe da pós-graduação, obrigada por contribuírem para esse sonho.

Agradeço também a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo nº 2020/03240-6) pelo financiamento e apoio para a execução desta pesquisa.

Resumo: Com o objetivo de analisar a paisagem industrial dos remanescentes ferroviários do Município de Rio Claro - SP, foi realizado um estudo dividido em três momentos. O primeiro se refere ao capítulo um, onde foram realizadas leituras e análises das definições teóricas-metodológicas sobre a origem, desenvolvimento e aplicação dos conceitos de patrimônio, paisagem e memória, que sustentaram não apenas as definições conceituais acerca dos temas, mas as possibilidades de aplicações metodológicas e técnicas. O segundo momento da pesquisa está disposto no capítulo dois, com avaliação dos usos, estados de conservação e propriedades dos bens ferroviários, com levantamento teórico, de campo e espacial. Aqui, também foi testado uma técnica para apreensão e análise de dados de valoração da comunidade para os remanescentes ferroviários, avaliando-os e sistematizando-os de forma que pudessem ser mais objetivos e visuais. O terceiro momento, sistematizado no capítulo três, se refere a averiguação das políticas de preservação direcionadas ao sistema ferroviário, analisando o Plano Diretor, o Plano de Desenvolvimento Turístico e as leis patrimoniais, com a intenção de avaliar se estes podem contribuir para sua reutilização, restauração e valoração. Desse modo, a pesquisa avança nos estudos paisagísticos para a preservação do patrimônio ferroviário desde suas áreas, espaços e estruturas arquitetônicas até os valores a eles associados pela comunidade e seus usuários.

Palavras-chave: Paisagem Industrial; Patrimônio Ferroviário; Preservação.

Abstract: With the objective of analyzing the industrial landscape of the railway remnants of the Municipality of Rio Claro - SP, a study was carried out divided into three moments. The first refers to chapter one, where readings and analyzes of the theoretical-methodological definitions were carried out on the origin, development and application of the concepts of heritage, landscape and memory, which supported not only the conceptual definitions of the themes, but the possibilities of methodological and technical applications. The second moment of the research is arranged in chapter two, with an evaluation of the uses, states of conservation and properties of railway assets, with theoretical, field and spatial survey. Here, a technique was also tested for capturing and analyzing community valuation data for the remaining railways, evaluating and systematizing them so that they could be more objective and visual. The third moment, systematized in chapter three, refers to the investigation of preservation policies directed to the railway system, analyzing the Master Plan, the Tourism Development Plan and the heritage laws, with the intention of evaluating whether these can contribute to its reuse, restoration and valuation. In this way, the research advances in landscape studies for the preservation of railway heritage from its areas, spaces and architectural structures to the values associated with them by the community and its users.

Keywords: Industrial Landscape; Railway Heritage; Preservation.

LISTA DE ABREVIATURAS

AVP - Abordagem e Valorização do Patrimônio

CPEF - Companhia Paulista de Estradas de Ferro

CESP - Companhia Energética de São Paulo

CESPRO - Centro de Processamento de Dados

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FEENA - Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade

FUMDEMA - Fundo de Defesa do Meio Ambiente

FEPASA - Ferrovia Paulista S/A

IAPH - Instituto Andaluz do Patrimônio Histórico

ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MIT - Município de Interesse Turístico

SIG - Sistema de Informação Geográfica

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico

TICCIH - *The International Committee of the Conservation of Industrial Heritage*

UFA - União dos Ferroviários Aposentados

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNESP - Universidade Estadual Paulista

SUMÁRIO DE FIGURAS

Figura 1 - Mappa da província de São Paulo: Organizado no Escripório Técnico da Companhia Mogyana sob a direcção do engenheiro em chefe Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa. 1884.	3
Figura 2 - Planta da Esplanada da Estação e das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1939).....	31
Figura 3 - Planta da Esplanada da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1939).....	32
Figura 4 - Planta da Esplanada das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1940?)	33
Figura 5 - Áreas do sistema ferroviário de Rio Claro	43
Figura 6 - Prédio da estação ferroviária	44
Figura 7 - Prédio da Estação Ferroviária.....	44
Figura 8 - Casarão na FEENA	45
Figura 9 - Antiga vila dos funcionários do Horto Florestal	45
Figura 10 - Solar Navarro de Andrade.....	46
Figura 11 - Rotunda e antigo cinema ferroviário (atual EDUQ)	46
Figura 12 - Grêmio Recreativo	47
Figura 13 - Bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano).....	48
Figura 14 - Bens do sistema ferroviário (FENNA).....	49
Figura 15 - Condição física dos bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano).....	51
Figura 16 - Condição física dos bens do sistema ferroviário (FENNA).....	52
Figura 17 - Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano).....	54
Figura 18 - Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário (FEENA)	55
Figura 19 - Floresta 1 e 2	59
Figura 20 - Tempo.....	60
Figura 21 - Chefe da estação de Rio Claro	60
Figura 22 - Uma tarde tranquila no Horto	61
Figura 23 - Memória Afetiva.....	61
Figura 24 - Estação Ferroviária.....	62
Figura 25 - Valores associados ao sistema ferroviário (entrevistas e concursos fotográficos - Núcleo Urbano).....	65
Figura 26 - Valores associados ao sistema ferroviário (entrevistas e concursos fotográficos FEENA).....	66
Figura 27 - Leis municipais que incidem sobre a paisagem dos remanescentes ferroviários	76

SUMÁRIO DE QUADROS

Quadro 1 - Informações sobre os vestígios do sistema ferroviário rio-clarense	34
Quadro 2 - Frases marcantes das entrevistas	57
Quadro 3 - Sistematização do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Rio Claro ...	70
Quadro 4 - Considerações sobre os vídeos do História Oral e Documentários.....	93
Quadro 5 - Imagens selecionadas nos concursos fotográficos	102

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1. CAPÍTULO I: PATRIMÔNIO E PAISAGEM INDUSTRIAL: CATEGORIAS PARA A ANÁLISE PATRIMONIAL	10
1.1 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO.....	10
1.2 PAISAGEM CULTURAL E INDUSTRIAL: CONCEITOS BÁSICOS, PROCEDIMENTOS E INSTRUMENTOS.....	14
1.3 MEMÓRIAS E ESPAÇOS INDUSTRIAIS	23
2. CAPÍTULO II: IDENTIFICAÇÃO DA PAISAGEM INDUSTRIAL DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS RIOCLARENSE.....	29
2.1 AVALIAÇÃO DOS TIPOS DE PROPRIEDADES, USOS E ESTADOS DE CONSERVAÇÃO DAS ESTRUTURAS E DOS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS.....	29
2.2 APREENSÃO DA DIMENSÃO SIMBÓLICA DA PAISAGEM	56
2.3 QUESTÕES VOLTADAS A VALORAÇÃO E DA REUTILIZAÇÃO DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS	64
3. CAPÍTULO III: POLÍTICAS INCIDENTES NA PAISAGEM DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS RIOCLARENSE.....	69
3.1 PLANO DIRETOR.....	69
3.2 PLANO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO.....	75
3.3 LEIS PATRIMONIAIS.....	76
3.4 POLÍTICAS PÚBLICAS INCIDENTES NO SISTEMA INDUSTRIAL	82
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	85
5. REFERÊNCIAS.....	87
6. APÊNDICES	93
6.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VÍDEOS DO HISTÓRIA ORAL E DOCUMENTÁRIOS	93
6.2 IMAGENS SELECIONADAS NOS CONCURSOS FOTOGRÁFICOS.....	102
6.3 FICHA DE UNIDADE PAISAGÍSTICA - CARACTERIZAÇÃO.....	134
6.4 FICHA DE INVENTÁRIO DE SÍTIO FERROVIÁRIO	154

INTRODUÇÃO

Após a Independência do Brasil, o café passou a ser cultivado tornando-se parte do produto econômico nacional. A produção iniciada no litoral fluminense, ainda no século XVIII, ascendeu nas primeiras três décadas de 1800. Adentrou o estado de São Paulo em 1836, pelo Vale do Paraíba, onde se mantém a maior região paulista produtora de café até 1854. Já tendo a cafeicultura acessado a região de Campinas e Piracicaba desde a década de 1830; a busca de novas terras de plantio, leva a cultura para a região de Mogi-Mirim, em direção ao sul de Minas e depois para Ribeirão Preto, após 1850. Neste terceiro quartel do século XIX, a primeira área da produção cafeeira, no Vale do Paraíba, já sofria com o esgotamento das terras e cafezais (MILLIET, 1941). Enquanto o Oeste Paulista aumentava sua produção, com maior demanda de mão de obra, que será complementada com a imigração mais intensa depois de 1880. Essa nova fase, de 1860 a 1890, além da abolição e novas formas de trabalho livre, trouxe também como novidade a implementação da estrada de ferro para atender a demanda de transporte do produto ao litoral. Nas primeiras décadas do século XX, a cafeicultura espalhou-se por todo o interior e oeste paulista. A alta produção paulista coloca o estado como maior produtor e gerador de riqueza nacional. A crise de 1930 e o declínio da riqueza do café no “velho oeste paulista” abre espaço para novos cultivos agrícolas nas terras cansadas do café ou especulação imobiliária de pequenas propriedades dirigidas uma população rural ou novas formações urbanas (MONBERG, 1984). A cafeicultura avança para o norte do Paraná em busca de terras virgens e intenso rendimento que compense os preços baixos (MILLET, 1941).

Dos ciclos econômicos que foram desenvolvidos no Brasil, o café possui ligação direta com o desenvolvimento do transporte ferroviário, em função de sua facilidade para o escoamento da produção cafeeira até o Porto de Santos. A construção da malha ferroviária no Estado de São Paulo, foi fundamental para consolidação de seu complexo cafeeiro, que auxiliou na estruturação industrial estadual (MELLO, 1998 apud SANTOS, 2002).

A chegada do transporte ferroviário ocorreu em função da necessidade de facilitar o escoamento da produção do café. Em 26 de abril de 1856 foi promulgado o Decreto nº 1.759, para conceder aos representantes da região produtora a criação de uma malha ferroviária em 90 anos, para a ligação do Porto de Santos à São Paulo. A construção do traçado ferroviário foi concessionada a companhia inglesa São Paulo Railway (MARTINI, 2004). Após adquirir

monopólio do serviço ferroviário, a companhia não tinha mais o interesse em expandir a malha ferroviária para o interior do Estado de São Paulo, motivando uma parcela da elite paulista fundar uma companhia com capital nacional, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), que expandiu inicialmente a malha de Campinas a Jundiaí.

Dos municípios que se formaram no Estado de São Paulo, Rio Claro se originou no centro-oeste em função da descoberta do ouro no Estado do Mato Grosso do Sul em 1718, pois os paulistas que seguiam para aquela região necessitavam passar pela área rioclareense às margens do Ribeirão Claro, onde atualmente se localiza o bairro Santa Cruz. Para poder atender as necessidades dos viajantes que seguiam rumo às regiões de descoberta de ouro, algumas pessoas se tornaram pequenos comerciantes e se fixaram próximo ao Ribeirão Claro, formando o primeiro aglomerado urbano de Rio Claro. Foi do ribeirão que se difundiu a primeira nomenclatura ao município, São João Batista do Rio Claro (ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015).

Na metade do século XIX, o comércio de Rio Claro era baseado na produção alimentícia (milho, carne de vaca, etc.) em 40 propriedades produtoras, que utilizavam mão de obra escrava. No entanto, com dificuldades em mantê-las, os pequenos produtores tiveram que deixá-las após a expulsão por pessoas vindas de outras regiões e que possuíam os títulos das propriedades. A especulação das terras fez com que ocorresse a venda da maior parte das sesmarias. Assim, em meados do século XIX o município passava a produzir em larga escala, tornando sua economia de exportação com a produção canavieira, que posteriormente deixou infraestruturas para o plantio de café. A produção cafeeira se iniciou no ano de 1840, com a extensão da malha ferroviária até Rio Claro em 1876 após a pressão dos fazendeiros (ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015).



Figura 1 - Mappa da província de São Paulo: Organizado no Escriptorio Técnico da Companhia Mogyana sob a direção do engenheiro em chefe Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa. 1884.

O desenvolvimento do sistema ferroviário em Rio Claro possibilitou melhorias no escoamento da produção de café, a ampliação da área urbana e criação de espaços para os funcionários da companhia ferroviária, como a escola ferroviária, o grêmio recreativo e cinema dos ferroviários (ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015). Seu desenvolvimento industrial tornou o município um importante instrumento tecnológico ampliando seus serviços, estruturas e infraestruturas como armazéns, escritórios, entroncamento de distintas bitolas e no ano de 1892 as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fazendo de Rio Claro, um dos mais importantes empregadores industriais da época (SANTOS, 2002). No final do século XIX a CPEF passa a se preocupar com a escassez de matéria prima para a construção e manutenção das ferrovias (RIO CLARO, 2019). Em função dessa preocupação com a demanda de lenhas e dormentes, é criado o departamento de Seção Florestal, para o fornecimento de materiais necessários (MARTINI, 2004). O primeiro horto criado foi em Jundiaí, com 104 hectares (COMPANHIA PAULISTA, 1904). Foram

implantados 18 hortos no total, sendo o de Rio Claro um dos mais importantes, criado no ano de 1909 foi sede da Seção Florestal (MARTINI, 2004).

A partir do inventário documental, espacial e de campo sobre os remanescentes do antigo sistema ferroviário, foram identificadas três áreas que contemplam estes remanescentes, organizadas conforme suas similaridades, como a originalidade das atividades desenvolvidas durante a prestação do serviço ferroviário, a proximidade espacial e a organização das estruturas construídas. Em se tratando do objetivo de entender a paisagem industrial formada pela atividade ferroviária, estas unidades auxiliam na organização espacial de porções desta paisagem e estas camadas identificadas por suas similaridades, quando unidas sustentam os inventários, levantamentos de campo, análises e gestão da paisagem. A área da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade (FEENA) que inicialmente foi nomeada como Horto Florestal de Rio Claro, em sua criação teve foco no serviço florestal, a área da esplanada ferroviária composta pela estação ferroviária, casa do chefe da estação, cabines de controles e espaço das oficinas da Companhia Paulista era utilizada para a manutenção e transporte de cargas e passageiros, por fim, o Grêmio Recreativo foi criado com a função de atender as necessidades de lazer dos funcionários ferroviários.

Desse modo, o que se espera é que enquanto representante de uma história produtiva, os bens ferroviários de Rio Claro devam ser protegidos patrimonialmente enquanto sistema completo, portanto, enquanto uma paisagem industrial, inclusive do ponto de vista histórico e cultural. Todavia, apenas a estação ferroviária (patrimônio cultural) e floresta (patrimônio natural) são protegidos pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), dificultando sua interpretação enquanto paisagem, ao passo que outros bens ferroviários não são protegidos e os que são, possuem divergências de interpretação.

Diante dessa dificuldade protecionista, essa pesquisa tem como propósito analisar a paisagem industrial dos elementos físicos e simbólicos do antigo sistema ferroviário rioclarense. A relevância dessa investigação parte do acúmulo de conhecimentos em um período de dois anos estudando os bens ferroviários rioclarense durante a realização de uma graduação em Bacharelado em Turismo pela UNESP Campus Experimental de Rosana, com o financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP (Processo

2017/01780-0). Foi realizado no período de um ano uma análise acerca de dois bens tombados, a Estação Ferroviária e o Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade, atual Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade. Com este estudo considerou-se que as proteções jurídicas pelo CONDEPHAAT são insuficientes para apresentar por completo sua história e complexidade. Desse modo, em mais um ano realizou-se um estudo de revisão e identificação dos elementos da paisagem cultural que o compõem, após ser observado a deficiência na proteção dos bens patrimoniais de uma mesma área histórica - aqui em específico ao patrimônio industrial -, que protege legalmente elementos isolados, o que permitiu analisar parcialmente as dinâmicas de formação dessa paisagem cultural. Diante disso, a proposta de mestrado objetiva realizar uma análise aprofundada da paisagem industrial, buscando assim compreender as dinâmicas de gestão e planejamento atribuídos a paisagem, ainda se os usos em questão destinados aos espaços e estruturas ferroviárias são viáveis para a proteção individual, por conseguinte o coletivo (a paisagem).

Diante disso, foi feito um estudo que analisa diretamente a paisagem industrial relativa aos remanescentes da atividade ferroviária em Rio Claro. Assim, o levantamento dos edifícios e espaços ferroviários foi atualizado, identificando ainda as dimensões simbólicas da paisagem. Logo, justifica-se a importância desta pesquisa para a realização de uma análise crítica e aprofundada dos dados coletados pela perspectiva da paisagem industrial, compreendendo sua inserção em um contexto dinâmico urbanístico. Para tanto, é cabível identificar quais relações estabelecidas entre seus elementos tangíveis e intangíveis, associadas com sua localização espacial, onde a propositura contribuirá em estudos posteriores relativos aos remanescentes da atividade ferroviária e sua identificação, análise e proteção enquanto paisagem industrial.

Ao se tratar da preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, identifica-se que as proteções jurídicas não entendem que os vestígios ferroviários já foram parte de um mesmo sistema produtivo, no qual se insere as dimensões simbólicas e físicas de sua formação, desenvolvimento e formação atual. Desse modo, os tombamentos deveriam incluir em suas proteções todos os espaços, estruturas e infraestruturas que os fazem, independente do seu uso, estado de conservação, localização e outras variáveis. Quando fala-se de sua dimensão simbólica, esta não diz respeito a apenas um símbolo, que provavelmente seria interpretado de maneira isolada como tem ocorrido nos tombamentos, mas da parte intangível deste patrimônio,

a relação entre pessoas e sua formação, seu desenvolvimento e sua composição atual. Sob esta perspectiva, a pesquisa se justifica igualmente pelo seu caráter inédito de análise da paisagem industrial dos vestígios de um sistema ferroviário completo, em comparação a outras pesquisas realizadas sobre a temática de preservação do patrimônio industrial no Brasil, visualizando um panorama histórico sob a perspectiva da paisagem, que permita proteção integral dos vestígios físicos e simbólicos.

Existem pesquisas voltadas à preservação do patrimônio industrial de espaços ferroviários que abordam as análises embasadas no conceito “conjunto”, como Santos (2017) que estudou o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara – Campinas/SP analisando as práticas de preservação e usos sociais do patrimônio ferroviário. Silva (2017), da qual analisa a articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação, relativa aos bens ferroviários de Mairinque. Todavia, ainda são poucas as publicações no Brasil que estudam o patrimônio pelo conceito teórico-metodológico de paisagem cultural (Ex: CASTRIOTA, 2009; CRISPIM, 2016; ARAUJO, SABATÉ, [s.d]; RIBEIRO, 2007; MESQUITA, PIEROTTE, 2018; NÓR, 2013; RODRIGUES, 2015), e particularmente sobre a paisagem industrial ou relativos a bens industriais, identifica-se que esse número também é baixo (Ex: CARSALADE, [s.d]; GARCIA, CARDOSO, 2016; FIGUEIREDO, 2011, 2014; FERRÃO, VILLEGAS, 2016; SILVA, 2011). Desse modo, observa que poucas são as pesquisas que estudam o patrimônio industrial dos remanescentes ferroviários por conceitos e metodologias mais amplas, uma vez que cada elemento de um sistema produtivo tem sua importância para seu funcionamento geral. Assim, é preciso aprimoramento das ferramentas teórico-metodológicas em estudos sobre o conceito da paisagem para a identificação, análise e preservação patrimonial, com aprofundamento sobre as técnicas de Sistema de Informação Geográfica com o uso do software de georreferenciamento no processo de identificação de bens culturais.¹

A preservação dos vestígios do passado que evocam a memória de um povo ou nação são observados pelas sociedades posteriores às suas criações como plausíveis de preservação.

¹ No ano de 2018 para maior aprimoramento dos conceitos teórico-metodológicos da paisagem e ferramenta SIG, foi realizado um estágio de pesquisa no exterior em parceria com a Universidade de Málaga na Espanha, com a supervisão da Profa. Dra. María Isabel Alba Dorado. O estágio foi financiado pela FAPESP (Processo 2017/223527). A pesquisa estava inserida nas temáticas investigativas do projeto Memória Ferroviária financiado pela FAPESP (Processo 2018/23340-5) e sob a coordenação do Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

A preservação material e imaterial da cultura classifica o bem protegido como patrimônio em suas mais amplas classificações. Neste ponto, a preservação patrimonial contribui para a salvaguarda dos costumes, saberes e fazeres do passado. Como aponta Ribeiro (2007), nos primeiros anos de sua formação, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico (SPHAN) - atual IPHAN – tinha principalmente arquitetos em seu quadro de funcionários, o que pode ter levado a tombamentos de bens arquitetônicos de maneira isolada. Houve também pouca declaração de proteção às áreas naturais ou da relação entre o meio natural e meio cultural - ainda que a preservação patrimonial pela categoria de paisagem tenha sido observada desde o ano de 1937, com a criação do Livro do Tombo Arqueológico, Etnológico e Paisagístico. No caso do patrimônio industrial, em específico os remanescentes do transporte ferroviário, no Brasil observou-se o tombamento de bens isolados desse sistema produtivo - a exemplo as estações ferroviárias, após os anos 1970 - que após críticas a essa forma de proteção incrementou os conceitos teóricos e metodológicos de conjunto ou complexo ferroviário. Todavia, esses ainda se valiam apenas dos componentes físicos da atividade ferroviária, não protegendo de fato todo o contexto histórico do sistema produtivo. Nessa perspectiva, os conceitos teóricos e metodológicos da paisagem industrial são analisados como uma possibilidade de proteção ampla e integral de todos os bens físicos e simbólicos dos remanescentes ferroviários.

Para a realização desta pesquisa e cumprimento dos objetivos propostos, a estrutura da dissertação foi organizada em três capítulos de levantamento de dados com discussões de suas devidas pertinências para o estudo. No primeiro capítulo desenvolve-se uma análise crítica das discussões teóricas sobre patrimônio e paisagem industrial, com base em suas aplicações para a análise patrimonial, realizando uma atualização teórica sobre as leituras de interesse para novas análises e considerações, assim como uma pesquisa de novos estudos sobre patrimônio e paisagem. Portanto, as principais leituras neste capítulo foram referentes a Conferência Geral "Recomendação Paris Paisagens e Sítios" (1962); Recomendação Europa (1995); Convenção Europeia da Paisagem (2000); A Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (2003); Ribeiro (2007); Alba Dorado (2010); Os Princípios de Dublin (2011); Documentos e publicações do Instituto Andaluz do Patrimônio Histórico (IAPH).

Ao tratar de patrimônio industrial ferroviário buscou identificar de que maneira os bens ferroviários são compreendidos enquanto bens de uma atividade industrial. Já sobre a paisagem cultural e industrial para além dos conceitos básicos sobre suas análises e aplicações, foi identificado como esse conceito auxilia na análise e gestão do patrimônio. Sendo discutido

também teoricamente o conceito de memória sobre os espaços industriais, pois dessa maneira, pode-se entender como a dimensão simbólica da paisagem pode ser identificada, compreendida e analisada enquanto bem patrimonial. As leituras contribuíram para o processo de levantamento dos dados dos bens ferroviários, permitindo uma análise da paisagem industrial, destacando as medidas de preservação e gestão patrimonial.

Para o segundo capítulo ocorreu uma avaliação dos usos, estados de conservação e propriedades aplicadas aos remanescentes ferroviários, à medida que já se tem realizado uma pesquisa detalhada dos edifícios e espaços ferroviários que o formam, portanto, a avaliação será suficiente para esse estudo. Nesse momento a pesquisa foi baseada principalmente no trabalho de campo com o uso de fichas de inventário e ferramentas SIG. No que compreende avaliação dos tipos de propriedade, usos e estados de conservação, era esperado a realização de visitas de campo, uso de informações das instituições que fazem a gestão dos remanescentes ferroviários e busca em sites (Prefeitura, CONDEPHAAT). Mas, é necessário que antes da visita de campo seja realizado uma avaliação do inventários dos bens edificados e espaços ferroviários identificados no relatório de inventário sobre o horto florestal realizado pela Trevisan nos anos de 1982 e 1991, após o fim dos serviços ferroviários prestados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, leitura da planta da esplanada e área das oficinas, com verificação espacial dos bens identificados, inclusive para verificação de outros que possam não ter sido verificados, como a dimensão simbólica da paisagem. A aplicação da ferramenta SIG teve sua realização após a coleta dos dados sobre os bens ferroviários, em especial sua localização geográfica.

Por fim, a avaliação das propriedades, usos e estado de conservação serviu para avaliar se estes contribuem para a preservação da paisagem, bem como para sua valoração enquanto patrimônio. Com o uso do software SIG acredita-se que seja possível ter uma ferramenta capaz de auxiliar na inventariação, análise, preservação e gestão da paisagem. Porém, com o período pandêmico as atividades que deveriam ser realizadas em campo foram readaptadas para serem executadas de maneira remota e com o uso de inventários de campos já realizados no ano de 2017 e 2018.

No capítulo três foi averiguada a existência de políticas de preservação que são direcionadas aos bens ferroviários, pois estas podem contribuir para sua reutilização, restauração e valoração, inclusive da perspectiva de proteção legal. Portanto, ocorreu uma pesquisa documental que consiste na leitura do Plano Diretor para identificação das políticas de planejamento urbano e ordenamento territorial que incidem sobre os bens ferroviários identificados no capítulo II. Buscou também o acesso ao Plano de Desenvolvimento Turístico

que estava em processo de elaboração, porém o documento ainda não estava disponível na forma *online* e foi preciso realizar contato com a Prefeitura de Rio Claro, em específico a Secretaria de Esporte e Turismo. Esperava-se que esse documento permitisse identificar as ações de desenvolvimento e planejamento turístico que envolvam elementos ferroviários, verificando se são compatíveis com seus atuais usos, estados de conservação e propriedades, porém, não foi confirmado pelo órgão gestor a existência ou se quer o trabalho de desenvolvimento do plano. A identificação da legislação municipal de Rio Claro que incidiram sobre os bens ferroviários, foi consultada nas bases eletrônicas no portal do Centro de Processamento de Dados (CESPRO)². Quando identificadas essas leis, foram feitas anotações com informações pertinentes ao objetivo proposto neste estudo. Da leitura destes documentos, foram sistematizadas as políticas que incidem sobre os bens ferroviários, verificando de que maneira essas auxiliam ou não na preservação da paisagem industrial ferroviária. Isto é, problematizar a gestão da paisagem industrial como problema de política pública: articulações ou descompasso entre a identificação da paisagem e política patrimonial vigente.

² O CESPRO é uma empresa privada que disponibiliza portais de legislações consolidadas, incluindo Diário Oficial eletrônico dos municípios, entre outros serviços. <https://cespro.com.br/visualizarDiploma.php?cdMunicipio=9320&cdDiploma=7777?cdMunicipio=9320&cdTipoDiploma=3684>

1. CAPÍTULO I: PATRIMÔNIO E PAISAGEM INDUSTRIAL: CATEGORIAS PARA A ANÁLISE PATRIMONIAL

1.1 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

Segundo Kühl (2006) as questões preservacionistas do patrimônio industrial são particularmente recentes, ainda que o monumento histórico tenha tido interesse de recuperação em anos anteriores. Segundo a autora, os debates envoltos na preservação patrimonial se iniciaram na Inglaterra no ano de 1950 com a criação do termo "arqueologia industrial", porém os debates preservacionistas passaram a ter mais destaque com a demolição de obras da industrialização no ano de 1960. Foi então que:

o movimento considerou e ampliou a partir de então e vários países realizaram ou estão realizando inventários sistemáticos de sua herança do processo de industrialização. Significativos esforços foram feitos para se definir o que se é patrimônio industrial, estabelecer parâmetros cronológicos e elaborar registros e estudos, com o objetivo de determinar o que e por que preservar (KÜHL, 2006, p.1).

Se entende que desde o início, a metodologia para identificação da preservação do patrimônio industrial se baseia em inventários sistemáticos, o que provoca uma leitura pontual da herança da industrialização, ao ponto que os inventários remetem a coleta de informações sobre cada componente físico, e até mesmo simbólico, porém com interpretações que tendem a não convergem entre si. A crítica não se refere à não utilização dos inventários, mas que sejam feitos entendendo que os processos industriais se originaram de estruturas edificadas, territórios, espaços, meios de transporte, energia e relações do homem neste processo.

Ballart (1997) observa que os objetos criados pelos homens que se mantêm com o passar do tempo relatam às pessoas do presente e futuro, notícias e sensações do passado. Desse modo, a esses objetos são atribuídos valores que ultrapassam os de uso original, perpetuando sua valoração histórica e cultural na sociedade.

Criado no ano de 1978, o *The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage* (TICCIH) tem importante contribuição nos debates e ações preservacionistas dos remanescentes da industrialização. Uma das importantes contribuições é a Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, divulgada em junho de 2003, que teve como propósito fazer a afirmação de edifícios, estruturas, processos, utensílios, localidades, paisagens e manifestações tangíveis e intangíveis que foram construídas em função das atividades industriais. Identificando que o período que compreende o surgimento da industrial

remonta os inícios da Revolução Industrial, desde a segunda metade do século XVIII até a atualidade. Nesse sentido, o patrimônio industrial:

[...] consiste dos vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetural ou científico. Estes vestígios consistem de prédios ou máquinas, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais para processamento e refinamento, armazéns (*warehouses*) e galpões, de locais onde a energia é gerada, transmitida e utilizada, transporte e toda sua infra-estruturas, assim como de locais usados atividades sociais relacionadas à indústria, tais como habitações, locais para culto e para a educação (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Como apontado por Ballart em 1997, para que um bem material ou imaterial seja protegido como um patrimônio, a esses são atribuídos algum valor ou valores. Nesse sentido, a Carta de Nizhny Tagil destaca que ao patrimônio industrial são atribuídos valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e científicos. Portanto, a inventariação, análise e gestão patrimonial deve compreender todo o sistema da produção da industrialização e, não bens isolados destes, pois somente dessa forma será possível ter uma proteção que retrate todos os valores que representem a totalidade e complexidade do patrimônio industrial. A proteção do patrimônio industrial baseia-se em valores universais, do que na singularidade de sítios isolados. Quando trata dos valores sociais se refere a vida de pessoas que participam ou participaram de processos industriais, sendo de importância no que compreende sua identidade. Já os valores tecnológicos e científicos estão associados à história da manufatura, engenharia e construção, podendo possuir atribuição de valor estético em função de sua arquitetura, *design* e planejamento (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

O documento “Os Princípios de Dublin” estabelece que para entender e preservar o patrimônio industrial é necessário “investigar e documentar estruturas, sítios, paisagens industriais, assim como a maquinaria, equipamentos, arquivos ou as suas dimensões imateriais, é essencial para sua identificação, conservação e avaliação do seu significado e valor patrimonial” (ICOMOS; TICCIH, 2011). Desse modo, o patrimônio industrial compreende todo e qualquer elemento significativo das atividades industriais, sejam eles físicos ou simbólicos. Logo, sua identificação é o passo inicial de um processo preservacionista dos remanescentes industriais enquanto bem patrimonial.

Para Oliveira (2010), o patrimônio industrial tem a função de analisar as atividades industriais contemporâneas em seus atributos tecnológicos, econômicos e sociais. Porém, no Brasil, o órgão responsável pela preservação e gestão patrimonial no Estado de São Paulo, o

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) deu prioridade de proteção jurídica aos bens isolados do patrimônio industrial ferroviário, tombado apenas os prédios das estações ferroviárias (MORAES, 2016).

Para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), patrimônio ferroviário compreende os “[...] bens imóveis, acervos documentais, além do patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências” (MORAES; OLIVEIRA, 2017, p.19).

Observa-se que a preservação dos remanescentes da atividade ferroviária tem tomado importância à medida que o abandono desse meio industrial ocasionou perdas em sua estrutura física e simbólica. A Carta de Riga (2005) declara princípios que tem por finalidade orientar a conservação, restauro, manutenção, reparação e utilização dos bens ferroviários. Segundo o documento, o patrimônio ferroviário “[...] pode também incluir ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para elétricos, trabalhos ferroviários, elétricos de museus e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional. O Equipamento Ferroviário referido nesta Carta pode incluir edifícios e infraestruturas que fazem parte da vivência ferroviária (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003, p.2). Desse modo, o patrimônio ferroviário não se limita apenas aos bens isolados do sistema de transporte, sendo possível identificar até mesmo sua ligação mais atual com novos usos, como no caso dos museus ferroviários e usos para o turismo. Já o equipamento ferroviário entendido como os edifícios e infraestruturas da vivência ferroviária, deve ser pensado que a dimensão simbólica desta vivência é objeto de destaque na configuração do patrimônio ferroviário, sendo possível mensurar seus valores sociais e identidade das pessoas para com este patrimônio.

O início do transporte ferroviário foi identificado no “[...] momento em que se reuniram um conjunto de determinados factores e transformações, tecnológicas e industriais, ao qual se denominou por Revolução Industrial” (HAGATONG, 2014, p.104). O patrimônio ferroviário “[...] conduz uma tomada de consciência do valor dos locais, paisagens e equipamentos que o constituem e o integram na identidade de uma região em que a ferrovia se instalou” (HAGATONG, 2014, p.104). Se o patrimônio ferroviário é constituído dos locais, paisagens e equipamentos em que foi inserido o sistema industrial, os elementos materiais e imateriais compõem esta atividade produtiva.

O patrimônio ferroviário no Brasil, começou a ser observado com a extensão da Rede Ferroviária Federal S.A por meio da lei nº 11.483/2007, foi percebido que o legislador não usou de forma intencional o termo tombamento. Com o projeto de lei de conversão da 11.483/2007, o procurador federal Bolognani, no exercício do IPHAN, afirma que nesse período aparece pela primeira vez o conceito de memória ferroviária. Nesse cenário, o órgão federal de gestão patrimonial por meio da Portaria nº 407/2010 criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. No que compreende a preservação do patrimônio ferroviário, nota-se que esta:

[...] vem intensificando e tem atraído à atenção da sociedade. Com efeito, assiste-se, desde meados do século XX, às transformações urbanísticas e paisagísticas, em muitas das áreas centrais das cidades onde se localizam pátios e conexões remanescentes dos primitivos sistemas ferroviários, decorrentes de projetos de renovação urbana inadequados, por se apresentam indiferentes às práticas preservacionistas. Ademais, são raros os planos de ordenamento territorial urbano, propondo inserir essas áreas na dinâmica urbana, sobretudo, quanto àquelas de interesse social (FREIRE; LACERDA, 2017, p.560).

A questão urbanística e territorial são fatores indispensáveis na preservação patrimonial, ao passo que as novas visões no urbanismo e o crescente desenvolvimento foram insuficientes na preservação dos remanescentes ferroviários. No entanto, podem ser atribuídos novos usos aos edifícios ferroviários, garantindo a permanência deste patrimônio, mesmo que com nova dinâmica urbanística.

Como apontado por Moraes (2016), no Estado de São Paulo, o CONDEPHAAT priorizou o tombamento isolado das estações ferroviárias. Entretanto, os remanescentes ferroviários são constituídos por um número maior de elementos. Nesta perspectiva, Ferrari (2011) analisa o patrimônio ferroviário como um sistema, formado por estruturas edificadas, estações e vias férreas, que possuem relação que garantem seu funcionamento. Similar à Ferrari, Oliveira (2018) considera que os sistemas ferroviários são formados por todos os elementos criados para seu funcionamento, com a inclusão das pessoas. Logo, com as discussões propostas pelos autores considera-se que o sistema ferroviário é composto por características físicas e simbólicas, que em sua construção geral se relacionam com um único propósito produtivo, o transporte ferroviário.

As leituras sobre o patrimônio industrial ferroviário à medida que amplia as possibilidades de definições sobre a tipologia patrimonial, traz uma discussão complementar entre os debates teóricos. As ideias das instituições preservacionistas e dos pesquisadores abordam conceitos teóricos e metodológicos que firmam a concepção e formação do patrimônio

industrial ferroviário, os remetendo aos elementos físicos e simbólicos da herança dos processos da industrialização, permitindo ainda uma compreensão do processo de desenvolvimento destes debates. Desse modo, ao se apreender sobre o patrimônio industrial de dada localidade, o inventário obrigatoriamente não deve ser apenas sobre suas edificações arquitetônicas isoladamente, mas de todo e qualquer elemento físico e simbólico de sua formação, desenvolvimento e estado atual, se atentando aos usos originais e atuais, estado de conservação, políticas de preservação e gestão e a valoração à que eles são atribuídos.

1.2 PAISAGEM CULTURAL E INDUSTRIAL: CONCEITOS BÁSICOS, PROCEDIMENTOS E INSTRUMENTOS

Para Thomaz Gunzelman, Otto Schlüter (1872-1959) e Paul Schultze-Naumburg (1869-1949) se iniciou no século XX a ideia de paisagem cultural, entendida pelas relações entre as ações humanas com o espaço natural, que posteriormente permitiu a definição de paisagem pela UNESCO. O pesquisador defendia que a paisagem era uma ciência da geografia. Desse modo, eram reconhecidos nos estudos paisagísticos a disposição dos fenômenos da terra, a partir do momento em que eram percebidos por seus sentidos. Nessa disposição, o método de análise era adaptado da geomorfologia (JIMÉNEZ BARRIENTOS, 2008).

Na geografia, em finais da década de 1960, inicia-se um movimento denominado de “geografia humanista” fundamentada nas diretrizes da filosofia humanista. A chegada do movimento fez com que fosse percebido que a paisagem ultrapassa a barreira dos fenômenos da terra, sua formação é completa, e, portanto, as ações do homem no meio ambiente são composições da paisagem. Logo, uma paisagem é identificada “[...] no sistema de valores humanos, definindo relacionamentos complexos entre as atitudes e a percepção do meio” (RIBEIRO, 2007, p.24). Diante disso, metodologicamente, a apreensão e identificação de uma paisagem deve considerar os valores a ela atribuídos pela humanidade, que podem variar de acordo com suas condições físicas, seu caráter estético, usos atribuídos, políticas de gestão, localização espacial e outros fatores que podem interferir no processo de identificação dos valores dispostos sobre a paisagem, o que nos tombamentos isolados ou parciais enquanto conjunto ou complexo ferroviário não são levados em consideração. No entanto, autores como Silva (2019), Santos et al. (2019) e Costa (2020) tem realizado estudos que abordam a questão da Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP) para que possa ser identificados os valores

atribuídos pela comunidade aos remanescentes ferroviários, logo, a metodologia com suas técnicas pode e deve ser utilizada nos estudos acerca da paisagem e conseqüentemente sua preservação patrimonial.

Observa-se que a utilização da paisagem cultural para a preservação patrimonial seja datada da última década do século XX, no ano de 1992, com a realização do Décima Sexta Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, onde se definiu uma nova categoria de patrimônio cultural para a Lista do Patrimônio Mundial da Unesco. Com a sessão se esperava romper com antagonismos que existiam entre o patrimônio cultural e o natural (PEREIRA, 2018). Desse modo, a paisagem cultural passa a identificar e analisar o patrimônio cultural e natural como pertencentes de um mesmo contexto histórico, devendo ser protegidos de forma de sistema e não isolados. Na Inglaterra, a Caracterização Histórica da Paisagem (HLC) entende que o processo de caracterização e identificação de fato auxilia na garantia de lugares de qualidade, com planejamento para ser projetado e sustentável. Desse modo, interpreta o caráter histórico da paisagem para além dos bens isolados (HISTORIC ENGLAND, 2006).

Assim, é preciso uma avaliação criteriosa e minuciosa dos elementos físicos e simbólicos que formam esses patrimônios, para que então possam ser identificados, analisados e protegidos como uma paisagem cultural. Portanto, os inventários paisagísticos devem considerar todos os elementos que em conjunto formam uma paisagem. Nesse ponto, a Ficha de Unidade Paisagística - Caracterização³ elaborada pela pesquisadora espanhola María Isabel Alba Dorado e aplicada para apreensão da paisagem de Rio Claro por Gonçalves (2019), inclusive com adaptação para elaboração da Ficha de Inventário de Sítio Ferroviário⁴, identifica informações sobre a dimensão espacial da paisagem dividida em três camadas: a estrutura da paisagem onde são identificados os elementos geográficos, culturais e ecológicos; as unidades da paisagem onde se delimita uma unidade territorial homogênea, que se caracteriza por uma similaridade de formas, estruturas e elementos; e os recursos paisagísticos que podem ser lineares ou pontuais que definem sua singularidade e que tenham um valor visual, ecológico, cultural e/ou histórico. Neste ponto, a ficha permite que a etapa de identificação de uma

³ A ficha se encontra no apêndice 6.3

⁴ A ficha se encontra no apêndice 6.4

paisagem seja ao mesmo tempo ampla, atendendo a sua complexidade e prática e objetiva, simplificando o processo de inventariação.

Na busca de maior conhecimento científico sobre a paisagem, foram realizados convenções, reuniões e estudos para delimitação de objetivos, conceitos, metodologias de identificação e formas de análise da paisagem. Entre as mais importantes, a Conferência Geral “Recomendação Paris Paisagens e Sítios” realizada em 12 de dezembro de 1962 em Paris. A proposta da conferência era estabelecer diretrizes para a conservação das paisagens e sítios que compõem os aspectos naturais e culturais presentes no meio ambiente, idealizando a preservação cultural e científica. Desse modo, com o documento criado após o evento, foi possível regulamentar internacionalmente as recomendações aos Estados membros para a preservação das paisagens e sítios (IPHAN, [s.d]).

A Recomendação Europa de 11 de setembro de 1995, considera que as paisagens culturais são capazes de preservar a memória e identidade dos povos e nações, porém, reconhecendo que o meio ambiente é um sistema dinâmico e, portanto, mutável, que engloba fatores naturais e culturais que interagem no meio. Desse modo:

a paisagem é considerada em um triplo significado cultural, porquanto, é definida e caracterizada da maneira pela qual determinado território é percebido por um indivíduo ou comunidade; dá testemunho ao passado e ao presente do relacionamento existente entre indivíduos e seu meio ambiente; ajuda a especificar as culturas e locais, sensibilidades, práticas, crenças e tradições (IPHAN, [s.d]).

Logo, a relação natural e cultural que moldam a paisagem possuem dimensões mais abrangentes do que apenas o que pode ser observado visualmente, possui ligações mais intrínsecas da existência do homem no planeta terra, uma relação baseada nos costumes, tradições, saberes e fazeres dos indivíduos, povos e nações.

Em Florença, no ano de 2000, os membros que compunham o Conselho Europa organizaram a Convenção Europeia da Paisagem, no intuito de propor uma definição teórica e metodológica para o conceito de paisagem, com o objetivo de realizar a proteção, gestão e o ordenamento das paisagens europeias. Para o conselho a paisagem "designa uma parte do território, tal como é percebida pelas populações e cujo carácter resulta da ação de fatores naturais e/ou humanos e das suas inter-relações" (CONSELHO EUROPA, 2000).

Dado o apontamento de que inicialmente a paisagem era entendida apenas pelos componentes naturais, as convenções e reuniões puderam comprovar cientificamente que o

conceito é mais abrangente, rompendo com a delimitação estética unicamente para sua caracterização. Para English e Mayfield (1972 apud RIBEIRO, 2007, p.24) a paisagem é “[...] uma criação simbólica, desenhada com cuidado, onde as formas refletem um conjunto de atitudes humanas. Essas impressões deixadas pelo homem na paisagem revelam o pensamento de um povo sobre o mundo em sua volta”. Nesse sentido, a dimensão humana porquanto elemento da paisagem assume um importante papel na identificação, análise e gestão paisagística.

Para Besse (2014, p.12) “[...] a paisagem é considerada como uma representação [...], como um território produzido pelas sociedades na sua história, como um complexo sistêmico articulando os elementos naturais e culturais numa totalidade objetiva, como um espaço de experiências sensíveis de objetivação, e como, enfim, num local ou um contexto de projeto”. Desse modo, é preciso entender a paisagem para além de um território espacial, observando principalmente seus componentes físicos, e, portanto, visuais, mas como um território formado por um sistema, composto de características naturais e culturais, expressando a complexidade da paisagem, que tem sua formação em detrimento da relação do homem com o espaço natural, e este homem, é regido por questões culturais e sociais.

Besse (2014) considera que a problemática paisagística no mundo contemporâneo pode ser analisada por cinco possíveis entradas. A primeira baseada em uma realidade mental, que a define como um ponto de vista, como uma forma de pensar e de perceber, em especial em uma dimensão da vida mental do ser humano. Na segunda, existem modelos pictóricos onde é vista de forma emoldurada, representando uma visão artística. As representações sociais são a terceira entrada, que representa uma paisagem mais abrangente, a representação cultural coletiva e/ou individual. Na quarta, com a invenção de novas paisagens, a preocupação está em entender as relações e as diferenças das épocas culturais, onde de um lado existe o surgimento de novos objetos paisagísticos e de outro lado os novos valores e normas paisagísticas. Por fim, a quinta entrada mostra uma paisagem como obra coletiva das sociedades, apresentando uma relação mais profunda entre o planeta terra e o homem, sendo mais que um conjunto simples dos espaços organizados pelas ações do homem, mas também sua dimensão simbólica. Quando Besse define a paisagem baseada na atribuição entre elementos naturais e culturais em dado espaço ou por um projeto que formam um sistema, entende-se que os antigos sistemas

ferroviários são exemplos do que é a paisagem, desenvolvida entre homem e natureza em um contexto com determinado objetivo. Nesse ponto, as cinco portas da paisagem definida pelo autor permitem uma leitura detalhada das paisagens servindo como técnica metodológica para apreensão e estudos paisagísticos, delimitando e definindo os objetivos que transformaram as paisagens, questões de seu desenvolvimento e as relações entre o espaço e a sociedade.

Para a identificação e análise de uma paisagem, é preciso que o pesquisador tenha uma visão “[...] objetiva que se atente as características mensuráveis e próprias do território que configura sua base, mas por outro lado, precisa de uma visão mais objetiva do observador que a contempla e contribui para a criação da paisagem em sua mais ampla acepção através de uma experiência sensitiva da realidade [...]” (ALBA DORADO, 2010, p.333-334, **tradução nossa**). Portanto, cabe identificar os elementos físicos e simbólicos da paisagem, que permite ao pesquisador acrescentar suas considerações subjetivas no processo de análise, ainda que esta análise siga critérios rigorosos. No entanto, estas considerações subjetivas ao pesquisador compõem a metodologia de apreensão da paisagem, neste ponto se faz a importância de uma metodologia estruturada na aplicação desta apreensão, principalmente no que compreende sobre sua dimensão simbólica, que ainda requer maior cuidado e estruturação metodológica.

Na Espanha, o Instituto Andaluz do Patrimônio Histórico (IAPH), órgão responsável pela preservação e gestão patrimonial, é referência na elaboração, sistematização e difusão de metodologias eficientes aos objetivos de preservação e gestão do patrimônio. Nos últimos anos o órgão tem destacado a importância dos conceitos teóricos metodológicos da paisagem como ferramenta para a preservação e gestão do patrimônio, a definindo como o conjunto do território onde é possível a percepção e interpretação das ações humanas desenvolvidas ao longo dos anos (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2008). O instituto então faz a documentação, inventariação, proteção e difusão das paisagens que são destacadas como passíveis de preservação.

Larive Lopes (2017) expõe que os estudos em paisagem têm se desenvolvido de maneira significativa nas últimas décadas, onde sua utilização tem oferecido suporte e síntese cultural, com base em seus resultados e desenvolvimento conceitual, temático e territorial. Assim, os conceitos teóricos e metodológicos da paisagem permitem uma leitura e análise mais ampla dos territórios e dos bens patrimoniais presentes. Portanto, a proteção e gestão patrimonial se torna integral a todo o sistema paisagístico.

Segundo Silva (2010) em sua função de ampla preservação da memória e história, a paisagem cultural é constituída de conceitos interdisciplinares, como o espaço e sua relação temporal, as transformações sociais e as estruturas que resultam das relações entre estes elementos, possibilitam certa complexidade na compreensão das interações que existem. Nesse sentido, para que a interpretação da paisagem cultural possa ser identificada e analisada em sua amplitude, a interdisciplinaridade assume um importante papel metodológico e analítico, com base nas considerações de que a paisagem cultural é formada de componentes físicos e simbólicos, esta interdisciplinaridade permite que possam ser realizadas variadas identificações e análises sobre uma mesma paisagem. É então que metodologias interdisciplinares garantem que a identificação e revisão de uma paisagem possa ser o mais completa possível.

A exemplo a arquitetura, que desde o início de sua atuação no IPHAN trabalhou com a inventariação das estruturas arquitetônicas, ainda que de maneira isolada, é de fato uma metodologia eficiente e importante nos estudos paisagísticos, apoiadas em outras metodologias e técnicas, como o AVP que com o *tour*, *photovoice* e entrevista dá destaque aos valores atribuídos pela comunidade aos remanescentes ferroviários, que antes foram tão negligenciados ou não tratados com sua devida importância, sendo trabalhado apenas na história oral e não articulados com o todo o sistema para sua preservação. O registro visual (BERATA, 2019) também é um importante mecanismo para a inventariação visual, permitindo que possa ser analisado e registrado o desenvolvimento de uma paisagem. Para Costa e Serres (2016, p.167-168):

a paisagem cultural é definida como propriedades que representam o trabalho combinado da natureza e dos indivíduos. São ilustrativas da trajetória histórica da sociedade humana e seus assentamentos ao longo do tempo, sob a influência de contingências físicas e/ou oportunidades apresentadas pelo ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais.

Baseando-se na definição estabelecida pela UNESCO, a autora expressa que além da representação histórica da paisagem, esta é formada também por suas características físicas e oportunidades que o meio natural oferece. No caso do estudo dos sistemas ferroviários no Estado de São Paulo, pode-se dizer que a ocupação do oeste paulista teve grande influência da expansão da produção cafeeira, diretamente ligada à ocupação de fundo de vales e expansão dos sistemas de transporte ferroviário, formando a paisagem industrial.

As transformações ocasionadas nas paisagens são provenientes das atividades humanas, a exemplo o desenvolvimento da agricultura que modificou diversas paisagens. Os processos

produtivos da indústria, foi também um sistema produtivo que alterou as condições físicas e simbólicas das paisagens. Nesse sentido, observa que "a paisagem industrial representa o testemunho de um contexto específico de produção, de subsistência. Conta a história da indústria e da sua evolução. A indústria é um factor importante de alteração da paisagem, sendo que quebrou com a ideia de paisagem até aí estabelecida com a paisagem pré-moderna" (SANTO, 2010, p.84-85). Desse modo, se entende que essa tipologia de paisagem é classificada de tal forma em função de um contexto de produção, que diretamente representa o testemunho de sua história e evolução, sendo o "diferente" em um determinado território, a industrialização rompe com suas características materiais e imateriais. Logo, é cabível conceituação e metodologia específica para sua leitura e interpretação.

Sua caracterização é dada pela "presença de infraestruturas industriais e tecnologias que incidem com o enorme impacto no meio natural e seu entorno paisagístico" (CALDERÓN; MORENO MUÑOZ, 2016, p.63, **tradução nossa**). É possível constatar que a paisagem industrial é formada por infraestruturas industriais e tecnológicas, como não relata que compreende apenas os elementos industriais construídos na época da revolução industrial como menciona outros autores, pode ser compreendido que se refere também às infraestruturas industriais e tecnológicas construídas na pós-modernidade. Nas considerações de Magalhães (2015, p.2-3):

a natureza dos bens paisagísticos é a constante modificação. As paisagens recebem espontaneamente camadas sobrepostas de substratos que se justapõem com as intempéries corriqueiras, como palimpsestos. As transformações decorridas das atividades humanas fazem das paisagens geomorfológicas importantes paisagens culturais a serem lidas em determinadas épocas e espaços diferenciando-as do conceito abrangente de natureza.

Sendo as paisagens formadas de camadas que se sobrepõem e se modificam, avalia-se que o dinamismo e mudanças históricas, culturais, sociais, econômicas e ambientais contribuem para a criação de novas camadas e modificações. Diante disso, os inventários que possam valer não apenas do levantamento pontual das edificações, porém dos lugares, espaços, relações da sociedade com a paisagem, e principalmente que o façam de forma que permita uma análise temporal, garante uma apreensão mais completa e precisa destas camadas e modificações.

Com os avanços nos estudos sobre o patrimônio, as teorias e metodologias de análise e gestão foram se alterando à medida que esses avanços se desenvolviam. Nesse cenário, com reuniões e conferências realizadas pelos órgãos interessados na preservação patrimonial, o

conceito teórico-metodológico da paisagem possibilitou uma nova forma de leitura, percepção, análise e gestão do patrimônio. Desse modo, para que a paisagem seja utilizada como ferramenta teórica e metodológica, compreender seus critérios é fundamental para os estudos paisagísticos. Assim, Dollinger em 2002 desenvolveu o "conceito de trabalho da estrutura da paisagem", no campo da ecologia da paisagem, que:

trata-se do estudo do mosaico da paisagem que aparece como padrão e ordenamento espacial específico das unidades de uma paisagem numa determinada seção de pesquisa. Trabalha com as feições espaciais/estruturais observáveis e mensuráveis na paisagem e caracteriza as suas condições, seu desenvolvimento e sua mudança temporal. As estruturas e padrões espaciais são considerados como manifestações espaciais/temporais de processos que ocorrem em diferentes planos de escalas (DOLLINGER, 2002 apud LANG; BLASCHKE, 2009, p.104).

A proposta de um conceito de estrutura da paisagem, permite identificar que uma unidade de paisagem pode ser utilizada como mecanismo de análise, pois ao avaliar as suas dimensões espaciais, estruturais, suas condições, desenvolvimento e alterações, permite adquirir informações sobre a paisagem que possibilitam sua análise. Na pesquisa de Gonçalves (2019) ao identificar e revisar a paisagem cultural do antigo sistema ferroviário do município de Rio Claro - SP, foi utilizado como ferramenta de análise, a estruturação de unidades paisagísticas para auxiliar na interpretação da paisagem industrial, com o objetivo de analisar porções espaciais do objeto de estudo, delimitando as unidades paisagísticas de acordo com sua criação, uso original ou uso atual. Nesse sentido, o conceito de unidade de paisagem como ferramenta para a análise dos remanescentes da atividade ferroviária possibilitou agrupar espacialmente localidades de uma paisagem industrial de maior abrangência, delimitando com maiores detalhes informações importantes na identificação paisagística do sistema como um todo.

De acordo com Zonneveld (1979 apud SOARES FILHO, 1998, p.9) "uma *unidade de paisagem*, sendo um conjunto tangível de relacionamentos internos e externos [...]". Desse modo, com o conceito de unidade da paisagem e orientado pela metodologia adotada pelo IAPH e os trabalhos de Dorado (2010) sobre paisagem industrial, ao se tratar de unidades de paisagem é possível agrupar porções do espaço de uma paisagem de acordo com suas similaridades, que posteriormente formaram suas camadas.

Quanto a metodologia de "Avaliação do caráter da paisagem" (*Landscape Character Assessment*) é organizada de maneira interdisciplinar, integrativa, prospectiva e operacional, onde a ideia de caráter paisagístico compreende os estudos em paisagens fazendo sua identificação, caracterização, qualificação e o acompanhamento de ações realizadas nas

paisagens em distintas escalas. Nesse sentido, é introduzido também a ideia de unidade da paisagem, onde é realizado uma divisão territorial em áreas e tipos de caráter paisagístico. A metodologia se diferencia das utilizadas nos primeiros estudos paisagísticos, onde o foco principal se destinava às questões naturais, introduzindo a participação cidadã e a percepção social relativa às paisagens (ALBA DORADO, 2019). Logo, a metodologia permite que a ideia de unidade de paisagem seja uma técnica eficiente nos estudos de paisagem, auxiliando na gestão, ordenamento e planejamento territorial, com base em uma percepção mais detalhada de informações de áreas que compreendem integralmente a paisagem.

A ferramenta de Sistema de informação Geográfica (SIG) é observada como um importante mecanismo para a análise e gestão patrimonial e paisagística. Foi considerado que sua criação se deu em função de uma maior demanda para armazenar, arquivar e administrar dados de relevância para o planejamento. Assim, o Departamento Canadense de Florestas e Desenvolvimento Regional, no início dos anos de 1960 desenvolveu o "Sistema de Informação Geográfica Canadense", para a detecção de mapas e a classificação de seus recursos naturais e, para auxiliar no planejamento dos recursos hídricos e acessibilidade nas estradas (LANG; BLASCHKE, 2009).

O SIG em finais do ano de 1980 tornou-se uma metodologia crescente. Porém, com pouca exploração do seu completo potencial, mesmo que já tenha sido introduzido na grande parte de agências de planejamento. A ferramenta SIG é utilizada na documentação, visualização e análise de variados fenômenos, podendo por meio dele visualizar e explicar suas relações espaciais. Tradicionalmente, o desenvolvimento do SIG teve atenção especial ao planejamento paisagístico e ambiental, atualmente, o maior desafio da ferramenta de geoprocessamento ocorre em sua funcionalidade analítica e modeladora, não apenas de documentação estatística, assim, espera-se para o SIG um gerenciamento mais ativo, com visão e planejamento para o futuro (LANG; BLASCHKE, 2009).

Sabendo que a ferramenta pode contribuir no inventário paisagístico, com as considerações propostas é possível perceber que esta pode ser utilizada de maneira mais complexa e ampla. Neste contexto, ao SIG caberia às funções analíticas e modeladoras da identificação, análise e gestão das paisagens, que posteriormente irão contribuir de maneira geral em seu planejamento, devendo seguir diretrizes interdisciplinares das variadas áreas do conhecimento, propondo um planejamento que seja de fato eficiente a preservação patrimonial. Gaspar (2012, p.133) acredita que:

a função principal da paisagem é o fluxo de pessoas, animais, materiais, energia, água e plantas. Neste âmbito, a utilização de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) é fundamental pois permite entender a relação entre os elementos da paisagem e as suas influências. A incorporação do conhecimento da ecologia com o planeamento da paisagem contribue para uma abordagem de um planeamento da paisagem. Para além disso, o conhecimento sobre o tema e os métodos e técnicas de planeamento devem ser aplicados a todas as actividades humanas. Sendo assim, é possível afirmar que a paisagem é um fenómeno complexo, sendo constituída por uma área relativamente homogênea no que respeita à forma e processos activos (unidades paisagísticas).

Desse modo, a apropriação da ferramenta SIG permite a delimitação das unidades paisagísticas, ainda que o autor também as defina como parte do conhecimento da ecologia da paisagem. Porém, ao que compete a complexidade de uma paisagem, a técnica de delimitá-las como unidades paisagísticas garante uma leitura e análise dos elementos físicos e simbólicos que a constrói, sendo representados graficamente com as técnicas de geoprocessamento.

1.3 MEMÓRIAS E ESPAÇOS INDUSTRIAIS

Quando se remete ao conceito de memória, de maneira geral é possível remeter ao passado, à lembrança, de uma memória individual ou coletiva. Mas quando a memória se trata da preservação patrimonial é correto considerar que a memória em questão é coletiva, considerando que o património em sua definição primária guarda a memória de uma nação.

Le Goff (1990) entende a história com base em duas definições. Do grego se referindo ao sentido de testemunho de "quem vê", "do procurar" e da "investigação". E, da língua românica e outras, a história apresenta três conceitos distintos, da procura pelas ações realizadas pela sociedade, a história vista sobre uma série de acontecimentos e o sentido de narração da história, sendo falsa ou verdadeira, baseada na realidade histórica ou imaginária.

A memória como forma de representar a história é entendida "como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas (LE GOFF, 1990, p.423). Neste sentido, se considera que esta memória pode ser atribuída de bens tangíveis, como os documentos e objetos e, de bens intangíveis, das tradições, saberes e fazeres de um povo ou nação, que costuma ser repassado entre gerações.

O desenvolvimento da memória é caracterizado com a mudança da oralidade para a escrita, onde "nas sociedades sem escrita a memória coletiva parece ordenar-se em torno de três grandes interesses: a idade coletiva do grupo que se funda em certos mitos, [...] o prestígio das

famílias dominantes [...] e o saber técnico que se transmite por fórmulas práticas fortemente ligadas à magia religiosa (LE GOFF, 1990, p.431). Quando surge a escrita, a memória coletiva sofre profundas transformações, surgindo figuras que propõe visualizar pictogramas, desenvolve duplo progresso em duas formas de memória, a comemoração e o documento escrito (LE GOFF, 1990). Neste contexto, a história informada por intermédio da memória pode ser transmitida de duas maneiras, pela oralidade e pela escrita.

A história e a memória são conceitos que não devem ser entendidos como sinônimos. Sendo a história entendida como o processo de reconstruir de maneira problemática e incompleta os fatos do passado. Já a memória é entendida como um fator atual em um elo entre presente e passado. Ela é "a memória de vida carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética de lembranças e do esquecimento, inconsciente das suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações [...]" (NORA, 1984, p.9). Ainda que história e memória não sejam sinônimos, percebe-se que existe certa ligação entre ambas quando se trata de fatos do passado, pois é possível que por meio de relatos memoráveis do passado, identificados na história oral, se possa ter conhecimento da história. Ou seja, ainda que história e memória não sejam sinônimos, identifica que elas podem ser trabalhadas em conjunto para a identificação da história de um povo. A partir desta compreensão sobre a memória, entende que o relato oral da comunidade que viveu e vivencia os espaços industriais é entendido como um relato simbólico do passado, ainda que cientificamente não seja comprometida com a veracidade.

Segundo Halbwachs (2006) existe a memória individual e a memória coletiva. A memória individual para o autor não existe de maneira isolada, dando como exemplo o fato de uma pessoa necessitar evocar lembranças de outras pessoas para lembrar do seu próprio passado, ela se reporta a outras referências que existem externamente a ela, e que se fixam pela sociedade. A memória coletiva segue princípios similares, pois representa a memória de uma nação e para evocá-la é necessário entender e confiar na memória de outras pessoas. Nesse sentido, é possível compreender que ainda que sejam distintas em suas delimitações, pois uma memória é individual e outra é coletiva, pelas concepções do pesquisador entende-se que ambas as possibilidades de memórias estão cercadas de interações sociais. Todavia, a memória individual tem "foco" em uma pessoa, mesmo que esta interaja com outras e a memória coletiva tem sua preocupação na memória de uma nação. Halbwachs, acredita também que a memória pode ser distinguida ainda de duas outras maneiras, sendo:

[...] uma interior ou interna, a outra exterior; ou então a uma memória pessoal, a outra memória social. Diríamos mais exatamente ainda: memória autobiográfica e memória histórica. A primeira se apoiaria na segunda, pois toda história de nossa vida faz parte da história em geral. Mas a segunda seria, naturalmente, bem mais ampla do que a primeira. Por outra parte, ela não nos representaria o passado senão sob uma forma resumida e esquemática, enquanto que a memória de nossa vida nos apresentaria um quadro bem mais contínuo e mais denso (HALBWACHS, 2006, p.36).

Considera-se desse modo, que a memória autobiográfica se refere a memória individual, pois considera a autobiografia como princípio desta memória. Porém, o autor mantém clara a ideia de que, ainda que esta memória seja individualizada, se apoia na memória coletiva em função das interações sociais que existem para remeter a lembrança. Já a memória histórica compreende questões mais complexas, podendo fazer uma analogia de sua ligação com a memória coletiva, pois observa que para compreender uma memória de cunho coletivo é, preciso antes de mais nada entender as complexidades das interações, fatos e lembranças coletivas que serão interpretadas das mais distintas formas, podendo ser visualizada de maneira simbólica, quando uma pessoa recorda lembranças passadas de um contexto social por exemplo ou da memória coletiva identificada por memorialistas, que consideram este tipo de versão da memória histórica como verídica. Nesse sentido, quando se entende esta história identificada por memorialistas como verídica, é importante lembrar das fontes históricas, pois ao mesmo tempo que podem ser utilizadas na formação do pensamento memorialista, pode se tornar uma fonte histórica a partir da formação desse pensamento.

Segundo as considerações de Albert (2010) com a criação do gravador de fitas em meados do século XX, a história oral era uma metodologia que pesquisava e constituía fontes para estudos sobre a história contemporânea. Assim, com essa ferramenta de gravação era possível realizar entrevistas gravadas com pessoas que testemunharam acontecimentos passados e presentes. Desse modo, a oralidade na história tem como função ouvir autores ou testemunhas de acontecimentos, para que possam ser mais bem compreendidos. Neste contexto, acredita-se que a lembrança possa ser interpretada como importante característica da história oral, visto que a memória reflete um processo de lembrança. Ao refletir sobre a história oral enquanto documento material, Meihy e Barbosa (2007, p.24) acreditam que:

[...] os produtos de entrevistas em história oral devem sempre resultar em documentos de base material escrita, ainda que, em tantos casos, derivados de diálogos verbais. Mas isso não se iguala aos demais, pois a existência de "documento" não resolve tudo. Se há dúvida de qual é o documento em história oral - se a gravação ou o produto final, se o objeto de gravação ou o texto escrito e aprovado pelo colaborador -, não cabe desconfiança de que um ou outro modo sempre, de um encontro gravado, se pode sair com pelo menos um suporte documental vertido do oral para o escrito.

Independentemente da existência de documentos, para a história oral justifica-se a captação de entrevistas [...].

Portanto, quando na pesquisa científica que tem o objetivo de identificar a memória de um contexto histórico, como no caso da dimensão simbólica de uma paisagem, a oralidade se torna um importante ferramenta para a identificação desta memória, sendo "convertida" posteriormente para a forma escrita, se tornando um documento, que até certo ponto pode ser considerado memorialista, partindo do pressuposto que a análise científica e técnica realizado sobre este documento garante sua veracidade enquanto documento, ainda que tenha como princípios a identificação de aspectos simbólicos sobre o ponto de vista de determinada nação, comunidade ou povos, que possuem elos culturais, sociais, econômicos ou territoriais.

Meihy e Barbosa (2007, p.24) considera que, a realização das entrevistas na história oral é vista sobre três situações distintas, quando "existem versões diferentes da história oficializada", quando se elabora uma "outra história" com base em documentos efetuados para circunstâncias em que a interdição não permitiu registros ou apenas gerou um tipo de registro e "estudos de memória", construção de identidade e formulação de consciência comunitária. Assim, a entrevista pode ser utilizada de maneira mais complexa do que apenas um complemento para lacunas que possam existir no que se refere a documentação histórica. Ela pode ser utilizada ainda como um próprio documento da história, desde que as pesquisas e estudos a assumam como fonte teórica e metodológica para aferição da memória.

Para Thompson (1998), na história oral existe um grande desafio que se relaciona com sua finalidade social na história, com base na consideração de que quando se entrevista determinadas pessoas sobre sua história, as informações por elas transmitidas oralmente transmitem questões marcantes do seu contexto social. Porém, mesmo com os desafios de sua utilização, ela tem sido utilizada profissionalmente por vários historiadores, com base na consideração de que a ferramenta atende metodologicamente aos padrões acadêmicos.

À vista disso, identifica que a história oral com a aplicação de entrevista é fundamentalmente importante mecanismo de identificação da memória individual, transformada em memória coletiva, quando questionados sobre assuntos em comum. Portanto, não deve ser entendida como um complemento isolado na busca por informações históricas, mas como uma ferramenta complexa capaz de ser transformada em própria documentação histórica da memória.

Neste capítulo foi identificado que o termo patrimônio surgiu como medida para recuperar bens materiais que representassem e contassem sua história. A estes objetos que são protegidos enquanto patrimônio é atribuído algum valor ou valores (social, cultural, econômico). Com o avanço científico acerca do tema, constatou-se que o patrimônio não é formado apenas de elementos materiais, mas também dos elementos imateriais. Desse modo, a dimensão simbólica deve ser caracterizada como aspecto de importância nas políticas de gestão patrimonial.

No caso do patrimônio ferroviário, compreende que as primeiras considerações que o norteiam surgiram com a definição e caracterização do patrimônio industrial, que de maneira geral se preocupa com a preservação dos bens materiais e imateriais da produção industrial. Entretanto, no caso do patrimônio ferroviário, observou que no início sua preservação se dava a edifícios isolados considerados de maior importância representativa, sendo mais tarde protegido enquanto conjunto ou complexo ferroviário. No entanto, neste estudo acredita-se que o patrimônio ferroviário deve ser identificado, analisado e protegido enquanto uma paisagem industrial, entendendo que os conceitos teóricos-metodológicos da paisagem podem auxiliar no avanço das discussões referentes à proteção dos antigos sistemas de produção industrial.

Atentando ao fato de que o início da preservação patrimonial se deu aos bens edificados considerados importantes para a preservação da memória das nações e povos, o conceito de paisagem vem sendo identificado nos estudos patrimoniais como uma ferramenta estruturada e ampla para a preservação patrimonial. Inicialmente as discussões sobre o conceito de paisagem estavam embasadas na beleza estética, porém, com os avanços científicos dos órgãos de gestão patrimonial e cientistas, pode se constatar que a preservação de uma paisagem requer mais do que apenas seus componentes físicos, considerados de valor estético. Neste contexto, a dimensão simbólica das pessoas que viveram e vivem estas paisagens é levada em consideração quando se trata de políticas de preservação e gestão patrimonial. Entretanto, os conceitos teóricos-metodológicos da paisagem para estudos patrimoniais ainda é considerado recente, mas que possibilita preservação ampla no caso do patrimônio de caráter industrial ferroviário, devido a ineficiência em proteções isoladas, pois, a partir do momento que os vestígios ferroviários são entendidos como partes de um mesmo contexto histórico, social, cultural e econômico, verifica-se grave problema nas proteções do patrimônio ferroviário brasileiro, como no caso das preservações isoladas dos prédios das estações ferroviárias. Assim, com as discussões propostas neste capítulo, a hipótese de que o conceito de paisagem tem auxiliado e

pode auxiliar na preservação patrimonial, a considera promissora para a identificação, análise e gestão dos bens ferroviários.

Como a paisagem é formada de diversos elementos físicas, sociais e simbólicos, entender a memória das comunidades que a vivenciaram e vivenciam suas transformações é um aspecto essencial a ser considerado em estudos paisagísticos, a documentação memorialista assume importante papel para a compreensão de sua história. Na história oral que busca identificar a memória coletiva das comunidades, observa-se de forma positiva uma ferramenta para o levantamento de informações e dados sobre a dimensão simbólica de uma paisagem, não apenas como uma maneira de complementar informações, mas como uma própria maneira de tornar a oralidade um documento histórico de complexa utilidade aos estudos patrimoniais.

Desse modo, para realizar a análise de uma paisagem, identificar elementos que refletem suas dimensões físicas e simbólicas, desde o momento de sua criação ou início das transformações de contexto histórico específico necessita de uma leitura cuidadosa e criteriosa de fontes bibliográficas, teóricas e documentais que possam ser utilizadas nesta identificação. O trabalho de campo é utilizado também como técnica na identificação destas informações, que serão utilizadas posteriormente no processo de análise da paisagem. Deste modo, durante a análise da paisagem devem ser levadas em consideração todas as informações coletadas no processo de identificação. Entende-se também que a ferramenta SIG é positiva no que confere a análise em estudos paisagísticos, podendo ser analisado de maneira espacial os dados e informações coletadas, desde que sejam georreferenciados. As leituras contribuíram para o processo de levantamento dos dados do antigo sistema ferroviário estudado, permitindo realizar uma análise da paisagem industrial, destacando as medidas de preservação e gestão patrimonial.

2. CAPÍTULO II: IDENTIFICAÇÃO DA PAISAGEM INDUSTRIAL DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS RIOCLARENSE

Para que possa ser revisado e identificado uma paisagem, é preciso realizar um levantamento das dimensões físicas e simbólicas que a compõem. Logo, a prática metodológica da pesquisa de campo é essencial para o levantamento dos elementos de cada uma dessas dimensões. Portanto, para o levantamento das dimensões físicas, socioeconômicas (dos tipos de propriedades, usos), patrimoniais (bens protegidos e estado de conservação) históricos (dos remanescentes do antigo sistema ferroviário) que compreende a unidade da paisagem industrial estudada.

2.1 AVALIAÇÃO DOS TIPOS DE PROPRIEDADES, USOS E ESTADOS DE CONSERVAÇÃO DAS ESTRUTURAS E DOS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS

Para identificação dos vestígios do antigo sistema ferroviário foi realizado um inventário de campo nos anos de 2017, 2018 e 2019, apoiado à ficha de inventários para organização e sistematização das informações pertinente, incluindo também a coleta de informações em sites e órgãos de gestão municipal. Na ocasião, o levantamento foi embasado no inventário patrimonial da FEPASA, realizado pela Trevisan entre os anos de 1982 e 1991, consultas em documentação cartográfica da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, leitura da planta da esplanada e área das oficinas, para verificação e busca de novas informações. A realização das pesquisas de campo nestes três anos possibilitou sua revisão e identificação, onde os dados foram organizados no quadro 1. Era esperado nova pesquisa de campo durante a pesquisa de mestrado para validar as informações já coletadas, contudo, este não foi realizado devido ao período pandêmico. Apesar disso, os dados já coletados permitiram realizar o processo de avaliação.

Posteriormente, os dados foram sistematizados em forma de quadro e analisados e organizados, apoiado ao uso da ferramenta SIG para a construção do material gráfico. Estes materiais apresentam as áreas ferroviárias identificadas e os bens físicos, sustentando a base para a elaboração de demais materiais gráficos que auxiliam avaliar se a leitura pelo conceito da paisagem contribui para a gestão patrimonial. Assim, o quadro 1 foi fundamentado baseando-se nas leituras realizadas no primeiro capítulo, considerando que para a identificação

da paisagem e algumas de suas dimensões é preciso localizar os elementos físicos que as compõem, verificando propriedade/gestão, estado de conservação, uso e localização.



Figura 2 - Planta da Esplanada da Estação e das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1939)

Fonte: Acervo da Inventariança da RFFSA – Regional SP

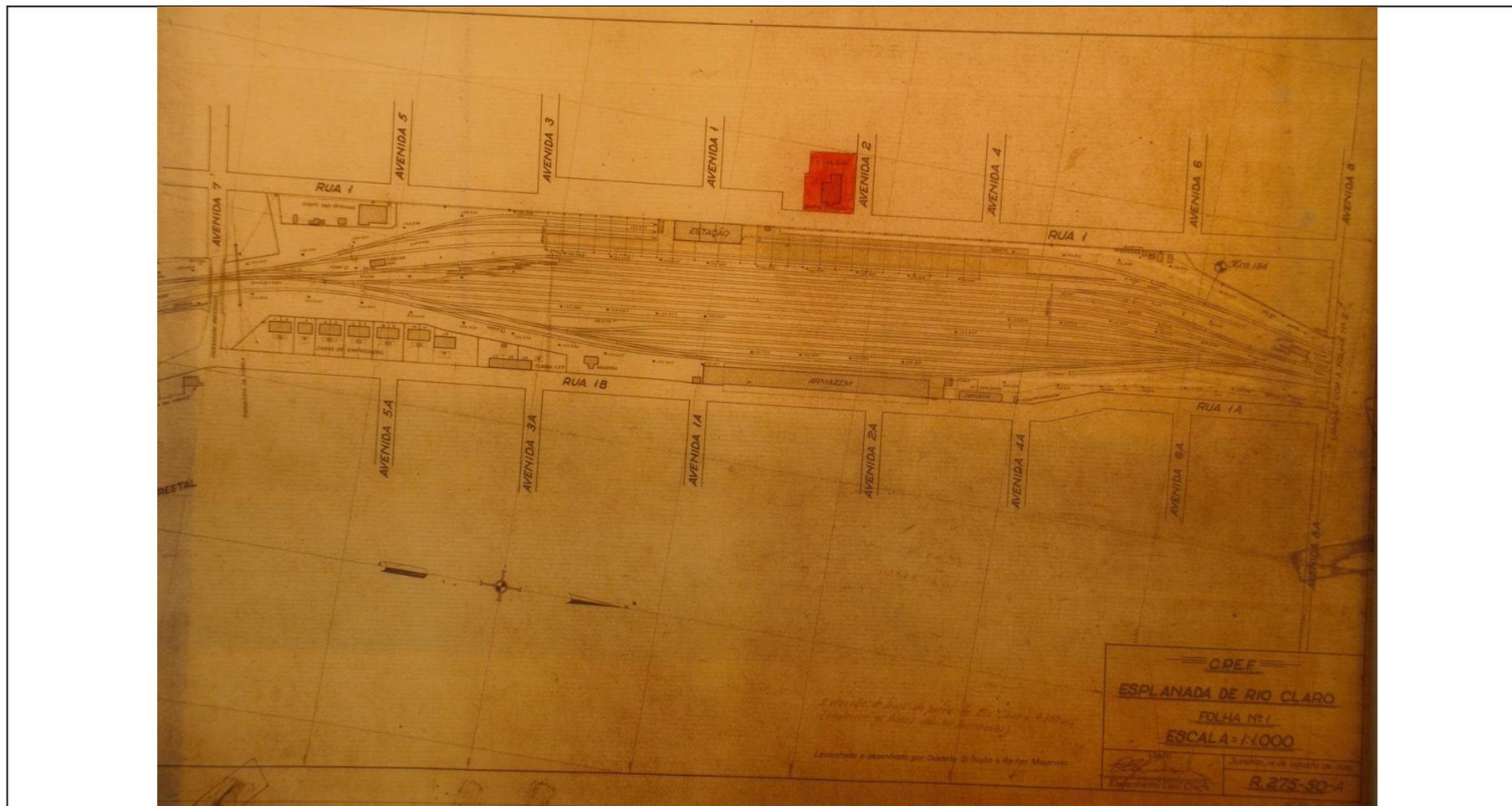


Figura 3 - Planta da Esplanada da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1939)

Fonte: Acervo da Inventariança da RFFSA – Regional SP

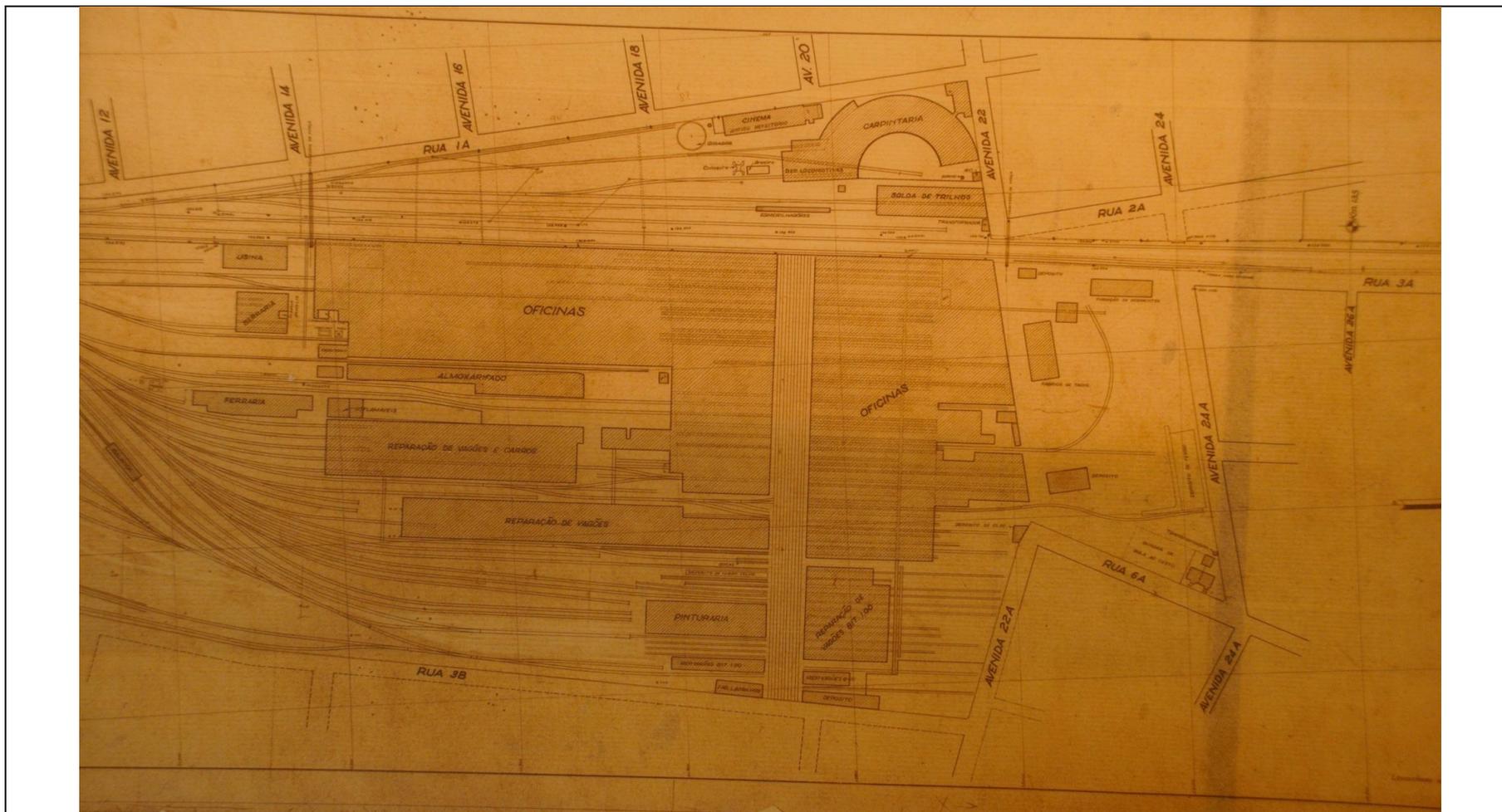


Figura 4 - Planta da Esplanada das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro (1940?)

Fonte: Acervo da Inventariança da RFFSA – Regional SP

Quadro 1 - Informações sobre os vestígios do sistema ferroviário rio-clarense

Nome do bem	Proprietário/gestor	Estado de conservação	Uso	Localização
Almoxarifado	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Armazém-Galpão	Prefeitura	Bom (nos espaços destinados ao Barracão da Solidariedade e Orquestra Sinfônica) Ruim (nos espaços dos demais usos)	- Orquestra de Metálica - Academia de boxe - Circo contemporâneo - Jiu-jitsu, pilates, taekwond - Barracão da solidariedade - Orquestra sinfônica	Área urbana
Cabine de comando	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	Regular	Sem uso	Área urbana
Cabine de comando	Prefeitura	Bom	Posto de Vigilância	Área urbana
Carpintaria	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Casarão da estação	Prefeitura	Bom	Sem uso	Área urbana
Cinema dos ferroviários	EDUQ	Ótimo	Centro educacional	Área urbana
Depósito	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Depósito	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Escritório	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Estação Ferroviária	Prefeitura	Bom	37º Batalhão da Polícia Militar	Área urbana
Funilaria	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana

Grêmio Recreativo	Não identificado	Bom	Espaço para lazer/recreação, atividades físicas/esportivas e culturais	Área urbana
Mecânica/Serraria	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Moradia do chefe da oficina	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Reparação de vagões	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Residência 1	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 2	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 3	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 4	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 5	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 6	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 7	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 8	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 9	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 10	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 11	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 12	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 13	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 14	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana

Residência 15	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Residência 16	Sem informação	Regular	Sem informação	Área urbana
Rotunda	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Subestação elétrica	Rumo	Sem informação	Sem informação	Área urbana
Plataforma	Prefeitura	Bom	- Pista de skate - Concha acústica - Praça dos ferroviários - Ponto de ônibus	Área urbana
1 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
2 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
3 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
4 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
5 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
6 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
7 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
8 - - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
9 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
10 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
11 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
12 - - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA

13 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
14 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
15 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
16 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
17 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
18 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
19 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
20 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
21 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
22 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
23 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
24 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
25 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
26 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
27 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
28 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
29 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
30 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
31 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA

32 - Sem identificação	Instituto Florestal	Bom	Espaço para exposição	FEENA
33 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
34 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
35 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
36 - Sem identificação	Instituto Florestal	Péssimo	Sem uso	FEENA
37 - Sem identificação	Instituto Florestal	Péssimo	Sem uso	FEENA
38 - Sem identificação	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
39 - Sem identificação	Instituto Florestal	Bom	Mirante de observação	FEENA
40 - Sem identificação	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Armazém-Galpão	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Banheiro	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Caixa d'água	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Centro de convenção/Solar Edmundo Navarro de Andrade	Instituto Florestal	Regular	Depósito	FEENA
Cozinha	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Guarita	Instituto Florestal	Péssimo	Sem uso	FEENA
Guarita/Muro de entrada	Instituto Florestal	Péssimo	Sem uso	FEENA
Igreja	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Mirante/Rancho	Instituto Florestal	Mirante	Bom	FEENA

Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Regular	Residência	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Regular	Residência	FEENA
Moradia	Instituto Florestal	Ruim	Sem uso	FEENA
Moradia Sede	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Poço	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Poço e rancho	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Capela	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA
Rancho	Instituto Florestal	Regular	Sem uso	FEENA

Sanitário	Instituto Florestal	Bom	Sanitário	FEENA
Campo	Instituto Florestal	Bom	Sem uso	FEENA
Terreiro	Instituto Florestal	Bom	Sem uso	FEENA

Fonte: Autor (2021)

Observando que a ferramenta SIG tem considerável potencial para o inventário e análise da paisagem, neste tópico de discussão, por meio do Sistema de Informação Geográfica, foi representado espacialmente o inventário do antigo sistema ferroviário rioclarense, que posteriormente contribuiu para a análise paisagística, identificando não apenas os bens, mas o estado de conservação e os usos que incidem sobre eles, onde na gestão patrimonial são informações pertinentes.

A inventariação espaço-geográfica dos elementos materiais da operação ferroviária que formam o sistema, se justifica na análise paisagística a partir do ponto em que para identificar, avaliar e fazer a gestão paisagística, é preciso trabalhar suas camadas. Estas camadas são relativas a informações ambientais, geográficas, físicas, históricas, arqueológicas, sociais, memoriais, econômicas, simbólicas, entre outras. Portanto, a identificação histórica e arqueológica das áreas, espaços e estruturas arquitetônicas, dos seus usos, estados de conservação e gestão/propriedade possibilita avançar no estudo sobre a preservação da paisagem industrial dos remanescentes da atividade ferroviária.

Na figura 3 a representação identifica as áreas e nas figuras 11 e 12 o foco se dá aos bens dos ferroviários com identificação dos tombados. Já as figuras 13 e 14 se atenta ao estado de conservação e as 15 e 16 aos usos dos bens antes identificados.

Áreas do sistema ferroviário de Rio Claro

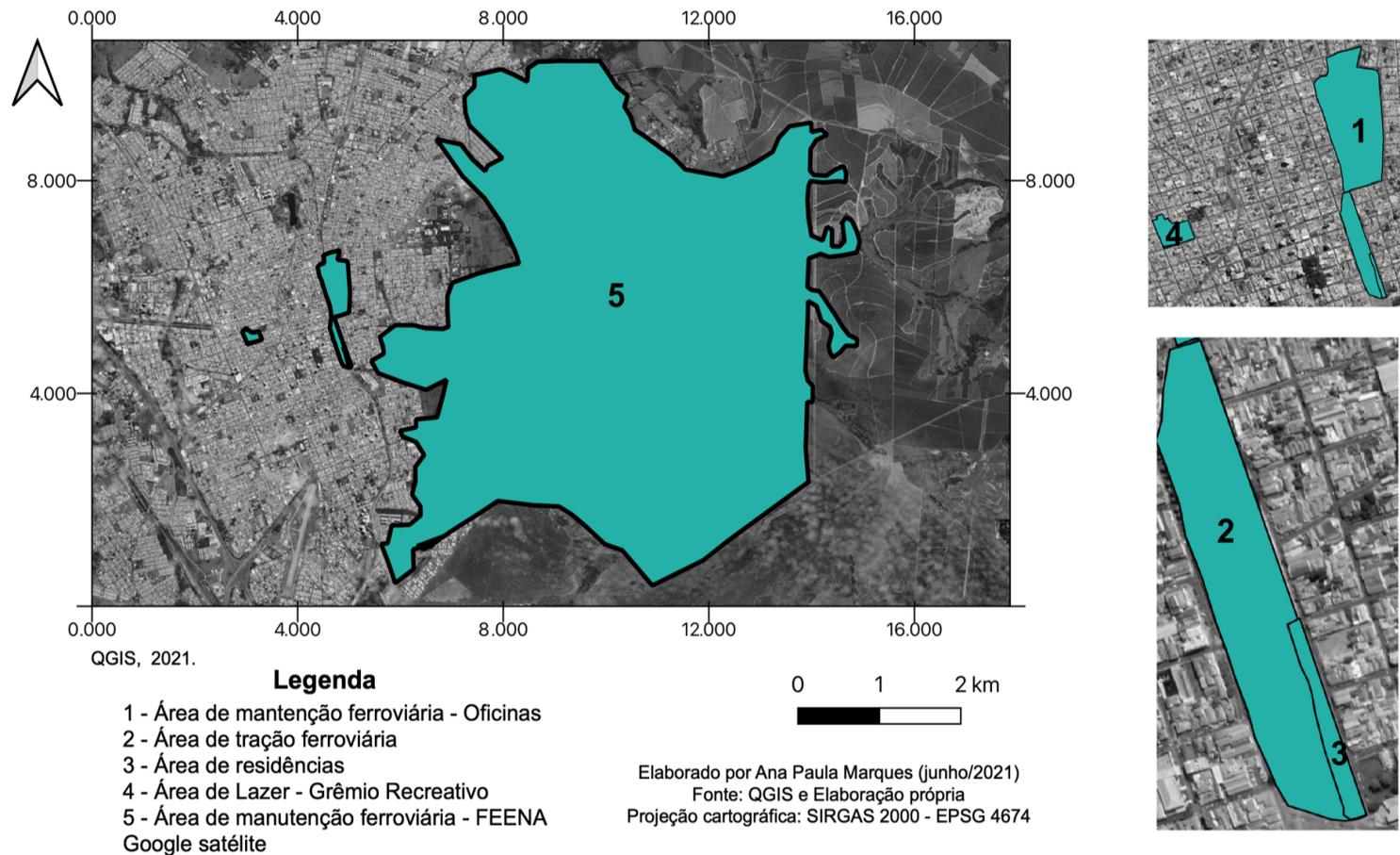


Figura 5 - Áreas do sistema ferroviário de Rio Claro

Fonte: Autor (2021)

Entende que para o funcionamento do sistema de transporte foi construído duas áreas de manutenção ferroviária, a FEENA (antigo horto florestal) e as oficinas, uma área de tração ferroviária com estação, cabines de controle, armazém e casa do chefe da estação e a área de lazer dos ex-funcionários da Companhia Paulista, Grêmio Recreativo, ao analisar informações que se referem a proteção patrimonial desta paisagem industrial em âmbito pelo CONDEPHAAT, apenas uma área é protegida integralmente, a FEENA, das outras áreas, apenas um bem edificado é protegido, a estação ferroviária, as demais estruturas arquitetônicas e espaços das áreas ferroviárias não possuem nenhuma proteção.



Figura 6 - Prédio da estação ferroviária

Fonte: Autor (2017)



Figura 7 - Prédio da Estação Ferroviária

Fonte: Autor (2017)

Existe ainda um ponto crítico nestas proteções, o prédio da estação ferroviária é protegido como um patrimônio cultural enaltecendo seu valor arquitetônico, já a FEENA é protegida enquanto um bem natural, com enaltecimento ao seu valor ambiental e natural, ainda que tenha sido criada por ações da atividade humana com o objetivo de uma produção econômica. Assim, compreende-se que as ações de preservação patrimonial ocorrem de maneira isolada e insuficiente.



Figura 8 - Casarão na FEENA

Fonte: Autor (2019)



Figura 9 - Antiga vila dos funcionários do Horto Florestal

Fonte: Autor (2017)



Figura 10 - Solar Navarro de Andrade

Fonte: Autor (2019)

Nesta representação gráfica espacial, se percebe a existências de mais áreas, compostas de mais bens arquitetônicos e espaços ferroviários, e seu ordenamento espacial não segue uma ligação contínua, visto que cada área se encontra em uma localidade, divididas por ruas e avenidas, mesmo que estejam próximas.



Figura 11 - Rotunda e antigo cinema ferroviário (atual EDUQ)

Fonte: Autor (2019)

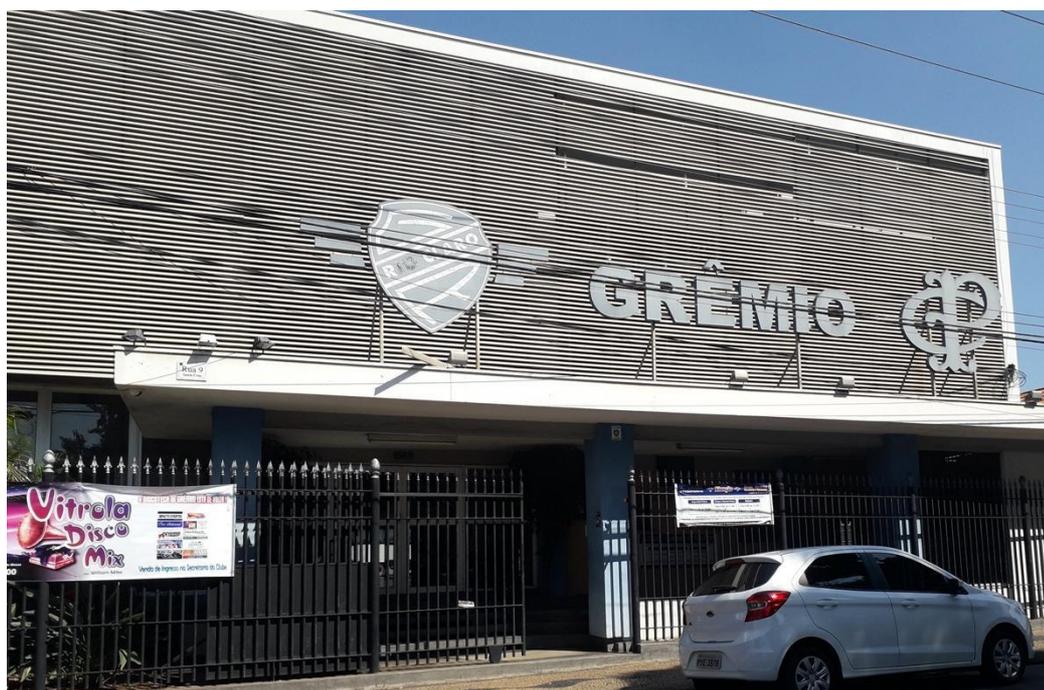


Figura 12 - Grêmio Recreativo

Fonte: Autor (2019)

Desse modo, caberia um olhar mais detalhado e complexo sobre a preservação desta paisagem, visto não apenas do ponto de vista da patrimonialidade, mas de outras áreas do conhecimento, como a Arquitetura e Urbanismo, com base no pensamento que esta paisagem industrial se encontra inserida em um contexto urbano maior. Nesse sentido, as políticas e gestão do planejamento urbano municipal devem primeiramente entender que o sistema ferroviário é formado por áreas que ultrapassam as delimitações de suas proteções jurídicas, para garantir sua preservação, valorização e gestão enquanto paisagem industrial.

Bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação do núcleo urbano)

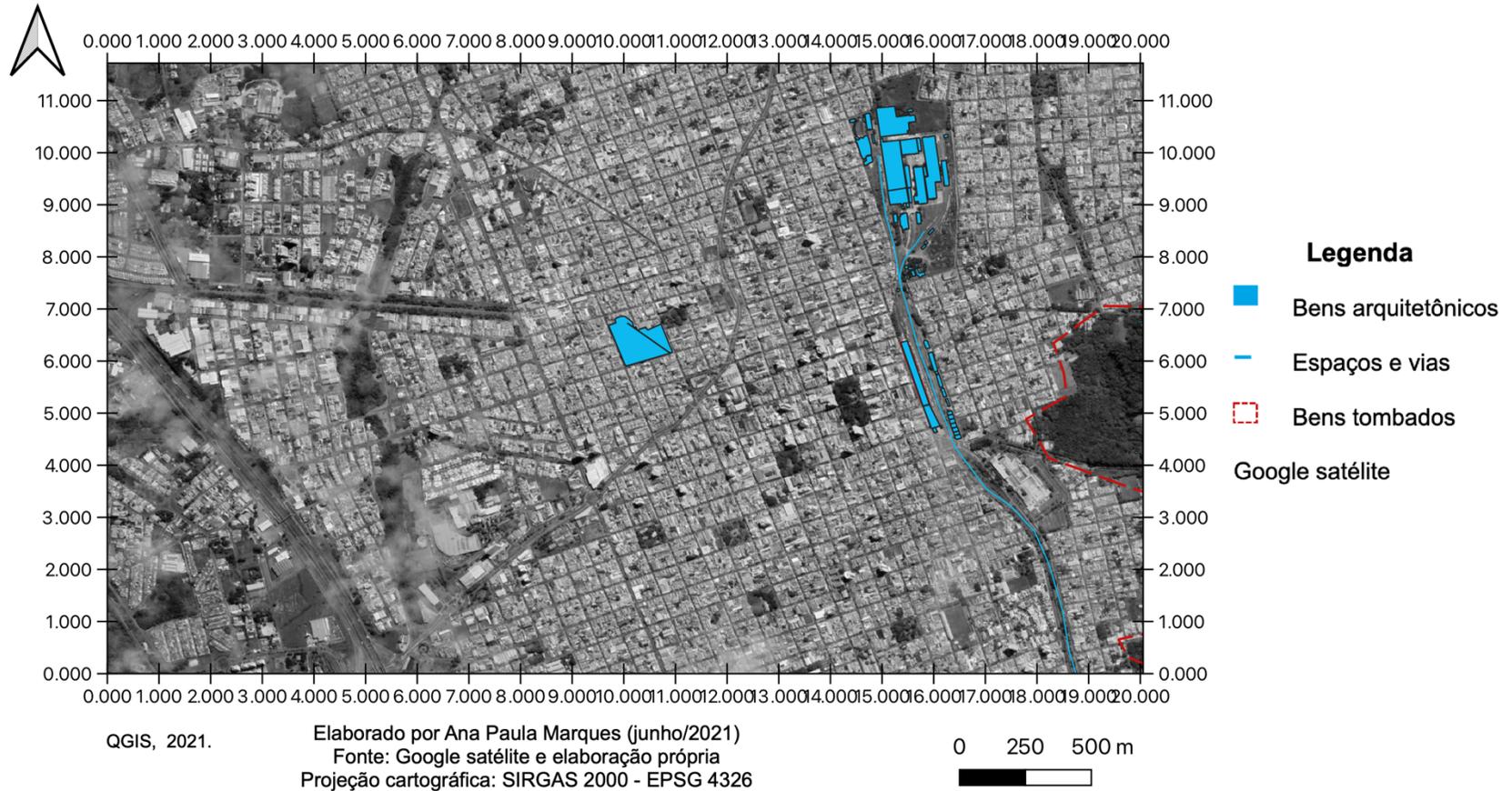


Figura 13 - Bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano)

Fonte: Autor (2021)

Bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação FEENA)

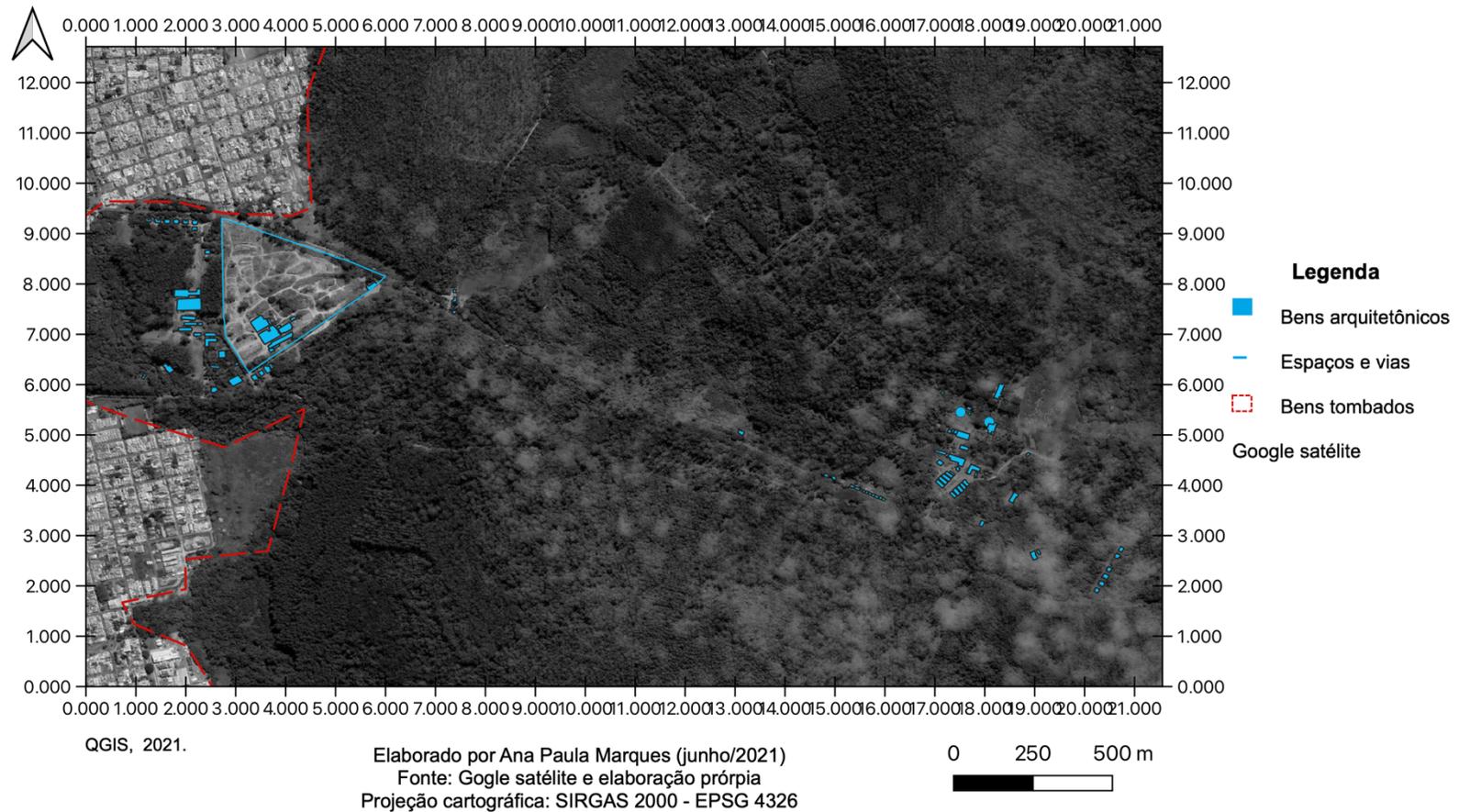


Figura 14 - Bens do sistema ferroviário (FENNA)

Fonte: Autor (2021)

As figuras 13 e 14, referente aos bens do sistema ferroviário, ainda que em escala ampla com destaque a todas as áreas identificadas na figura 3, mostra que das duas vias férreas, dos dois espaços de manutenção e dos 158 bens arquitetônicos, apenas a estação ferroviária e a FEENA são tombadas, lembrando que na FEENA está localizado um dos dois espaços de manutenção e 109 dos 158 bens arquitetônicos, portanto, são incluídos no perímetro de tombamento. Ainda que a FEENA seja tombada e conseqüentemente os espaços e bens arquitetônicos que nela existem, as proteções jurídicas são insuficientes para proteção enquanto uma paisagem industrial. Assim, como a desconexão de justificativas e tipologias patrimoniais na qual foram categorizadas quando tombadas, fazendo com que fossem entendidas como patrimônio distinto, quando na verdade são elementos de um mesmo contexto histórico e produtivo.

Desse modo, quando estes dados são analisados espacialmente, é possível visualizar no território a insuficiência protetiva dos vestígios ferroviários pela perspectiva da paisagem, haja visto que a própria dimensão simbólica não é apreendida nos processos de tombamentos, neste sentido, as discussões nesta pesquisa que trata da dimensão histórica, física e simbólica da paisagem industrial tem possibilitado analisar que novas medidas de proteção jurídica devem ser adotadas para a preservação, gestão e interpretação patrimonial ampla e adequada aos remanescentes ferroviários.

Condição física dos bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação do núcleo urbano)

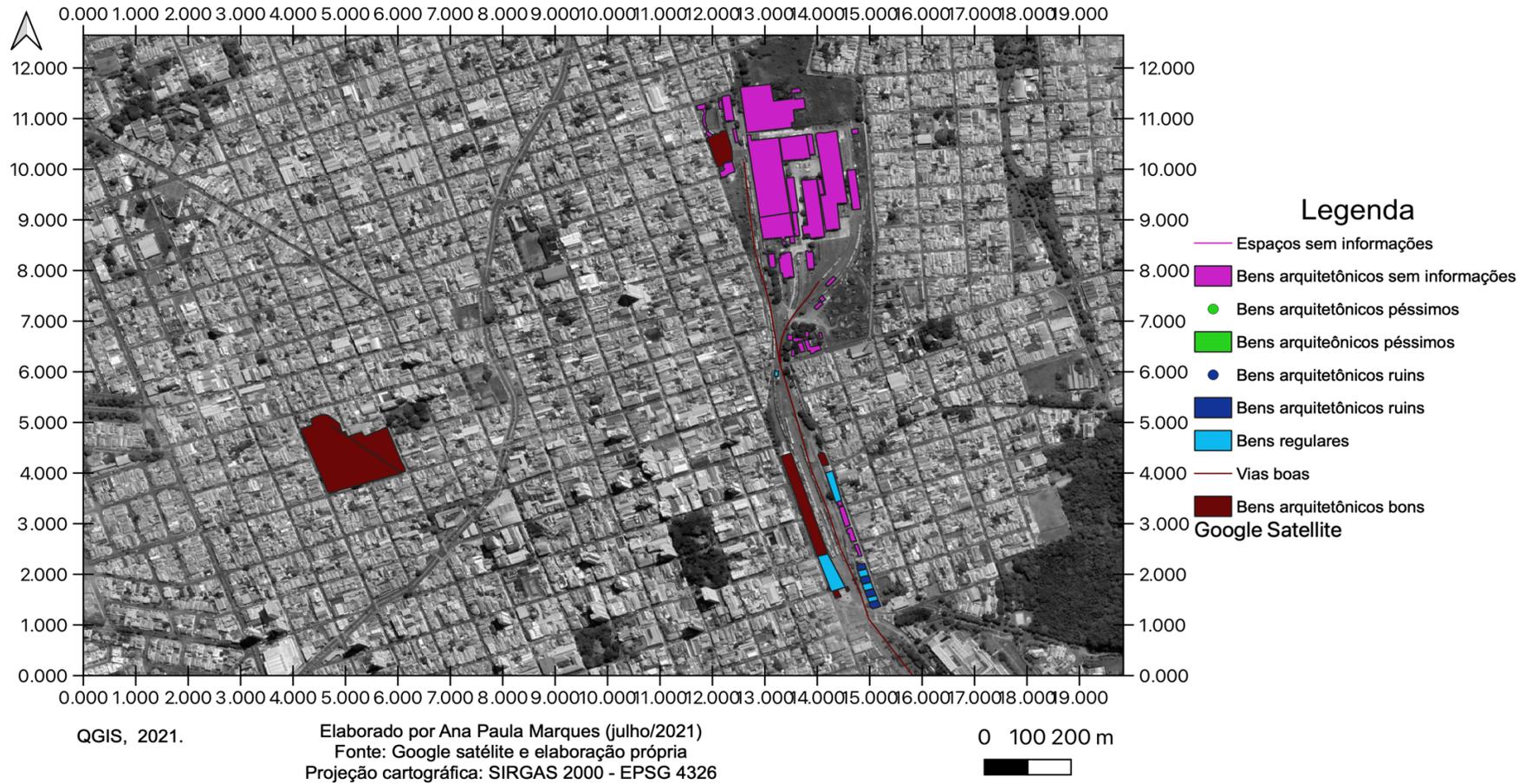


Figura 15 - Condição física dos bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano)

Fonte: Autor (2021)

Condição física dos bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação FEENA)

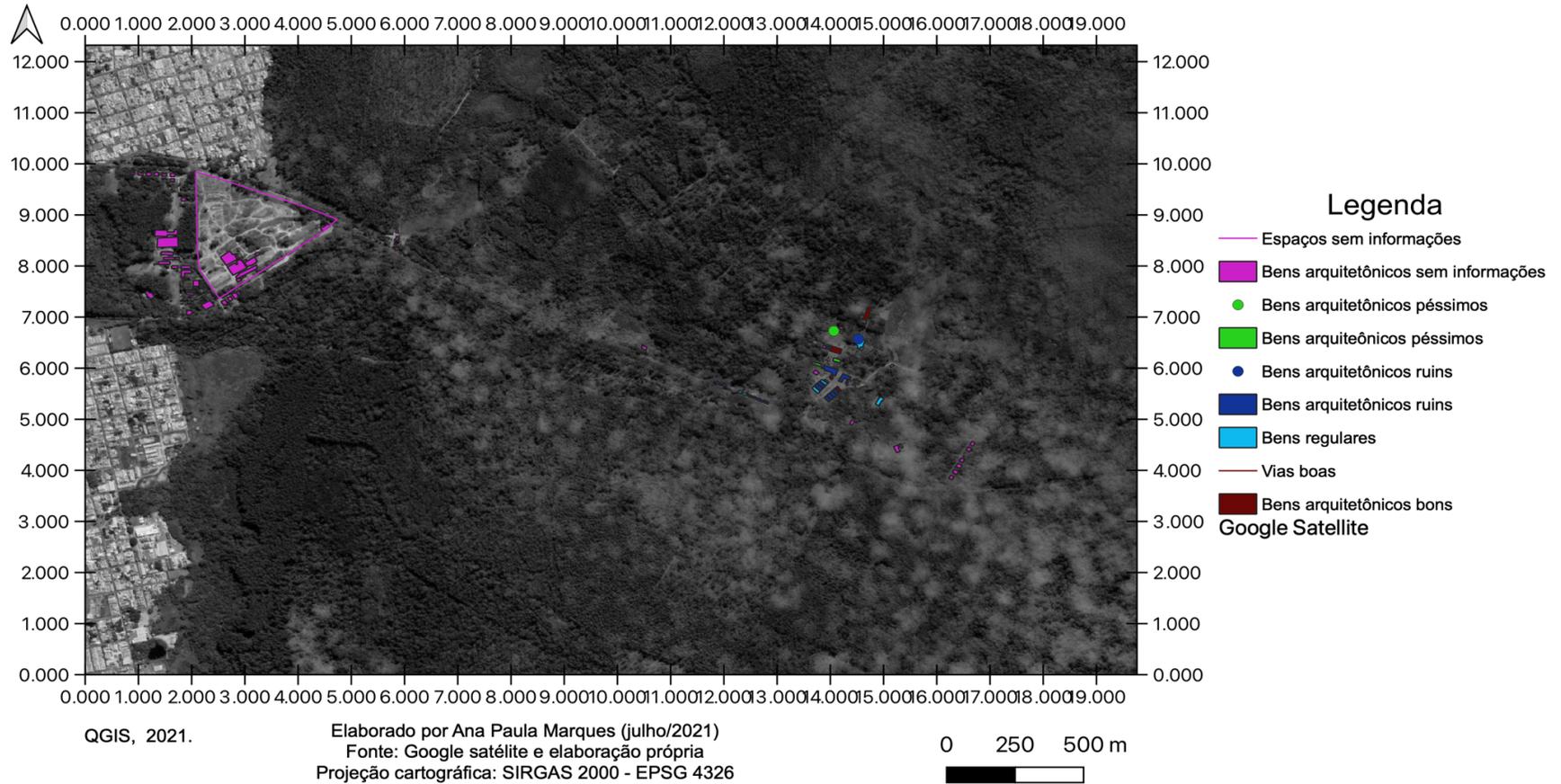


Figura 16 - Condição física dos bens do sistema ferroviário (FENNA)

Fonte: Autor (2021)

A classificação física dos bens ferroviários identificados é baseada na ficha de inventário para imóveis, desenvolvida pela Lab/Patrimônio Cultural - UNESP Rosana do projeto Memória Ferroviária. Para tanto, neste estudo as categorias de classificação foram: Boa; Regular; Ruim; Péssimo; Sem informação.

No núcleo urbano e na FEENA identifica-se que dos bens inventariados a maioria não possui informações sobre os estados de conservação, podendo ser justificado pela viabilidade de chegar até estes bens por motivo de segurança (FEENA) ou impossibilidade de entrada (oficinas que estão com concessão de uso para a Rumo). Os bens classificados como regulares ou ruins possuem certa semelhança no que se refere a intensidade no mapa, tanto para o núcleo urbano como para a FEENA.

Os bens definidos como bons são visualizados em maior escala quando são comparados aos bens identificados como péssimos, porém, como não se tem acesso a todas as informações esta é uma análise que não pode ser comprovada com plena certeza.

Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação do núcleo urbano)

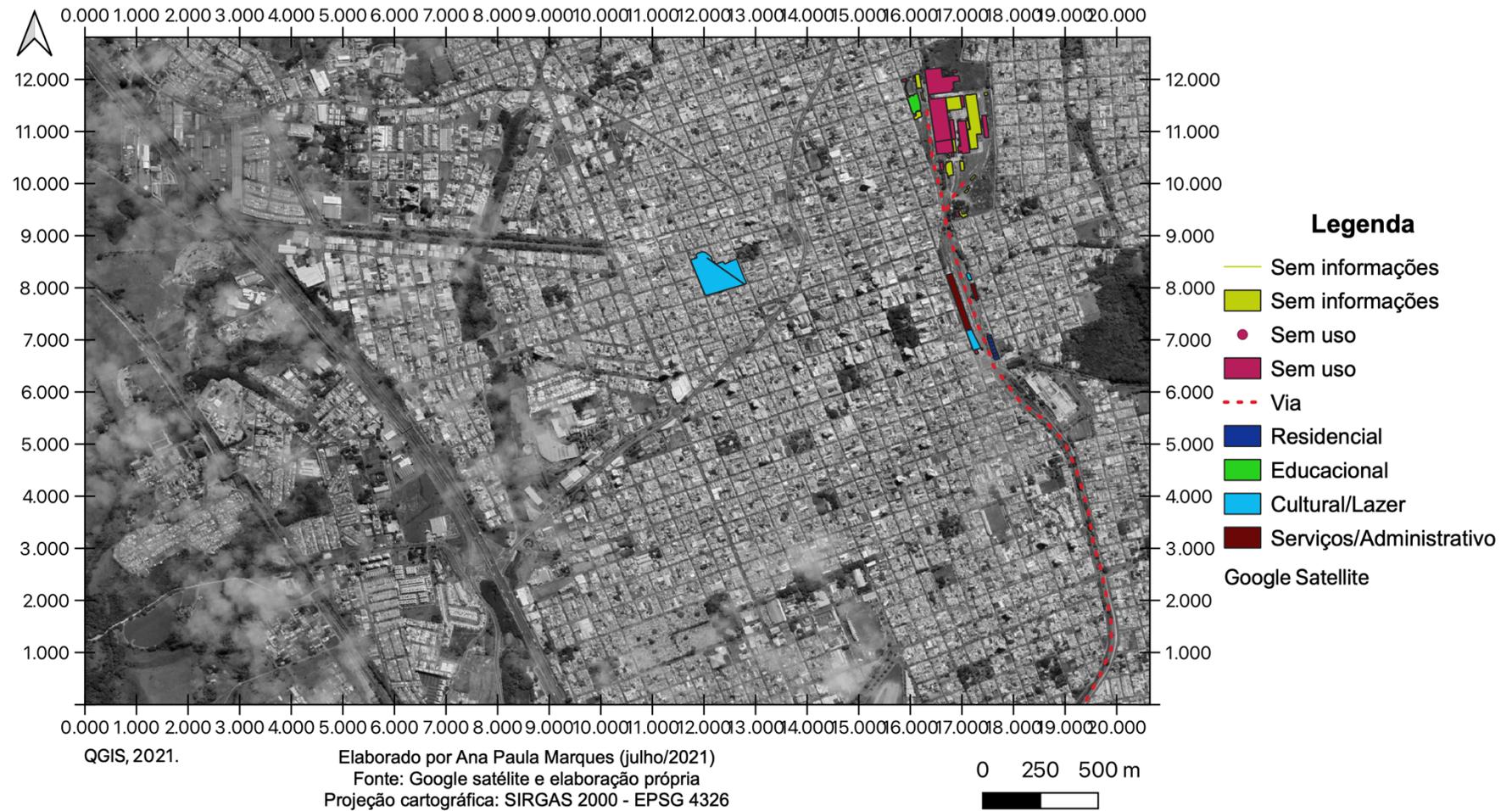


Figura 17 - Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário (Núcleo Urbano)

Fonte: Autor (2021)

Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário de Rio Claro (Aproximação FEENA)

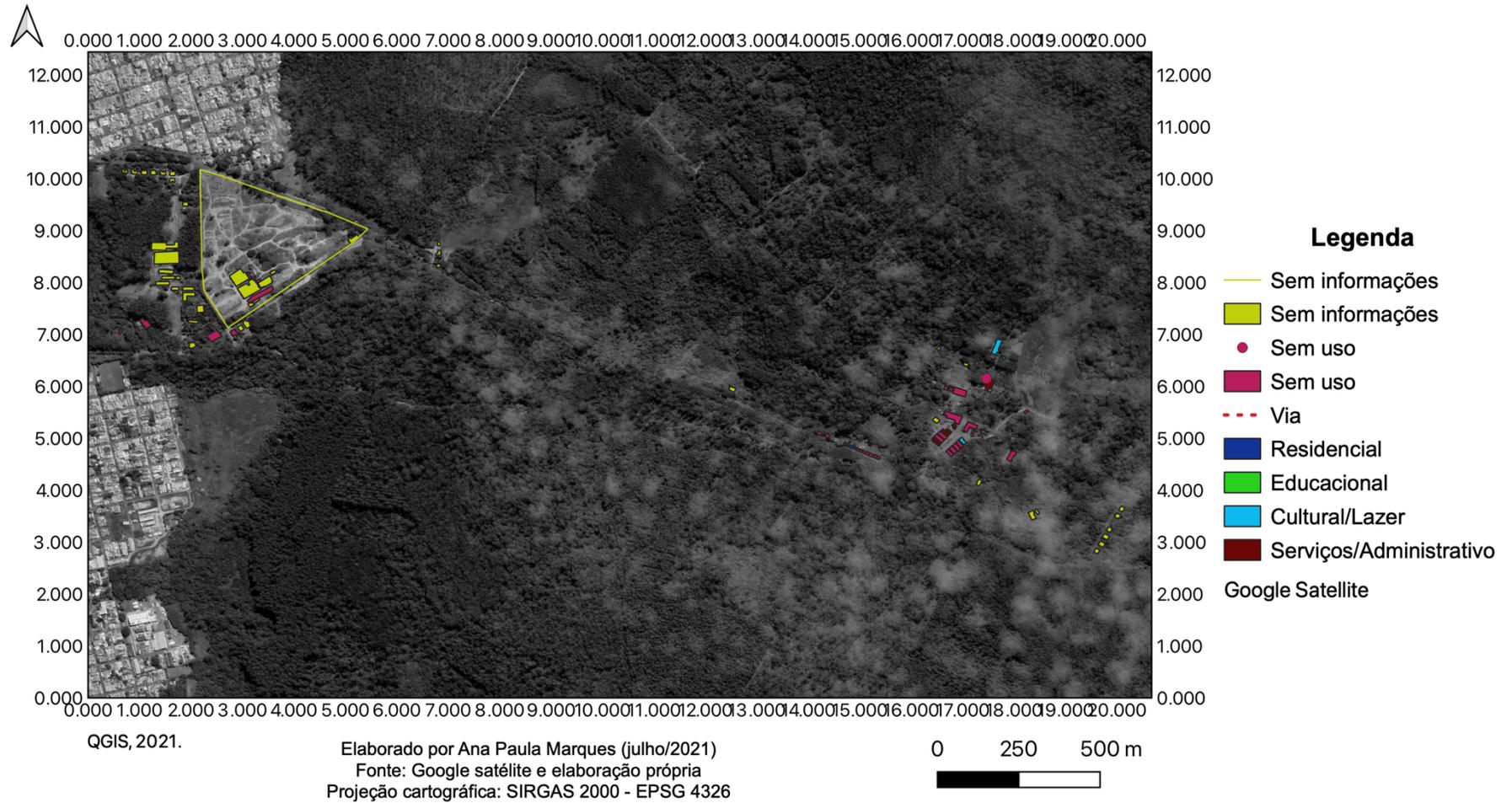


Figura 18 - Tipos de usos dos bens do sistema ferroviário (FEENA)

Fonte: Autor (2021)

Nas figuras 17 e 18 visualiza-se que os novos usos atribuídos aos bens são educacionais, cultural/lazer e serviços/administrativo, o uso residencial e da via férrea se mantém originais, visto que os espaços com estes usos foram construídos de fato para estas finalidades. No que compete aos bens que foram identificados sem usos, delimita-se que uma grande maioria se encontra nesta situação tanto na área de manutenção ferroviária das oficinas, quanto na área de manutenção ferroviária da FEENA. Comparando o mapa 9 ao mapa 6 é possível analisar que os bens identificados em bom estado de conservação possuem algum tipo de uso. Neste sentido, pode ser analisado que os novos usos destinados aos remanescentes ferroviários auxiliam na conservação destes bens.

2.2 APREENSÃO DA DIMENSÃO SIMBÓLICA DA PAISAGEM

Entendendo que a paisagem industrial ferroviária não é composta apenas pelos edifícios, pelas áreas, vias, aspectos geográficos e físicos, a dimensão simbólica deve ser considerada em sua identificação. Nesse sentido, os livros e documentos de memorialistas, a história oral pelas entrevistas com pessoas da comunidade e imagens sobre os espaços de memória são importantes fontes de informação e coleta para a apreensão da dimensão simbólica. A apreensão da dimensão simbólica contribui para a identificação e reconhecimento dos valores atribuídos pela comunidade à paisagem industrial, bem como para a inserção da participação cidadã no processo de reconhecimento, valoração, gestão e difusão da paisagem.

Desse modo, neste estudo adota-se estas três maneiras de pesquisa sobre a dimensão simbólica da paisagem. No que confere os livros e documentos de memorialistas, inicialmente foi realizada a leitura de fontes bibliográficas e teóricas sobre os conceitos que possibilitam trabalhar-se com a memória, para que posteriormente pudessem ser delimitadas as fontes memorialistas sobre a paisagem industrial dos remanescentes ferroviários de Rio Claro. Após, foi realizado uma análise de vídeos de um estudo realizado pelo Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro, denominado História Oral e Documentários⁵, baseado nas práticas da história oral, buscando identificar as memórias sobre a paisagem industrial. Por fim, uma coleta de imagens que representam a memória dos espaços ferroviários, identificando com estas três práticas as características que formam a dimensão simbólica da paisagem estudada.

Neste sentido, a metodologia adotada para a apreensão da dimensão simbólica se equivale a de Abordagem da Valoração do Patrimônio, quando tratada das entrevistas e imagens

⁵As fotografias estão localizadas no apêndice 5.1

utilizadas como dados de valoração social. Segundo Silva (2019), o método AVP foi elaborado por Silberman e Labrador (2014), com as técnicas *tour*, entrevista e *photovoice*, podendo a partir dele ser feito a obtenção de alguns valores que são atribuídos pela comunidade ao patrimônio ferroviário, que auxiliarão na gestão patrimonial, e podem também ser mapeados com ferramentas de geoprocessamento. Assim, se utilizou dos parâmetros desta metodologia para apreensão da dimensão simbólica, transcrevendo as entrevistas do documentário e fotografando as fotografias relativas aos bens ferroviários realizadas durante concursos fotográficos também realizados pelo Arquivo Público e Histórico.

Quadro 2 - Frases marcantes das entrevistas

Frases marcantes das entrevistas	Vídeo/Entrevista
<p>"[...] não tive nenhum inimigo minha chefia me tratava muito bem, meus subordinados também não tive um que falava mal de mim a gente procurava manter trabalho e amizade juntas foi muito bom minha carreira foi brilhante graças ao meu bom Deus eu gostava muito de trabalhar no horto gostei muito mesmo pois eu conheci todos os hortos como eu era motorista eu viajava nas expedições né com os engenheiros então eu conheço todos, tinha 20 e tantos hortos [...]"</p>	<p>Álvaro Gagliardo – Ex-funcionário da Cia Paulista e Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade</p>
<p>"[...] o desejo do meu pai era me ver na escola ferroviária, porque era, a escola ferroviária era a certeza de que você ia ser classificado e ser admitido como funcionário da Paulista, porque como todo mundo já deve ter ouvido na história a ferrovia da Paulista era um dos melhores empregos aqui em Rio Claro [...]"</p> <p>"[...] outra coisa que fico doido quando eu falo, quando começa a falar de tirar os trilhos do meio da cidade, tem que tirar, não tem que tirar o trilho já tava ali, as cidades é que se formaram em torno da estação [...]"</p>	<p>Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a Escola Ferroviária</p>
<p>"[...] houve uma decadência do café e os barões já não ficavam quase aqui. Esse morador lá que eu falei para a Marcela que foi o primeiro a morar nesse casarão estavam já com os filhos em idade dos estudos, de transferir sua residência para São Paulo e ali ele... isso aqui praticamente ficou abandonada, eles vinham esporadicamente para</p>	<p>Floresta estadual Edmundo Navarro de Andrade, um espaço verde em Rio Claro</p>

cá sabe, depois ele veio a falecer, com 57 anos ele faleceu, o Rafael Tobias Pais de Barros e devido a exigência da época, onde a decadência do café a Paulista comprou da baronesa de Piracicaba que é a mulher dele".

"Com lazer, com amor à natureza, eu vivenciei muito aquilo, como essas fotografias que mostram bem. Moro lá desde criança, embora a família não era de lá, mas sempre morei no bairro próximo e naquele tempo não tinha outra diversão, era o horto florestal, o rio, ou perambulando pela mata".

Fonte: Autor (2021)

As entrevistas realizadas pelo Memória Viva que se direcionam ao antigo sistema ferroviário foram direcionadas aos participantes que de alguma maneira tiveram contato com a atividade ferroviária. Neste ponto, acredita que os sentimentos de saudade, amor e orgulho podem ser originados desta ligação afetiva com o que foi a ferrovia em seu passado. Também se percebe que os entrevistados que possuem esses sentimentos positivos pela memória ferroviária demonstram infelicidade com a atual situação da grande maioria dos remanescentes ferroviários, esta infelicidade é dada pela falta de usos, estado de conservação ruim ou péssimo e principalmente pela maneira que as novas gerações os vêem - como elemento que não deve mais existir e que estão apenas ocupando espaços que poderiam ter outra utilidade. Neste sentido, se observa um contraponto de sentimentos entre a geração que viveu a ferrovia em seus anos de funcionamento original, com os que vivem seu momento atual.

O trabalho como funcionário da ferrovia era bem visto pelos rioclarenses, sendo a garantia de qualidade de vida, principalmente para aqueles que ingressaram na escola ferroviária, pois ao serem aceitos como estudantes tinham a certeza de contratação pela Companhia Paulista. No decorrer dos relatos, entende que a atividade ferroviária é indicada como um dos fatores que contribuiu para o desenvolvimento do município, como o crescimento do perímetro urbano em torno da estação ferroviária, assim, o pensamento das atuais gerações de que a ferrovia ocupa um espaço que não a pertence mais, não condiz com a formação histórica da cidade.

Para suprir a demanda de imagens que seriam selecionadas pelos entrevistados caso houvesse o trabalho de pesquisa de campo, foi utilizado o livro Rio Claro revela sua história de Maria Teresa de Arruda Campo. Este material foi uma iniciativa realizada pelo Arquivo Público

e Histórico de Rio Claro propondo construir a história do presente. Neste sentido, o objetivo se respalda na organização de concursos fotográficos pela Autarquia, estabelecendo diálogos entre fotógrafos amadores e profissionais. Os concursos foram organizados na intenção de que a cidade fosse vista e que as fotografias registradas fossem falas, devido a sua capacidade de representar um momento ou situação. Para tanto, o material bibliográfico foi utilizado para verificar quais imagens podem expressar valores que possam ser atribuídos aos bens ferroviários⁶. Verificou também quais elementos foram mais representados em cada ano do concurso, para que desta maneira pudesse identificar os valores sociais que visualmente são representados pelas fotografias.

Ao observar as imagens, no concurso com o tema "Patrimônio Histórico" realizado no ano de 2009, os elementos que ganharam destaque foram a estação ferroviária e detalhes dela, como o relógio, o telhado e a sala do chefe da estação. Na FEENA é destacado o Solar Navarro de Andrade, a igreja e o armazém de veículos. O trilho da linha férrea também é apresentado neste concurso.



Figura 19 - Floresta 1 e 2

Fonte: Alexandre D'Ambronzo Custódio (2009)

No ano de 2010, o tema do novo concurso foi "Cantos e Encantos da Cia. Paulista de Estrada de Ferro", o que fez com que todas as imagens selecionadas fossem de bens ferroviários. Novamente a estação é representada, com detalhes da sala de espera e sanitário feminino e

⁶ As fotografias estão localizadas no anexo 5.2

masculino, o relógio e a placa de identificação, a sala de chefe da estação, do portão, as esculturas, do simbólico da companhia ferroviária, do telhado e da pia. Há imagens de vagões e locomotivas abandonadas, do trilho, do pátio da estação ferroviária, da sinalização de cruzamento e via férrea, da cabine de controle, parafuso na linha férrea, de veículo abandonado, de correntes deterioradas, do armazém próximo a estação ferroviária e de espaços nas oficinas.



Figura 20 - Tempo

Fonte: Marcelo Ramos Ribeiro (2010)



Figura 21 - Chefe da estação de Rio Claro

Fonte: Rogério Laureano Gomes (2010)

O terceiro concurso traz como tema "O cotidiano de Rio Claro" no ano de 2011. Nesta edição é identificado a FEENA como um espaço de lazer e pela tranquilidade pela comunidade e visitantes, principalmente aos dias de domingo, a estação aparece como um local de passagem, de embarque e desembarque de passageiros que fazem o uso do transporte público.

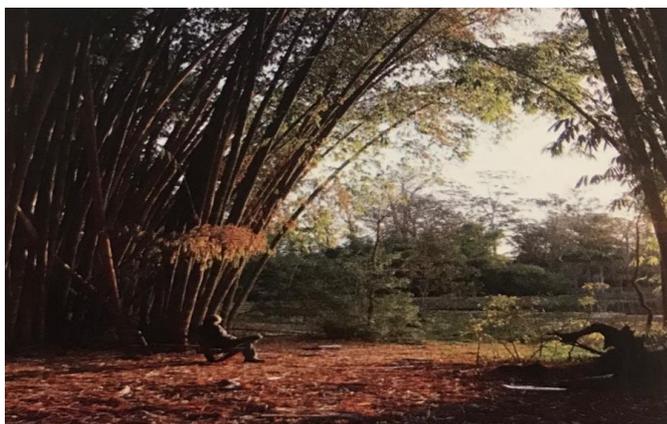


Figura 22 - Uma tarde tranquila no Horto

Fonte: Wladimir José Anunciato (2011)

A quarta edição, no ano de 2012 teve como temática "Os bairros de Rio Claro", diante deste tema as moradias existentes na FEENA foram observadas pelas lentes dos participantes, tanto na vila dos engenheiros, como na dos funcionários, espaços da FENNA utilizados pelas pessoas que ali viveram também foram representados, como a igreja, o armazém de veículos, o lago e o Solar Edmundo Navarro de Andrade. A estação aparece brevemente no local de passagem e embarque e desembarque de passageiros que fazem o uso do transporte público

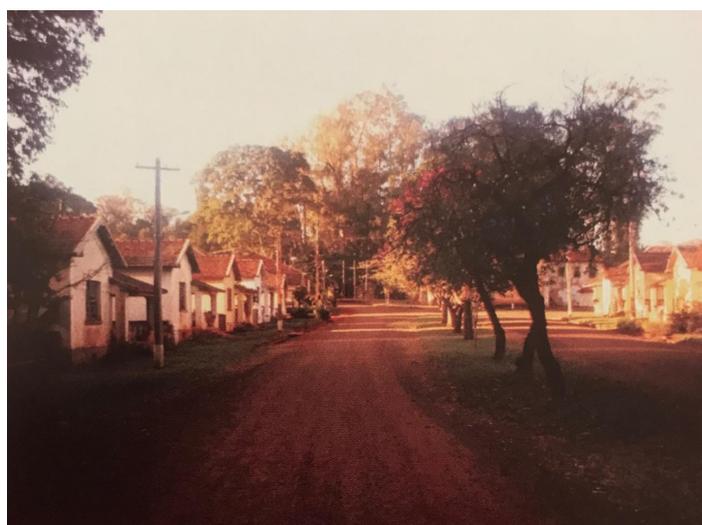


Figura 23 - Memória Afetiva

Fonte: João Paulo Corrêa (2012)

A quinta e última edição ocorreu no ano de 2013 destacando o tema "Arte e Cultura em Rio Claro" com apresentação apenas da fachada da estação ferroviária.



Figura 24 - Estação Ferroviária

Fonte: Jessica Caroline Cavalcante dos Santos, (2013)

A apreensão da dimensão simbólica teve como objetivo a identificação de espaços, áreas e estruturas arquitetônicas ferroviárias baseadas na técnica do *photovoice* do AVP. Entretanto, posteriormente, pode ser analisado que ao utilizar imagens de concursos fotográficos e não dos possíveis participantes ao ser empregada a metodologia em trabalho de campo, o valor associado em questão se remete a estética destes bens, mesmo no concurso em que o tema esteve diretamente ligado à Companhia Paulista, pois, quando um único participante realiza o *tour*, o *photovoice* e a entrevista é possível entender os motivos que definiram suas escolhas e, portanto, os valores atribuídos por ele à paisagem industrial. No entanto, com o período pandêmico não era possível realizar o trabalho de campo, sendo realizada esta alteração metodológica, concluindo que o teste não permite identificar todos os valores atribuídos ao patrimônio que o trabalho de campo com o *tour*, a entrevista e o *photovoice* permitiria.

Foi observado que nas cinco edições do concurso, remanescentes ferroviários foram observados pelos participantes, com maior destaque no segundo ano, o que se justifica pelo seu tema ser específico a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Todavia, mesmo com tema específico apenas os bens ferroviários presentes no perímetro urbano foram destacados e nenhum na FEENA. No segundo e quinto concursos, a estação ferroviária ganhou maior representação quando comparada a outros elementos ferroviários, diferente do terceiro ano que apresentou mais fotos da FEENA, pensando na possibilidade de lazer e no quarto no que se

refere aos bairros que existiam para os funcionários. Já no primeiro ano, é possível considerar que houve um equilíbrio entre espaços da estação ferroviária, oficina ferroviária e armazém com relação a espaços e edifícios da floresta. Percebeu ainda, que em nenhum momento o Grêmio Recreativo ou a Banda União dos Artistas Ferroviários foram apresentados.

Com as duas medidas adotadas para apreensão da dimensão simbólica da paisagem dos remanescentes da atividade ferroviária em Rio Claro, pode se verificar em um primeiro momento que diferente do que as proteções jurídicas enxergam como o patrimônio ferroviário, estudiosos, pessoas ativas nos assuntos de preservação patrimonial e comunidade observam que o antigo sistema ferroviário é formado por mais espaços e edifícios, como também na memória ferroviária. Esta memória é observada quando os entrevistados expressam sentimentos saudosistas no que compreende o funcionamento do sistema de transporte. Portanto, esta atividade industrial é identificada como algo positivo ao desenvolvimento municipal, em específico a área urbana que se desenvolveu em torno da estação ferroviária.

Ao analisar as imagens referentes aos vestígios ferroviários apresentadas nos concursos, percebeu-se comparativamente que a proteção jurídica valoriza o prédio da estação ferroviária baseada em seus valores histórico-arquitetônico e a FEENA pelo seu valor natural. Mas, quando se trata dos valores presentes nas fotografias estes são entendidos como valores sociais, atrelado ao fato de que as pessoas da comunidade foram responsáveis pelas representações visuais. Outro ponto se direciona à maior representação de prédios arquitetônicos e espaços ferroviários que ultrapassam os dois bens protegidos como patrimônio. No entanto, o prédio da estação ferroviária, pode ser identificado como a figura principal, sendo o único elemento fotografado em todas as edições do concurso, então se entende que o bem é o que possui maior valor social atribuído a ele.

Ainda que mais bens ferroviários sejam entendidos pela população como componentes de uma paisagem, se contrapondo as proteções jurídicas que protegem de maneira isolada a estação ferroviária e FEENA, constata-se que outros são esquecidos, como o Grêmio Recreativo, casa do chefe da estação, antigo cinema ferroviário e outros. Logo, para a proteção da dimensão física da paisagem respaldada em sua dimensão simbólica é necessário um estudo mais aprofundado com a comunidade de Rio Claro, pela perspectiva de uma metodologia que possibilite maior apreensão desta simbologia da paisagem.

2.3 QUESTÕES VOLTADAS A VALORAÇÃO E DA REUTILIZAÇÃO DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

Com os dados da apreensão da dimensão simbólica da paisagem industrial e com o emprego da metodologia de Abordagem de Valoração do Patrimônio segundo as considerações da comunidade, foi elaborado o mapa de valores. Esta representação gráfica foi sistematizada e organizada com as camadas de informações sobre a dimensão física e simbólica do objeto deste estudo.

O mapa de valor teve sua elaboração baseada nos parâmetros do mapa de calor (mapa de densidade kernel) tendo como concepção a lógica de atribuição de densidade dos dados espacializados de acordo com uma organização que identifica as menções a um bem ferroviário. Neste sentido, foram analisados os dados das entrevistas e dos concursos fotográficos para identificação dos vestígios ferroviários que de alguma forma são considerados importantes para a comunidade. A estes vestígios foram atribuídos valores que variam entre positivo, neutro e negativo. A atribuição de valores a cada vestígio mencionado foi realizada em função das falas dos entrevistados e das legendas das fotografias. Desse modo, o mapa de valor representa espacialmente quais bens ferroviários são reconhecidos pela comunidade e quais valores possuem de acordo com suas considerações.

Valores associados ao sistema ferroviário de Rio Claro (entrevistas e concursos fotográficos) (Aproximação do núcleo urbano)

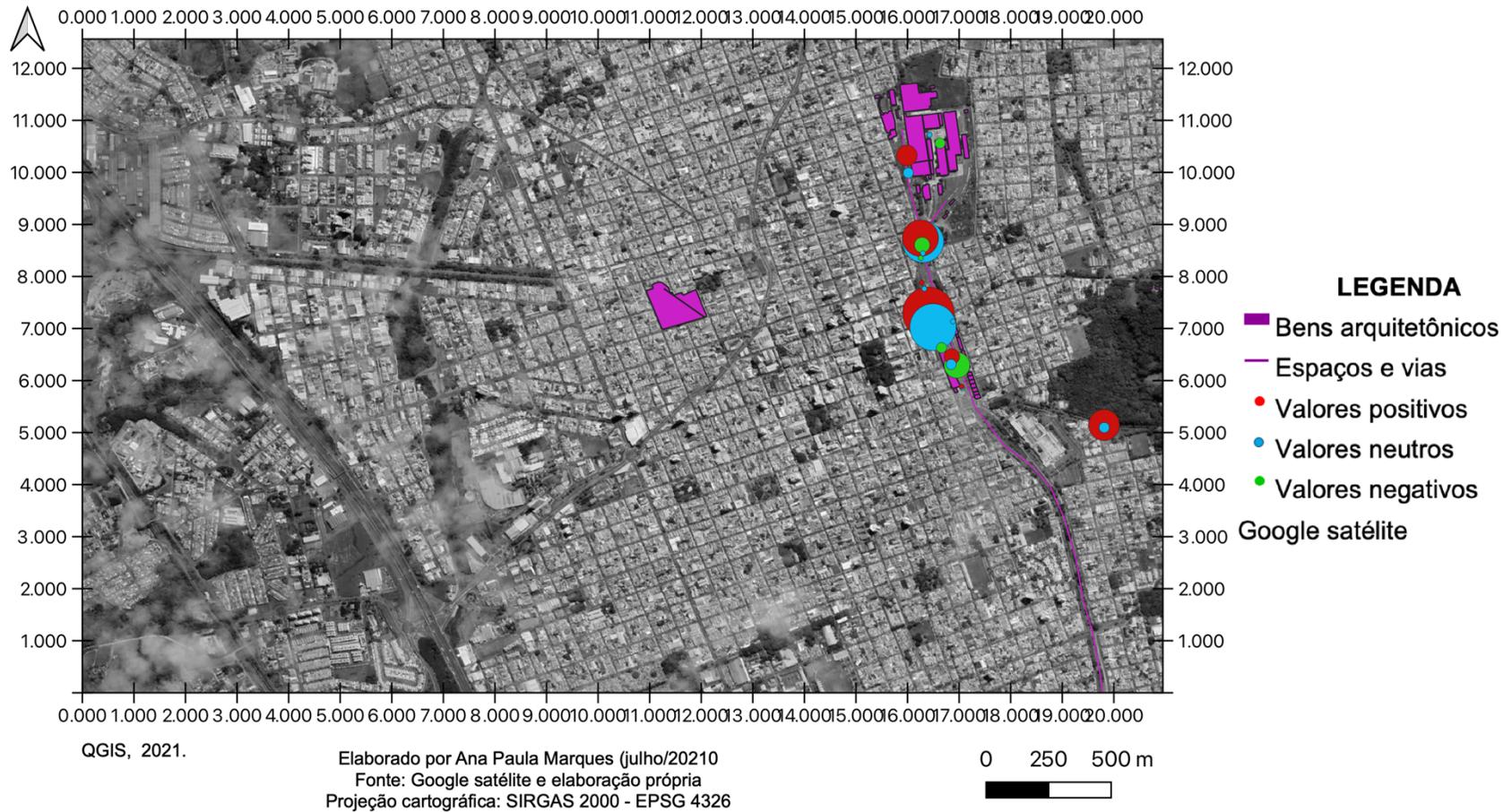


Figura 25 - Valores associados ao sistema ferroviário (entrevistas e concursos fotográficos - Núcleo Urbano)

Fonte: Autor (2021)

Valores associados ao sistema ferroviário de Rio Claro (entrevistas e concursos fotográficos) (Aproximação FEENA)

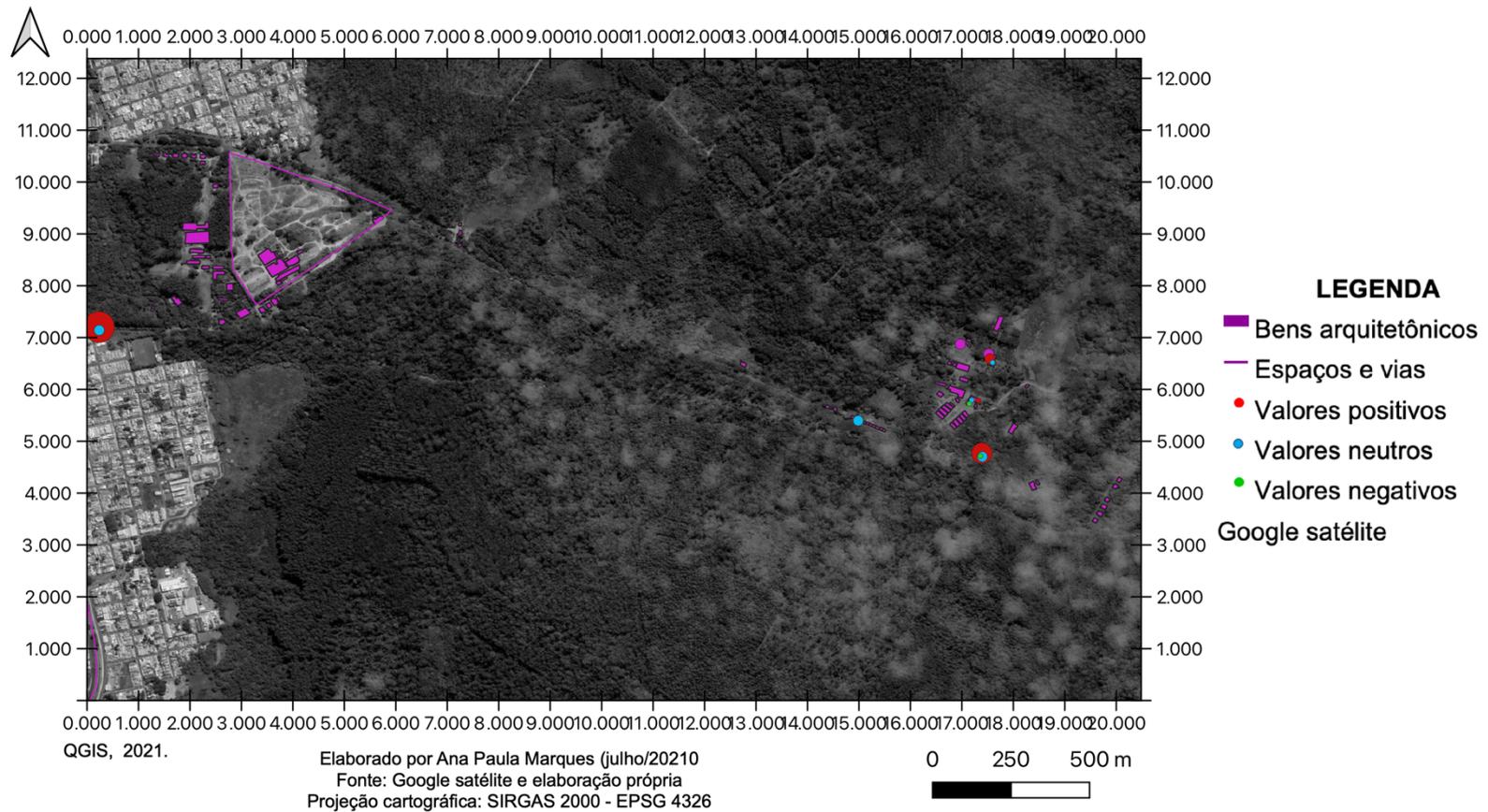


Figura 26 - Valores associados ao sistema ferroviário (entrevistas e concursos fotográficos FEENA)

Fonte: Autor (2021)

O mapa de valor permite analisar a existência de maior densidade de valores positivos associados ao prédio da estação ferroviária, aos trilhos, ao espaço das oficinas e à FEENA, que neste caso compreende o espaço no seu perímetro completo. A estes bens também são associados valores neutros. Quanto aos valores negativos, estes foram percebidos nas cabines de controle e pontualmente no armazém/galpão na FEENA, assim como na área de oficinas e estação ferroviária.

Em análise espacial geral, constata-se que possui mais valores positivos, seguidos dos neutros e negativos. Entretanto, as entrevistas do projeto Memória Viva podem ter certa influência nestes valores positivos, visto que os entrevistados tiveram de alguma maneira relação direta ou indireta com os serviços ferroviários enquanto funcionava com seus usos originais. Porém, os concursos fotográficos mostram uma visão mais ampla dos bens ferroviários, analisando em especial os temas de cada concurso, à medida que apenas um foi exclusivo à companhia ferroviária.

Deste modo, pode ser considerado que quanto aos vestígios ferroviários atribuídos de valores, estes são vistos em maior densidade de maneira positiva e neutra. Todavia, os valores são associados a elementos edificados isolados e não à paisagem industrial, ainda que se tenha uma visualização maior da comunidade sobre quais são as estruturas arquitetônicas, áreas e espaços ferroviários, diferente das proteções jurídicas isoladas e divergentes em suas justificativas.

Neste capítulo foi trabalhado o levantamento dos dados físicos e simbólicos do sistema ferroviário, relativos às dimensões geofísica, histórica, patrimonial e de valoração dos bens. Cabe explicar que o sistema ferroviário é apenas uma camada dentro de uma unidade da paisagem industrial, que isoladamente não seria suficiente nem para uma leitura complementar, nem para gestão territorial que esteja fundamentada na perspectiva da paisagem. É, isto sim, um elemento de identificação, que contribui para revisão paisagística e, em conjunto com outras camadas, permite a obtenção de dados necessários.

O levantamento das dimensões e camadas, permite visualizar as nuances materiais e imateriais que estão diretamente ligadas a formação de uma paisagem. Portanto, com o acúmulo de conhecimentos, foi possível traçar um panorama sobre as edificações, espaços e áreas que foram criados para fins da atividade ferroviária, justificando a crítica feita ao tombamento apenas da estação ferroviária e da FEENA.

Neste ponto, a ferramenta SIG ao ser trabalhada neste momento, possibilitou espacializar e identificar graficamente o processo operacional da identificação da materialidade e imaterialidade do sistema ferroviário, tornando a leitura mais simplificada e detalhada, com destaque a materialização da dimensão simbólica da paisagem, que quando associada a dados físicos, torna a leitura mais prática e visualizável.

3. CAPÍTULO III: POLÍTICAS INCIDENTES NA PAISAGEM DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS RIOCLARENSE

3.1 PLANO DIRETOR

A fim de compreender a dimensão das políticas de planejamento urbano e territorial que incidem sobre os vestígios ferroviários, foi realizado o levantamento de três camadas de dados: políticas urbanísticas; políticas turísticas; políticas patrimoniais. Na primeira camada, foi realizada a leitura e análise do Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro, instituído pela Lei Complementar nº 0128 de 07 de dezembro de 2017. A organização e sistematização das informações competentes ao objetivo foram organizadas no quadro "3" e permitiram analisar as dinâmicas e ações de planejamento territorial, identificando de que maneira interferem na gestão, proteção, valoração e reutilização patrimonial ferroviária.

Quadro 3 - Sistematização do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Rio Claro

TÍTULO	PASSAGEM DO PLANO	PÁGINA
Título I – Das Disposições Preliminares	Art. 9. XIV – Controle dos usos urbanos da área envoltório da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade, de maneira a manter a qualidade ambiental do perímetro de proteção e fruição do bem tombado	7
Título I - Das Disposições Preliminares	Art 15. VI. Promover a melhor integração da cidade através da remoção dos obstáculos atualmente representados na malha urbana pelas rodovias e ferrovias que cruzam o território, e VII. Estabelecer o escalonamento dos horários de carga e descarga, mitigando-se incômodos e conflitos de usos	12
Título II – Do ordenamento territorial	Art. 30. A Macrozona de Desenvolvimento Rural e Manejo Florestal é caracterizada pela possibilidade de utilização racional dos recursos naturais do município para fins agrícolas, turísticos, expansão urbana e manejo florestal [...]	14
Título II - Do Ordenamento Territorial	Art. 29 - III. Controlar e fiscalizar os usos instalados, respeitando-se aqueles permitidos nas Áreas de Proteção Ambiental (APAs) do Piracicaba-Juqueri-Mirim e do Corumbataí- Botucatu-Tejupá e na Zona de Amortecimento da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade-FEENA;	17

<p>Título II - Do Ordenamento Territorial</p>	<p>Art. 43. Fica sugerida como diretriz estabelecida para ampliação do sistema viário do Município uma via de categoria arterial ou expressa, a ser gradativamente implantada à medida em que forem desativados trechos do ramal ferroviário da área central da cidade, garantido-se maior conectividade entre os dois lados da atual linha férrea e interseções pelo sistema viário, mantendo-se suas faixas de domínio e non aedificandi</p>	<p>22</p>
<p>Título II - Do Ordenamento Territorial</p>	<p>Art. 59. Serão também considerados empreendimentos de impacto aqueles que envolvam a implementação dos seguintes equipamentos urbanos:</p> <p>VII. terminais rodoviários, ferroviários, aeroviários, intermodais e terminais de carga</p>	<p>32-33</p>
<p>Título II - Do Ordenamento Territorial</p>	<p>Art. 64. A emissão de certidão de uso do solo referente à instalação de usos RR1 e RR2 em Áreas de Proteção Ambiental (APAs) ou na Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade fica condicionada à oitiva da autoridade ambiental responsável pela unidade de conservação</p>	<p>34</p>
<p>Título II - Do Ordenamento Territorial</p>	<p>Art. 79. Fica vedada a edificação em faixas de domínio de rodovias, estradas municipais e ferrovias, sem prévia anuência do órgão competente por sua gestão</p>	<p>37</p>

<p>Título II - Do Ordenamento Territorial</p>	<p>Art. 108. Nos loteamentos confrontantes às vias expressas, arteriais ou à faixa de domínio de rodovias e ferrovias, fica o empreendedor obrigado a implantar via marginal contígua a mesma, respeitada a faixa de domínio, de modo a promover a conciliação atual ou pretendida com a hierarquia viária e observando-se as diretrizes expedidas pelo Município, devendo fazer parte do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto de Vizinhança (RIVI)</p>	<p>43</p>
<p>Título III - Dos Instrumentos Urbanísticos e Tributários de Indução do Desenvolvimento Urbano e Rural</p>	<p>Art. 153. Caso seja de interesse do Município a realização da Operação Urbana Consorciada na orla ferroviária, fica a ele facultada a elaboração de legislação específica, de acordo com as disposições dos artigos 32, 33 e 34 da Lei Federal no 10.257/2001 - Estatuto da Cidade</p>	<p>53</p>
<p>Título III - Dos Instrumentos Urbanísticos e Tributários de Indução do Desenvolvimento Urbano e Rural</p>	<p>Art. 154. Caso seja de interesse do Município a realização da Operação Urbana Consorciada na orla ferroviária, o projeto poderia ter como diretriz a criação de eixo estruturador para o sistema viário municipal e transporte público com a Rodovia Washington Luis, acompanhado do fortalecimento da geração de emprego, renda e moradia a partir de diversificação de usos residenciais, comerciais e de serviços, os quais deverão ser integradores das margens da antiga linha férrea</p>	<p>53</p>
<p>Título III - Dos Instrumentos Urbanísticos e Tributários de Indução do Desenvolvimento Urbano e Rural</p>	<p>Art. 155. Caso seja de interesse do Município a realização da Operação Urbana Consorciada na orla ferroviária, o projeto poderia ter como objetivo o melhoramento de bairros com maior precariedade abrangidos por seu perímetro e a conexão de vazios urbanos possivelmente representados pelo Aeródromo e pela área total da antiga Estação Ferroviária e suas oficinas</p>	<p>53</p>

<p>Título III - Dos Instrumentos Urbanísticos e Tributários de Indução do Desenvolvimento Urbano e Rural</p>	<p>Art. 156. Caso seja de interesse do Município a realização da Operação Urbana Consorciada na orla ferroviária, a aprovação de lei específica impõe o recolhimento dos valores auferidos com a outorga onerosa do direito de construir para um fundo próprio da Operação Urbana Consorciada, gerido por conselho tripartite formado pelo Poder Executivo Municipal, Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU e representantes da sociedade civil, revertendo-se a integralidade de sua arrecadação à aplicação no perímetro definido pela legislação específica</p>	<p>53</p>
<p>Título III - Dos Instrumentos Urbanísticos e Tributários de Indução do Desenvolvimento Urbano e Rural</p>	<p>Art. 157. Caso seja de interesse do Município a realização da Operação Urbana Consorciada na orla ferroviária, lei específica a disciplinar Operação Urbana Consorciada poderá estabelecer perímetros distintos para captação dos recursos e aplicação destes, desde que respeitado o perímetro total previsto nesta Lei</p>	<p>54</p>

Fonte: Adap. Rio Claro, (2017)

O primeiro ponto a ser discutido com relação ao Plano Diretor é a inexistência de políticas que tratem de maneira direta dos remanescentes ferroviários, menos ainda destes enquanto elementos de uma paisagem industrial. No entanto, quando trata-se do ordenamento territorial das áreas ferroviárias, o planejamento o vincula como parte do controle do crescimento territorial urbano, desse modo, as políticas de planejamento que incidem sobre os bens são de cunho urbano, o que poderia então auxiliar na compreensão da área da floresta enquanto uma área industrial no território urbano e não ambiental como é protegida, dado que esta foi construída em detrimento de atividades industriais realizadas por processos humanos.

Nos primeiros artigos analisados que incidem sobre os bens ferroviários, é identificado a pretensão de remoção de ferrovias que cruzam o território com o objetivo de melhorar a integração com a cidade, ação esta contraditória para a preservação patrimonial, principalmente pela perspectiva da paisagem que avalia como importante todo e qualquer elemento físico e simbólico que fez ou faz parte de sua construção. Porém, no plano, há um artigo que trata da gestão das faixas ferroviárias, onde podem ocorrer novas construções, desde que com permissão do órgão gestor, atrelada a criação de vias marginais por empreendedores que estejam ligados às faixas de domínio ferroviário. Neste ponto, acredita-se que não exista uma política de planejamento precisa ao que se refere a malha ferroviária, pois em um momento planeja sua desativação e em outro sua ampliação. Desse modo, não pode ser definido se a intenção do órgão gestor seria a reativação do serviço ferroviário, que se encontra desativado.

Mesmo que as proteções jurídicas dos dois bens tombados não os tenham reconhecido enquanto elementos de uma paisagem industrial, se nota que o município tem mais conhecimento sobre os bens que constituíram o sistema ferroviário. Entretanto, era esperado que as políticas que incidem sobre elementos da paisagem ferroviária fossem mais delimitadas, inclusive a reconhecendo enquanto paisagem. A exemplo, o destaque à estação ferroviária e sua orla se contrapõe com o que realmente acontece, pois o prédio da estação acaba por ser lembrado apenas como um ponto de espera e parada para a utilização do transporte público municipal e a reconfiguração da orla, com a construção da concha e pista de skate fizeram com que fosse retirado parte do pátio ferroviário, modificando a paisagem. É neste sentido que ressalta a importância de entender não apenas o contexto histórico de uma paisagem, mas também as transformações que ocorreram sobre ela.

Os usos são pontos abordados pela gestão municipal e de fato são essenciais para sua existência física e valoração das áreas, elementos e espaços ferroviários. Estes usos deveriam entender que os vestígios ferroviários compreendem algo maior que suas partes isoladas como

é tratado. Estes vestígios se referem a uma paisagem industrial, que se liga pelo serviço ferroviário e florestal que exerciam, como no caso da FEENA em que os usos priorizam a proteção, gestão e conservação ambiental, não mencionando, principalmente na visita guiada ao Museu do Eucalipto, o motivo que levou o horto a ser construído e sua relação com o transporte ferroviário. Ao tratar dos usos, o artigo 155 menciona os empreendimentos de impacto urbano, no qual o terminal ferroviário é apresentado, neste ponto, nota-se a valoração da estação ferroviária enquanto importante elemento que contribui para a valoração da área central do município e dos meios de transporte que são fundamentais para a mobilidade urbana e turismo, porém, a estação ferroviária é vista ainda pela comunidade, apenas como um espaço de passagem ou ponto de espera para o transporte público municipal. A orla ferroviária é um dos espaços onde há atenção voltada a sua reutilização com a execução de novos usos, inclusive com a possibilidade de concessão do órgão público para as construções.

Por fim, a leitura do Plano Diretor não mostrou uma política definida e delimitada no que tange a preservação da paisagem industrial, há casos isolados que englobam bens ferroviários de certa maneira, porém, não o suficiente, menos ainda para identificá-los e protegê-los enquanto uma paisagem industrial. Confirmando que no Brasil, as políticas paisagísticas para a preservação patrimonial ainda requerem um longo caminho a ser traçado, pensando na eficácia da preservação global e não mais parcial dos sistemas produtivos. O plano apenas confirma a deficiência nas políticas públicas, no planejamento, no ordenamento e na consolidação para a preservação patrimonial.

3.2 PLANO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

A atividade turística é observada como importante ferramenta no processo de gestão, proteção e difusão da paisagem, nesse sentido, compreender de que maneira as políticas de turismo identificam, trabalham e desenvolvem suas ações relativas a estas paisagens é fundamental para uma preservação integrada e multidisciplinar.

Portanto, para que um município do Estado de São Paulo seja classificado como Estância ou Município de Interesse Turístico é preciso estar de acordo com as diretrizes estabelecidas pela Lei Complementar 32 de 8 de abril de 2012, onde o município precisa ter suas atividades turísticas consolidadas, com pontos bens e equipamentos destinados a atividade (DO PRADO, 2012).

Assim, a segunda camada de informações sobre as políticas incidentes na paisagem, se apoiou na busca de dados sobre as políticas turísticas. No ano de 2015 o município de Rio Claro

candidatou-se na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo para a categoria de Município de Interesse Turístico - MIT, não sendo aprovado. Neste ponto, o município não sendo MIT e Estância Turística não tem a obrigação legal de ter um Plano de Desenvolvimento Turístico (PDT). No entanto, é esperado que mesmo não existindo obrigatoriedade legal de criação dos planos de desenvolvimento turístico, os municípios possam elaborá-los a fim de auxiliá-los na estruturação, organização e gestão das atividades. Ao consultar os órgãos municipais competentes sobre a existência ou desenvolvimento do plano nada consta nos registros públicos sobre o documento, permitindo compreender que este não exista.

A inexistência do documento de planejamento apresenta uma deficiência na gestão pública, ao passo que quando não são traçados objetivos, projetos e metas que possam direcionar e desenvolver uma atividade, estas são executadas de forma que não garantem sua total eficiência, acarretando um turismo desestruturado e desorganizado. A falta do plano é um dos fatores que se relaciona inclusive com a gestão do patrimônio ferroviário municipal, sua desvinculação enquanto paisagem já interfere em suas políticas de preservação, proteção, gestão e conservação e a realização de atividades de lazer e turismo tendem a seguir o padrão de desvinculação paisagística. Portanto, é evidente a necessidade do município propor políticas turísticas e que incidam sobre a paisagem dos remanescentes ferroviários, iniciando este processo com a criação do PDT, pois é este o documento responsável pela estruturação e organização dos projetos, metas e ações para o desenvolvimento do turismo.

3.3 LEIS PATRIMONIAIS

Para a obtenção de dados da terceira camada, sobre as leis patrimoniais que tenham alguma ligação com os bens ferroviários, foram feitas buscas sobre a legislação municipal (no CESPPO) relativa a convênios entre a prefeitura municipal, relacionada a Floresta Estadual e o Grêmio Recreativo.

Figura 27 - Leis municipais que incidem sobre a paisagem dos remanescentes ferroviários

LEI	SUBTÍTULO	PROPRIEDADE/GESTÃO
Lei municipal nº 140, de 05/05/1950 Vigência esgotada	Fica ao senhor prefeito municipal autorizado a adquirir um gabinete dentário completo, à vista ou a prazo, para ser instalado no centro de saúde de Rio Claro, dispendendo até a importância de CR\$ 25.000,00, para que sejam atendidos os ferroviários até CR\$ 1.500,00 e escolares em geral	Prefeitura Municipal

Lei municipal nº 233, de 22/02/1952 Vigência esgotada	Fica o senhor prefeito municipal autorizado a auxiliar cada uma destas sociedades - grêmio recreativo dos empregados da Cia. Paulista; s.d.d. cidade nova e o grupo ginástico rioclarense em cr\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos cruzeiros), para ajudar o custeio das despesas do carro alegórico que cada uma apresentará os três dias carnaval de 1952	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 1.044, 28/08/1967 Em vigor	Considera a utilidade pública a Sociedade Musical União dos Artistas Ferroviários	Sociedade
Lei municipal nº 1.075, de 25/04/1968 Em vigor	Declara a utilidade pública da União dos Ferroviários Aposentados - U.F.A.	Sociedade
Lei municipal nº 1.513, de 08/11/1978 Vigência esgotada	Autoriza a prefeitura municipal de Rio Claro, Estado de São Paulo, a celebrar convênio com o Departamento de Edifícios e Obras Públicas da Secretaria de Obras e do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, visando a construção de passagem sobre os trilhos da FEPASA na ligação com a Avenida 29, Vila Paulista e Horto Florestal e dá outras providências	Prefeitura Municipal e Secretaria de Obras e Meio Ambiente do Estado de São Paulo
Lei municipal nº 2.100, de 29/12/1983 Em vigor	Autoriza a prefeitura municipal a realizar acordo com a FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., para pagamento de diversas desapropriações diretas e indiretas com recursos oriundos da venda de parte das áreas desapropriadas	Prefeitura Municipal e FEPASA
Lei municipal nº 2.048 de 12/06/1986 Em vigor	Autoriza o poder executivo a doar à CESP - Companhia Energética de São Paulo, o ramal rural instalado no horto florestal da FEPASA, que atende a retransmissão de tv e dá outras providências.	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 2.100, de 05/12/1986 Vigência esgotada	Autoriza o poder executivo a doar verba à Sociedade Musical União dos Artistas Ferroviários desta cidade, e dá outras providências	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 2.818, de 15/05/1996 Vigência esgotada	Autoriza o executivo municipal a celebrar convênio com a FEPASA Ferrovia Paulista S/A	Prefeitura Municipal e FEPASA
Lei municipal nº 2.933, de 14/12/1997	Autoriza o executivo municipal a celebrar convênios com a FEPASA	Prefeitura Municipal e FEPASA

Em vigor		
Lei municipal nº 3.154, de 28/03/2001 Em vigor	Denomina a praça vereador Irineu de Oliveira Prado, ferroviário e sindicalista, a área compreendida nos limites da avenida 26, ruas 14 e 1-JSP, nesta cidade	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 3.249, de 26/12/2021 Em vigor	Considera de utilidade pública municipal a Associação Amigos do Horto Florestal "Navarro de Andrade", com sede nesta cidade.	Sociedade
Lei municipal nº 3.263, de 27/03/2002 Em vigor	Autoriza o chefe executivo municipal de Rio Claro - SP a abrir créditos especiais, aplicáveis em manutenção, conservação e benfeitorias, no prédio principal e seus acessórios, bem como no pátio de manobras da estação da rede ferroviária federal S/A, localizada no perímetro urbano central da cidade, bem como a celebrar convênio(s), acordo(s), contrato(s) e protocolo(s) com as diversas instâncias de governo, federais e/ou estaduais e dá outras providências	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 3.276, de 07/06/2002 Revogada	Autoriza o poder executivo a celebrar convênio com a Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo, e dá outras providências	Prefeitura Municipal e Estado de São Paulo
Lei municipal nº 3.296, de 24/09/2002 Em vigor	Institui o dia 07 de junho de cada ano, o dia municipal de homenagem a Floresta Estadual "Edmundo Navarro de Andrade"	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 3.648, de 22/03/2006 Em vigor	Institui no calendário oficial do município de Rio Claro, a semana municipal do ferroviário, a ser comemorada na semana de 30 de abril de cada ano	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 3.929, de 24/03/2009 Vigência esgotada	Autoriza o poder executivo a conceder subvenção social à Banda Sinfônica União dos Artistas Ferroviários	Prefeitura Municipal
Lei municipal nº 4.033, de 03/03/2010 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.138, de 21/02/2011 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.313, de	Autoriza o poder executivo a conceder subvenção social à Sociedade Musical "União dos Artistas Ferroviárias"	Prefeitura Municipal

<p>14/03/2012 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.473, de 25/04/2013 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.715, de 01/04/2014 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.850, de 30/03/2015 Vigência esgotada</p>		
<p>Lei municipal nº 4.162, de 11/04/2011 Em vigor</p>	<p>Cria o fundo municipal de defesa do meio ambiente - FUMDEMA e dá outras providências</p>	<p>Prefeitura Municipal</p>
<p>Lei municipal nº 4.054, de 13/04/2010 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.180, de 11/04/2011 Vigência esgotada Lei municipal nº 4.408, de 05/10/2012 Vigência esgotada</p>	<p>Autoriza o poder executivo a conceder subvenção social à Associação Amigos do Horto Florestal "Navarro de Andrade"</p>	<p>Prefeitura Municipal</p>
<p>Lei municipal nº 4.823, de 17/12/2014 Em vigor</p>	<p>Autoriza o poder executivo a celebrar convênio com a Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo e dá outras providências</p>	<p>Prefeitura Municipal e Estado de São Paulo</p>
<p>Lei municipal nº 4.959, de 28/04/2016 Em vigor Lei municipal nº 5.190, de 23/05/2018 Em vigor Lei municipal nº 5.191, de 23/05/2018 Em vigor Lei municipal nº 5.298, de 11/07/2019 Em vigor</p>	<p>Autoriza o poder executivo a conceder subvenção social à Sociedade Musical "União dos Artistas Ferroviárias"</p>	<p>Prefeitura Municipal</p>
<p>Lei municipal nº 5.101, de 28/09/2017 Em vigor</p>	<p>Cria o projeto "A família na floresta" no município de Rio Claro, e dá outras providências</p>	<p>Prefeitura Municipal</p>
<p>Lei municipal nº 5.437, de 25/11/2020 Em vigor</p>	<p>Regulamenta a emissão de ruído e uso de buzina por composições ferroviárias que trafegam pelo perímetro urbano no município de Rio Claro</p>	<p>Prefeitura Municipal</p>

Fonte: Autor, (2022)

Quadro 5 - Leis estaduais que incidem sobre o sistema ferroviário

LEI	SUBTÍTULO	PROPRIEDADE/ GESTÃO
Decreto nº 45.083, de 31 de julho de 2000	Autoriza a Fazenda do Estado a receber da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, mediante dação em pagamento, os imóveis que específica, situados em Municípios do Estado	Fazenda do Estado
Decreto nº 46.819, de 11 de junho de 2002	Transforma o Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade e todo seu acervo histórico, científico e cultural, localizado nos Municípios de Rio Claro e Santa Gertrudes, na Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade e dá providências correlatas	Fundação Florestal

Fonte: Autor, 2022

Para estabelecer uma reavaliação das legislações que incidem sobre a paisagem industrial foi definido a importância de verificação em três instâncias, federal, estadual e municipal, porém, não foi encontrada nenhuma legislação acerca dos bens ferroviários em âmbito federal, ficando nítido maior legislação na esfera municipal e apenas dois decretos estaduais.

Parte das legislações observadas já estão fora de vigor, pois foram utilizadas para a gestão no período em que o serviço ferroviário era realizado, como as políticas de investimento financeiro para cuidados com a saúde dos agentes ferroviários. Tais investimentos também foram liberados durante o período carnavalesco onde no clube recreativo ocorriam os desfiles dos carros alegóricos, bem como para a manutenção, conservação e benfeitorias da estação ferroviária, que atualmente ainda recebe investimentos públicos para seu mantimento, de acordo com o novo uso que recebe. Se existia investimento para a saúde e lazer/cultura dos funcionários ferroviários, se observa certa preocupação não apenas trabalhistas com estes funcionários, mas também em outras áreas importantes, até mesmo de lazer e cultura que entre as políticas trabalhistas que se observam, estas não costumam ganhar tanta importância e quando se retoma aos relatos de ex-funcionários das entrevistas realizadas pelo projeto Memória Viva, percebe que a satisfação com o empregador ferroviário se dá não apenas pela oportunidade de trabalho e da escola ferroviária, mas também dos cuidados com a saúde, lazer e cultura, que em conjunto englobam políticas capazes de exercer uma boa gestão.

A Sociedade Musical União dos Artistas Ferroviários e a Associação Amigos do Horto Florestal "Navarro de Andrade" representam a gestão pública certa importância ao se tornarem

de utilidade pública pelo órgão e conseqüentemente possuem relação com a paisagem industrial dos remanescentes ferroviários, a medida que as sociedades em suas nomenclaturas e objetivos se destinam a conservação da memória da atividade ferroviária. Todavia, não existe uma precisão de qual utilidade estas teriam para além da conservação da memória da atividade.

Os convênios celebrados entre a gestão municipal e estadual tinham como propósito a criação de passagens para pedestres, assim impedindo a desativação de trilhos da ferrovia, o que provavelmente com o esgotamento da lei não foi mantido, pois como visto, no Plano Diretor do município existe a possibilidade de desativação de trechos ferroviários. O convênio firmado com a antiga FEPASA trata-se de um acordo para o pagamento de desapropriações diretas e indiretas das áreas desapropriadas sem nenhuma menção à que áreas são estas, seus usos e seus proprietários. Estas áreas podem estar localizadas na FEENA, principalmente nas casas das vilas, que se encontram sem usos e em estados de conservação em sua maioria ruins ou péssimos.

As legislações municipais e estaduais encontradas no CESPPO destacam que ao não serem tratados como parte de uma atividade, os bens ferroviários são destinados a proprietários e gestores variados após a desativação do serviço prestado pela FEPASA, assim, perpetuam a problemática de sua preservação enquanto paisagem industrial de um mesmo contexto histórico e produtivo. Em mesmo sentido, as legislações de proteção também não identificam os bens enquanto componentes de uma mesma paisagem, estando protegidos apenas a Estação Ferroviária (bem cultural) e a FEENA (bem natural); e, ainda que protegidas, são divergentes nas declarações de proteção.

As alterações históricas de titularidades é um fator que interfere de maneira indireta ou direta nas políticas de conservação e gestão dos bens ferroviários à medida que as múltiplas camadas legais alteram os usos, as formas de se conservar, e o mais importante, a continuidade de desconfiguração dos elementos enquanto paisagem industrial. Mesmo que não estejam na mesma camada de titularidade, conservação ou uso, é necessária uma visão integrada sobre os bens ferroviários. Portanto, o conceito de paisagem enquanto uma ferramenta teórico-metodológica permite entender os antigos elementos ferroviários enquanto parte de um único conjunto. Nesse sentido, a categoria de paisagem se torna viável para o uso a medida que não serve apenas para inventariar as camadas históricas, físicas, simbólicas e de gestão e outras que formam um sistema produtivo, ela permite uma visão panorâmica do que é a paisagem – ou no caso, da unidade paisagística estudada - e as dimensões que a compõem, permitindo geri-la não mais de maneira isolada.

Ao fazer uma busca no site do CESPPO sobre o Decreto nº 4.150 de 19 de abril de 1990 não foi localizado nenhuma informação, no entanto, na pesquisa de Araujo (2001) é apresentado que este decreto preservou um sítio arqueológico na FEENA, relativo a um aldeamento indígena e seu cemitério, onde os artefatos se encontram no Laboratório de Arqueologia da UNESP. Todavia, assim como no site do CESPPO durante a visita guiada no Museu do Eucalipto e informações repassadas pela gestão da floresta, não foram fornecidas essas informações. Isso confirma a necessidade de uma leitura da história para melhor compreensão da paisagem.

Segundo Castellano et al (2021), a preservação da área da FEENA foi quase que integral, porém algumas áreas do entorno sofreram algumas invasões, inclusive pela Prefeitura Municipal de Rio Claro - como a área residencial do loteamento Oreste Armando Giovani, que ainda permanece irregular.

3.4 POLÍTICAS PÚBLICAS INCIDENTES NO SISTEMA INDUSTRIAL

Com a apreensão das informações que compilam a dimensão de políticas incidentes na paisagem, fica evidente que no Plano Diretor, nas leis patrimoniais e na não existência do Plano de Desenvolvimento Turístico, não existem políticas públicas que identifiquem os remanescentes da atividade ferroviária no município como uma paisagem industrial. A identificação de uma paisagem, em específico a paisagem industrial, no Brasil tem se apresentado como uma solução para as desarticulações nas proteções legais, visto que os bens patrimoniais são tratados de maneira pontual e isolada. Porém, a identificação da paisagem ainda é um problema teórico e metodológico que requer determinada análise. Neste ponto caberia ser avaliado nos estudos paisagísticos suas camadas físicas, memorialísticas, simbólicas, políticas públicas e outras, que conjuntamente permitirão operacionalizar a identificação das dimensões que moldam a paisagem central.

No que compete às leituras, sistematizações e análises dos documentos utilizados para apreensão das políticas públicas que incidem sobre a paisagem estudada é nítido que existem ações que englobam alguns elementos ferroviários, entretanto, de maneira que não auxilie em seu avanço preservacionista enquanto paisagem, mantendo a dificuldade já imposta no tombamento de dois dos bens.

O Plano Diretor, dos documentos que foram propostos para a identificação das políticas incidentes, é o que mais trata do planejamento urbano e da área florestal, onde nesta destaca especialmente a proteção, o controle do território, o manejo florestal e a expansão dos usos que se destinam aos espaços físicos, fins agrícolas e turísticos. As políticas direcionadas ao espaço

florestal não trata de nenhuma maneira da preservação do bem, ainda que pela perspectiva do patrimônio natural, como consta em seu tombamento, sendo um dos fatores que permite a desintegração da área florestal das demais áreas ferroviárias.

As leis também não tratam da proteção da área florestal, principalmente quanto a mudança de horto florestal para floresta estadual que retira de sua nomenclatura sua identificação enquanto espaço ferroviário. Há leis que incidem sobre a questão simbólica e memorialista da floresta, como o auxílio à Associação Amigos do Horto, tornando-a de utilidade pública, os demais, se relacionam com a conservação florestal do espaço. Estas políticas públicas tendem a desarticular a originalidade do horto florestal com seu atual estado de uso e gestão, há de fato sua identificação nomeada com o nome do fundador do espaço, não sendo apresentados os motivos que levaram à sua criação e o tombado enquanto bem natural aumenta esta desvinculação, o mesmo acontece durante as visitas guiadas ao Museu do Eucalipto, onde o destaque se dá às questões de preservação ambiental, com quase que nulo o enfoque na questão patrimonial do espaço industrial que o horto é.

Já na área urbana do município, o Plano Diretor busca a desativação de partes do trecho da linha ferroviária, o que quando se trata da preservação patrimonial é um processo que contradiz os seus objetivos. Mais adiante, o plano destaca ainda a gestão da linha ferroviária, podendo haver novas construções com autorização, porém destacando a necessidade de criação de vias marginais por empreendedores da região. Diferente, o prédio da estação ferroviária, que é considerado o marco zero do núcleo urbano, se torna importante elemento para a localização espacial e valoração da área central, entretanto, para a comunidade notou-se que o prédio tem mais importância como um ponto de passagem ou espera de outros meios de transporte, principalmente de ônibus. No documento não existem políticas que possam contribuir de fato para a preservação paisagística, pois além de serem vagas quanto sua participação em um sistema produtivo, não permitem sua preservação patrimonial, menos ainda de forma integral.

Algumas das leis incidentes sobre os bens que estão na área urbana do município não estão mais em vigência, como a política pública de saúde para os funcionários e estudantes ferroviários, que pode ter sido revogada após o fim das atividades ferroviárias, assim como as de auxílio ao grêmio recreativo que não tem mais uso pelos funcionários da ferrovia. Já a Sociedade Musical União dos Artistas Ferroviários e a União dos Ferroviários Aposentados - U.F.A ainda se encontram em vigor e com auxílio financeiro, tornando-se de utilidade pública. Leis criadas para convênios com o Estado para a criação de passagem sobre os trilhos, doação

de prédios e pagamento de dívidas também tiveram vigência esgotada com a finalização do serviço ferroviário.

Mesmo com a maior parte das áreas ferroviárias no espaço urbano, as políticas identificadas incidem menos sobre estes, destacando apenas o prédio da estação e a orla ferroviária, o que desarticula as próprias edificações e áreas ferroviárias. Há inclusive bens que podem não ser reconhecidos como ferroviários, como o antigo cinema dos ferroviários que atualmente abriga um complexo educacional, nem há sinalização e nem sua fachada remete a uma tipologia de edificação ferroviária.

A preservação dos bens ferroviários não é apenas um problema encontrado em sua proteção jurídica, com declaração de proteção de apenas dois bens, um natural e outro cultural, é também um problema da gestão e das políticas públicas. Para os gestores públicos, os bens que compreendem seu legado ferroviário são a floresta, a estação ferroviária e sua orla. Para sua preservação enquanto paisagem industrial, as políticas públicas provocam uma desarticulação e descompasso entre a identificação da paisagem e a política patrimonial vigente.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A crítica feita nesse estudo sobre a proteção isolada de remanescentes da atividade industrial ferroviária e da sua necessidade de proteção integral pela perspectiva da paisagem, se justifica no processo de operacionalização de identificação e revisão paisagística. Para tanto, este processo operacional requer entender primeiramente que uma paisagem é formada por distintas dimensões: naturais, ambientais, sociais, culturais, econômicas, etc. Ao serem definidas as dimensões a cada estudo paisagístico, é preciso em seguida fazer a caracterização das camadas que as formam. Estas camadas são compostas de informações que possibilitam entender a paisagem.

Neste estudo, esta operação foi dividida entre: no primeiro capítulo, a conceituação teórico-metodológica de paisagem (cultural e industrial), de unidade paisagística (paisagem urbana de Rio Claro) e dimensões a serem identificadas; selecionados os dados físicos, históricos, sociais, patrimoniais e simbólicos sobre os vestígios e bens ferroviários protegidos, no segundo capítulo; e as políticas incidentes naqueles, no terceiro capítulo, com detalhamento de informações das camadas que formam cada dimensão da unidade da paisagem estudada.

Desse modo, com a delimitação das dimensões que sustentaram a revisão e identificação da paisagem industrial ferroviária em Rio Claro, foi possível obter dados e informações que sustentam a análise da paisagem. A primeira dimensão, teórico-metodológica é fundamental para analisar não apenas conceitualmente o que se entende por paisagem, mas, definir medidas para a coleta de dados que se integram e interagem, como para delimitar mecanismos e técnicas eficientes para se aprender e revisar tal paisagem, principalmente de acordo com os estudos realizados por Alba Dorado - referência em estudos sobre paisagem - sobre a delimitação de dimensões e sua caracterização.

A segunda dimensão caracterizada permite analisar que de maneira diferente do que proposto nas proteções jurídicas isoladas, a paisagem industrial relativa aos remanescentes ferroviários é mais complexa do que se apresenta, composta por outras estruturas arquitetônicas, áreas e valores atribuídos pela comunidade, este que no estudo, pelos conceitos do AVP apresenta avanço significativo quando se trata da apreensão da dimensão simbólica da paisagem, do ponto de vista da materialidade. Aqui, também se analisa que a ferramenta SIG no processo de identificação da paisagem torna a leitura global mais simplificada e atrativa ao processo de gestão. Cabe ressaltar que neste estudo o processo ligado às informações espaciais foram coletados durante o processo, tanto para entender os dados, como para apresentar a metodologia testada, no entanto, com a perspectiva de que as bases espaciais são importantes

para os estudos patrimoniais e sua gestão, sites como o GeoSampa (Prefeitura de São Paulo) e o Geomapa (Brasil) possuem produção espacial que podem e devem ser utilizadas, se atentando a sua formação, ou seja, se são parciais ou totais no que compreende uma proteção pelos conceitos teóricos-metodológicos da paisagem, para então avaliar se será ou não necessário refazer os dados.

Por fim, para um processo de análise da paisagem mais completo, a última dimensão trabalhada trata-se do detalhamento das políticas incidentes na paisagem identificada. Esta identificação permite que em conjunto com os dados teóricos, físicos, históricos, sociais, patrimoniais e simbólicos possa ser realizada uma gestão paisagística capaz de proteger e gerir integralmente a paisagem.

Em função da crítica dirigida à proteção isolada de remanescentes da atividade industrial ferroviária, se defende nesta dissertação, a necessidade de proteção integral pela perspectiva da categoria de paisagem. Considera-se que o estudo paisagístico baseado na etapa de definição teórico-metodológico, de identificação da paisagem - nos seus aspectos físicos estruturais e simbólicos - e de apreensão das políticas incidentes na paisagem, são instrumentos que auxiliam na identificação, reconhecimento e gerenciamento que possibilitaram o avanço preservacionista de paisagens.

Neste sentido, a teoria auxilia no entendimento do que é uma paisagem e sua formação, onde a estruturação, organização e leitura da unidade da paisagem e as diferentes dimensões (físicas, sociais, simbólicas, patrimoniais, políticas) permitem identificá-la e analisá-la. Desse modo, deveria ser estabelecida uma lei de declaração de paisagem que a identifique, registre e faça seu acompanhamento e gestão. Portanto, com este estudo considera-se um avanço no que compreende a possibilidade de preservação de paisagens industriais, ainda que exista um longo caminho a ser percorrido para que o conceito teórico-metodológico da paisagem seja firmado como mecanismo de preservação patrimonial.

5. REFERÊNCIAS

ALBA DORADO, María Isabel. Aplicación de la metodología Landscape Character Assessment en el estudio y tratamiento del paisaje urbano. **Estoa**. Cuenca, n.16, v.8, 2019, p.133-145.

ALBA DORADO, María Isabel. **Nuevas miradas sobre nuevos paisajes**: un acercamiento al paisaje industrial en su consideración como paisaje cultural. Sevilla: Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz, 2010. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3263157>>. Acesso em: 06 jul. 2022.

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. in: PINSKY, Carla Bassanezi; BACELLAR, Carlos. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2010. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1yIx2XVPH1g0kq0GUwoTuEZNbTo20bcLR/view?usp=sharing>>. Acesso em: 12 maio 2021.

ARAUJO, A.G.M. Arqueologia da região de Rio Claro: uma síntese. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**. São Paulo, n. 11, p. 125-140, 2001.

ARAUJO, Adelita; SABATÉ, Joaquín. **Paisagens Culturais no Brasil**: um desafio pendente. ID Editorial, [s.d].

BALLART, Josep. **El patrimonio histórico y arqueológico**: valor y uso. Barcelona: Ariel, 1997.

Berata, T. B. **Registro fotográfico e patrimônio industrial: a contribuição do registro visual para o inventário turístico do patrimônio industrial de Campinas (SP)**; Bolsa de Iniciação Científica; Projeto de Pesquisa 19/13909-3; Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP): Rosana, 2019.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Annie Cambe (trad.). Rio de Janeiro: Editora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2014.

CALDERÓN ROCA, Belén; MORENO MUÑOZ, Marta. **Comunicación de los paisajes industriales**: de la Ruina a su integración en la oferta turística Urbana la colonia agrícola Santa Isabel de Córdoba como propuesta didáctica. *In*: I Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública. Huelva, 2016, p.55-79.

CAMPOS, Maria Teresa de Arruda. **Rio Claro revela sua história**. MAINARDI, Renê (org.). Rio Claro: Estúdio Panda Pix, 2014.

CASTELLANO, Gabriel Ribeiro; et al. Balanço crítico e perspectivas atuais da Floresta Edmundo Navarro de Andrade após 45 anos do tombamento da paisagem. **Revista Política e Planejamento Regional**. Rio de Janeiro, v.8, n.1, p.61-82, 2021.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Paisagem cultural e sustentabilidade**. Belo Horizonte: IEDS; UFMG, 2009.

CARSALADE, Flavio de Lemos. **Paisagens culturais da mineração**. Belo Horizonte, [s.d].

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAIS. **Relatório Para Assembleia Geral**, 55, 30 de jun. de 1904, p.30, São Paulo, 1904.

CONSELHO EUROPA. **Convenção europeia da paisagem**. Florença: 2000. Disponível em: <<https://rm.coe.int/16802f3fb7>>. Acesso em: 26 jan. 2021.

Costa, A. A. **Viação férrea Campinas Jaguariúna: estudo sobre a referência identitária de um trem turístico** (*Jaguariúna, SP*); Bolsa de Iniciação Científica; Projeto de Pesquisa 20/04383-5; Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP): Rosana, 2020.

COSTA, Luciana de Castro Neves; SERRES, Juliane Conceição Primon. Memória, identidade e paisagem cultural: interfaces na constituição do patrimônio brasileiro. **Patrimônio e Memória**. São Paulo, v.12, n.1,2016, p.158-178.

CRISPIM, Felipe Bueno. **Entre a geografia e o patrimônio**: estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo Condephaat (1969-1989). São Bernardo do Campo: EduFABC, 2016.

DO PADRO, André. **Assembleia estabelece regras mais rígidas para classificar as cidades como estâncias ou municípios de interesse turísticos**. 2012. Disponível em: <<https://andredoprado.com.br/assembleia-estabelece-regras-mais-rigiditas-para-classificar-as-cidades-como-estancias-ou-municipios-de-interesse-turisticos/>>. Acesso em: 27 set. 2022.

FEDECRAIL. **Carta de Riga**. 2005. Disponível em: <https://www.fedecrail.org/common%20download/riga_charter_multiling/carta_de_riga_v10pt.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2021.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas**: inspirações à política de preservação cultural no Brasil. text, Universidade de São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-14082014-134950/>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural. **Labor & Engenho**, v. 5, n. 3, p.61–84, 2011.

FERRÃO, André Munhoz de Argollo; VILLEGAS, Andres Eduardo Satizábal. Territórios sustentáveis, paisagem cultural e patrimônio industrial. **Labor & Engenho**, Campinas, v.10, n.2, p.116-120, 2016.

FERRARI, M. El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes. **Revista de estudios sobre patrimonio cultural**, v. 24, n. 1, p. 44–61, 2011.

FREIRE, Maria Emília Lopes; LACERDA, Norma. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v.9, n.3, p.559-572, 2017.

GARCIA, Carolina Gallo; CARDOSO, Renata Carrero. **Resignificando a paisagem industrial através de práticas criativas**: o caso do IV distrito de Porto Alegre. Porto Alegre: IV ENANPARQ - Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2016.

GONÇALVES, Ana Paula Marques. **Revisão e identificação da paisagem do sistema ferroviário de Rio Claro: análise do seu potencial turístico.** 2019. 142 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Universidade Estadual Paulista, Rosana, 2019.

HAGATONG, Ana Teresa Martins. Patrimônio Industrial Ferroviário - Uma Arquitetura em risco. **Revista Arquitectura Lusíada**, n.5, p.101-115, 2014.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** Trad. Beatriz Sidou. São Paulo (SP): Centauro, 2006. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/12cYDeyEmucSMIFgsaDijSsLH6yb4Omu/view?usp=sharing>>. Acesso em: 12 maio 2021.

HISTORIC ENGLAND. **Historic Landscape Characterisation.** 2006. Disponível em: <<https://historicengland.org.uk/research/methods/characterisation/historic-landscape-characterisation/>>. Acesso em: 26 set. 2022.

IPHAN. **Recomendação Europa.** 1995. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Europa%201995.pdf>>. Acesso em: 26 jan. 2021.

IPHAN. **Recomendação Paris Paisagens e Sítios.** Paris, 1962. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201964.pdf>>. Acesso em 26 jan. 2021.

JIMÉNEZ BARRIENTOS, Juan Carlos. Valorización del Paisaje Industrial en Andalucía. *In:* JUNTA DE ANDALUCÍA. **El Paisaje Industrial en Andalucía: Jornadas Europeas de Patrimonio 2008.** Sevilla: Consejería de Cultura, 2008, p.33-37.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Cultura. **El Paisaje Industrial en Andalucía: Jornadas Europeas de Patrimonio 2008.** Sevilla: Consejería de Cultura, 2008.

JONES, M. **The concept of cultural Landscape: discourse and narratives.** *In:* PALANG, H.; FRY, G. *Landscape Interface: cultural heritage in changing landscapes.* 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio e à sua preservação. IPHAN, 2006. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2022.

LANG, Stefan; BLASCHKE, Thomas. **Análise da paisagem com SIG.** São Paulo: Oficina de Textos, 2009.

LARIVE LOPES, Enrique. **Laboratório americano de paisagens históricas da produção: o laboratório como proposta de experimentação e gesto contemporâneo.** *In:* OLIVEIRA, Eduardo Romero de Oliveira. (org). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários.* São Paulo: Alameda, 2017.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** LEITÃO, Bernardo, et al. (trad.). Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

MAGALHÃES, Cristiane Maria. **O desenho da história no traço da paisagem: patrimônio paisagístico e jardins históricos no Brasil - memória, inventário e salvaguarda.** Campinas, 432 f. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2015.

MARTINI, Augusto J. **O plantador de eucaliptos.** São Paulo, 2004. Tese (Doutoramento em história), FELCH, USP, 2004.

MESQUITA, Zandor, PIEROTTE, Otávio. O patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e a paisagem cultural conformando o patrimônio industrial: uma relação conceitual. **Geosul.** Florianópolis: v.33, n.69, p.66-87, 2018.

MEIHY, Jose Carlos Sebe Bom; BARBOSA, Fabíola Holanda. **História oral: como fazer, como pensar.** São Paulo: Contexto, 2007. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1jnnKcSzBGgFxrDImBKC23mG4mIhUSy9o/view?usp=sharing>>. Acesso em: 12 maio 2021.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e outros Ensaio Contribuição para o Estudo da História e Social do Brasil.** São Paulo: Departamento de Cultura, 1941. Disponível em: <<http://archive.org/details/roteirodocafe1941mill>>. Acesso em: 7 jul. 2019.

MORAES, Ewerton Henrique. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984).** Bauru, 2016. 191 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2016.

MORAES, Ewerton Henrique; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.9, n.16, 2017, p.18-42.

NAGAY, Julio Hidemitsu Corrêa. Café no Brasil: dois séculos de história. **Formação Econômica**, Campinas, v.3, 1999, p.17-23.

NETO, Britaldo Silveira Soares. **Análise de paisagem: fragmentação e mudanças.** Departamento de Cartografia, Centro de Sensoriamento Remoto - Instituto de Geociências - UFMG. 1998.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo instituto do patrimônio histórico e artístico nacional.** 2011. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2021.

NÓR, Soraya. O lugar como imaterialidade da paisagem cultural. **Paisagem e Ambiente.** Santa Catarina: n. 32, p.119-127, 2013.

NORA, Pierre. **Les lieux des mémoires.** KOURY, Yara Aun (trad.). Paris: Gallimard, 1984.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História (PUCSP)**, São Paulo, n. 40, p.179-203, 2010.

OLIVEIRA, E. R. DE. O patrimônio do transporte ferroviário no Brasil: contribuições da arqueologia industrial ao registro e preservação do sistema ferroviário. **Revista de Arqueologia Americana**, n.36, p.45-84, 2018.

PEREIRA, Danilo Celso. **Paisagem como patrimônio**: entre potencialidades e desafios para a implementação da Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Rio de Janeiro, 2018, 213 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, IPHAN, 2018.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RIO CLARO (MUNICÍPIO). Arquivo Público e Histórico de Rio Claro. **Trilhos e eucaliptos**: a ferrovia e a Floresta em Rio Claro. HENRIQUES, Amilson Barbosa; CAMPOS, Maria Teresa de Arruda; LUZ, Milton José Hussni Machado (org.). Rio Claro (SP): Phábrica de Produções, 2015.

RIO CLARO (MUNICÍPIO). **Floresta Estadual**. Disponível em: <<http://www.visiterioclaro.com.br/interna.php?idm=1&coract=1&id=17&mnu=cultura&mat=0>>. Acesso em: 28 maio 2019.

RIO CLARO (MUNICÍPIO). **Lei complementar nº 0128 - Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro**. 2017. Disponível em: <<https://www.rioclara.sp.gov.br/pd/arquivos/2018/LeiComplementar128.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

RODRIGUES, Laércio Gomes. Paisagem cultural: nova expansão conceitual do patrimônio. **Estação Científica (UNIFAP)**. [S.l.]: v.5, n.1, p. 47-56, 2015.

SÃO PAULO. Assembleia Legislativa. **Projeto de lei nº 795/2015**. Disponível em: <<https://al.sp.gov.br/propositura/?id=1258572>>. Acesso em: 04 mai. 2022.

SANTO, Teresa Raquel Carvalho do Espírito. **Covilhã**: Paisagem industrial. Coimbra. 2010. 141f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da FCTUC, Universidade de Coimbra, 2010.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Rio Claro**: uma cidade em transformação (1885-1906). São Paulo: Annablume/Fapesp, 2002.

SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. **Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em Campinas (São Paulo/Brasil)**: desenvolvimento, decadência e diretrizes de proteção. Bauru, 2017. 191 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2017.

SANTOS, P. K. A. dos; et al. O método “Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP).” *In*: **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**; Oliveira, E. R. de, Ed. Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil; Cultura Acadêmica: São Paulo, 2019; p 277–306.

SILVA, Milena Meira da. **Paisagem industrial do Complexo FEPASA (Jundiaí-SP):** avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário. 2019. 215 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2019.

SILVA, Rafaela Rogato Rondon. **Bens ferroviários de Mairinque:** análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação. Bauru, 2017. 270 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2017.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. **Labor & Engenho**, Campinas, v.5, n.1, p.86-106. 2011.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. *In: Conferência Internacional sobre patrimônio e desenvolvimento regional*. Campinas: Conpadre, 2010, p.01-18.

SOARES FILHO, B. S. **Análise da paisagem:** fragmentação e mudanças. Apostila UFMG, 1990. pdf.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil**. 2003. MENEGUELLO, Cristina (trad). Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3517/351732195011.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2021.

TICCIH; ICOMOS. **Los Principios de Dublín:** para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes de patrimonio industrial. 2011. Disponível em: <<http://ticcihmexico.org/pdf/Principios-de-Dublin-2011.pdf>>. Acesso em: 14 jul. 2018

THOMPSON, Paul; OLIVEIRA, Lólio Lourenço de. **Voz do passado: história oral**. Paul Thompson; tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1LaCgLfjm20gazX8rZTgd5fmXnH-TM-Pk/view?usp=sharing>>. Acesso em: 12 maio 2021.

6. APÊNDICES

6.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VÍDEOS DO HISTÓRIA ORAL E DOCUMENTÁRIOS

Quadro 4 - Considerações sobre os vídeos do História Oral e Documentários

Título do vídeo	Descrição do vídeo	Transcrição da entrevista	Link de acesso
<p>Álvaro Gagliardo – Ex-funcionário da Cia Paulista e Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade</p>	<p>Álvaro Gagliardo conta nessa entrevista toda sua vida profissional, tendo trabalhado como motorista da Fepasa de Rio Claro/SP e depois da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade, onde se aposentou.</p>	<p>Eu entrei na companhia paulista de ferro em 15/02/66 como motorista na cidade de Limeira. Em 67 eu fui transferido para Rio Claro novamente na aposentadoria de um motorista daqui e fiquei no lugar dele até 1970, quando foi em 1970 a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPT) fechou esse transporte e fomos recolhidos para cidade de Campinas. Na garagem era 200 e tantos motorista no total aí foi distribuído de acordo com que as vagas foram surgindo, eu fui transferido para horto de Rio Claro 1974 fiquei até 1984 como motorista da chefia no horto em 84 fui promovido a chefe de seção de mecanização depois de uns 2 anos houve mudança de cargo eu passei para supervisor técnico operacional em total foi minha carreira aí em 84, quando foi em 91 eu conclui meu tempo e me aposentei vai fazer 25 anos agora dia 15/04 só que eu continuo trabalhando fora como eu gosto de trabalhar né. Enfim ao todo né eu tinha uma seção com 23 ou 24 funcionário subordinado a mim, eu distribuía todo o serviço de rede elétrica, hidráulica, manutenção, de pintura, de casas, tratores, veículo em geral, motosserra e vinha tudo dos outros hortos para Rio Claro, para fazer a manutenção entende tudo fez aí foi minha história dentro da empresa foi isso, aí sai muito bem com a cabeça erguida não tive nenhum inimigo minha chefia me tratava muito bem, meus subordinados também não tive um que falava mal de mim a gente procurava manter trabalho e amizade juntas foi muito bom minha carreira foi brilhante graças ao meu bom Deus eu gostava muito de trabalhar no horto gostei muito mesmo pois eu conheci todos os hortos como eu era motorista eu viajava nas expedições né com os engenheiros então eu conheço todos, tinha 20 e tantos hortos agora houve muitos incêndios tinha num horto como esse aqui, um incêndio prejudicou a minha seção porque queimou todos os poste da rede elétrica que hoje depois foi mudado o sentido da rede, depois era um problema porque os postes passavam tudo pelo meio do mato aí caía fio essas coisas aí depois mudo houve melhoras nessa parte, mas o horto tinha aqui a sede regional que comandava todos os hortos que nem o departamento aqui e todos eles caíam aqui em Rio Claro. Escritório de manutenção chegava de manhã tinha que distribuir serviços né fulano pra cá, ciclano pra lá pra cá, daqui a pouco estourava um problema tinha que recolher aquele e eu era muito agitado, portanto, quem viu aí na aposentadoria minha tá aqui me deram uma peruca de presente porque caiu todo meu cabelo lá de tanto que eu queria resolver o problema seu, dele, de quem fosse. Dia de ano novo cheguei em casa e vieram me buscar, ano novo porque estourou a rede de água principal do horto e ficou todo mundo sem água tive que largar o dia de ano novo, tive que pegar os funcionários ajunta ir lá fazer o serviço e volta normalidade da água. Consegui até meio dia, consegui retorna o serviço de água pra todo mundo que tava tudo sem também, isso aí eu acho gratificante certo se fazer a coisa aí, nossa vinham me busca aqui</p>	<p>https://www.youtube.com/watch?v=hszVJnqKAm&list=PLzaXeq6qqx9YG8HgMsMCRFm6w5L5CjM7M&index=1</p>

		<p>fora de noite, surgem os problemas, sempre morei aqui certo então eles vinham me busca e vai lá corre as aqui, principalmente energia elétrica e ficava sem energia tinha que... tinha que dá o sangue para poder restabelecer novamente, eu trabalhava com amor eu gostava eu me dedicava eu fiz 5 anos o senai tinha um monte de diploma do senai ... aí eu fui promovido a chefe de seção eu fiz técnico, mecânica de automóvel eu fiz ajustagem fiz técnica de chefia quando eu fui promovido de motorista para chefe de seção fiz concurso em São Paulo também foi exame não foi jogado e pronto, eu fui promovido a chefe de seção aí depois mudo o cargo para supervisor técnico. Para mim foi tudo viu, porque era minha casa onde eu trabalhava, eu vivi, eu ia lá qualquer hora que fosse necessário eu ia atender a manutenção, não deixar o povo sem energia, sem água. Vamos supor se eu não fosse lá naquele dia de ano, um exemplo, iria ficar todo mundo sem água. Seria bonito? Eu me esforcei e fazia direto, ia mesmo. Quantas vezes o motorista vinha me buscar e eu além disso, eu fui promovido a chefe de sessão, eu tinha uma autorização para dirigir, porque motorista é motorista, mas eu tinha uma autorização porque depois que eu fui promovido eu podia dirigir os veículos da empresa, ninguém podia dirigir, só o motorista, eu podia dirigir e vinha uma carta que ganhava um pró labore, ganhava uma mixaria, porque qualquer emergência pegava o Álvaro para viajar. Você entendeu? Qualquer emergência é o Álvaro, então eu podia dirigir. Em caso de emergência, entendeu? E também depois eu escrevi meu carro e eu trabalhava com meu carro, então eu precisava ir com urgência no horto de Vergel, horto não sei da onde, não tinha veículo, não tinha nada, eu pegava meu carro e ia fazer o serviço e ganhava quilometragem, um x pela quilometragem. Não era muito vantajoso, mas facilitava muito o trabalho né, a gente não tinha veículo da empresa ou não tinha motorista, então como eu tinha autorização para dirigir eu ia com o veículo da empresa se não ia com meu carro, fazia a folha de marca recebia a importância por quilômetros rodados. Fiquei conhecendo o horto a partir de 70 quando eu vim morar para Rio Claro, eu fiquei conhecendo, não porque da minha infância eu sou de Corumbataí. Então minha infância foi lá em Corumbataí, num sítio. No domingo a gente ia muito no horto, a gente tinha meus irmãos que vinham de fora e eu levava eles lá aos domingos também, pessoas que vinham de fora eu levava para conhecer. O melhor horto que nós tínhamos, se você soubesse, era o horto de Guarani Pradópolis, coisa mais linda, tinha quase três mil alqueires de terra, todo formado de eucalipto, tudo citronor. Foi formado em 70 por aí, hoje o sem terra tomou conta de tudo, não dá para acreditar, mas invadiram tudo, tudo propriedade que a empresa tinha foi invadido, Cordeirópolis, Araras, São Carlos, Bauru, tudo foi.</p>	
Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a Escola Ferroviária	Ex-funcionário da extinta Companhia Paulista, Nadir Carvalho nos conta da sua admissão na Escola Ferroviária e toda sua trajetória até se tornar professor da Escola. Nadir fala desde o início da Instituição, como Companhia Paulista de Estrada de Ferro, à fusão com a Escola Senai, onde passaria a se chamar Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), e sua gradativa extinção. “É como	"Se não formarmos homens enquanto fabricamos máquinas, fracassaremos na nossa principal tarefa" - Henry Ford. Então eu me chamo Nadir Carvalho, minha esposa se chama Conceição Miranda Carvalho, tenho três filhas, Ana Lúcia Carvalho Rorer, Luciana Carvalho e Adriana Carvalho de Brito. Eu sou nascido em Rio Claro no dia 5 de junho de 1940 e sou de uma família bem antiga de Rio Claro que é a família Carvalho, meu pai se chamava Valdemar Carvalho, minha mãe Luiza Grandel Carvalho. Meu pai, o desejo do meu pai era me ver na escola ferroviária, porque era, a escola ferroviária era a certeza de que você ia ser classificado e ser admitido como funcionário da Paulista, porque como todo mundo já deve ter ouvido na história a ferrovia da Paulista era um dos melhores empregos aqui em Rio Claro, então o desejo do meu pai era (choro). Me dá essa emoção porque ele queria muito que a gente entrasse na ferrovia porque tinha a garantia de emprego e ele me matriculou, eu lembro até hoje que ele me matriculou e ainda foi me esperar no portão para eu entrar lá para dentro da ferrovia e ir na escola e o maior desejo dele é que eu entrasse, mas infelizmente ele não soube que eu passei, porque ele faleceu em 5 de janeiro de 54 e eu comecei na escola em 5 de abril de 54, então ele num... não, não,	https://www.youtube.com/watch?v=7TWVCHRLPhY&list=PLzaXeq6q qx9YG8HgMsMCRFm6w5L5CjM7M&index=57

	<p>“você ver alguém que você gosta muito, ir se definindo e morrer” Carvalho, Nadir.</p>	<p>ele não sabia, porque ele não sabia que eu tinha passado, ele nem soube que eu tinha sido admitido na escola, porque como se diz? Era o sonho dele, mas ele não conseguiu ver o sonho dele realizado. Não, a mãezinha era, a mãezinha que sempre lutou e ela que sempre segurou as pontas como se diz né e ela ficou viúva com 35 anos e meu pai faleceu com 40, então com um monte de sonhos na cabeça e aquela coisa de querer ver a gente pelo menos um pouco encaminhado. Então nós nos desvirtuamos. Eu entrei na ferrovia em 54, na, na escola ferroviária em 54 e o curso tinha duração de 4 anos e os professores eram excelentes sabe, a gente tem muita saudade daquele tempo e o regime dali era um regime militar e a gente ali pela nota recebia um salário, então você não queria ou se faltasse descontava no salário, então você não queria que descontar no salário e por isso que. Muitas peças que a gente fazia durante a série metódica, estas peças eram aproveitadas na ferrovia, por isso que a gente conseguia, eu consegui me aposentar contando o tempo que fiquei na escola, por isso quando você entrava na escola era como se você tivesse a carteira profissional assinada. Era a escola ferroviária Jaime de Ulhôa Cintra, Jaime de Ulhôa Cintra, esse que era o nome original, depois o SENAI se interessou, porque o SENAI já existia, mas não tinha a eficiência que a nossa escola tinha, porque os alunos nossos queiram ou não queiram, porque na época, eles os diretores não sabiam, mas a maior parte de ex-alunos eram instrutores deles, prestavam concurso e passava, era certeza que era admitido na escola, aí o SENAI fez um convênio com a Paulista, por isso que passou a se chamar escola SENAI. [Pergunta do entrevistador - Como era para se tornar instrutor?]. Você tinha que ser bom funcionário, bom aluno né, aí aparecia a chance você se inscrevia. Aí um dia o diretor de chamou e disse: tem cinco candidatos e uma vaga só, eu falei, agora é aquela coisa né e você teria que ter saído da escola com nota é na parte teórica acima de 75, comportamento também acima de 75, então era exigido isso, que você tivesse uma nota no almanaque, que chamava almanaque na ferrovia de nota S8 que era o máximo, quando fomos fazer o exame, eu, Deus ajudou bastante fui classificado. Fui classificado, mas daí você tinha que dar uma prova aula, aí formava uma banca para você dar uma aula, porque além de você ter passado, ter se classificado, os cinco que teria se classificado vamos supor, você ainda teria que, eles montavam uma banca e você teria que, eles punham uma porção de alunos na sala e você ia dar uma aula. Vamos supor, eles escolhiam uma peça lá e falam para você assim ó: dá uma aula sobre como fabrica um martelo, porque são estas ferramentas que a gente tem aí. Tive a vantagem de que como eu já dava aula no treinamento, então eu não tinha medo de aluno, sabe, então a sala de aula eu já dominava mesmo, não é dando uma de metido, essas coisas não, mas eu já tinha facilidade e gostava de falar com gente, então eu gostava de dar aula. Então eu fiz um mural com pincel atômico e virava, virava, que chegou em uma hora que o examinador pegou e falou pode parar, eu falei nossa (risos), acho que vão mandar eu embora né. Bom, aí eu falei vou esperar né, aí quando terminou eles tem uma caixa que não é do tamanho dessa, metade dessa com uma porção de pecinha, aí você ia, mas não tinha desenho, não tinha nada, para você montar, vou usar o termo para você montar uma coisa com aquilo dali. E você olhava e é como se fosse um quebra cabeça mas tudo peça de metal, com rosca com porca, com parafuso, para você montar e tinha um tempo, eu achei que aquilo lá era um julo e fui montando e no fim era mesmo. Tinha uma manivela e batia um batedor para lá e um para cá, sabe? Tipo uma gangorra, aí não tinha o que se dizer, eles não tinham escolha, ou eles escolhiam a gente, ou num... E durante esse período que eu, a gente tinha os alunos, você tinha que dar aula prática, tinha aula teórica e depois do almoço aula prática. Aí quando passou a desenvolver bastante essa parte de treinamento Rio Claro foi, se tornou conhecido no Brasil inteiro, porque nós recebíamos a cada três meses trinta alunos que vinham de todas as ferrovias do país. Eu tenho amizade, ainda tenho amizade com gente do Ceará, de Minas, do Mato Grosso, que</p>	
--	--	---	--

		<p>a Noroeste entrava por lá, da Sorocabana, da Mogiana, são, todos fizeram treinamento de freio porque são o único que tinha uma equipe especializada e que se dedicava a essa parte que era Rio Claro, porque nós recebíamos assistência direta da Oeste Housing que era, vinha uns engenheiros de lá e tinha os tradutor daqui que eles vinham, eles ministra as aulas pra gente, depois a gente ministrava pros... [Pergunta do entrevistador: Isso funcionava onde ainda era Paulista?]. Era Paulista de Estrada de Ferro, ainda era, depois que foi mudando e foi, houve a encapação que eu lembro bem da primeira greve, eu participei com um mês e eu tinha um medo de ser mandado embora, porque com um mês se serviço uma greve foi uma das primeiras. [Pergunta do entrevistador; O movimento operário era forte, né?]. Era, era. E foi um... [Pergunta do entrevistador: Foi em que ano essa greve?]. Foi em 58. Pra falar a verdade essa foi em primeiro de abril de 58 e a gente tinha um medo de ser mandado embora e você, mas você não podia entrar porque eles formavam aqueles piquetes nas portas sabe e não deixavam, aqueles mais determinados passavam graxa no trilho sabe. O trem não andava porque passavam aí pertos das curvas, perto de Batovi o cara ia com um tambor de graxa e enchia a linha de graxa, então tudo isso eu assisti sabe, acho que foi a primeira greve, depois teve outras que eu não me lembro, mas essa greve foi... marcou porque eu era muito louco para entrar na ferrovia, a gente novo era louco para entrar na ferrovia e ser dispensado por uma greve não seria tão fácil assim. A escola, a escola foi uma transição meio esquisita, não, não tem muito data precisa sabe, porque foi extinguida, aí nós vamos só formar esses daqui, sabe e ainda só formou... nossa então a escola foi se extinguindo, eu creio que ninguém vai conseguir precisar a data, talvez se conseguir procurar o último aluno formado por ela talvez consiga, mas entre 74 e 75 já começou, a FEPASA começou a sofrer essa queda que houve, porque eu fico bobo falar hoje em dia em ferrovia e aí implantar ferrovia enquanto nós tínhamos uma ferrovia que, que no Estado de São Paulo era a melhor ferrovia da América deixar chegar no que chegou e agora está falando em implantar a ferrovia e outra coisa que fico doido quando eu falo, quando começa a falar de tirar os trilhos do meio da cidade, tem que tirar, não tem que tirar o trilho já tava ali, as cidades é que se formaram em torno da estação [(grifo nosso)]. Então primeiro tinha o trilho, uma estaçãozinha, já vinha uma pessoa fazia um hotelzinho pros viajantes aí a cidade cresceu, aí, agora hoje a ferrovia é um estorno quando na realidade não tem cidade que não tenha trem no meio dela, porque as cidades nasceram no entorno da, da estação, os vagões, tinha vagão que era filetado a ouro. Só que talvez hoje não tenha mão de obra para aquela manutenção, mas então a gente fica... eu sou muito saudosista nesse sentido porque eu vi o auge, eu vi paulista, Companhia Paulista e depois vi FEPASA, então eu vi totalmente a diferença, inclusive de comportamento de funcionários, a gente observou que quer ou não queira a gente tem um sentimento grande de ver a que ponto chegou e o que foi, é como se você visse uma pessoa que você gosta muito se definindo e morrer.</p>	
Banda Sinfônica União dos Artistas Ferroviários	Documentário sobre a Banda Sinfônica União dos Artistas Ferroviários. O diálogo entre gerações.	Essa é a banda sinfônica, união dos artistas ferroviários da cidade de Rio Claro, que no ano de 2010 completou 114 anos de existência, a banda possui cerca de 45 músicos fixos em jovens e adultos e os mais antigos compositores. [Pergunta do entrevistador: Pode contar Selma tudo?]. Sim, tem que contar tudo. Então vou conta do começim..[Pergunta do entrevistador: Como começo a relação de vocês com a banda?]. Eu comecei mais ou menos com nove anos de idade a tocar um pouco de caixinha, depois estudei um pouco de clarinete. [Pergunta do entrevistador: Mas nessa banda ou em outra?]. Uma outra equipe que já não existe mais. [Pergunta do entrevistador: Qual?]. União comercial. O meu pai também tocou na união comercial, mas ele foi daqui porque antes de eu nascer em 1922 ele já era músico da banda quando a banda comercial estourou motivos imperiosos	https://www.youtube.com/watch?v=to5tYXEBehg&list=PLzaXeq6qqx9YG8HgMsMCRFm6w5L5CjM7M&index=81

	<p>lá daí voltamos todos aqui. E na época existia outra banda que era banda comercial e alguns elementos que hoje faz parte dessa banda e tocava na comercial. Eu praticamente nasci numa série de banda na banda comercial que meu pai era maestro lá e ele me passou a música e quando eu vim pra união dos artista eu já tinha um pouco de prática com o clarinete aí o diretor música que era o Carlos Tomazette me arrumo um clarinete, um clarinete meio bom sabe então eu gostei do clarinete até tem uma história do clarinete que era lá do Mário Carioca que o Carlos Tomazette chamo de xará falou o xará se conserva bem esse clarinete que ele foi do Mário Carioca pai da Dalva de Oliveira, que dizer que o Mário Carioca pai da Dalva de Oliveira toco na nossa banda. Entrei como arquivista da banda, entregava as partes guardava as partes aí faltava sordo, faltava caixinha, tocava caixinha aí me puseram outro arquivista e eu comecei a passa ser músico mas continuei avisando os músicos eu tinha bicicleta daí era dia e noite avisando os músicos. Outra grande discussão é engraçada a quem é o músico mais velho os músicos mais velhos briga por isso aqui nossa na época que eu... primeiro ano que eu estava aqui que agente fez o concerto de 110 anos a gente fez uma exposição que tv veio pra filmar a gente aqui na estação então convido os músicos mais velhos para irem e agente sugeriu um ou outro músico por que seria uma chamada rápida e no fim apareceram mais músicos, dizendo que, eu vim porque num sei quem vai conta coisa errada por que fala que é mais velho mais eu sou mais velho, e é bom né por eles querem ser o músico mais velho da banda por que eles gostam de participar mas um não conhece a história do outro aqui por exemplo o Poga diz que é o mais velho da banda mas na verdade o Carlito entrou um pouco antes que ele aqui o poga justifica que o Carlito fico muito tempo afastado então desconta e ele é o músico mais velho da banda, muita gente diz que o Vicente que é o nosso músico mais velho em idade hoje em dia é o mais velho da banda que ele entrou faz 80 anos que ele toca na banda mas também é uma meia verdade por que o seu Vicente ainda quando a banda era do Grêmio isso no começo do século xx ele conheceu a banda ensaiou algumas vezes toco um tempinho na banda isso muito antes do Carlito e o Poga entrarem aqui só que ele não fico na banda ele saiu e foi para banda comercial que era uma outra banda que tinha aqui em rio pardo e nesse meio tempo entrou o Carlito e poga na banda e o seu Vicente foi volta a tocar na bando dos artistas ferroviário quando a banda comercial acabou mas o Poga e o Carlito diz que não viram o Vicente aqui e que desde que eles estão o Vicente não estava aqui mas isso aconteceu antes e ele acabou não ficando na banda e fica essa briga sabe que é engraçado assim sabe mas nós tem que ir juntando um pedacinho de cada um pra entender o que aconteceu todos eles sempre se dedicaram muito ao trabalho na banda sempre a banda e com certeza uma prioridade na vida deles um desde quando eles entraram, hoje em dia muitos dos mais jovens têm uma relação muito próxima se tem que fazer parte da diretoria da aula na escola de música ele tá qui se preciso ele tá aqui pra carrega um instrumento pra consertar mas muitos que passaram pela banda no criaram essa relaxa e esses músicos mais velhos criaram essa relação de proximidade com a banda independente se recebem ou se não recebe se toca ou não toca eu acho que isso foi um gás pra nas épocas difíceis em que avisa dificuldade financeira dificuldade de se apresentá ia fazer a apresentação aprecia 2 ou 3 músicos sabe nessas épocas difíceis acho que isso foi muito importante deles terem essa relação di gosta de tá aqui na banda. Porque na época que existia banda pouca gente tinha condições de estudar boa parte da banda inclusive uma boa parte da banda nossa são músico que não teve uma faculdade não teve uma escola própria, estudou só como eu, aprendi na banda e continuei na banda então é difícil, então hoje é os músicos mais novo da banda eles conseguem entrar, por exemplo uma parte pra nós já é mais difícil então Jo.. tá dando um tremendo dando ensaio separado pra ver se agente consegue entrar fica mais o menos iguais mais é difícil viu. Acho que muitos tem um certo preconceito com os músicos mais velhos</p>	
--	--	--

		<p>e de ter dificuldade não conseguir tocar, mas isso não é verdade não eu tenho apresentações que se não fosse os músicos mais velhos aqui, olha a banda ia cair não ia tocar não, é uma tendência das pessoas que entram aqui na escola de música já mais madura, adultas a levarem mais a sério o curso que os jovens, os jovens querem as coisas muito imediatamente assim então a pessoa vem pra tocar ela acha que dali duas semanas nossa ela tá tocando e vai tocar em todo lugar não tem essa paciência de começar a aprender mas no fim a renovação, porque eu digo os mais velhos pessoas dos 25, 26 anos que realmente querem vir aprender tocar instrumentos aí levam um pouco mais a sério. Nós temos que ensinar a juventude que era anulação, mas eu sou saudosista posso falar isso por que as vezes eu esqueço a saudades, eu me projeto mais no futuro hoje eu conversei com a minha neta perguntei quanto tempo ela passa na internet no computador pra toma uma aula com ela, Pomba no meu tempo não tinha computador não tinha nada era tudo no feijão né dirceu. É uma honra né trabalha com eles né porque além de serem um exemplo de vida e um exemplo de amor a banda e onde eu espero que todo mundo chega todos os jovens seja a mesma coisa que ele são hoje são amigos igual o meu parceiro de 20 anos, meu parceiro de 80 anos são a mesma coisa são divertidos e muito bom na verdade eles que ensina a gente. Esse é o grande barato de tá aqui, sabe, o pessoal se enxerga como família essa relação de passar experiências, sabe, os mais novos terem consciência de que os mais velhos tem muita coisa pra passar e o mais velho tem consciência também disso que os mais novos que estão se dedicando a música tem essa vontade de passar também pra eles então eu acho que isso ajuda muito e essa troca de experiências que não é só musical não é só técnica de tocar um instrumento, mas também a relação de formação de banda de se enxerga como grupo e não ter esse problema com as pessoas serem mais velhas ou mais novas. Esse pessoal mais antigo tá acabando né e você ver aqui a quase 200 anos. A gente gosta de música né, a gente gosta vai ficando aí o quanto pode né .</p>	
<p>Floresta estadual Edmundo Navarro de Andrade, um espaço verde em Rio Claro</p>	<p>No presente documentário, com os relatos de Rubens Foot Guimarães (in memoriam), e Osmar A. de Campos Ribeiro, conhecemos um pouco da história da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade, conhecida antigamente como Horto Florestal. Conhecemos também um pouco da vida de Edmundo Navarro de Andrade, e do seu sobrinho, Armando Navarro Sampaio, ambos antigos diretores da floresta.</p>	<p>Rubens Foot Guimarães: Rubens Foot Guimarães nascido em Jundiaí em 1913, estudei agronomia na Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" em Sorocaba. Logo após formado eu vim trabalhar no horto Florestal de Rio Claro. Aí eu trabalhei 35 anos seguidos, então eu fui destinado a trabalhar no serviço de genética ou melhoramento de eucalipto. Esse serviço era feito com a mensuração do diâmetro das árvores, selecionando as melhores árvores. Das árvores escolhidas colhiam as sementes não só para a venda como para o uso próprio e também para fornecimento dos interessados, às vezes gratuitamente. Essas sementes eram colocadas em melhores piques e revendidas aos interessados. Sementes essas que tiveram grande importância nos programas de reflorestamento pelo eucalipto não só de Rio Claro como de... A Fepasa possuía 18 hortos florestais. Esses hortos florestais difundiram o plantio de eucalipto nas várias cidades onde estavam sendo localizadas.</p> <p>Osmar Antonio de Campos Ribeiro: O horto começou em Jundiaí, você sabe disso né? Em Jundiaí. Inclusive o Navarro que fundou o horto Florestal de Jundiaí e ele chegou com 23 anos, ele foi chefe do serviço florestal do horto de Jundiaí. Em 1916 quando a Paulista comprou aqui ele veio transferido para cá organizar esse horto aqui. Tem a entrada principal de acesso, ali foi Edmundo que começou a construir, por volta de 1930 isso aí, sabe. Então tinha ali a primeira casa construída lá foi na esquina, eu tenho até fotografia disso aí onde começou. Ali morava o pessoal da administração, os funcionários de função administrativa do horto moravam ali né e mais ao fundo tinha mais alguma coisa ainda, mas referente aos barões do café. A primeira compra da Companhia Paulista de maior relevância foi a fazenda Santo Antônio, onde tem o casarão lá, o Solar Edmundo Navarro de Andrade, lá foi a mais, foi a maior, talvez a mais importante, começou por ali e foi muito bem</p>	<p>https://www.youtube.com/watch?v=VPQAmsbysbE&t=95s</p>

		<p>sucedido lá na plantação de café e eu... praticamente tudo foi dado início ali, houve uma decadência do café e os barões já não ficavam quase aqui. Esse morador lá que eu falei para a Marcela que foi o primeiro a morar nesse casarão estavam já com os filhos em idade dos estudos, de transferir sua residência para São Paulo e ali ele... isso aqui praticamente ficou abandonada, eles vinham esporadicamente para cá sabe, depois ele veio a falecer, com 57 anos ele faleceu, o Rafael Tobias Pais de Barros e devido a exigência da época, onde a decadência do café a Paulista comprou da baronesa de Piracicaba que é a mulher dele.</p> <p>Rubens Foot Guimarães: A honra da escolha do eucalipto que se deve a Navarro de Andrade, ele era muito viajado e andando nas suas viagens ele notou que o desenvolvimento do eucalipto tinha preferência para plantio nas diversas regiões do mundo, então ele trouxe essa ideia para Rio Claro. O eucalipto ele tem um desenvolvimento muito rápido, por causa disso era muito utilizado nos programas de reflorestamento. [Pergunta do entrevistador: e qual a relação entre o eucalipto e a ferrovia aqui em Rio Claro?]. Bom, a relação principal era o fornecimento de dormentes, mas a ferrovia preferia importar dormentes do que usar suas plantações para fornecimentos.</p> <p>Osmar Antonio de Campos Ribeiro: A ferrovia usava eucalipto em muita serventia, tanto na via férrea como na própria oficina, tanto que os móveis que tem lá, por exemplo, são tudo de eucalipto.</p> <p>Rubens Foot Guimarães: O meu chefe quando entrei no horto era o Dr. Armando Navarro Sampaio, um ótimo chefe, porque ele sabia dirigir todos os trabalhos com inteligência e conhecimento do assunto, graças a ele Rio Claro possui hoje uma área de 2.200 hectares plantadas todas com eucalipto.</p> <p>Osmar Antonio de Campos Ribeiro: Dr. Edmundo Navarro de Andrade faleceu em 1941. Quem assumiu logo a seguir foi o Armando Navarro. O período áureo do horto florestal, foi justamente no período que o Dr. Armando foi o administrador que... a atuação dele foi muito importante no, no... tanto é verdade que o Edmundo Navarro dava total apoio a ele e orientava se possível, sabe, ele foi uma pessoa muito importante dentro. Tem obra lá por exemplo que chegou a ser citado que foi idealizado por Edmundo Navarro de Andrade, mas com a morte dele quem deu sequência e terminou essa obra, que aparentemente hoje não tem valor nenhum histórico era a casa de madeira que fica em frente ao museu, sabe, partiu de uma ideia do Edmundo e com a morte dele quem completou aquilo foi o Armando. [Pergunta do entrevistador: Quando o Dr. Armando saiu da direção do horto florestal daqui de Rio Claro, quem que assumiu?]. Foi o Rubens Foot Guimarães, quando ele saiu, ele ficou ali até 1971 quando o advento da FEPASA, que assumiu a FEPASA, então não foi mais é, eles não levavam a sério a situação do horto, tanto é verdade que o Dr. Rubens foi transferido para São Paulo sem ter uma função específica lá né e quem veio para Rio Claro foi um engenheiro civil de uma outra ferrovia, isso na época da FEPASA. Isso que todo o conhecimento, todo o cabedal de conhecimento do Dr. Rubens foi esquecido. O decréscimo do horto florestal foi a partir do momento da FEPASA.</p> <p>Rubens Foot Guimarães: No museu do horto florestal existem vários modelos de várias espécies de eucalipto que mostram a sua possibilidade de uso em diversos fins. O próprio museu lá é tudo, o forro, o piso, tudo é feito na base de madeira de eucalipto, a mostrar o desenvolvimento de das espécies de eucalipto nessa área.</p>	
--	--	--	--

		<p>Monstrando assim que sua utilização é bastante variável e é aceitável dentro dos serviços de carpintaria e marcenaria, como não havia fornecimento de dormentes nos eucaliptais de Rio Claro para a ferrovia a importância do horto florestal ficou mais como área de lazer, não só para os rioclarenses como para os visitantes.</p> <p>Osmar Antonio de Campos Ribeiro: Com lazer, com amor à natureza, eu vivenciei muito aquilo, como essas fotografias que mostram bem. Moro lá desde criança, embora a família não era de lá, mas sempre morei no bairro próximo e naquele tempo não tinha outra diversão, era o horto florestal, o rio, ou perambulando pela mata.</p>	
<p>Banda Sinfônica dos Artistas Ferroviários de sua origem aos dias atuais</p>	<p>Neste documentário destacamos a centenária orquestra sinfônica dos ferroviários de Rio Claro, através de vários depoimentos de seus artífices.</p>	<p>Carlos de Oliveira: A banda ela vem, ela vem no estilo militar, totalmente militar, do começo da banda, porque a força militar pública, o exército, tudo tinham grandes bandas, então nós imitamos eles, sabe, aqueles dobradões, aquelas marchas, aquelas coisas assim. A banda, o primeiro regente foi um mulato, veio de Porto Ferreira. A origem dela sempre foi clássica né, o tempo do Aricó, do borboleta, mas tinha elementos, entende. O Aricó mesmo quando ele veio da Itália quando ele pegou a banda. O Aricó tem aproximadamente umas 200 marchas ou mais, tudo que ele fez, porque a vida dele foi construída aqui, ele era jovem então, entende. Ele era solteiro quando veio para cá, ele já trabalhou na oficina. Ele entrou na Paulista por ele ser o maestro da banda, uma capacidade daquela né, então ele teve o escritório porque ele era músico o dia inteiro.</p> <p>Plácio Militão Puga: A turma perseguia muito ele, porque ele era comunista, sabe. Então ele pediu demissão da Paulista e ficou regendo, depois que ele saiu da banda aqui ele foi ser maestro do Coral do Estado de São Paulo.</p> <p>Carlos de Oliveira: Ele também trabalhava com Villa-Lobos em São Paulo. O Villa-Lobos não ia pegar qualquer um para trabalhar com ele, porque era o maior músico brasileiro depois de Carlos Lobo e a honra nossa é que ele passou como regente aqui, é por isso que eu prezo o repertório dele.</p> <p>Plácio Militão Puga: Quando entrei na banda, que nós ia tocar no Jardim, é...</p> <p>Carlos de Oliveira: Você lembra bem o repertório dele né.</p> <p>Plácio Militão Puga: Nós tocava mais fantasia, ópera, né, essas coisaradas toda aí.</p> <p>Carlos de Oliveira: Isso no começo.</p> <p>Plácio Militão Puga: É no começo, daí a turma lá, o João de Campos, a turma lá falou: tem que mudar isso aqui, porque no tempo do Aricó era só operação, ópera, fantasia, tudo essas coisaradas aí, coisa difícil mesmo e eles falaram: vamos mudar isso aqui, vamos tocar música popular.</p> <p>Carlos de Oliveira: Penso assim com banda, sabe, você tem que, lógico, você tem que tocar clássico, uns dois clássicos, né, mostrar serviço como diz o outro, escola, uma coisa e outra, dinâmica, Mozart, Bach, Gomes. Isso aí não morre nunca. Quantos anos tem isso daí? Cada vez que você vê, você vê que é um sucesso que se faz em</p>	<p>https://www.youtube.com/watch?v=fYq-2Ijr3uU&list=PLzaXeq6q qx9YG8HgMsMCRFm6w5L5CjM7M&index=90</p>

		<p>todo lugar que toca, mas e o popular? Você vai no Jardim, você tem que tocar popular, entende. Você vai, o que que tem na cidade? Festas populares, eu posso falar porque nos anos 60 eu fui o maestro da banda então eu toquei tudo, muita música da Jovem Guarda. Então você sabe disso, Roberto Carlos, Vanderleia, toda essa turma aí eu comecei a tocar para agradar ao jovem também daquela época, porque o jovem estava enturmado, foi a Jovem Guarda que começou, foi os jovens. Eu fiquei um bom tempo como, como regente, acho que dá uns 40 anos, porque se for somar tudo né. Peguei a banda com 17 músicas, a banda estava meio, eu levei para 40. Aquele problema que a banda não cabia no Jardim, esse chapéu é meu, a banda não conseguia tocar mais, então eu pus a banda embaixo. Aquele tempo eu peguei minha bicicleta, não tinha carro, fui de casa em casa convidando a turma para vir, aí quando eu peguei a banda, eu estava entusiasmado, assim como Jorge Tai, muita gente tava, porque a banda é muito gostoso, sabe, você na frente da banda você passa nervoso, mas quando a banda tá afinada, tá boa você sente aquela vibração, é uma vibração que vem de você para os músicos e dos músicos para você, é uma vibração maravilhosa, é um amor, pode até falar que é um amor. A banda eu acho que é tudo por fases, entende, o Jorge eu acho que ele está restaurando a fase da banda, que a banda foi criada, a banda sempre foi, tocou clássico, né, Jorge tá pegando tudo e saindo, tocando música clássica, Mozart, aquela outra lá, Bach também, você tem né, então ele está voltando às origens.</p> <p>Thelio Paroli: Eu lembro o primeiro dia que ele sentou na mesa, isso eu me lembro, primeiro dia que vocês foi lá, essa eu lembro mesmo, essa eu não esqueci, nunca vou esquecer, sentou bem quietinho lá né, hoje é o nosso grande maestro.</p> <p>Jorge Geraldo: É eu toco aqui faz... acho que está fazendo 15 anos que eu comecei na banda, acho que um pouquinho menos que isso, é..., mas eu fiquei conhecido na banda porque o meu pai começou aqui né, o meu pai estudou muito música aqui na banda e com músicos daqui, meu pai faz 40 anos que participa das atividades da banda. Para se tornar maestro foi um pouco atribulado, assim, na realidade, quando eles me convidaram para reger a banda, eu tava em uma época que eu não tava tocando na banda, eu tava fazendo outra faculdade que não era ligada à música, e aí no final dessa outra graduação eu voltei a participar da banda aí eles me convidaram para reger, ó que eu nunca tinha regido, então eu não estava parando, não estava vendendo meu saxofone, não estava mais querendo tocar e foi, foi tudo muito rápido, fui fazer um curso particular de regência, fiz 6 meses o outro maestro saiu e eu entrei, e eu também estava terminando a outra faculdade, mas também não estava querendo fazer o que eu estava cursando. Nesse processo no mesmo ano que eu entrei regendo eu prestei música aí eu fui fazer música como regente então foi uma virada assim rápida, tudo aconteceu muito rápido. E aí eu voltei a trabalhar com música, eu larguei o que estava fazendo só para fazer isso mesmo.</p> <p>Carlos de Oliveira: Ele pegou uma bucha, um abacaxi meio duro de descascar, mas ele tá sabendo descascar, sabe, agora eu to falando para você, sabe porque ele está descascando bem? Porque ele nasceu aqui, ele veio com o pai dele aqui, o pai dela vinha aqui, ele já vinha também, então ele tem amor na banda.</p> <p>Jorge Geraldo: Esse processo de, de renovação da banda, tanto com inclusão de novos músicos é... melhora da estrutura, isso não foi uma coisa que eu comecei, foi uma coisa que, que dois ou três maestros antes de mim já começaram, já tavam plantando a semente para isso acontecer. Seu Carlito que é, que foi um dos maestros que</p>	
--	--	--	--

	<p>já deu entrevista, ele começou com essa renovação do repertório, aí o Carlito saiu, deixou de ser maestro, entrou o Paulinho. Paulinho também continuou nessa linha de renovação do repertório, teve um vínculo maior com a prefeitura municipal, fazer a banda por exemplo fazer concertos, ela não fazia concerto, fazia as apresentações como populares, mas não criar um evento da banda. Aí o Paulo ficou um tempo, entrou o Eduardo, o Eduardo também continuou nessa linha e depois eu entrei para levar esse processo para frente. A sorte é que quando eu entrei eu peguei uma diretoria que estava disposta a trabalhar em cima disso diretores porque não adianta assim com maestro sozinho não faz nada mesmo porque eu não respondo pela banda né eu respondo musicalmente assim no trabalho mas sem a diretoria trabalhando nesse sentido se não consegue fazer essa renovação e eles tão muito encima pra melhora esse processo o nível dos músicos reimplantar elabora a escola de música correr atrás de dinheiro de apresentação corre atrás de coisa que quebrou de tudo então tem uma equipe que tá colaborando pra que as coisas aconteçam, as bandas sinfônicas normalmente tenha capacidade de abranger um repertório maior trabalha repertório de música clássica música popular e ter essa versatilidade de trabalhar com esses repertórios nós estamos num processo de virar uma banda sinfônica agente faz muito mais música popular que música erudita o mesmo porque a característica das nossas apresentação são a maioria ao ar livre são em eventos onde você está com a população ali e o pessoal que ouvi músicas que conhecem e no meio desse repertório a gente vai incluindo coisas que agente gostaria que as pessoas passassem a ouvir.</p>	
--	---	--

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

6.2 IMAGENS SELECIONADAS NOS CONCURSOS FOTOGRÁFICOS

Quadro 5 - Imagens selecionadas nos concursos fotográficos

RIO CLARO REVELA SUA HISTÓRIA I - PATRIMÔNIO HISTÓRICO	
	

Autora da fotografia: Isabela Riani Saullo

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Chefe da Estação



Autor da fotografia: Gilberto de Campo Nogueira

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Casa do Horto

Autora da fotografia: Alessa Heyer Redi

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Relógio



Autor da fotografia: Rafael Alexandre Prado

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Igreja do Horto Florestal e Igreja do Horto Florestal 2



Autor da fotografia: Benedito Rolim Saullo

Ano: 2009



Autora da fotografia: Adriana Aparecida Grello

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Estação Ferroviária

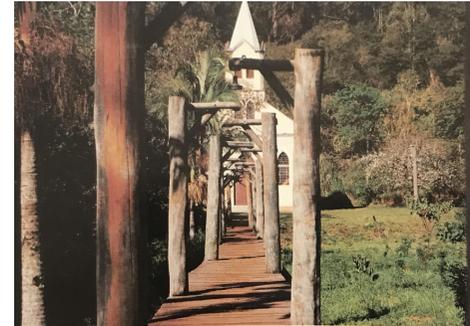


Autor da fotografia: Sem informação

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Estação da Cia. Paulista

Legenda da fotografia: Linha Férrea



Autor da fotografia: Demétrio Tadeu Caccatto

Ano: 2009

Legenda da fotografia: Horto Navarro de Andrade

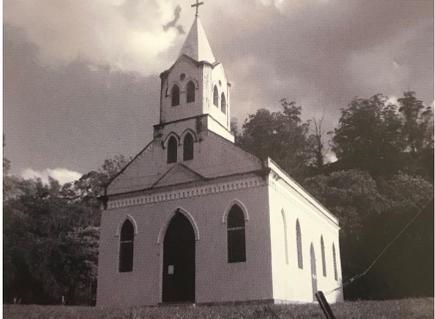
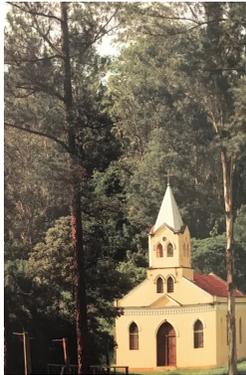


Autor da fotografia: Alexandre D'Ambronzo Custódio



Autor da fotografia: Aroldo Silva

Ano: 2009

<p>Ano: 2009</p> <p>Legenda da fotografia: Floresta 1 e Floresta 2</p>	<p>Legenda da fotografia: Casarão da Administração do Horto</p>
 <p>Autor da fotografia: Krishina Fabiane de Azevedo Pereira</p> <p>Ano: 2009</p> <p>Legenda da fotografia: Capela dos Eucaliptos</p>	 <p>Autor da fotografia: Marcelo Ramos Ribeiro</p> <p>Ano: 2009</p> <p>Legenda da fotografia: Capela 2</p>
 <p>Autor da fotografia: Marcelo Ramos Ribeiro</p> <p>Ano: 2009</p> <p>Legenda da fotografia: Casarão</p>	 <p>Autor da fotografia: Marcelo Ramos Ribeiro</p>

	<p>Ano: 2009</p> <p>Legenda da fotografia: Capela 1</p>
--	---

RIO CLARO REVELA SUA HISTÓRIA II - CANTOS E ENCANTOS DA CIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO



Autor da fotografia: Marcelo Ramos Ribeiro

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O tempo



Autor da fotografia: Sem informação

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Sala de espera



Autor da fotografia: Guilherme Gleriano de Moraes

Autor da fotografia: Rogério Laureano Gomes

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O Chefe da Estação de Rio Claro

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Memórias em Decomposição



Autor da fotografia: Gilberto de Campos Nogueira

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Trem



Autor da fotografia: Benedito Rolim Saullo

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Esquentando os motores



Autor da fotografia: Benedito Rolim Saullo

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Manhã fria



Autor da fotografia: Benedito Rolim Saullo

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Viagem de madrugada



Autor da fotografia: Demétrio Tadeu Ceccatto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Locomotiva



Autor da fotografia: Demétrio Tadeu Ceccatto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Linha Férrea



Autor da fotografia: Demétrio Tadeu Ceccatto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Vagões Tanques



Autor da fotografia: Felipe Guidotti Augusto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Pontualmente Rio Claro



Autor da fotografia: Felipe Guidotti Augusto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Pontualmente Rio Claro



Autor da fotografia: Felipe Guidotti Augusto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Trilhos Azuis da Cidade Azu



Autor da fotografia: Felipe Guidotti Augusto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Em cima do Trilho, cadê o trem?



Autor da fotografia: Felipe Guidotti Augusto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Trilhos Azuis na Cidade Azul



Autor da fotografia: Vagner Knetsch

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Trem das cinco / Pare / O vagão / Encruzilhadas / Que hora é?



Autor da fotografia: Sebastião Luiz Miotto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Para outras viagens



Autor da fotografia: Sebastião Luiz Miotto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Resistência



Autor da fotografia: Sebastião Luiz Miotto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Em azul



Autor da fotografia: Sebastião Luiz Miotto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Nunca mais



Autor da fotografia: Sebastião Luiz Miotto

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Sinal de vida



Autor da fotografia: Marcos Antonio Fegadolli

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Fascinação



Autor da fotografia: Marcos Antonio Fegadolli

	<p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Chegamos a uma encruzilhada</p>
 <p>Autor da fotografia: Marcos Antonio Fegadolli</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Corroída pelo tempo</p>	 <p>Autor da fotografia: Cristina Helena de Oliveira Queiroz</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: O céu e a estação</p>
 <p>Autor da fotografia: Cristina Helena de Oliveira Queiroz</p> <p>Ano: 2010</p>	

Legenda da fotografia: O desgastes do tempo



Autor da fotografia: Ana Rosa Batista

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Estação

Autor da fotografia: Cristina Helena de Oliveira Queiroz

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A história sendo esquecida



Autor da fotografia: Anita Sandroni

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A vida nos trilhos



Autor da fotografia: Anderson Ap. Candido

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Água



Autor da fotografia: Anderson Ap. Candido

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Abandono



Autor da fotografia: Benedito Rolim Saullo

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Alcançando os céus



Autor da fotografia: Danilo Correia Bernardes

Ano: 2010

	Legenda da fotografia: Hora marcada
 <p>Autor da fotografia: Danilo Correia Bernardes Ano: 2010 Legenda da fotografia: Marcas... Botovi</p>	 <p>Autor da fotografia: Danilo Correia Bernardes Ano: 2010 Legenda da fotografia: Trilhos esquecidos</p>
 <p>Autor da fotografia: Danilo Correia Bernardes</p>	 <p>Autor da fotografia: Demétrio Tadeu Ceccatto Ano: 2010</p>

<p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Sigla - CP - Companhia Paulista</p>	<p>Legenda da fotografia: Fachada de Estação</p>
 <p>Autor da fotografia: Ibrahim César Nogueira de Souza</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Via impermanente</p>	 <p>Autor da fotografia: Demétrio Tade Ceccatto</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Relógio e Rio Claro</p>
 <p>Autor da fotografia:</p>	

<p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia:</p>	<p>Autor da fotografia: Dayane Cristina Corrocher</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Busca dos sonhos / Além dos trilhos</p>
 <p>Autor da fotografia: Edna Bonfim</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Marcas de saudades</p>	 <p>Autor da fotografia: Edna Bonfim</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Sala do chefe</p>



Autor da fotografia: Edna Bonfim

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Passado... Botovi



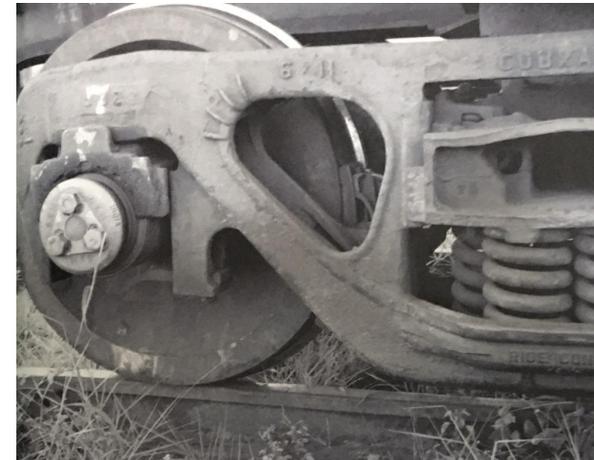
Autor da fotografia: Edna Bonfim

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Trilho - Ponte de ferro



Autor da fotografia: Camilo Cazonotto



Autor da fotografia: Emerson Thiago Fontana

<p>Ano: 2010 Legenda da fotografia: Trilhas</p>	<p>Ano: 2010 Legenda da fotografia: Sistema de rodas</p>
 <p>Autor da fotografia: Emerson Thiago Fontana Ano: 2010 Legenda da fotografia: Vagões no pátio</p>	 <p>Autor da fotografia: Emerson Thiago Fontana Ano: 2010 Legenda da fotografia: Relógio I</p>
 <p>Autor da fotografia: Emerson Thiago Fontana</p>	 <p>Autor da fotografia: Betto Colangelo Ano: 2010</p>

<p>Ano: 2010 Legenda da fotografia: Janela</p>	<p>Legenda da fotografia: Vamos subir e observar o trem?</p>
<p></p> <p>Autor da fotografia: Josimeire Maria da Silva Ano: 2010 Legenda da fotografia: Rio Claro e Ferrovia, Alegria zelada e unificada se tornou Lenda</p>	<p></p> <p>Autor da fotografia: Carla Priscila da Cunha Ano: 2010 Legenda da fotografia: Chefia</p>



Autor da fotografia: Marcelo Ramos Ribeiro

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Arquitetura / Destino / Visão do passado



Autor da fotografia: Gerson Roberto Queiroz

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Elo de uma corrente / Corrente sobre vagão



Autor da fotografia: Gustavo Polido

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Um novo começo / Memórias



Autor da fotografia:

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A nova locomotiva "ALL"



Autor da fotografia: Tábata Rafaela Cardoso da Cunha

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Nos trilhos da história



Autor da fotografia: Gilberto de Campos Nogueira

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Estação de Trem



Autor da fotografia: Maria Angélica Ferreira

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Traços de Histórias vividas / Memórias em trilhos



Autor da fotografia: Nathália Aparecida Ferreira

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A cancela de descaso / Descanto



Autor da fotografia: Raissa Klain Belchior

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Passado em linhas paralelas



Autor da fotografia: Raissa Klain Belchior

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Dona Maria Fumaça



Autor da fotografia: Raissa Klain Belchior

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Ying & Yang



Autor da fotografia: Vitor Correia Bernardes

Ano: 2010

	<p>Legenda da fotografia: Paralelos</p>
<div data-bbox="528 403 938 711" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="510 735 956 769" data-label="Caption"> <p>Autor da fotografia: Vitor Correia Bernardes</p> </div> <div data-bbox="674 790 795 821" data-label="Text"> <p>Ano: 2010</p> </div> <div data-bbox="542 842 920 879" data-label="Caption"> <p>Legenda da fotografia: Pinos do trem</p> </div>	<div data-bbox="1451 403 1872 746" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1485 769 1839 804" data-label="Caption"> <p>Autor da fotografia: Mario Milani</p> </div> <div data-bbox="1601 825 1729 857" data-label="Text"> <p>Ano: 2010</p> </div> <div data-bbox="1469 877 1854 912" data-label="Caption"> <p>Legenda da fotografia: Roda de ferro</p> </div>
<div data-bbox="495 963 974 1313" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="504 1335 960 1370" data-label="Caption"> <p>Autor da fotografia: Wesley Henrique Zanoti</p> </div> <div data-bbox="674 1390 795 1423" data-label="Text"> <p>Ano: 2010</p> </div>	<div data-bbox="1417 963 1910 1303" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1429 1326 1897 1362" data-label="Caption"> <p>Autor da fotografia: Wesley Henrique Zanoti</p> </div> <div data-bbox="1601 1380 1729 1414" data-label="Text"> <p>Ano: 2010</p> </div>

Legenda da fotografia: Força ativa



Autor da fotografia: Wesley Henrique Zanoti

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O novo e o velho, rumo ao progresso

Legenda da fotografia: A união faz a força



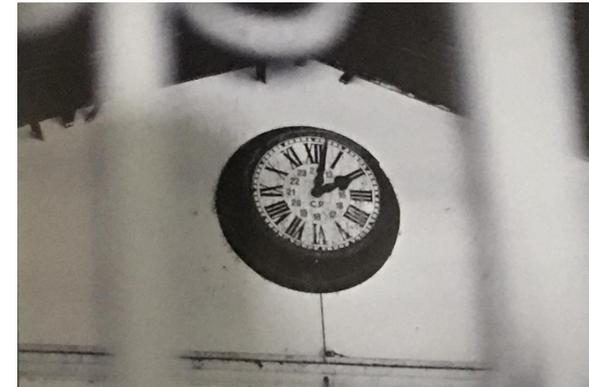
Autor da fotografia: Maria A. M. Cerri

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Estação II



Autor da fotografia: Rhayssa Thassya Biotto



Autor da fotografia: Rogério Laureano Gomes

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Destino



Autor da fotografia: Rogério Laureano Gomes

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A casa de controles da Av.8

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Símbolo de Pontualidade



Autor da fotografia: Rogério Laureano Gomes

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O bebedouro da estação / A luta pela preservação da Ferrovia



Autor da fotografia: Samuel Corrêa Bueno

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Vagões de combustíveis



Autor da fotografia: Sâmara Roberta Martins Silva

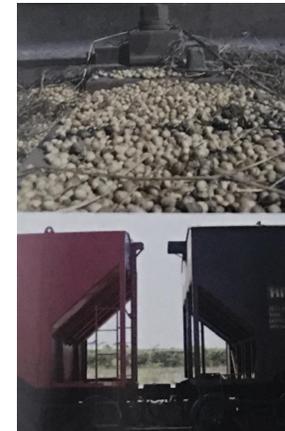
Ano: 2010

Legenda da fotografia: No fim de cada dia, mais um dever cumprido

Autor da fotografia: Samuel Corrêa Bueno

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Rio Claro da Cia Paulista



Autor da fotografia:

Ano: 2010

Legenda da fotografia:



Autor da fotografia: Willian Rodrigues Brandão

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Rodas do caminho



Autor da fotografia: Raissa Rodrigues Villanova

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O reflexo

RIO CLARO REVELA SUA HISTÓRIA III - COTIDIANO EM RIO CLARO



Autor da fotografia: Gerson Roberto Queiro

Ano: 2010



Autor da fotografia: Gerson Roberto Queiro

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Domingo no horto II



Autor da fotografia: Gerson Roberto Queiro

Ano: 2010

Legenda da fotografia Domingo no horto II

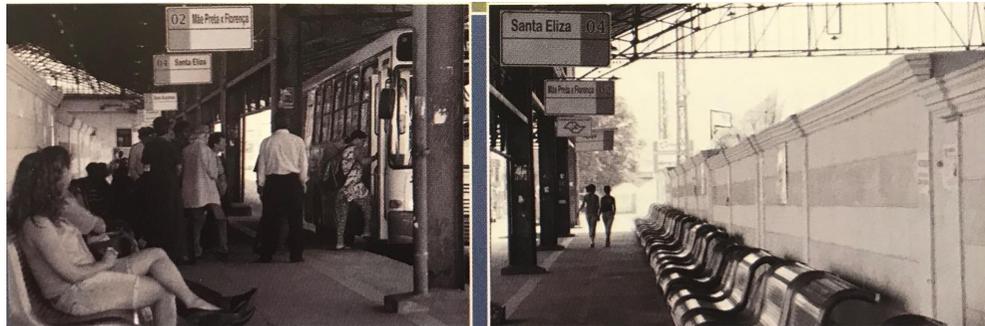
Legenda da fotografia: Em paz com a vida



Autor da fotografia: Osmar A. de Campos Ribeiro

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Alvorada - Horto Florestal



Autor da fotografia: Reinaldo Tronto



<p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Embarque / Lugares a ocupar x caminho distante</p>	<p>Autor da fotografia: Wladimir José Anunciato</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Final de tarde no horto</p>
 <p>Autor da fotografia: Wladimir José Anunciato</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Tarde de domingo</p>	 <p>Autor da fotografia: Wladimir José Anunciato</p> <p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: Uma tarde tranquila no horto</p>
<p>RIO CLARO REVELA SUA HISTÓRIA IV - OS BAIRROS DE RIO CLARO</p>	



Autor da fotografia: Viviane Guerra

Ano: 2010

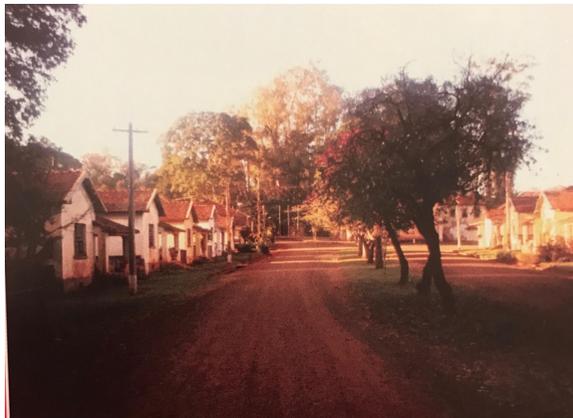
Legenda da fotografia: De ontem para hoje (Floresta Estadual)



Autor da fotografia: Gustavo N. Carreiro

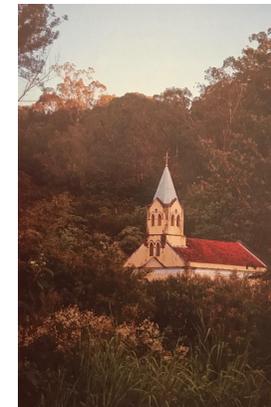
Ano: 2010

Legenda da fotografia: Floresta Est. E. N. A



Autor da fotografia: João Paulo Corrêa

Ano: 2010



Autor da fotografia: Kathiene Correa Spatti

Ano: 2010

Legenda da fotografia: Outra capela

Legenda da fotografia: Memória Afetiva



Autor da fotografia: Kathiene Correa Spatti

Ano: 2010

Legenda da fotografia: O casarão e o tempo



Autor da fotografia: Lucas Guilherme Hellmeister

Ano: 2010

Legenda da fotografia: A espera



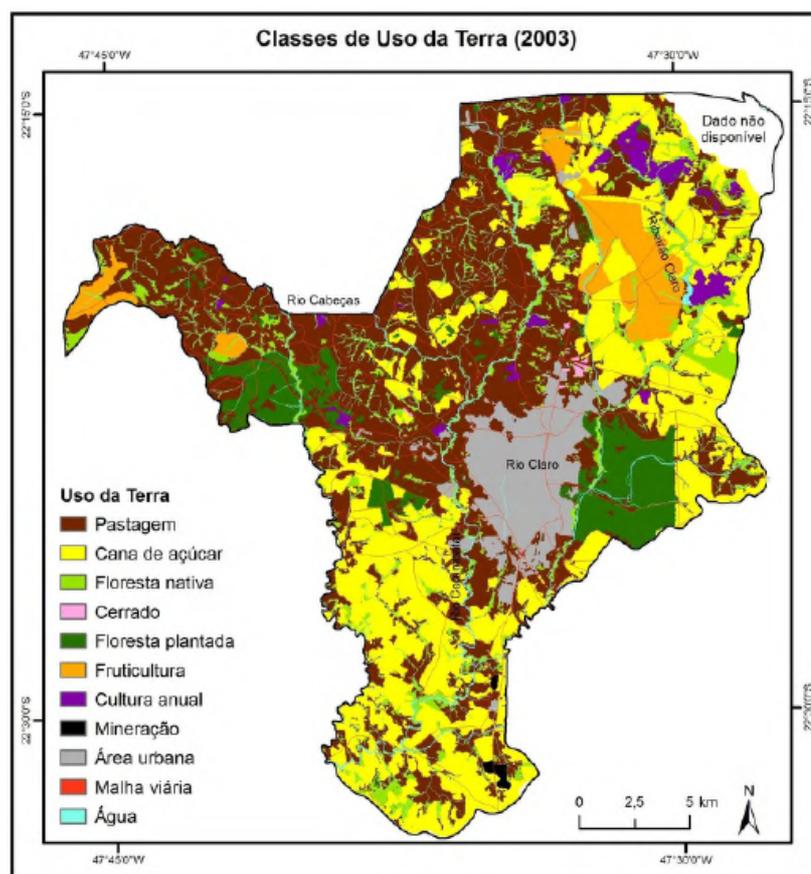
Autor da fotografia: Sergio Leandro Sanches

<p>Ano: 2010</p> <p>Legenda da fotografia: De volta ao passado</p>	
<p>RIO CLARO REVELA SUA HISTÓRIA V - ARTE E CULTURA EM RIO CLARO</p>	
<p data-bbox="495 544 972 842"></p> <p data-bbox="445 874 1021 900">Autor da fotografia: Jessica Caroline Cavalcante dos Santos</p> <p data-bbox="685 927 790 952">Ano: 2010</p> <p data-bbox="528 981 943 1007">Legenda da fotografia: Estação ferroviária</p>	

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

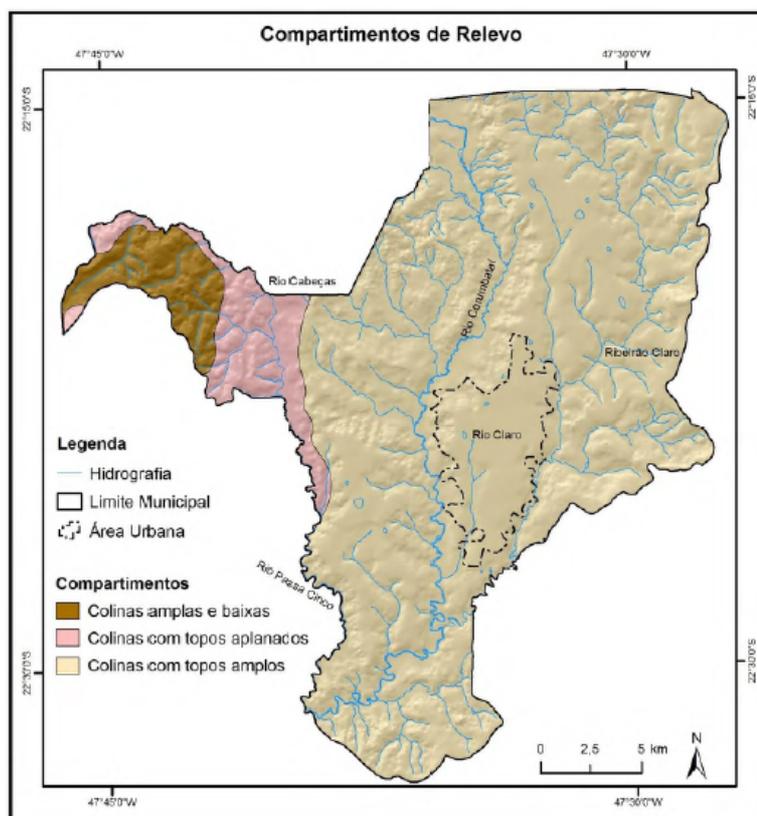
6.3 FICHA DE UNIDADE PAISAGÍSTICA - CARACTERIZAÇÃO

CARACTERIZAÇÃO_ Nível local	
A. DIMENSÃO ESPACIAL	
	<p>Essa dimensão se refere as características e ecológicas da paisagem, suas estruturas, sua base geográfica e os restos legíveis da história. Nessa seção se revisam as influências físicas e humanas que deram forma a paisagem do território municipal de Rio Claro.</p> <p>Será contemplado nessa seção aquelas influências físicas, fatores e processos naturais que incluem a geologia, solos, formas de relevo, drenagem e cobertura da terra, que por sua vez, tem forte influência em padrões de ocupação e atividade humana. Serão considerados três componentes.</p> <ul style="list-style-type: none">- A.1. As estruturas da paisagem- A.2. As unidades da paisagem- A.3. Os recursos paisagísticos
A.1. Estruturas da paisagem	
	<p>Nessa seção se estudão as estruturas da paisagem e as evidencias dos principais elementos geográficos, culturais e ecológicos que permitam a compreensão das paisagens.</p> <ul style="list-style-type: none">- Geologia: Se estuda a geologia e suas influências na paisagem: morfologia, zonas de exploração de minério, vegetação, e cor dos materiais, tipo de agricultura, etc.

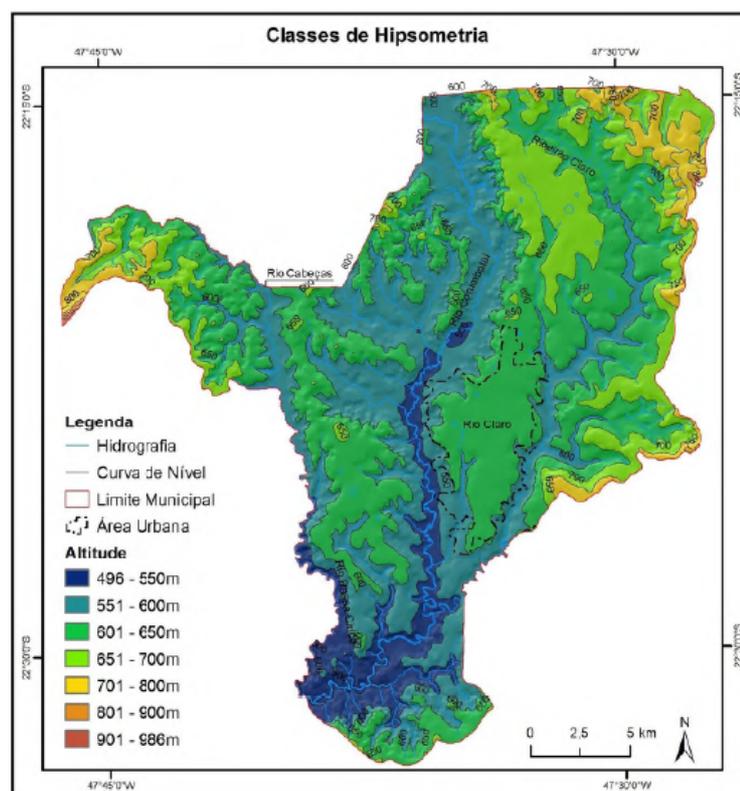


Fonte: CEAPLA, 2010 apud PUPIM, 2010

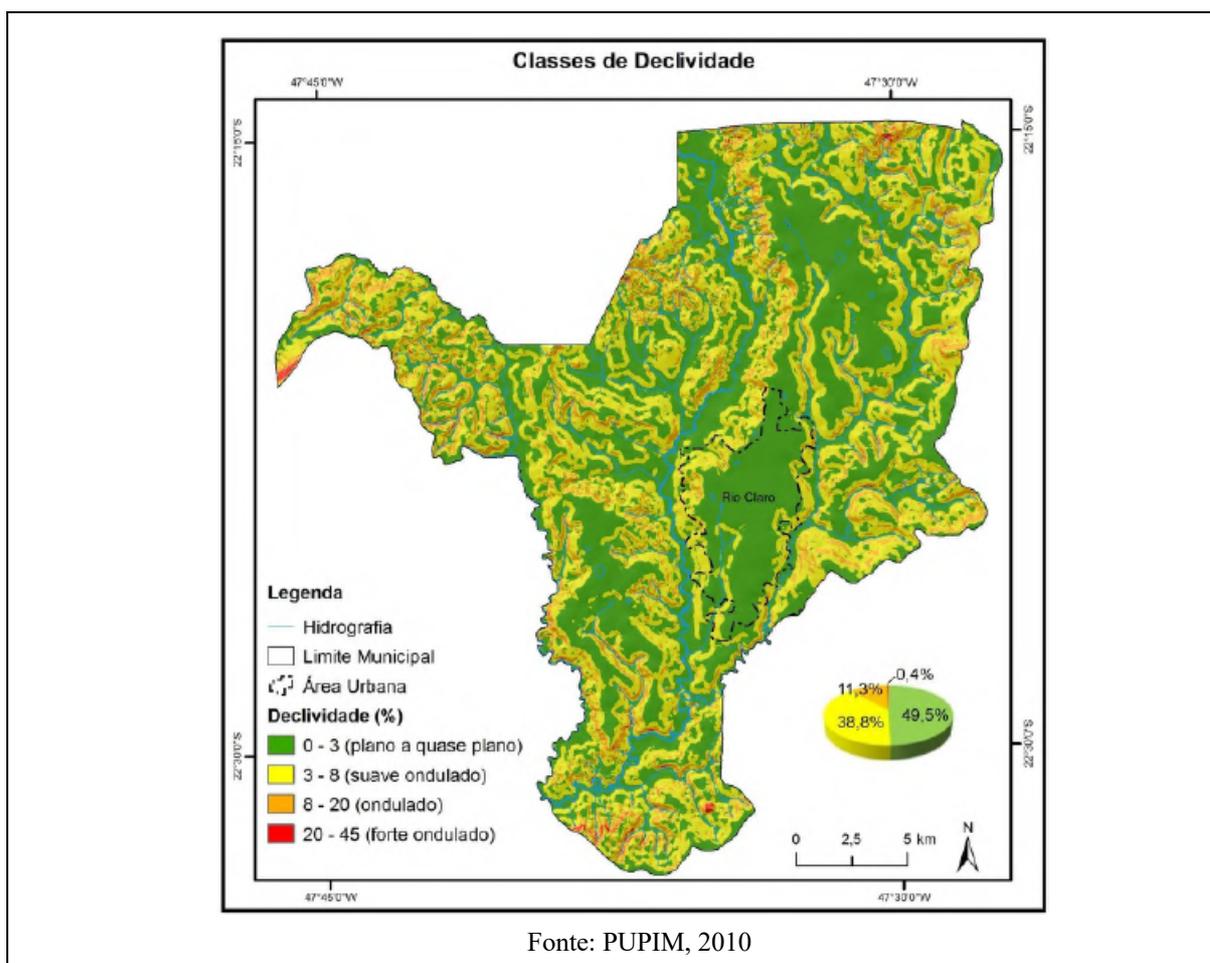
- Topografia: Se estuda a topografia e suas incidências: picos e orientação das encostas, topografias artificiais, planícies, “pé de montes”, gargantas, etc.

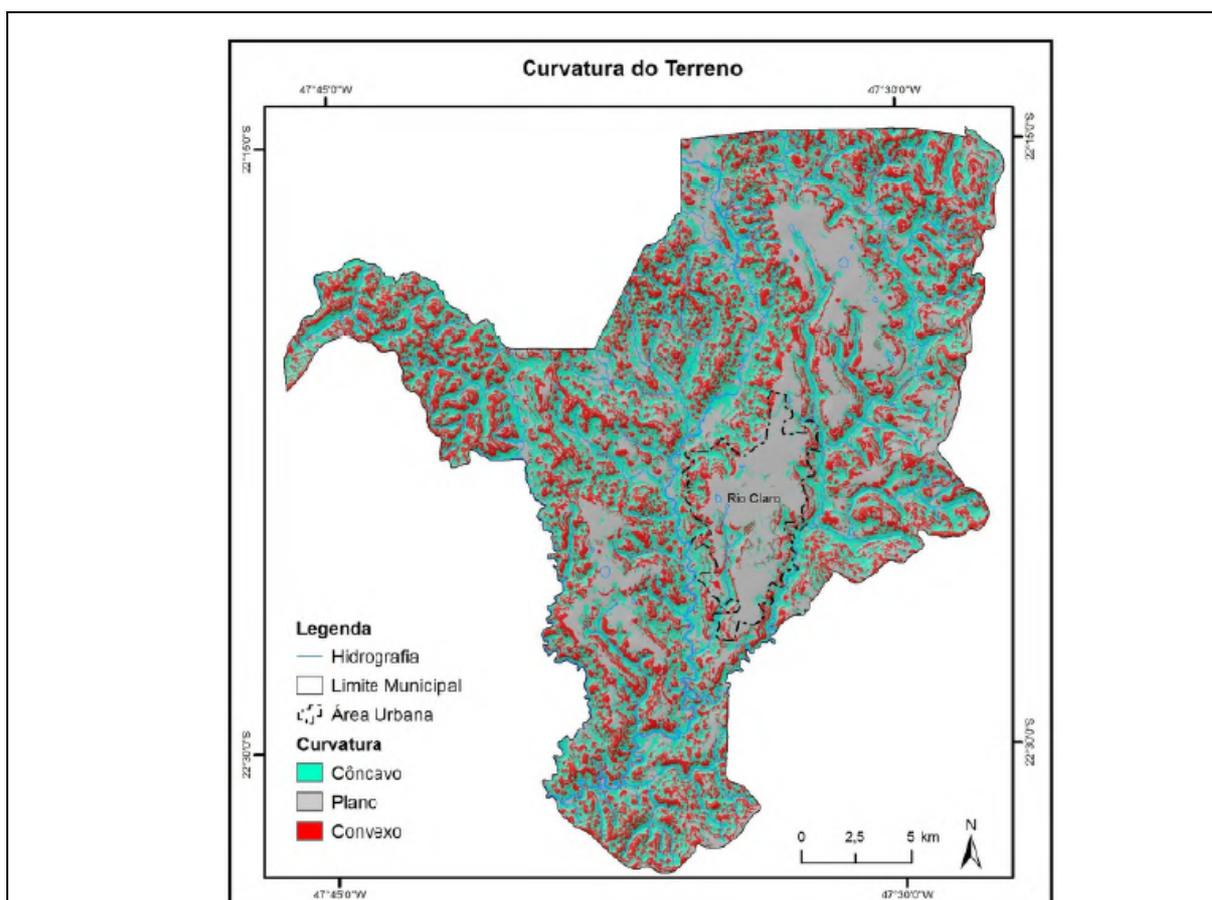


Fonte: ROSS & MOROZ, 1997 apud PUPIM, 2010



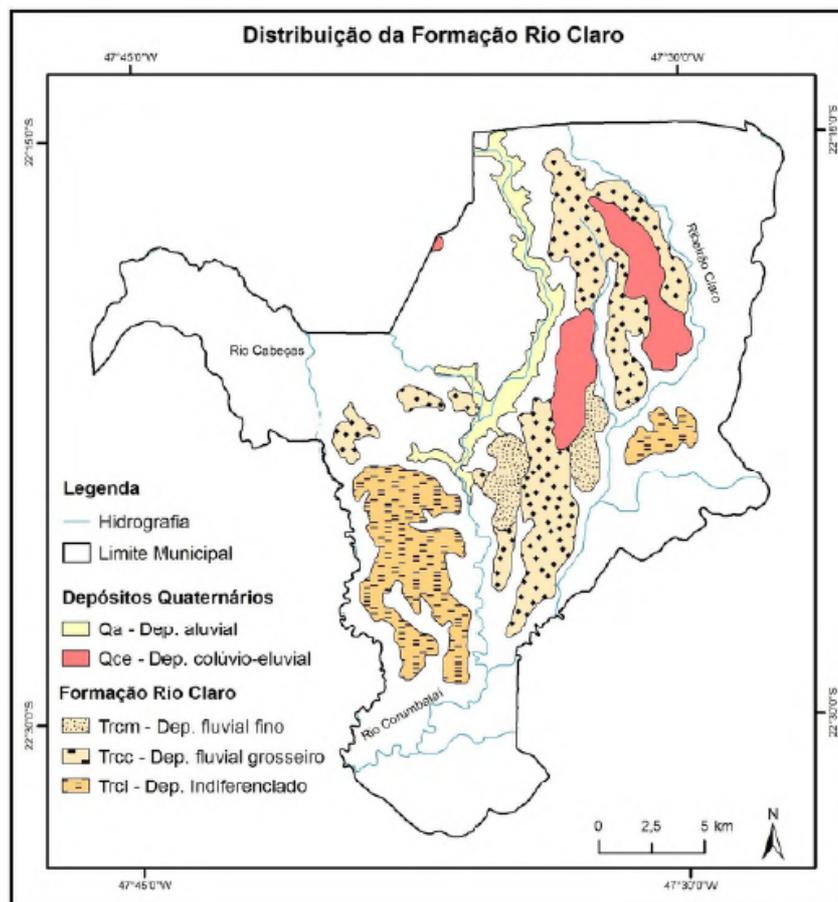
Fonte: PUPIM, 2010



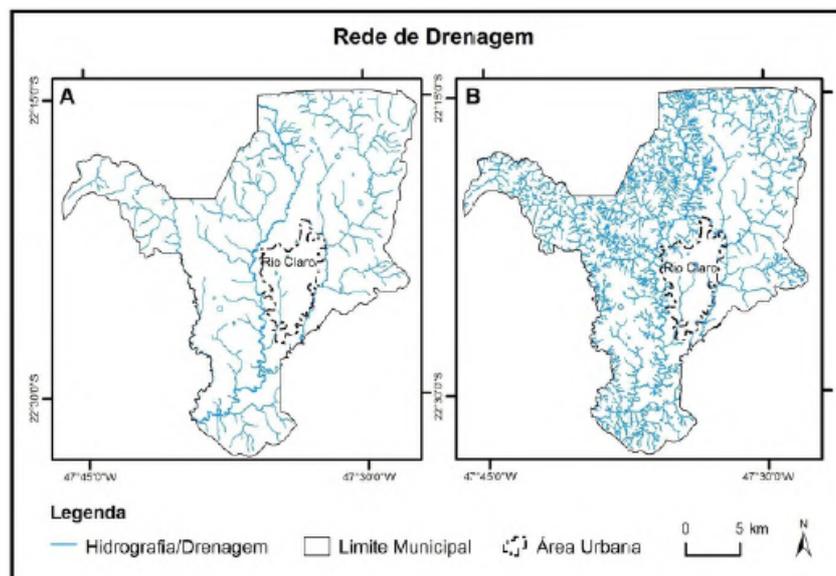


Fonte: PUPIM, 2010

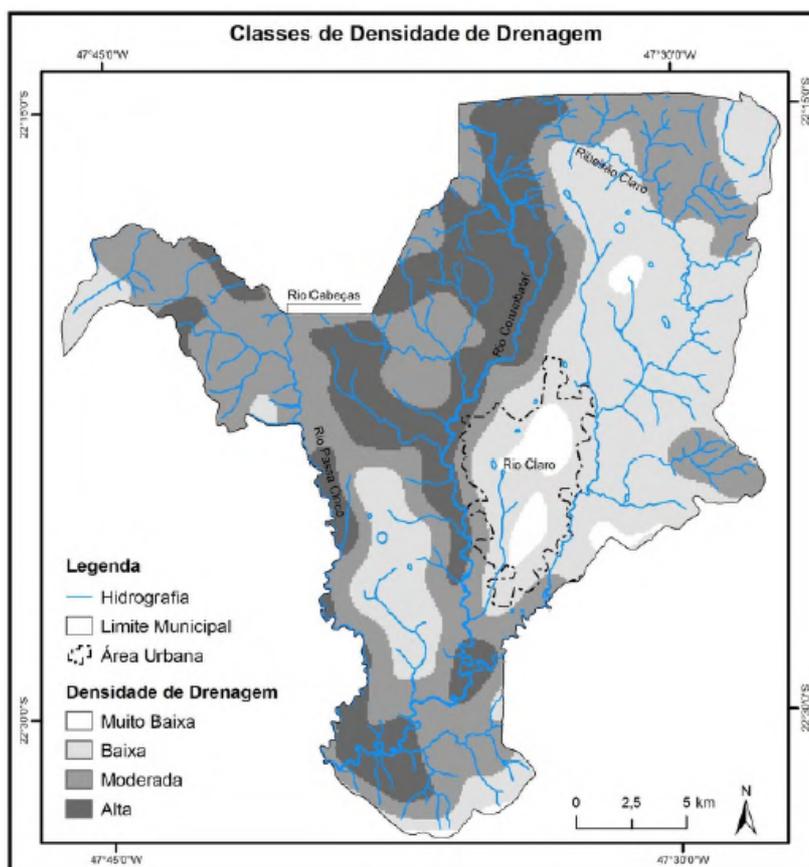
- Rede hidrográfica: Se estuda a rede hidrográfica e as continuidades da paisagem que formam: fundos aluviais e grandes cursos de águas, ribeiras e bosques, etc.



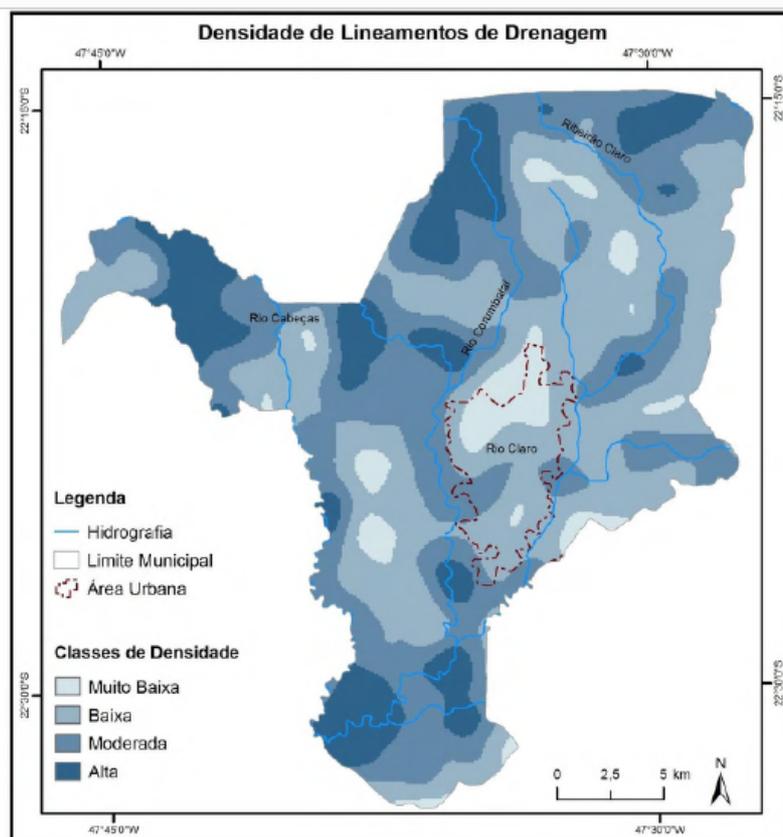
Fonte: MELO, 1995 apud PUPIM, 2010



Fonte: PUPIM, 2010

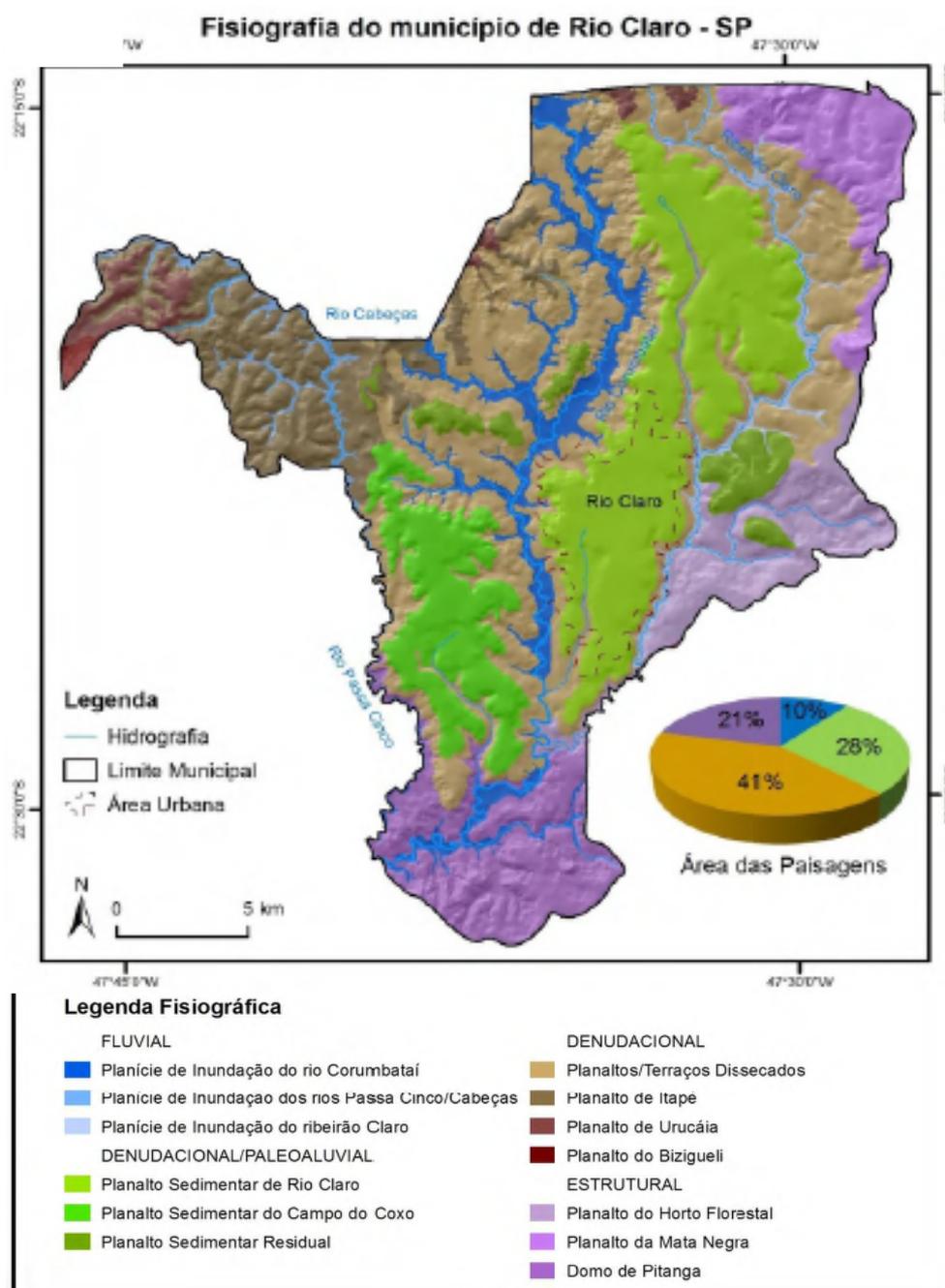


Fonte: PUPIM, 2010



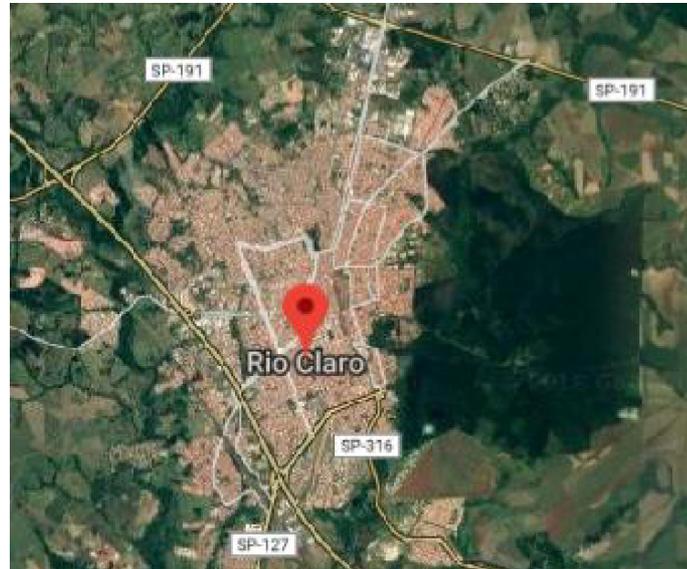
Fonte: PUPIM, 2010

- Vegetação: Se estudam aquelas massas de vegetação natural ou seminatural: bosques, vegetação de ribeira, lindes entre fincas agrícolas, etc.



- Traços históricos: Se estudam aqueles traços históricos invisíveis, que permitam compreender as características da morfologia da paisagem contemporânea.

- Entornos construídos: Se estuda a lógica da implantação dos entornos construídos, ou seja, densos (como as cidades e povos) ou disperso (aldeias, fazendas, construções ilhadas, etc).



Fonte: Google Maps, 2018

- Rede de infraestruturas: Se estuda a lógica de distribuição das infraestruturas e de funções de comunicação e transporte



Fonte: Pedreira Rio Claro, 2010

A.2. Unidades paisagísticas

Sobre uma base cartográfica se estabelecem as unidades paisagísticas. Uma unidade paisagística é uma unidade territorial homogênea, que se caracteriza por uma similaridade de formas, estruturas e elementos que compõem a paisagem.

Se incluirá tanto uma tabela resumo com a relação das unidades paisagísticas identificadas, como um mapa com a delimitação das mesmas.⁷

Para cada uma das unidades identificadas se elabora uma ficha resumo com as principais características referidas ao caráter da paisagem.

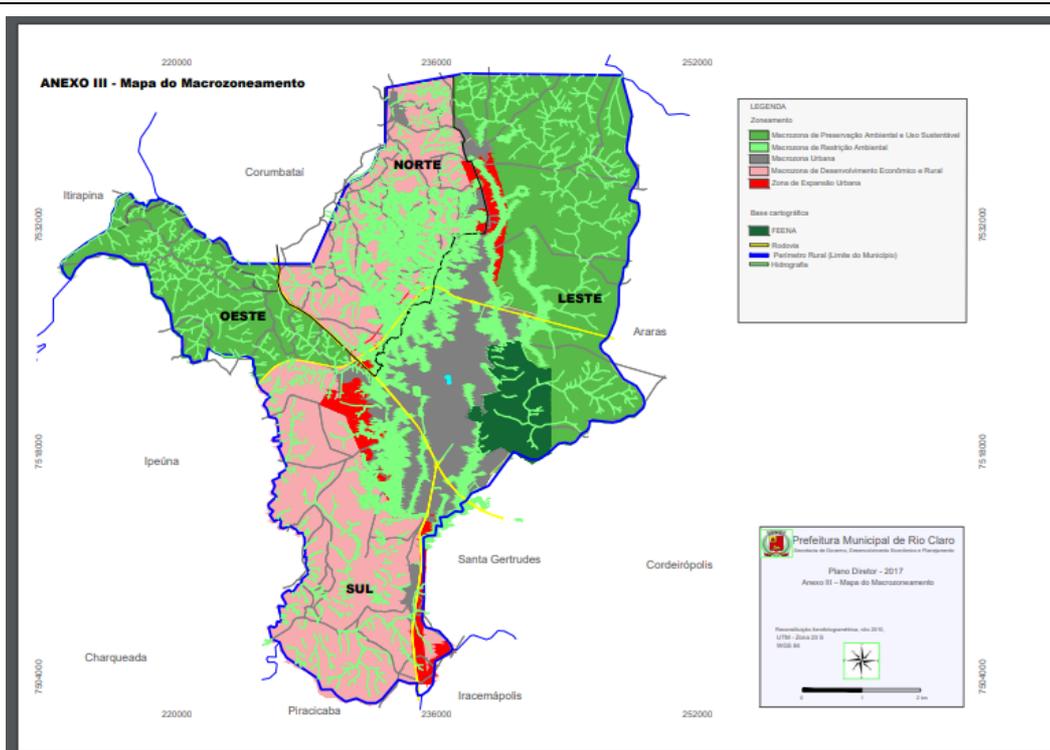
Mapa – Município

Rio Claro



Fonte: Raphael Lorenzeto de Abreu, 2006

⁷ Presente no tópico 2.2.1 do relatório final de pesquisa



Fonte: Prefeitura de Rio Claro, 2017

Representação visual dos bens identificados na paisagem

Bens da Esplanada de Rio Claro (área de operação ferroviária)

1 – Cabine de controle



Fonte: Autor, 2019



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2017

2 – Estação Ferroviária



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

3 – Armazém-Galpão



Fonte: Autor, 2019

4 – Plataforma



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

5 – Casarão da Estação



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

6 – Cabine de Controle



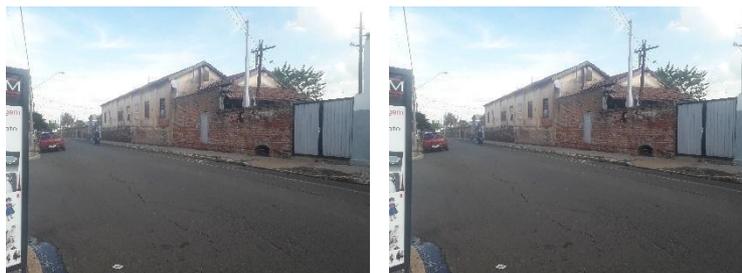
Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

Área de Residências

1 – Residências



Fonte: Autor, 2019

Bens "isolados" do sistema ferroviário

Grêmio Recreativo





Fonte: Autor, 2019

Bens da Esplanada de Rio Claro (área de manutenção ferroviária)

EDUQ – Complexo Educacional

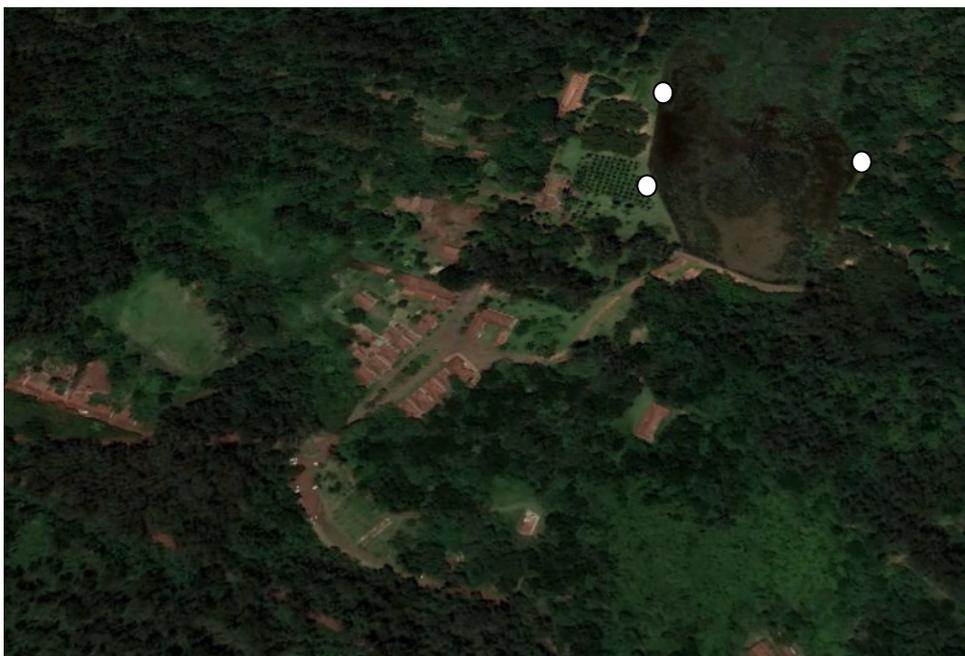


A.3. Recursos paisagísticos

Por recurso paisagístico nos referimos aqueles elementos lineares ou pontuais singulares de uma paisagem, ou grupo esse que definam sua individualidade e que tenham um valor visual, ecológico, cultural e/ou histórico. Esses merecem uma especial consideração por seu interesse ambiental, cultural, visual e social. Os classificaremos das seguintes formas:

- Recursos paisagísticos de interesse ambiental

Esses recursos estão associados fundamentalmente ao patrimônio natural. São os espaços naturais de alto valor ecológico e os recursos geomorfológicos. Se consideram recursos paisagísticos de interesse ambiental aqueles espaços que contam com diferentes figuras de proteção natural.



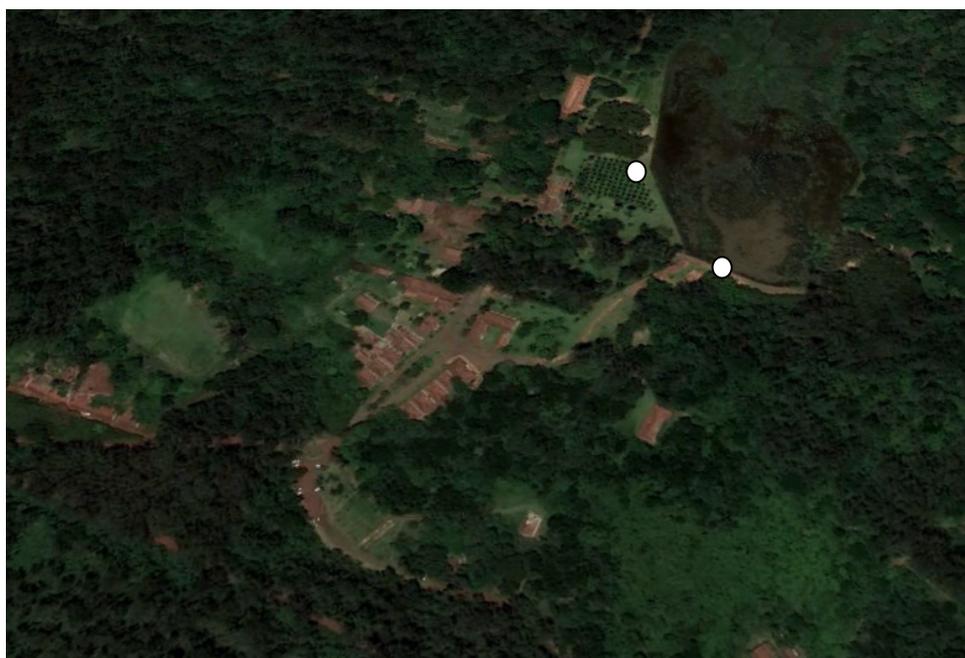
- Recursos paisagísticos de interesse cultural

São considerados recursos paisagísticos de interesse cultural aqueles elementos pertencentes a alguma das seguintes categorias:

- Edifícios ou construções industriais relevantes
- Monastérios, conventos e igrejas
- Edifícios públicos
- Conjuntos históricos
- Sítios históricos (torres e muralhas)
- Bens imateriais
- Jardins e espaços públicos
- Jardins históricos
- Etc.



- Recursos paisagísticos de interesse visual
- Nessa seção se prestará atenção a elementos como:
- Vistas protegidas
 - Elementos e áreas visualmente significativas
 - Espaços paisagísticos relevantes





B. DIMENSÃO TEMPORAL

B.1. Aspectos históricos

Aspectos históricos relativos a construção da paisagem a ser estudada. Nessa seção se levará em questão o estudo das distintas formas de ocupação, organização, aproveitamento e apropriação do espaço que ocorreu no local de estudo até chegar a configurar sua atual imagem paisagística.

- Principais marcos na construção histórica da paisagem

Será especificado os marcos ou períodos históricos em que forma produzidos os processos ou mudanças que em maior medida foram contribuindo para uma nova diversidade paisagística.

Esse estudo se concentrará em:

- Texto breve em que se a intenção é coletar de forma breve, sintética e ordenada cronologicamente os principais marcos e dinâmicas que contribuíram na configuração da estrutura territorial e paisagística do local de estudo.
- Mapas históricos relativos ao sistema de assentamentos, exploração industrial, rede viária, usos do solo, etc.
- Imagem significativo do passado comparada com imagem atual.

Aspectos históricos: No que condiz as distintas características da paisagem do município de Rio Claro temos inicialmente que sua formação é originária devido a pequenos comerciantes e negociantes que se instalaram no território deixando de lado o sonho do ouro em Mato Grosso, para atender aqueles que ainda seguiam com o sonho. Mas foi por volta do século XIX que o comercio voltou-se a agricultura e criação de animais, e com a expulsão dos pequenos proprietários por pessoa de outras regiões se iniciou a produção canavieira que posteriormente deu espaço para a produção cafeeira. Em 1840 a produção do café já era em larga escala necessitando assim de um meio de transporte que auxiliasse em seu escoamento. Portanto, em função da pressão dos fazendeiros a Companhia Paulista de Estrada de Ferro estende seus trilhos de Campinas a Rio Claro.

B.2. Alterações e ameaças

Nessa seção se estuda aqueles fatores e elementos que estão afetando na atualidade a degradação da paisagem.

- Falta de ações de restauração e preservação;
- Abandono;
- Sem usos.
- Ineficiência na gestão;

C. DIMENÇÃO PERCEPTIVA

Se identificarão sobre o território os pontos ou locais visuais ou os itinerários que oferecem uma maior visibilidade, pelo que se convertem em áreas especialmente sensíveis. Esses pontos e linhas de vistas desde de que percebido na paisagem do território podem ser estáticos como os mirantes, pontos altos, etc., ou dinâmicos, como as principais linhas viárias ou ferroviárias, rotas de trilhas, etc.

La localização desses pontos permitem estabelecer o mapa dos espaços que tem alta sensibilidade paisagística, as “bacias” visuais, os pontos focais, as silhuetas da paisagem, linhas horizontais sensíveis ou estruturas que se devem conhecer para antecipar o impacto visual de futuros projetos.

Esse enfoque, como a visualização, não deve limitar-se as fronteiras administrativas do território: as perspectivas, os horizontes, devem ser estudadas em escalas e devem ampliar seu alcance de trabalho se for necessário. Porque, o local de estudo não estará definido pelos limites administrativos, mas sim pelos critérios paisagísticos, sejam eles de natureza visual ou de unidade territorial.

- Pontos de observação

Os pontos de observação são os lugares do território desde onde se percebe com maior probabilidade a paisagem. Podem ser estáticos como os mirantes ou os observatórios urbanos, ou dinâmicos, como os percursos cênicos ou as vias de comunicação.

Pontos estáticos



Pontos dinâmicos



- Locais visuais

As locais visuais são as áreas do território em que são vistas desde um determinado ponto, denominado ponto de observação.

D. DIMENSÃO SOCIAL

Essa quarta dimensão está relacionada ao sentido de pertencimento e identidade da população referente a paisagem estudada, esse estudo tem como objetivo conhecer a imagem que a sociedade tem referente a uma determinada paisagem, isso implica em identificar representações sociais da paisagem, preferencialmente mediante uma entrevista com os residentes e visitantes.

Para isso se realizará uma entrevista para conhecer os hábitos e as práticas dos residentes e visitantes (acesso, frequência das visitas aos lugares, etc).

De mesma forma, se determinará o valor que a população tem para com a paisagem (percepções, relações, valores simbólicos, culturais e identitárias, etc.) e conhecer quais elementos da paisagem consideram mais importantes, que apreciam mais e por quê. Pretende-se determinar as aspirações paisagísticas da população.

ENTREVISTA

Nº:

Data: __/__/__

A. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM

A.1. Dados do entrevistado

- Lugar de realização das entrevistas:

- Relação com o município de Rio Claro:

Residente__ Turista __ Motivos relacionados ao trabalho__ Outros__

- Motivo da presença na zona:

- Lugar de nascimento: Idade: Sexo: Local de residencia:

- Desenvolve atividades esportivas ou de lazer vinculadas a paisagem:

- Outros (especificar):

.....

A.2. Relação com a paisagem

.....

.....

.....

B. PROCESSOS DINÂMICOS OU CONFLITOS DA PAISAGEM IDENTIFICADOS PELA POPULAÇÃO

Pressão urbanística __ Abandono e degradação __ Contaminação __ Urbanização __ Outros __

- Incluir paisagens mais valoradas:

.....

- Incluir dinâmicas e ameaças:

.....

E. DIMENSÃO CULTURAL

Identificação, recopilação e análises daquelas representações artísticas e literárias mais representativas relativas a paisagem estudada e que foram se consolidando sua percepção e valorização por parte da sociedade.

- Representações literárias (novela, poesia, literatura de viagens, monografias ou estudos de caráter científico considerados como referências fundamentais para interpretar essas paisagens, artigos ou referências incluídas em publicações locais de interesse, etc.).



ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015

- Representações iconográficas (pinturas e gravuras, fotografia história e atual, portais, cinemas, etc.).





ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015



AUTORA, 2017

- Outras representações artísticas (música, dança, etc).



“União dos artistas ferroviários” ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIO CLARO, 2015

6.4 FICHA DE INVENTÁRIO DE SÍTIO FERROVIÁRIO

FICHA DE INVENTÁRIO DE SÍTIO FERROVIÁRIO
DENOMINAÇÃO ATUAL
FLORESTA ESTADUAL EDMUNDO NAVARRO DE ANDRADE
DENOMINAÇÃO HISTÓRICA
HORTO FLORESTAL DE RIO CLARO
INFORMAÇÕES GEOESPACIAIS
Latitude: -22,412213 Longitude: -47,551611 País: BRASIL Estado: SÃO PAULO Cidade: RIO CLARO Logradouro: AVENIDA NAVARRO DE ANDRADE Número: 425 Bairro: Vila Paulista Código Postal: 13506
EMPRESA/PROPRIETÁRIO ÉPOCA
COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO
ANO INAUGURAÇÃO
1990
ENGENHEIRO
EDMUNDO NAVARRO DE ANDRADE
TIPO DE USO ORIGINAL
SERVIÇO FLORESTAL
O SÍTIO É FORMADO POR UM ESPAÇO
CONTÍNUO

INTERVENÇÃO PROJETADA?	
SEM INFORMAÇÃO	
QUAL A INTERVENÇÃO PROJETADA	
SEM INFORMAÇÃO	
BENS EDIFICADOS	
Administração/Escritório: 9 Antigo posto: 1 Armazém/Galpão: 30 Baia: 2 Banheiro: 1 Bar – Campo: 1 Cabine de força: 1 Cabine transformador: 1 Caixa D'água: 6 Casa de bomba: 1 Casa de Força: 1 Centro de convenções ou Moradia Sede: 1 Chaminé: 5 Cozinha: 1 Depósito: 6 Depósito da mecânica: 1 Depósito de sementes: 1 Escritório com cavaleiros: 1 Estufa: 3 Forno: 2 Galpão para exposição de toras: 1 Galpão T. de Guerra: 1	Garagem: 1 Guarita: 1 Guarita/Muro Entrada: 1 Igreja: 1 Lavador de carros: 1 Mirante/Rancho: 1 Moradia: 91 Museu do Eucalipto: 1 Oficina/Carpintaria: 1 Olaria: 6 Poço: 4 Poço e rancho: 1 Prédio (Capela): 1 Rancho: 1 Restaurante: 1 Sanitário: 1 Secretaria: 1 Secretaria/casa força: 1 Serraria: 1 Talado para mudas: 1 Vestiário: 1
PÁTIOS	
Viveiro: 1 Terreiro: 1	
EMPRESA/PROPRIETÁRIO ATUAL	
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE	

TIPO PROPRIETÁRIO
PÚBLICO
GESTOR
FUNDAÇÃO FLORESTAL
TIPO GESTOR
PÚBLICO
LEGALIDADE DE USO
PROPRIEDADE
INSTITUIÇÃO GESTÃO
INSTITUTO FLORESTAL
INTEGRIDADE FÍSICA DO BEM
DANOS GRAVES, MAS REPARÁVEIS
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS INTERVENÇÕES
PEQUENOS DANOS
RESOLUÇÃO DE PROTEÇÃO INTERNACIONAL
NÃO POSSUI
DATA DA RESOLUÇÃO
NÃO POSSUI
RESOLUÇÃO DE PROTEÇÃO FEDERAL
NÃO POSSUI
DATA DA RESOLUÇÃO
NÃO POSSUI
RESOLUÇÃO DE PROTEÇÃO ESTADUAL
00428/74

DATA DA RESOLUÇÃO
09/12/1977
RESOLUÇÃO DE PROTEÇÃO MUNICIPAL
NÃO POSSUI
DATA DA RESOLUÇÃO
NÃO POSSUI
CONTATO INSTITUCIONAL
SEM INFORMAÇÃO
E-MAIL
FFLORESTAL@FFLORESTAL.SP.GOV.BR
SITE
HTTP://FFLORESTAL.SP.GOV.BR/
TELEFONE
(11) 2997-5000
ACERVO
ARQUIVO PUBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
ASPECTO IMATERIAL
SEM INFORMAÇÃO
BEM EDIFICADO
SEM INFORMAÇÃO
BEM DOCUMENTAL
SEM INFORMAÇÃO
BEM MÓVEL
SEM INFORMAÇÃO

VIA PERMANENTE
SEM INFORMAÇÃO
RESPONSÁVEL PELA PESQUISA/LEVANTAMENTO
ANA PAULA MARQUES GONÇALVES
IDENTIFICAÇÃO VISUAL DOS BENS INVENTARIADOS
<p>Museu do Eucalipto</p>  <p>Fonte: Autor, 2017</p>  <p>Fonte: Autor, 2019</p> <p>Casa de bomba</p>



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

Centro de convenções ou Moradia Sede



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

Terreiro



Fonte: Autor, 2017

Capela



Fonte: Autor, 2017

Mirante/Rancho



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

Poço (1)



Fonte: Autor, 2017

Moradia (1)



Fonte: Autor, 2017

Guarita



Fonte: Autor, 2017



Fonte: Autor, 2019

Banheiro



Fonte: Autor, 2019

Cozinha



Fonte: Autor, 2019

Distintas moradias



Fonte: Autor, 2019

Caixas D'água



Fonte: Autor, 2019

Demais estruturas arquitetônicas e espaços ferroviários identificados (sem identificação da nomenclatura)







Fonte: Autor, 2019