VI JORNADA DE JOVENS PESQUISADORES EM HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

PAISAGEM DO TRANSPORTE

memória, território e comunidade

30 E 31 DE MARÇO E 1° DE ABRIL/2023

REALIZAÇÃO: mf unesp

APOIO: TICCIH Brasil PPGARQ PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO HISTÓRIA

VI JORNADA DE JOVENS PESQUISADORES EM HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
PAISAGEM DO TRANSPORTE memória, território e comunidade

ANAIS DA VI JORNADA DE JOVENS PESQUISADORES EM HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

PAISAGEM DO TRANSPORTE

memória, território e comunidade

Bauru
2023

REALIZAÇÃO: mf unesp
APOIO: TICCIH Brasil PPGARQ PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO HISTÓRIA

AN532 Anais da VI Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário. Anais...Assis (SP) TICCIH-Brasil, 2023

ISBN 978-65-980775-0-1 (e-book)

1. Patrimônio cultural. 2. Arquitetura industrial 3. Arqueologia industrial. 4. Ferrovia. I. Oliveira, Eduardo Romero de

CDD 720

Ficha Catalográfica elaborada por CBL

Presidente do VI Jornada Jovens Pesquisadores
Eduardo Romero de Oliveira

Comissão Organizadora:
Gabriella Silva Paschoal Casteleti
Helena Sales Nogueira Costa
Júlia Tirintan de Lima
Naiara Cristine Spiller
Tainá Maria Silva

Comissão Científica:
Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Prof. Dr. Evandro Fiorin
Prof. Dr. Hélio Hirao
Prof. Dr. Vladimir Benincasa
Profa. Dra. Maria Solange Gurgel de Castro Fontes
Profa. Dra. Norma Regina Truppel Constantino
Profa. Dra. Renata Cardoso Magagnin
Profa. Dra. Rosio Fernández Baca Salcedo

Equipe:
Andresa Poleis Brollo
Evandro Nogueira Santana Junior
Gabriella Silva Paschoal Casteleti
Helena Sales Nogueira Costa
Júlia Tirintan de Lima
Milena Meira da Silva
Naiara Cristine Spiller
Pedro Henrique Victorasso
Tainá Maria Silva

Periodicidade da publicação
Edição única

Idiomas
Português

Editor
Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH – Brasil)
Avenida Dom Antônio, 2.100 - 19.806-900 - ASSIS - SP/Brasil

APRESENTAÇÃO

Anualmente o projeto Memória Ferroviária realiza o evento de divulgação das pesquisas de pesquisadores de graduação e pós-graduação sobre a temática das ferrovias. A realização da VI Jornada de Jovens Pesquisadores sobre História e Patrimônio Ferroviário com a temática Paisagem do Transporte: território, memórias e comunidades, faz parte das atividades de difusão científica do grupo de pesquisa Memória Ferroviária sobre patrimônio industrial e história ferroviária, sediado no Laboratório de Patrimônio Cultural (UNESP).

Nesta 6ª edição, o evento ocorreu em formato híbrido, com as palestras e apresentações de trabalho nos dias 30 e 31 de março de 2023 acontecendo de forma online e síncrona, com uma oficina no dia 1º de abril de 2023 sendo realizada presencialmente no campus da FAAC - UNESP Bauru.

SUMÁRIO

RESUMOS EXPANDIDOS

TEMÁTICA
Novas metodologias e fontes para pesquisas em história e patrimônio ferroviário

Humanidades Digitais, História Oral e participação civil: novas metodologias de pesquisa sobre patrimônio cultural
Pedro Henrique Victorasso..... 06

A pesquisa documental através de um nome próprio
Tainá Maria Silva
Eduardo Romero de Oliveira..... 12

Reconhecimento de políticas e práticas de proteção à paisagem do patrimônio industrial na Comunidade Autônoma de Andaluzia, Espanha
Milena Meira da Silva..... 18

A influência da Estrada de Ferro Araraquara na formação urbana da cidade de Catanduva
Larissa de Fátima Rosa
Profº. Drº. Nilson Ghirardello..... 24

A industrialização do tijolo cerâmico no interior paulista: a forma de fabricação e demanda a partir de 1872
Naiara Cristine Spiller
Eduardo Romero de Oliveira..... 35

TEMÁTICA
Gestão pública do patrimônio ferroviário e a promoção de direitos culturais

El patrimonio ferroviario en la Sierra Minera de Cartagena - La Unión (Murcia, España). Estado de la cuestión y posibilidades de estudio
Óscar González Vergara..... 44

A potência dos territórios reconhecidos da área do conjunto ferroviário de Presidente Prudente para sua preservação.
Sofia de Anchieta Messias
Hélio Hirao..... 49

Identificação de bens agroindustriais: levantamento de conjuntos agroalimentares em áreas ferroviárias de Bauru
Helena Sales Nogueira Costa
Eduardo Romero de Oliveira..... 57

Caminhar e aprender na Vila dos Ferroviários: sobre estar vivo, estar junto, paisagem e entretecer. Reflexões para os fazeres em educação e em museologia.
Alice Bemvenuti..... 65

TEMÁTICA
Difusão do patrimônio ferroviário: interpretação patrimonial, educação e turismo

Estação ferroviária de Campinas: o uso do tijolo cerâmico na arquitetura ferroviária (1884-1920)
Júlia Tirintan de Lima
Eduardo Romero de Oliveira..... 74

O patrimônio ferroviário em debate: desafios e perspectivas do processo de valoração das estações ferroviárias do Ceará
Jaciara Azevedo Rodrigues..... 81

O documentário Entrelinhas como instrumento de difusão na educação sobre o patrimônio ferroviário
Daniel Ribeiro Silva
Igor Matheus Santana Chaves
Edwin Kitch Taves..... 87

Humanidades Digitais, História Oral e participação civil: novas metodologias de pesquisa sobre patrimônio cultural

Pedro Henrique Victorasso

INTRODUÇÃO COM JUSTIFICATIVA

Para a historiografia brasileira, falar sobre fontes orais não é, necessariamente, algo inédito. Atualmente, é quase um consenso entre os historiadores que, pelo menos, há duas décadas, a história oral encontra-se consolidada, tanto na Academia quanto nas instituições. Podemos afirmar que, nos últimos vinte anos, o uso da fonte oral trouxe para o debate historiográfico temáticas importantes que resultaram em avanços significativos nas análises das narrativas sociais. Também percebemos que a história oral, enquanto técnica, passou a ser mais utilizada nas décadas recentes, principalmente porque ela responde melhor às fontes de temáticas do tempo presente. Contudo, nesse mesmo período, assistimos a uma acelerada evolução das tecnologias de informação e comunicação (TICs), a qual entendemos que os historiadores brasileiros que trabalham com a História Oral não acompanharam. Esse é um ponto importante a ser desenvolvido e pode avançar os estudos sobre memória social e oralidade.

Os autores Juán Bresciano (2015) e Noiret (2015) argumentam que, hoje em dia, são necessárias novas metodologias e interpretações, já que as fontes atuais estão digitais, assim como parte da vida social e da produção cultural. De acordo com Maria Fernanda Rollo, atualmente, a "memória do mundo" passou também a ser digital (ROLLO, 2020), porém constatamos que as áreas das humanidades que trabalham com a oralidade no Brasil têm uma baixa aceitação do uso de tecnologias digitais em suas análises. Desse modo, entendemos que essa seja uma oportunidade de avanços metodológicos na História Oral, principalmente relacionados à análise qualitativa, ao utilizarmos ferramentas digitais nas pesquisas, assunto ainda caro aos historiadores.

No começo da década passada, Verena Alberti já alertava sobre as importantes mudanças nas técnicas de gravação e preservação das entrevistas diante dos avanços tecnológicos e também sobre a necessidade de parceria com profissionais das áreas de arquivo e tecnologia da informação e comunicação (ALBERTI, 2013). Quando pensamos em TICs, logo as associamos ao uso de tecnologias, porém a utilização destas, juntamente com os estudos das Ciências Humanas, trazem hoje uma discussão mais complexa, pois entramos no campo das Humanidades Digitais. É inegável que o uso de programas facilita o trabalho do pesquisador, que pode analisar uma grande quantidade de dados, mas seria isso suficiente para avançar no debate historiográfico sobre a história oral? Será que apenas o uso de ferramentas digitais poderia mudar a natureza do trabalho com a oralidade?

De qualquer maneira, é importante destacar que apenas usar um software relacionado ao objeto de estudo não quer dizer que se tenha feito Humanidades Digitais (ROLLO, 2020, p. 21). Desde 2004, quando o termo "humanidades digitais" foi discutido pela primeira vez, várias foram as tentativas de chegar a um consenso sobre sua definição, porém muitas incertezas e questionamentos persistem atualmente. Em 2010, pesquisadores das humanidades digitais se

reuniram em Paris para a realização do *The Humanities and Technology Camp* (THATCamp), no qual foi redigido o Manifesto das Humanidades Digitais (DACOS, 2010). No documento, são destacadas as transformações que o digital imprimiu à sociedade, fato que alterou as formas de produção e divulgação de conhecimento. Assim, as Humanidades Digitais são entendidas como uma transdisciplina portadora dos métodos, dos dispositivos e das perspectivas heurísticas ligadas ao digital no domínio das Ciências Humanas e Sociais, constituindo uma comunidade de prática solidária, aberta, acolhedora e de livre acesso que busca o enriquecimento do saber e do patrimônio coletivo.

Todavia, não há um consenso sobre a definição do termo Humanidades Digitais. Daniel Alves (2016) afirma que esta é uma área em desenvolvimento, na qual os investigadores pertencentes a áreas distintas que normalmente pouco comunicam entre si se veem parte de uma "comunidade de práticas".

Posto isso, Hayles (2012), Kramer (2012) e Champion (2015), destacam a importância de compreender que a tecnologia trouxe novos paradigmas para as Humanidades. Assim sendo, a pesquisa deve ir além da análise humanística quantitativa auxiliada pela tecnologia, sendo necessário problematizar, buscando resultados qualitativos. Nesse sentido, é indispensável refletir também sobre infraestruturas, criação, análise e divulgação para o avanço do campo (POZA, 2018). Além disso, é possível progredir na produção de conhecimento, incluindo novas formas de aprendizagem e de participação da sociedade, ampliando o sentido de democratização (FEITLER; FERLA; LIMA, 2020; ROLLO, 2020).

Parte dos estudiosos da área apontam os países ibéricos e os latino-americanos como periféricos, devido à falta de desenvolvimento de estrutura informacional/computacional, principalmente se comparados aos estudos desenvolvidos na União Europeia, Estados Unidos e Canadá. Para Riande (2015, p. 17), o desenvolvimento e a aplicação de Humanidades Digitais em programas universitários e de pesquisa em países de língua espanhola é um bom exemplo da dificuldade relacionada a infraestrutura e acessibilidade.

Contudo, na última década, houve um avanço expressivo na criação de infraestruturas de investigação especificamente dedicadas às Ciências Sociais, Artes e Humanidades[1], de tal modo que podemos destacar a participação portuguesa no Dariah[2] e a recente criação do nó português da RDA – *Research Data Alliance*[3]. Além do salto qualitativo em relação a infraestrutura, os pesquisadores portugueses têm sido referência na elaboração de várias dinâmicas, iniciativas e projetos de Humanidades Digitais (ROLLO, 2020), dentre os quais se destaca a criação, em 2019, de um Laboratório de Humanidades Digitais na Universidade NOVA de Lisboa.

Dessa maneira, cabe salientar a crescente afirmação das Humanidades Digitais, tanto no Brasil quanto fora dele, e as recorrentes articulações entre os profissionais envolvidos[4]. Também há de se ressaltar o expressivo número de eventos sobre a área de nível global promovidos por organismos locais e internacionais (inclusive no Brasil em 2013), nos quais se tem focado discutir

[1] Em particular o Rossio: http://rossio.fcsh.unl.pt.
[2] Cf. https://www.dariah.eu/.
[3] Cf. https://www.rd-alliance.org/.
[4] Em 2013, durante o I Seminário Internacional em Humanidades Digitais no Brasil, na Universidade de São Paulo, foi fundada a AHDig (Associação de Humanidades Digitais), que reúne investigadores brasileiros e portugueses.

projetos sobre o aspecto aberto, colaborativo e integrador, tanto no que se refere aos sistemas e plataformas adotados quanto no tocante aos dados gerados e publicados (RIBEIRO; HIGUCHI; FERLA, 2020).

Atualmente, existe um empenho dos órgãos brasileiros de fomento e financiamento de pesquisas, que têm atualizado seus códigos de ética e regras, incluindo boas práticas e metodologias que visam à aplicação de tecnologia nos projetos de pesquisa. Como exemplo, a FAPESP tem orientado a disponibilização gratuita e de acesso livre aos resultados obtidos em estudos por ela financiados. No Brasil, temos alguns exemplos de ações exitosas, como o Laboratório de Humanidades Digitais CPDOC[5], o Grupo de pesquisa da USP Humanidades Digitais[6], e o lab.hum – Laboratório de Humanidades Digitais da Unifesp[7]. Além disso, recentemente (2020), publicaram-se dois dossiês temáticos em periódicos especializados de História[8].

Assim sendo, as humanidades digitais aplicadas à História possibilitam novas formas de obter e transmitir conhecimento histórico, bem como desafiam o processo tradicional dessa disciplina, proporcionando uma "visão mais globalizante do passado, através de uma maior exploração dos dados e contexto por diferentes utilizadores, e uma interpretação de dados históricos num contexto digital que permite cruzar os dados de uma forma mais abrangente" (SANTOS, 2020, p. 1). Entre os estudiosos, é recorrente a afirmação de que as tecnologias digitais proporcionam novas formas de interpretação dos documentos históricos que extrapolam os métodos tradicionais. Sendo assim, uma integração entre as novas tecnologias informacionais e a análise hermenêutica potencializa as análises, tanto as quantitativas quanto as qualitativas (BRASIL JR.; CARVALHO, 2020, p. 150).

Desse modo, entendemos que os produtos das pesquisas em História podem ser utilizados e pensados por diversas áreas de conhecimento e grupos da sociedade (o historiador pode pensar para produzir conhecimento para além da História), possibilitando assim almejar um trabalho em rede que proporcione acessibilidade, ou seja, uma ciência aberta. Dessa maneira, poderemos construir um novo conhecimento com a participação ativa da sociedade e intermediação das Humanidades Digitais, proporcionando um ambiente de responsabilidade patrimonial partilhada.

Nas últimas décadas, houve um avanço significativo das TICs e difusão das Humanidades Digitais, porém, os historiadores brasileiros não têm acompanhado as mudanças relacionadas ao uso da tecnologia. Dessa forma, pensamos que o uso das fontes orais em massa com o auxílio das Humanidades Digitais seja uma maneira de potencializar o resgate de uma memória social, assim, podemos pensar na tecnologia como um material substantivo para transformar a forma de fazer pesquisa em História.

1. OBJETIVOS

Nosso trabalho tem como objetivo o aprofundamento teórico-metodológico sobre História Oral com uso de registro participativo, gestão de dados e análise e a partir de princípios e

[5] Cf. https://cpdoc.fgv.br/laboratorios/lhud#div_atividades.
[6] Cf. https://humanidadesdigitais.org/.
[7] Cf. https://www.unifesp.br/campus/gua/images/Anexo_I_da_ata_de_set_2029.pdf .
[8] Revista Estudos Histórico, do CPDOC (Rio de Janeiro) (CASTRO, 2020) e Revista AEDOS (LAITANO e SILVA, 2020).

ferramentas das Humanidades Digitais, enriquecido pelo contato com boas práticas de pesquisa nessa mesma linha.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Ter contato e compreender as metodologias de registro participativo, a fim de aprimorar técnicas de coleta e métodos de envolvimento de comunidades.
- Estabelecer contato com fundamentos e processos digitais de conservação, organização e disponibilização de dados, a fim de compreender sobre gestão de dados.
- Compreender as formas de análise de dados sociais (no caso, derivadas das narrativas orais) por meio de TICs que permitam problematizar a pesquisa histórica dentro do universo digital.
- Estabelecer contato com boas práticas de pesquisa em Humanidades Digitais, a fim de fazer revisão crítica sobre a pesquisa histórica que avance pressupostos da historiografia oral.

2. METODOLOGIA

A fim de aprimorar as técnicas de coleta de depoimentos e métodos de envolvimento de comunidades, iremos participar de trabalhos de campo e estabelecer contato com bibliografia teórico-metodológica. Dessa forma, teremos contato com metodologias de registro e de apreensão das narrativas sociais, assim, será possível observar as dinâmicas colaborativas de investigação que proporcionam uma democratização do acesso às ferramentas da investigação histórica. Esses métodos de envolvimento das comunidades possibilitam a aplicação de diagnósticos e soluções de base científica sobre desafios sociais.

Esses procedimentos garantem maior acessibilidade ao conhecimento, assim como um reconhecimento das realidades de diferentes comunidades, favorecendo reflexões voltadas para políticas públicas, como, por exemplo, a elaboração de novas formas de salvaguarda de bens culturais, aproximando-se de um dos objetivos principais de nossa tese de doutorado, que visa a revisão das diretrizes de preservação e instrumentos de ativação sobre o patrimônio cultural.

Logo, nossa metodologia de pesquisa priorizará contato com boas práticas de recolha, partilha e preservação de memórias e testemunhos, com a finalidade de produzirmos e disseminarmos conhecimento, criando novas fontes para a investigação centradas nas dinâmicas sociais da construção da memória.

3. FORMA DE ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise de dados sociais por meio de TICs possibilitará que nossa pesquisa produza um conhecimento em acesso aberto, com dados partilháveis e reutilizáveis, além de criar facilidades em relação à organização e gestão da documentação referente à pesquisa. Tal utilização também permitirá uma busca em grandes volumes de dados, proporcionando novas formas de análise, tanto no que tange ao qualitativo quanto ao quantitativo. Esses dados intermediados pela ferramenta digital possibilitarão um ganho de tempo e uma análise mais aprofundada. Acreditamos que a quantificação gerará novas informações que não existiriam caso se tratasse de um trabalho manual; assim, avançamos ao propor alterações metodológicas a partir da relação entre oralidade e ferramentas digitais e, dessa maneira, enriquecemos o debate sobre fontes orais ao buscar novas formas de se fazer a pesquisa.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo da reflexão proposta ao longo do texto, entendemos que nos aspectos metodológicos esteja uma possibilidade para contribuir com o debate em história oral, pois, ao promovermos a instrumentalização das técnicas utilizando a tecnologia por meio de ferramentas digitais, poderemos gerar análises mais globalizantes. Assim, o uso das fontes orais em massa, com o auxílio das Humanidades Digitais, poderá potencializar o resgate de uma memória social.

Portanto, ao utilizarmos a oralidade com o intermédio das Humanidades Digitais em nossa pesquisa de doutorado, poderemos ampliar a análise de dados, tanto quantitativa quanto qualitativamente, bem como discutir o protagonismo da sociedade civil na construção das narrativas históricas, em cuja participação ativa da comunidade poderá interferir nas formas de fazer pesquisa (metodologias e instrumentos) e na preservação (políticas públicas e estratégias preservacionistas). Entendemos que o processo de democratização das políticas patrimoniais com o protagonismo dos grupos sociais, tanto na produção dos discursos de identidade quanto nos processos de gestão de seus patrimônios culturais, deve contar com um envolvimento da sociedade para além do processo de coleta dados, mas também na forma de ação, conectando-se com políticas públicas, educação, ensino de história, meio ambiente, etc. Pensamos que a comunidade pode atuar conjuntamente com o pesquisador na produção do conhecimento, promovendo assim uma ciência cidadã.

5. NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado do autor, realizada junto ao programa de Pós-Graduação em História da UNESP sob orientação do Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa intitulada Novos olhares sobre o Patrimônio Industrial Ferroviário - Cultura e Sociedade na Vila de Paranapiacaba (1946-1981) (Processo número 2021/08597-2).

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

ALVES, D. As Humanidades Digitais como uma comunidade de práticas dentro do formalismo acadêmico: dos exemplos internacionais ao caso português. **Ler história**, Lisboa, n. 69, p. 91-103, 2016.

ALVES, D. Humanidades Digitais e Investigação Histórica em Portugal: perspectiva e discurso (1979-2015). **Práticas da História**, v. 1, n. 2, p. 89–116, 2016.

BRASIL JR., A.; CARVALHO, L. Por dentro das Ciências Humanas: um mapeamento semântico da área via base SciELO-Brasil (2002-2019). **Revista de Humanidades Digitales**. Madrid, v. 5, p. 149-183, 2020.

BRESCIANO, J. A.; GIL, T. L. (EDS.). **La historiografia ante el giro digital: reflexiones teóricas e prácticas metodológicas.** Buenos Aires: Ediciones Cruz del Sur, 2015.

CASTRO, C. Humanidades Digitais (Editorial). **Estudos Históricos (Rio de Janeiro)**, v. 33, n. 69, p. 1–2, abr. 2020.

CHAMPION, E. **Critical Gaming: Interactive History and Virtual Heritage.** Farnham, Burlington: Ashgate, 2015.

DACOS, Marin. **Manifeste des Digital humanities**. THATCamp Paris, 2011 Disponível em: <https://humanidadesdigitais.org/manifesto-das-humanidades-digitais/>. Acesso em: 11 mar. 2022.

FEITLER, B.; FERLA, L. A. C.; LIMA, L. F. S. Novidades no front: experiências com Humanidades Digitais em curso de História na periferia da Grande São Paulo. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 33, n. 69, p. 111-132, 2020.

HAYLES, N. K. How We Think: Transforming Power and Digital Technologies. In: BERRY, D. M. (Ed.). **Understanding Digital Humanities**. London: Palgrave Macmillan UK, 2012. p. 42–66.

KRAMER, M. J. What Does Digital Humanities Bring to the Table? In.: Michael J. Kramer- **Modern US & Transnational History—Public & Digital History—Cultural & Social Criticism—Dramaturgy**, 2012. Disponível em: https://www.michaeljkramer.net/what-does-digital-humanities-bring-to-the-table/. Acesso em: 10 abr. 2020

LAITANO, B. G.; SILVA, J. C. DA. Digital Humanities e o fazer histórico na contemporaneidade-Editorial. **Revista Aedos**, v. 12, n. 26, p. 3–4, 13 ago. 2020.

NOIRET, S. História Pública Digital | Digital Public History. **Liinc em Revista**, v. 11, n. 1, 28 maio 2015.

POZA, S. L. Algunas reflexiones sobre los humanistas digitales en España – humanidades digitales hispánicas. **Humanidades Digitales Hispanicas-Contribuciones**, 2018.

RIANDE, María Gimena del Rio. Humanidades Digitales. Mito, actualidad y condiciones de posibilidad en España y América Latina. **ArtyHum.** Revista Digital de Artes y Humanidades, Vigo, v. 1, n. 1, p. 7-19, 2015.

RIBEIRO, C. J. S.; HIGUCHI, S.; FERLA, L. A. C. Aproximações ao cenário das humanidades digitais no Brasil. **DHQ: Digital Humanities Quarterly,** Boston, v. 14, n. 2, 2020.

ROLLO, M. F. Desafios e responsabilidades das humanidades digitais: preservar a memória, valorizar o patrimônio, promover e disseminar o conhecimento. O programa Memória para Todos. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 69, p. 19-44, 2020.

ROLLO, M. F. Memória para todos: os desafios das humanidades digitais. In: SMIT, J.W. et al. **Humanidades digitais, *big data* e pesquisa científica**. São Paulo: Fundação Fernando Henrique Cardoso (FFHC), 2021.

SANTOS, M. J. F. Reconstruir histórias da conservação da natureza na Califórnia: 1850-2010. **DHQ: Digital Humanities Quarterly**. Boston, v. 14, n. 2, 2020.

A pesquisa documental através de um nome próprio

Tainá Maria Silva

Eduardo Romero de Oliveira

INTRODUÇÃO

Pesquisar o tema da história da arquitetura e engenharia esbarra, quase sempre e de forma contundente, nos profissionais que dela fizeram parte. Ao tentar compreender um pouco mais sobre esses profissionais, o pesquisador encontra, repetidas vezes, uma história fragmentada, pulverizada em diferentes documentos de diferentes épocas e, para compreender a atuação desses profissionais como um todo, é necessário montar uma espécie de quebra-cabeças, buscando contextualizar essas peças esparsas.

A utilização de meios virtuais[1] é um facilitador desse processo, cujo acervo digital multiplica o acesso à informação histórica e a possibilidade de busca por palavras amplia a assertividade da pesquisa. Mas mesmo diante de ferramenta tão favorável, é necessário que o pesquisador se atente a alguns detalhes que a pesquisa documental exige. O presente texto caminha por essa via e temos a intenção de mostrar o percurso de uma busca sobre um profissional por entre documentos históricos.

Para isso, elegemos um nome que aparece com certa frequência entre nossas pesquisas relativas ao século XIX: William Putney Ralston, cuja atuação aparece tão expressa nos trabalhos acadêmicos mas ainda envolta de tantas lacunas. Convencionou-se dizer que Ralston era engenheiro, originário da Filadélfia, Pensilvânia (RIBEIRO, 2005); alguns trabalhos afirmam que ele se mudou ao Brasil para trabalhar em empresas ferroviárias (RIBEIRO, 2005) e outros destacam sua passagem pela antiga fundição Lidgerwood de Campinas (CAMILLO, 2003); há também quem mencione seu trabalho em antigas fábricas paulistas (NARDY FILHO, 1949; SAIA, 1989).

Por mais inevitável que seja recontar a história desse profissional, nosso principal objetivo é mostrar o processo de união dessas informações esparsas sobre ele, os percalços da pesquisa documental e como ela pode ainda abrir outras possibilidades de pesquisa.

1 PROBLEMAS DE TRADUÇÃO

Começar pelo próprio nome dessa personalidade é uma aventura um tanto confusa, já que ele não parece ter sido totalmente compreendido pelos falantes da língua portuguesa. Numa tradução popular, William se torna Guilherme[2] e o uso de um ou de outro não parece ter seguido uma regra entre os jornais e trabalhos acadêmicos.

[1] Cita-se como exemplo o site da Biblioteca Nacional Digital e os livros de registros cartoriais, religiosos e médicos sobre nascimento, casamento e óbito vinculados à plataforma FamilySearch.

[2] Uma tradução proveniente do alemão.

Os sobrenomes também não deixaram de sofrer algumas alterações e embora Ralston tenha recebido algumas vezes a grafia de *Rolston*, Putney ganhou adaptações mais imaginativas como *Pedro* (MOVIMENTO..., 1869) e *Pereira* (MOVIMENTO..., 1871) – além de *Pultney*, cuja presença é marcante entre trabalhos acadêmicos. Em verdade, o nome de Ralston não costumava ser divulgado de forma completa e por vezes era identificado como William P. Ralston ou somente W. P. Ralston, tendo sido o texto de Nardy Filho (1949) o primeiro a divulgar William Putney Ralston como nome completo de tal personalidade.

De toda forma, é curioso reparar que, mesmo ele tendo circulado com frequência fora do Brasil (como veremos adiante), esse nome é mencionado somente em trabalhos escritos por brasileiros e, dada as tantas variações que ele sofreu, não é exagerado imaginarmos que o nome que se convencionou a dar a esse profissional seja diferente do de batismo. Isso explicaria, por exemplo, porque não há registros para tal nome na *Historical Society of Pennsylvania* e porque ele não é mencionado no livro de resgate da ancestralidade da família Ralston (RALSTON, 1985).

Não contraditoriamente, cada variação do nome revela uma parcela da vida da mesma pessoa: Guilherme era representante da Lidgerwood; William projetou uma fábrica; Rolston se casou em 1865; Ralston se casou em 1870; Pedro viajou com a esposa em 1869; Pereira viajou sozinho em 1871; e assim por diante.

2 GENEALOGIA

A busca por sua composição familiar foi um primeiro passo para compreender o tempo em que viveu e ainda algumas de suas relações sociais e profissionais. Foi em uma nota necrológica que pudemos identificar que William Putney Ralston nasceu no ano de 1835 e faleceu em 1895; teve dois casamentos e alguns filhos (GUILHERME RALSTON, 1895). Todos os locais de consulta afirmaram que ele era norte-americano e viera ao Brasil a trabalho; não há registro sobre o nome de seus pais, se o acompanharam ou se havia ao menos um parente brasileiro. Também não consta qual o trabalho que viera executar, embora alguns locais se arrisquem a dizer que era engenheiro.

Identificamos que o primeiro casamento de Ralston foi celebrado em 1865 com a também norte-americana Margarida Harrah (SUMMARY..., 1865). Embora a nota não tenha deixado claro onde o casamento ocorreu, a identificação de um registro no porto próximo à data aponta para um enlace em terras cariocas (POLICIA, 1865).[3] Paralelamente, não deixamos de comentar que outro problema de tradução ocorreu também com o nome de sua esposa: Margarida parece ter sido nome da sogra de Ralston – algumas certidões cartoriais reforçam essa ideia. De toda forma, dessa união é possível que tenha nascido Guilherme Putney Ralston Junior, que vai figurar mais tarde entre algumas notas de jornal, e George Harrah Ralston, um general nascido no Rio de Janeiro em 1866.[4]

[3] Importante lembrar que no período Imperial os registros de casamento eram efetuados pela Igreja Católica. Nesse caso, se houver qualquer documento sobre o casamento de Ralston no Brasil, o pesquisador poderá encontra-lo na Catedral Metropolitana do Rio de Janeiro.

[4] Há alguma documentação referente a família do General George Harrah Ralston no *Archives Association of Ontario*, no fundo *Port Hope Archives*, sob a cota "CAON00154.2015.25-2015.25.40".

O segundo casamento de William P. Ralston foi tão discreto quanto o primeiro e mal rendeu uma nota em jornal. O que valida suas núpcias com a paulista Letícia Augusta da Fonseca são esparsas informações sobre ela que, em 1870, já assinava com o novo sobrenome (NOTICIAS, 1870). Também algumas certidões cartoriais indicam nome da possível prole.[5]

Apesar de não sabermos as condições financeiras e sociais de Ralston, a descoberta de seus dois casamentos com famílias de uma parcela fina da sociedade mostra que ele poderia ter algum prestígio social à época – a família Harrah era conhecida por seus empreendimentos industriais nos Estados Unidos e a família Fonseca estava ligada à política na região de Itu. Assim, possivelmente frequentava locais condizentes à sua classe econômica e social.

3 RELAÇÕES E DESLOCAMENTOS GEOGRÁFICOS

Outra via que a documentação histórica nos apresenta para a identificação da vida de William Ralston diz respeito aos seus deslocamentos geográficos através dos portos. Isso chama a atenção para a necessidade de compreender suas idas e vindas e as relações que justificassem tais viagens. Há um registro de entrada no Rio de Janeiro, em 1846, de um norte-americano vindo de Nova York de nome William H. Rolston (MOVIMENTO..., 1846); não acreditamos se tratar de William em decorrência da idade, mas não descartamos a possibilidade de um parentesco – considerando os problemas de tradução mencionados.

Para o William Ralston que perseguimos, o primeiro registro de entrada parece ter ocorrido em 1858, desacompanhado, entrando no Rio de Janeiro a partir de Richmond (REGISTRO DO PORTO, 1858). Importante mencionar que Richmond é nome de uma cidade e também do porto da Filadélfia – inclusive, a origem filadelfiense atribuída à Ralston pode ser oriunda do porto de que partiu. Outros registros de entrada pra Ralston aparecem até 1864, tendo como origem Baltimore e Southampton. Depois de casado, é possível vê-lo em viagens com a família Harrah (POLICIA, 1865).

Até então, a relação dele com o Brasil parece ter se limitado ao Rio de Janeiro, momento que corresponde aos possíveis trabalhos na construção de túneis ferroviários, sinalizados por alguns trabalhos acadêmicos. Não foi possível identificar qualquer documento que validasse essa atuação, mas essa atividade corresponde à da família de sua primeira esposa, cujo pai, Charles Jefferson Harrah, e o irmão, George W. Harrah, empreenderam na Estrada de Ferro Dom Pedro II. O papel de Charles Harrah parece ter se limitado à escolha de materiais para as ferrovias (PAULA NETO, 2019), ficando George encarregado de dirigir o trabalho de abertura de alguns túneis (ANUÁRIO..., 1956).

O vai e vem de Ralston nos portos nos faz inferir que sua atuação era similar à de seu sogro, e estivera encarregado de adquirir materiais. É possível, ainda assim, que tenha contribuído nas atividades de construção, mas de maneira menos proeminente, uma vez que não identificamos documentação a respeito.

Em compensação, há vários registros dos anos seguintes que se passaram no Estado de São Paulo. Depois de um pequeno hiato nas viagens portuárias (momento do qual inferimos que coincida com o falecimento de sua primeira esposa), Ralston assume o cargo de representante da antiga Lidgerwood, de Campinas, e a partir de 1868 seu nome passa a circular com frequência nos jornais

[5] Acredita-se que nasceram: Letícia Arminia, Carlos, Adelaide, Eduardo e Walter.

da região (AVISO, 1868). A Lidgerwood era uma fundição que produzia e importava maquinários e, apesar de sua origem norte-americana[6], e de forma surpreendente, as viagens de Ralston não extrapolaram o território nacional, se detendo entre Santos e Rio de Janeiro. O motivo que o fazia manter viagens internacionais parece ter deixado de existir e os registros desse período a seu respeito dizem menos sobre deslocamentos nos portos e mais sobre a atuação profissional.

Não por acaso, o trabalho na Lidgerwood faria seu nome se tornar conhecido na região e com o conhecimento acumulado sobre os maquinários ele acabou criando a planta da primeira indústria a vapor do Estado, a Fábrica de Tecidos São Luis, em 1869, em Itu, cidade de sua segunda esposa. Mais tarde, ele fundaria a Fábrica de Tecidos Carioba que desde 1874 já sinalizava a vontade de abri-la juntamente de parentes de Letícia (ESTABELECIMENTO..., 1874), que detinham de capital e certo prestígio social.

Embora alguns trabalhos afirmem que Ralston tenha sido engenheiro e, por isso projetara as fábricas, não há como afirmar tal. O que podemos afirmar a partir de nossas pesquisas sobre história da arquitetura industrial é que a pessoa que era detentora do conhecimento sobre maquinários se tornava a mais hábil a projetar um espaço de trabalho fabril, isso porque esse tipo de atividade está subordinada aos maquinários. Ou seja: se Ralston era representante da Lidgerwood, sabia como os maquinários funcionavam e, logo, sabia qual o espaço adequado para eles. A partir de um dos obituários de Ralston também fica inviável intitula-lo como engenheiro, uma vez que a ele é atribuída a profissão de mecânico.[7]

Os laços estreitados com a indústria paulista ficam evidentes através de algumas notas em jornais sobre suas posteriores atividades econômicas. É possível vê-lo como acionista de variadas companhias como Companhia S. Paulo Industrial e Agricola (LISTA..., 1890); como membro de alguns conselhos como da Companhia Mechanica e Importadora de S. Paulo (COMMERCIO..., 1890); sócio da Turner, Ralston & Co, cuja atividade era importação (AQUENTADORES, 1894); e gerente da Fábrica de Tecidos Votorantim (GUILHERME RALSTON, 1895). Para além das atividades profissionais, um relato paralelo ainda mostra que Ralston frequentava o hipódromo de São Paulo (POLICIA..., 1878).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste breve texto, nossa intenção era mostrar alguns dos percursos da pesquisa documental através da busca de um nome próprio. Além da grande utilidade da documentação para esclarecer algumas lacunas, percorrer a vida de um profissional em específico é um bom exemplo sobre o caminho da pesquisa documental: sinuoso, minucioso e quase infindável ante as possibilidades. Mesmo com a existência dos meios virtuais que facilitam e ampliam o acesso à informação, para a assertividade da pesquisa é necessário contextualizar o dado em relação ao todo, como exemplificamos no texto. Se não fosse a visão ampla que se lançou para esse personagem, sua

[6] Situada originalmente no Brooklyn, à 202 Coffey Street, quase inteiramente demolida em 2021. Ainda é possível acessar alguma documentação sobre a Lidgerwood no *Center for Brooklyn History*.

[7] É ainda surpreendente saber da remota possibilidade de Ralston ter sido advogado, uma vez que no anúncio de seu primeiro casamento seu nome ostenta a abreviação '*Esq.*', cuja finalidade é designar essa profissão (SUMMARY..., 1865). Dizemos que essa possibilidade é remota pois a abreviação "Esq." atribuída para advogados pode, à época, ter tido outro significado, mais atrelado à respeitabilidade da pessoa do que à sua profissão.

história estaria fragmentada entre diversos nomes; seus deslocamentos estariam fora de contexto (escondidos entre outros pseudônimos) e sua atuação permaneceria edulcorada, distante da realidade. Ainda assim, e embora tenha sido possível reunir tantos dados a respeito de Ralston somente com esta ferramenta, escapa-nos alguns dados de sua vida como, por exemplo, quando e como iniciou sua relação com a Lidgerwood (se no Brasil ou Estados Unidos, se por experiência profissional ou relações de confiança, etc) – tipos de informação que escapam aos documentos e revelam a limitação da pesquisa documental.

Também esse breve percurso nos mostra quanto ainda pode ser revelado da atuação dos profissionais do século XIX e das dinâmicas que se associam às suas atividades. Se Ralston é considerado um tipo de sua época, a partir dele podemos ampliar as buscas para elucidar, por exemplo, como era o processo de compra de materiais sem uma importadora; como se tornou esse processo com a presença de um representante; como eram realizadas as sociedades para abertura de uma fábrica; ou mesmo como foi a envolvimento de agentes estrangeiros no processo de industrialização nacional e questões várias que cerceiam o assunto. São pequenas e valiosas informações sobre a história da indústria e do trabalho que ainda podem ser descobertas e que, certamente, esbarram em relações sociais e culturais. Afinal, a vida de um profissional pode dizer muito sobre o meio onde ele atua.

5 NOTAS

Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa (Processo número 2021/03843-5).]

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUÁRIO do Museu Imperial. Petrópolis: Museu Imperial, 1956.

AQUENTADORES. **A Republica**, Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1894, Anno V, n.248, p.1

AVISO. **O Ypiranga**, São Paulo, 8 de maio de 1868, anno 1, n.229, p.4.

CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. **Modernização agrícola e máquinas de beneficiamento: Um estudo da Lidgerwood MFG.Co.Ltd, 1850-1890**. 2003. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 2003.

COMMERCIO e finanças. **Correio Paulistano**, São Paulo, 6 de setembro de 1890, Anno XXXVII, n.10.202, p.2-3.

ESTABELECIMENTO industrial. **Gazeta de Campinas**, Campinas, 29 de março de 1874, anno V, n.446, p.2.

GUILHERME RALSTON. **Correio Paulistano**, São Paulo, 20 de agosto de 1895, anno XLII, n.11644, p.1.

LISTA dos subscriptores de acções. **Correio Paulistano**, São Paulo, 28 de agosto de 1890, Anno XXXVII, n.10.194, p.2

MOVIMENTO do Porto. **Diario do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 12 de março de 1871, anno 54, n.70, p.3.

MOVIMENTO do Porto. **Diario do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 17 de junho de 1869, anno 52, n.166, p.3.

MOVIMENTO do porto. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1846, anno XXI, n.344, p.4.

NARDY FILHO. F. **A Fábrica de Tecidos São Luiz de Itu: Primeira fábrica de tecidos à vapor fundada em São Paulo**. São Paulo: s.l., 1949

NOTICIAS. **Gazeta de Campinas**, Campinas, 13 de maio de 1870, anno I, n.39, p.1.

PAULA NETO, Walter Alves. **Entre trilhos, cafezais e gabinetes: O processo de expansão da Estrada de Ferro Leopoldina na zona da Mata Mineira (1870-1879)**. 2019. 105p. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Juiz de Fora, Programa de Pós-Graduação em História, Juiz de Fora, 2019.

POLICIA. **Correio Mercantil**, Rio de Janeiro, 14 maio de 1865, anno XXIL, n.132, p.3.

POLICIA do Hyppodromo. **Correio Paulistano**, São Paulo, 22 de outubro de 1878, Anno XXV, n.6583, p.2

RALSTON, Raymond. **The search for our Ralston ancestors in Pennsylvania (Before 1800)**. S.l.: Closson Press, 1985.

REGISTRO DO PORTO. **Correio Mercantil**, Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1858, anno XV, n.285, p.5.

RIBEIRO, Maria Jose Ferreira de Araujo. **Memoria, imigração e educação: Fabrica de Tecidos Carioba: uma vila industrial paulista no inicio do seculo XX**. 2005. 230p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas, SP.

SAIA, Helena. **Arquitetura e Indústria. Fábricas de tecido de algodão em São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, p.260, 1989.

SUMMARY of news. **The Anglo-Brazilian Times**, Rio de Janeiro, 9 de maio de 1865, anno I, n.7, p.4.

Reconhecimento de políticas e práticas de proteção à paisagem do patrimônio industrial na Comunidade Autônoma de Andaluzia, Espanha

Milena Meira da Silva

INTRODUÇÃO

Esta proposta visa reconhecer políticas e práticas de proteção à paisagem do patrimônio industrial na Comunidade Autônoma de Andaluzia, na Espanha. Considera-se que a concepção e reconhecimento do patrimônio industrial a partir de sua paisagem auxiliaria na identificação, valoração, proteção e refuncionalização dessa tipologia de bens. A complexidade desse patrimônio de caráter material e imaterial, com elementos construídos pelo ser humano e inseridos em meio natural, ainda não se encontra abrangida nas práticas atualmente ativas dos órgãos de preservação no Brasil, o que dificulta sua apreensão e medidas efetivas para a conservação dessa tipologia de bens.

Em busca de uma inspiração para a futura reflexão proposta ao caso brasileiro, optou-se pela identificação das políticas e práticas desenvolvidas na Espanha, especificamente na Comunidade Autônoma de Andaluzia, na figura do Instituto Andaluz de Patrimônio Histórico (IAPH), que desenvolveu relevantes documentos e iniciativas direcionados a esse tema. Além disso, conta com profissionais que trabalham em caráter multidisciplinar para o desenvolvimento de metodologias direcionadas ao tratamento da paisagem do patrimônio industrial, principalmente por iniciativas de seu Laboratório de Paisagem, consolidado em 2008.

Para o reconhecimento das políticas e iniciativas desenvolvidas à paisagem da Comunidade Autônoma de Andaluzia considerou-se a consulta a documentos públicos e políticas de proteção relacionados em sítios eletrônicos oficiais da Comunidade Autônoma, em especial, do IAPH, além da consulta à plataforma eletrônica do *Centro de Estudios Paisaje y Território*, também atuante em Andaluzia.

Cabe comentar que esta proposta está diretamente vinculada a um dos objetivos dispostos no doutoramento da proponente no Brasil. Neste, além de analisar os critérios de proteção atribuída pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) à Vila de Paranapiacaba (processo n.º 22209/82), um patrimônio ferroviário de influência perceptível na paisagem que o conforma, visa aprofundar a pesquisa sobre a influência da leitura paisagística para a preservação do patrimônio industrial ferroviário, neste caso, desenvolvida em âmbito internacional, especificamente, na Espanha.

RESULTADOS

1.1 Antecedentes e influências das políticas de paisagem na Espanha

A Convenção sobre a proteção do patrimônio mundial, cultural e natural, firmada em Paris, em 1972, bem como a criação da paisagem cultural como uma categoria específica de proteção, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), em 1992, contribuiu para diversas iniciativas voltadas à paisagem. No continente europeu, de modo específico, a Convenção Europeia de Paisagem, por meio de documento assinado pelo Conselho da Europa em Florença, em 2000, se aprofundou no tema, a fim de estabelecer um novo documento direcionado às paisagens europeias, reconhecendo-as como um recurso comum entre os Estados europeus (CONSELHO DA EUROPA, 2000).

Ainda que no documento firmado pela Unesco em 1992 considera-se o termo "paisagens culturais", a Convenção Europeia de Paisagem assume seu conceito mais amplo, como "*[...] uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo caráter resulta da acção e da inter-acção de factores naturais e/ou humanos*" (CONSELHO DA EUROPA, 2000, Art. 1º). Essa apreensão de paisagem por meio da interação entre o natural e o humano, e, principalmente, definida a partir de como ela é percebida pela população, fundamenta as diversas iniciativas direcionadas à paisagem na Europa.

Especificamente na Espanha, anterior a esses documentos, o *Boletim Oficial del Estado* (BOE) publicou a Lei 16/1985, de 25 de junho, conhecida como a Lei do Patrimônio Histórico Espanhol. Nessa Lei não há menção direta ao patrimônio industrial ou paisagem. No entanto, posteriormente desenvolveu-se na Espanha o Plano Nacional de Patrimônio Industrial, com versão atualizada de 2015. Nesse Plano entende-se a importância do patrimônio industrial como um testemunho fundamental de um período chave da história da humanidade, cujo estudo requer abordagem interdisciplinar e o estabelecimento de ferramentas de gestão que propiciem sua rentabilidade social por meio de indústrias culturais criativas, como equipamentos culturais e coletivos.

> O patrimônio industrial, incluindo nele suas bases científicas, seus procedimentos e técnicas, conflitos sociais e ambientais, seus conteúdos simbólicos e suas extraordinárias paisagens, surge como um campo de recursos culturais dotados de enorme potencial e visibilidade, para atuar como eixo estruturante de ações de investigação, criação, difusão e dinamização econômica (ESPAÑA, 2015, p. 5, tradução nossa).

No Plano entende-se as paisagens industriais como elemento componente do patrimônio industrial. Essas são definidas como "[...] de caráter evolutivo e nelas se conservam no território os componentes essenciais dos processos de produção de uma ou várias atividades industriais, constituindo um cenário privilegiado para a observação das transformações e os usos que as sociedades têm feito de seus recursos" (ESPAÑA, 2015, p. 12, tradução nossa). Logo, compreende-se o papel como testemunho e o dinamismo da paisagem, na qual, mesmo que se refira a processos de industrialização passados, ela é transformada na medida que novos usos são atribuídos, atendendo às necessidades atuais.

Cabe mencionar que na Espanha há um marco normativo autonômico. No Plano Nacional de Patrimônio Industrial destaca-se que nem todas as Comunidades Autônomas fazem menção direta

ao patrimônio industrial em seus regulamentos internos direcionados ao patrimônio histórico/cultural. Entre os poucos exemplos afora desse padrão está a Junta de Galícia e a Comunidade Autônoma de Andaluzia. Esta, de acordo com Azpeitia e Benedet (2018), tem se esforçado na construção de instrumentos de salvaguarda que superem a proteção física dos elementos associados ao patrimônio industrial, ao incluir a complexidade de seu entorno, em suas dimensões paisagísticas e intangíveis. Parcela das iniciativas desenvolvidas nesse tema em Andaluzia será apresentada no item seguinte.

1.2 Políticas e práticas de proteção à paisagem na Comunidade Autônoma de Andaluzia

Como relatado anteriormente, a Comunidade Autônoma de Andaluzia possui sua lei própria, de competência exclusiva na proteção do patrimônio histórico, artístico, monumental, arqueológico e científico. De modo mais amplo, a Lei 14/2007 visa estabelecer o regime jurídico do Patrimônio Histórico de Andaluzia. Como instrumento fundamental para a tutela e conhecimento dos bens, através dessa Lei se estabelece na comunidade o *Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz*, que compreende três categorias de bens: o de interesse cultural, o de catalogação geral, e os incluídos no Inventário Geral de Bens Móveis do Patrimônio Histórico Espanhol (COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA, 2007). Como complemento da catalogação geral é criado também o Inventário de Bens Reconhecidos do Patrimônio Histórico Andaluz.

Além do Título VII, destinado exclusivamente ao Patrimônio Industrial, constituído pelo conjunto de bens vinculados às atividades industriais de relevância à Comunidade Autônoma e com menção direta à paisagem, destaca-se o Título III da Lei, direcionado ao patrimônio imóvel, no qual se reconhece os "Lugares de Interesse Industrial" como tipologia possível na qual as recomendações ao patrimônio imóvel se aplicam. Compreende-se como Lugares de Interesse Industrial "[...] os lugares, espaços, construções ou instalações vinculadas a modos de extração, produção, comercialização, transporte ou equipamentos que mereçam ser preservados devido ao seu relevante valor industrial, técnico ou científico" (COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA, 2007, Art. 26:7, tradução nossa).

Posterior a essa, desenvolveu-se no âmbito da junta de Andaluzia o documento intitulado "*Estrategia de Paisaje de Andalucía*" que possuia entre suas metas integrar a paisagem nas políticas da Comunidade Autônoma, com ações compartilhadas, integradas e coordenadas entre os conselhos envolvidos, de modo a desenvolver uma "[...] política específica para a paisagem com um caráter transversal" (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2012, p. 6, tradução nossa), além da conformação de um pacto pela paisagem de Andaluzia, com a participação das administrações públicas, agentes econômicos, sociais e os cidadãos.

Neste mesmo período, outro documento diretamente destinado à paisagens foi o *Registro de paisajes de interés cultural de Andalucía* (R-PICA), elaborado pelo IAPH em 2012, para a formatação de critérios e metodologias aos bens da Comunidade Autônoma. Nesse documento parte-se do pressuposto que os conjuntos históricos ou entornos são insuficientes para a proteção do patrimônio percebido em escala territorial, proporcionando, assim, novos métodos e temas para debate sobre como entender e gerenciar o patrimônio industrial (IAPH, 2012). Em campo conceitual, nesse documento de 2012 é expresso que toda a paisagem é cultural, mas nem todas são de interesse cultural, pois "[...] se supõe a atribuição de valores patrimoniais a uma parte do território" (IAPH, 2012, p. 66, tradução nossa).

Entre os documentos mais recentes, também formulado por agentes do IAPH, destaca-se o "*Criterios para elaboración de guías de paisaje cultural*", desenvolvido em 2021. As Guias de Paisagem Cultural são documentos que servem de apoio às administrações públicas na tomada de decisão para a manutenção e melhorias da qualidade das paisagens.

Documentos como esse motivam e fundamentam o desenvolvimento dos Catálogos de Paisagem de Andaluzia ainda em fase de elaboração, e consolidam aqueles que já haviam sido elaborados anterior a publicação do Guia, como no caso do Catálogos de Paisagem das províncias de Sevilha, Granada e Málaga, todos organizados em 2015. Tais catálogos apresentam paisagens diversas, algumas voltadas aos aspectos naturais ou agroalimentares, bastante incidentes em Andaluzia, mas sempre com menções ao patrimônio industrial que conforma essas províncias.

Parte desses Catálogos contaram com o apoio técnico e intelectual do *Centro de Estudios de Paisaje y Território*, criado em 2005, a partir de um convênio em âmbito (marco) de colaboração firmado entre a *Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía* e todas as Universidades Públicas de Andaluzia. Observa-se que os fundamentos conceituais e metodológicos proporcionados por esses centros acadêmicos e técnicos em Andaluzia foram e são essenciais para essas iniciativas em âmbito provincial.

Nesse sentido, cabe destacar especialmente o trabalho da Doutora María Isabel Alba Dorado que tem se dedicado nos últimos anos no estudo sobre metodologias de identificação e tratamento da paisagem, especificamente, da paisagem do patrimônio industrial. Entre os projetos mais recentes de Dorado destaca-se o intitulado "*Diseño de una metodología interdisciplinar para la identificación, caracterización, valoración e intervención de aquellos paisajes del patrimonio industrial*" (*Convocatoria PAIDI 2020. Ref: PY20_01361*). Neste projeto a autora propõe, junto com sua equipe, uma abordagem holística, integrativa e transdisciplinar para operar junto às paisagens do patrimônio industrial, imbuída das várias dimensões identificada nessa tipologia de bens (DORADO, 2022).

Desse modo, percebe-se que projetos como esse são capazes de auxiliar na prática das recomendações dispostas nos documentos relacionados neste estudo, agregando à discussão novas e detalhadas abordagens, de modo a tornar o processo de identificação, caracterização, valoração e refuncionalização da paisagem do patrimônio industrial mais participativos e criticamente fundamentados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As políticas e programas aqui apresentados, desenvolvidos com a finalidade de definir, gerenciar unificadamente e integrar as proposições relativas à paisagem, fundamentam e orientam iniciativas que geram propostas mais efetivas para a identificação, valoração, proteção, gestão e uso dessas paisagens industriais de interesse cultural. Especificamente no caso espanhol, percebe-se que nem todas as Comunidades Autônomas possuem planos ou políticas voltados ao patrimônio industrial e sua paisagem. Mas, ainda assim, dispõem do Plano Nacional de Patrimônio Industrial como referência para o tratamento dessa tipologia de patrimônio no país, além da Convenção Europeia de Paisagem, em âmbito mais amplo.

Apesar dessa série de normativas e recomendações, percebeu-se em consulta aos Catálogos de

Paisagem a identificação e ações mais direcionadas às paisagens naturais e agroalimentares, de grandes incidências e proporções em Andaluzia. Nota-se escassas paisagens industriais identificadas nesses documentos. Acredita-se que isso possa estar direcionado às dificuldades metodológicas para o tratamento dessa tipologia específica de bens, pouco aprofundada nesses documentos, mas de extrema relevância, considerando que a industrialização, principalmente àquela posterior à Revolução Industrial, ocorreu, em menor ou maior grau, em diversos países. Desse modo, trabalhos como o desenvolvido por Dorado (2022), relativo a concepção de metodologias direcionadas à paisagem do patrimônio industrial são essenciais para os avanços de práticas direcionadas ao patrimônio industrial.

Como desafios futuros à essa investigação convém apontar como outras Comunidades de referência na Espanha trabalham com seus marcos normativos autonômicos direcionados ao patrimônio industrial, considerando-se sua paisagem. Além disso, cabe também verificar outros casos, modelos de atuação com a paisagem do patrimônio industrial em outros países europeus que lidem com paisagens do patrimônio industrial em escalas mais amplas, a exemplo da Alemanha e Reino Unido.

NOTAS

O projeto de doutorado no qual essa pesquisa está vinculada contou com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Os resultados aqui expressos foram possíveis por meio de proposta para intercâmbio de pesquisa na *Universidad de Málaga* (Andaluzia/Espanha), financiada pelo Departamento de Relações Internacionais da Universidade de Campinas (DERI/Unicamp) e pela Pró-Reitoria de Pós-Graduação (PRPG/Unicamp) (Edital DERI n.º 41/2022 Programa Santander Mobilidade Internacional Estudantes de Pós-Graduação – 2º Semestre de 2022), sob supervisão da professora Doutora María Isabel Alba Dorado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZPEITIA, A.; BENEDET, V. *El patrimonio industrial en el marco normativo actual. Análisis del estado de la cuestión*. In: ARECES, M. A. A. ***Patrimonio paisajes urbanos/ creación industrial/ culturas contemporáneas****. Industria cultura naturaleza Incuna Asociación de Arqueología Industrial*, 2018.

CACHO; S. F. (Org.). ***Criterios para la elaboración de guía de paisaje cultural****. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* (2021). Disponível em: https://hdl.handle.net/11532/336092. Acesso em 17 de janeiro de 2023.

Catálogo de Paisajes de la provincia de Granada *(Archivo digital) / directores: NARANJO, F. Z; OLIVENCIA, Y. J.; autores: VV.AA.- Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2015*.

Catálogo de Paisajes de la provincia de Málaga *(Archivo digital) /directores: NARANJO, F. Z; RODRÍGUEZ, J. R.; autores: VV.AA.- Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2015.*

Catálogo de Paisajes de la provincia de Sevilla *(Archivo digital) /directores: NARANJO, F. Z; RODRÍGUEZ, J. R.; autores: VV.AA.- Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2015*

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA. ***Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía****. BOJA núm. 248, de 19 de diciembre de 2007*. BOE-A-2008-2494, 2007.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem**. Florença, 2000. Disponível em: https://rm.coe.int/16802f3fb7. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

DORADO, M. I. A*. Design of a Transdisciplinary Methodology for the Identification and Characterisation of Industrial Landscape.* ***Heritage*** 2022, 5, 3881–3900. https://doi.org/10.3390/heritage5040200.

ESPAÑA (Ministerio de Educación, Cultural y Deporte). ***Plan Nacional de Patrimonio Industrial****. Secretaría Genetal Técnica Subdivisión General de Documentación y Publicaciones*, 2015.

ESPAÑA. **Ley 16/1985, de 25 de junio, *del Patrimonio Histórico Español***. BOE-A-1985-12534, 1985.

INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO (IAPH). ***Proyecto Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía (2012).*** *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*. Disponível em: https://repositorio.iaph.es/handle/11532/324406. Acesso em 27 de janeiro de 2023.

JUNTA DE ANDALUCÍA. ***Estratégia de Paisaje de Andalucía***. *Sevilla*: Junta de Andalucía, 2012.

A influência da Estrada de Ferro Araraquara na formação urbana da cidade de Catanduva

Larissa de Fátima Rosa

Profº. Drº. Nilson Ghirardello

INTRODUÇÃO

Estudar sobre os assuntos que abarcam desde a fundação e a propagação das ferrovias no Estado de São Paulo é regressar a um importante momento de modificação para o território paulista. Um dos precursores no estudo sobre a implantação da estrada de ferro no Oeste Paulista foi Azevedo (1950). O autor elenca que o papel da estrada de ferro é uma das maiores conquistas do século XIX, que por intermédio da máquina a vapor dissipou a Revolução Industrial em todo o mundo, acarretando em alterações no cotidiano, podendo esse século, conforme o autor, ser intitulado como o "século do caminho de ferro".

Conforme Pinto (1977), os primeiros modelos de estrada de ferro difundidos na Europa eram simples caminhos realizados com trilhos de madeira e percorridos por tração animada, como os utilizados nas usinas de Newcastle, Inglaterra. Após, em 1770, estes passam a ser feitos de ferro fundido e, apenas mais tarde, no ano de 1820, tornam-se trilhos de ferro laminado, trilhado pelas primeiras máquinas locomotivas.

Segundo Ribeiro (2019, p.22), cabe a ressalva de que a primeira ferrovia em prol do serviço público foi inaugurada em 1825 entre Stockton e Darlington, tendo a iniciativa de George Stephenson. Porém, o que marcou efetivamente o início da era ferroviária foi a inauguração da linha férrea entre Liverpool e Manchester no ano de 1930, sendo a pioneira em transportar cargas e passageiros.

Já no Brasil, posteriormente a esses acontecimentos, Matos (1974, p.49) relata que em 31 de outubro de 1835, o Regente do Império, Padre Diogo Antônio Feijó, certificou a chamada "Lei Freijó", tendo como objetivo ligar o Rio de Janeiro às capitanisas de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Todavia, essa rede, teria um percurso de 5.500km, demorando mais de meio século para ser finalizada.

Uma outra ressalva do autor Pinto (1977) é que este identifica quatro fases diferentes no período entre as primeiras iniciativas para a inserção das ferrovias até o pleno desenvolvimento desse meio de transporte em São Paulo. Em concordância com o autor, a primeira fase foi o período dos antecedentes, das iniciativas frustadas. A segunda fase, tendo resultados positivos, é determinada pela concessão ferroviária a partir de favores de zona privilegiada e garantia de juros. Na terceira fase, as estradas ainda são feitas com privilégio de zona, porém sem garantia de juros. E, na quarta fase é quando se começa o regime de plena liberdade, e a indústria ferroviária atinge seu ápice de desenvolvimento e autonomia da proteção do Estado.

Assim, ainda segundo o mesmo autor Pinto (1977), as importantes ferrovias paulistas emergem sob a direção da iniciativa privada e apresentam praticamente todo seu traçado durante a Primeira República. Todavia, com forte indicador dessa expansão se dar em total sintonia com o governo do

Estado, que sob supremacia das oligarquias faziam da política de valorização do café uma forma de governar. Para ter um conhecimento mais preciso do prolongamento dos trilhos, pode-se notar que em 1901 havia no Estado um total de 3.471 quilômetros de linhas férreas, vindo atingir no ano de 1940, 8.622 quilômetros, sendo estagnado no período posterior, ou mesmo, reduzindo-se até os dias atuais.

Contudo, a ferrovia, segundo Silva (2018, p.02) teve um papel notável como responsável que transformou e alavancou a economia paulista, reduzindo o tempo e o valor do transporte, dando ao capital cafeeiro a potência necessária para o seu desenvolvimento. Essas estradas apresentaram-se como única resposta ao crítico problema de escoamento da produção cafeeira do Oeste Paulista, uma vez que trocaram o ineficiente sistema de tropas de mulas.

Por sua vez, a insuficiência desse sistema para atender as crescentes demandas da economia paulista é clara, por conta da capacidade limitada, o alto custo e a demora do tranporte. Monbeig (1984, p. 98) destaca que o progresso da cultura cafeeira ao redor de Campinas e mais além desta região, criou uma dupla dificuldade sendo a primeira o deslocamento de 200km das tropas, e que o porto de Santos fosse adequado para a manutenção de uma capacidade crescente de produção. Portanto, era imprescindível construir uma ferrovia que unisse Santos-Jundiaí. Nesse tempo, ainda não era cogitado a possibilidade do café se interiorizar pelo estado. Assim, para a construção dessa linha férrea, Monbeig (1984, p. 98) evidencia que foi atribuído a uma companhia inglesa, e a partir de agosto de 1872, os trens corriam entre Jundiaí e Campinas.

Wilson Cano (1977, p.33/34) salienta que a ferrovia implementa-se em uma das mais importantes atribuições do complexo cafeeiro, atuando em vários papéis. Estes por sua vez seriam, primeiramente, o desbravamento da fronteira agrícola, tornando economicamente acessíveis as terras do Oeste Paulista. Também desempenhou outro papel primordial ao reduzir os custos de transporte de produção cafeeira, conduta até então feita por tropas, e ao mesmo tempo, colaborou para alavancar economicamente a produtividade física do café, pois, a cada insuficiencia dos transportes, grande parte da produção sucumbia-se nas fazendas longiquas, e, outra parte era frequentemente desaparecida ou destruída, em virtude das precárias condições em que o serviço era realizado.

A partir desses vários papéis que a ferrovia impactou no cotidiano, Spindel (1980, p. 42), diz que o estabelecimento das estradas de ferro diminuiram drasticamente o custo do transporte do café, encurtando cerca de 20% do preço de exportação da saca. Esta também instituiu a possibilidade de um empreendimento muito lucrativo e seguro para os fazendeiros, que passaram a ser seus acionistas, além de que aumentou a produção do café, evitando as percas, a degradação do produto e o extravio das cargas ou até mesmo o desaparecimento de grande parte dos carregamentos.

Com todas esses benefícios, Dean (1977, p.54) enfatiza que a ferrovia concedeu a economia de mão de obra, atribuindo-se pela conservação dos caminhos que antes ficavam em função dos proprietários e, principalmente, pelo término da necessidade de mão de obra de tropas de mula, cujo volume correspondia cerca de 20% da força de trabalho.

Dessa forma, Silva (2018, p.04) evidencia a inauguração da linha *Santos – Jundiaí,* em 1867, marcando o início permanente de um sistema ferroviário que, em poucos anos, se prolongaria por toda Província de São Paulo. Calhou aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo

conduzir os trilhos para as áreas que, naquele tempo já vinham sendo governadas pela cultura cafeeira.

Nesse progresso, Saes (1981) elenca que o Oeste Paulista vê uma legítima rede ferroviária se esculpir: as Companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Sorocabana principiaram no início da década de 1970 os trechos iniciais de suas linhas, além dos prolongamentos realizados pela Companhia Paulista tencionando sobretudo o escoamento da produção de regiões onde já eram produzidas boas quantidades de café.

Silva (2018, p.04) destaca que até em meados de 1900, as novas zonas Mogiana e Paulista transformaram-se nas maiores produtoras de café do Estado, enquanto nas zonas mais antigas, a produção estava em declinio. Nesse momento, os procedimentos das estradas de ferro apontam direções distintas, pois, por um lado há a conquista de novos espaços pelas ferrovias dando o prosseguimento natural das antigas linhas. A vista disso, a segunda direção das ferrovias no período se define pela procura de novos locais. Sendo assim, a Sorocabana têm seus trilhos avançados até o sul do Estado, e a Paulista vê seus trilhos sendo estendidos até Araraquara.

Todavia, ainda segundo o mesmo autor Silva (2018, p. 05) o período entre os anos de 1890 a 1920 assinala o assentamento do que praticamente constituiu a rede ferroviária definitiva de São Paulo. Além da concepção da E.F Noroeste, datam deste período a criação de outras imprecindiveis companhias ferroviais do interior sendo a Estrada de Ferro Araraquara, a Estrada de Ferro Dourado, a Estrada de Ferro Pitangueiras e a Estrada de Ferro São Paulo-Goyáz. Vistas como companhias ferroviarias de porte médio e pequeno pela sua extensão, estas empresas foram concebidas para amparar as suas regiões quando estas ainda não estavam totalmente ocupadas e longe de sua capacidade máxima de produção. A respeito dessas novas linhas férreas, Nunes (2005, p. 56) aponta,

> Entre 1980 e 1915, pelo menos quatro ferrovias foram inauguradas para atender às novas regiões agrícolas, assim como se observa neste período a expansão das linhas das ferrovias já anteriormente estabelecidas. Além da Douradense, foram criadas a E.F Araraquarense, em 1898, que se estendia em direção ao Mato Grosso, tendo suas linhas alcançado São José do Rio Preto em 1912, numa extensão de 204 km. Outra companhia importante foi a E.F. São Paulo-Goiás. Com início em Bebedouro, chegou a medir 149km em direção a Goiás. A maior das quatro, a Noroeste do Brasil, foi fundada em 1904 e teve sua ligação entre Bauru (SP) e Porto Esperança (Mato Grosso) concluída em 1914, numa extensão de 1.218 km.

Ao retomar essa questão sobre o avanço do café juntamente com a ferrovia, Kuhl (1998) atenta-se que o desenvolvimento das ferrovias pelo interior paulista auxiliou para a expansão da cultura cafeeira, o que recolocava economicamente o estado de São Paulo, que, segundo a autora, até aquele período, estava deslocado dos principais eixos economicos e a margem da economia do país. E, da mesma forma, proporcionava um significativo crescimento demográfico.

Assim, tendo como base essa observação, Ribeiro (2019, p.28) aponta que, se obviamente o café foi o produto que mais se destacou na produção agrícola do interior paulista e favoreceu consequencias em diversos campos, não foi apenas ele que fortaleceu relações com as ferrovias, uma vez que elas também transportavam de cereais a animais, de cartas a mensagem telegrafadas. Ou seja, também é imprescindivel considerar, além do café, outros produtos correlacionados e

atividades que, embora em menor quantidade, também impactaram as regiões atingidas pelas linhas férreas e contribuiram com eventuais transformações.

1. RECORTE DO OBJETO DE ESTUDO

Este artigo tem como recorte espacial, temporal e de objeto de estudo uma companhia de ferro menor, neste caso, a Estrada de Ferro Araraquara. Tais empresas, entre as quais a EFA foram concebidas como planos de investimento da elite interiorana, constituida predominaminente de fazendeiros e pequenos investidores (SILVA, 2018, p. 06). Dessa forma, a companhia emerge em um meio a um processo de prolongamentos das linhas férreas paulistas tendo como curso o interior paulista, num cenário marcado pela formação de um poderoso mercado de capitais, em que as companhias ferroviárias tinham lugar de destaque (SILVA, 2020, p. 04).

2. OBJETIVOS

Em conformidade com o exposto acima, o objetivo deste presente artigo é resgatar a história da Estrada de Ferro Araraquara e como esta influenciou ativamente no desenvolvimento economico da Vila Adolpho, atualmente Catanduva.

3. METODOLOGIA

Para a elaboração do artigo, foi utilizado a pesquisa bibliográfica por meio de consultas em livros, periódicos, dissertações e teses e demais produções acadêmicas para a compreensão do contexto da época do surgimento das ferrovias na província de São Paulo e também na expansão dos trilhos para o Oeste Paulista, até atingir a Vila Adolpho.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Segundo Silva (2018, p. 74) a Companhia Estrada de Ferro Araraquara foi fundada em 1896, sendo a primeira empresa ferroviária a se adequar com a lei 30 de 13 de junho de 1892, lei esta que alterou o sistema adotado para a concessão e rompeu com a prática e privilégio de zona. Os precurssores da ferrovia foram Guilherme Lebeis e os diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães e Foz, e membros da elite paulista interessados na dinamização da produção cafeeira regional.

Por iniciativa de Carlos Baptista de Magalhães, Silva (2018, p.11), um grupo de fazendeiros e investidores de Araraquara organizou-se para constituir a Companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA), com capital total de dois contos de réis divididos em ações de 200 mil réis.

Ainda segundo o mesmo autor Silva (2018, p.74), a crise financeira que assolou o final do século XIX marcou os primeiros anos de atividade da Companhia Estrada de Ferro Araraquara. A desvalorização da moeda nacional durante o Encilhamento aumentou os custos de importação de materiais e equipamentos. Todavia, as crises correlacionadas ao café, em especial as medidas de regulação do setor no início do século XX, tiveram impacto nos fretes da companhia e nas finanças de seus acionistas. Não era apenas os lucros que a ferrovia individualmente poderia gerar que estavam em jogo, era importante interligar as atividades economicas e as populações à malha ferroviária paulista, já que estas estavam sendo dinamizadas na região que compreendia Araraquara até Taquaritinga.

Dessa forma, Ribeiro (2019, p.39) elenca que o desenvolvimento da linha férrea em torno de Araraquara não é um fato isolado, porém sinaliza para um processo amplo de avanço e fortalecimento da atividade agrícola, sobretudo da cafeicultura, em novas regiões produtoras do

interior paulista e, acarretando, para a necessidade de facilitar e baratear o escoamento dessa produção em direção ao porto de Santos por meio da implantação de ferrovias, uma vez que os deslocamentos sobre rodas nessas áreas eram de dificil acesso.

Silva (2018, p.74) faz uma observação de que existiam indicadores sólidos de que os investidores da EFA lidavam com situações adversas, pois havia a possibilidade de concretização da sonhada ligação com Cuiabá, ao mesmo tempo em que o aumento das dívidas e a instabilidade dos investimentos ligados à efetivação do transporte retrocediam em face da retração dos preços da atividade principal, o café. Os recursos conquistados junto aos acionistas por intermédio de várias chamadas de capital eram insuficientes para a realização dos prolongamentos.

Assim, Silva (2018, p.75) cita que os idealizadores da pequena ferrovia já contavam com empréstimos para manutenção do negócio. O grupo dirigente da EFA realizou diversos impréstimos com casas bancárias e com o Estado, aumentando o raio de alcance da ferrovia e dinamizando outros possíveis empreendimentos na região, muitos deles pertencentes ao próprio grupo dirigente.

O mesmo autor Silva (2018, p.75) continua, um “Relatório Para ser Apresentado a Assembléa Geral dos Accionistas”, de 1901, fornece uma informação valiosa: o Estado concedeu um título de empréstimo resgatável com grande prazo e sem juros para a execução de seus prolongamentos. O empreendimento receberia um conto e meio de réis por quilômetro construído entre Araraquara e Ribeirãozinho (atual Taquaritinga) e quinze contos por quilômetro até Rio Preto. Ou seja, a EFA encontrou, por meio de empréstimos públicos e privados, uma forma de custear o prolongamento da linha estimando que com os fretes futuros poderiam saldar suas dívidas. Contudo, Silva (2018, p. 77) destaca que ano após ano foram sendo construídas novas estações, inaugurados novos trechos, e adquiridas novas locomotivas; a empresa pretendia chegar até São José do Rio Preto.

Mapa 1 – Evolução Ferroviária em São Paulo, 1870-1900.

Fonte: Adaptado de Matos, (1990, p. 171).

Mapa 2 – Evolução Ferroviária em São Paulo, 1900-1940.

Fonte: Adaptado de Matos (1990, p.172).

Através dos mapas e a partir das observações feitas pelo autor Ribeiro (2019, p.40) são destacadas as cidades de Araraquara e São José do Rio Preto. Neste trecho cabe destacar o avanço temporal no recorte apresentado, os trilhos irradiam, sobretudo, da direção leste para o oeste paulista, procurando acompanhar o sentido percorrido pela produção cafeeira. E, de acordo com Nunes (2005), entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a região araraquarense atingiu um grande crescimento com a economia cafeeira, pois conforme Benincasa (2003), reforça que com o fortalecimento da atividade nessa região, tornou-se caro e impraticável o uso do transporte por força animal, atraindo o interesse pela penetração dos trilhos.

Contudo, de acordo com Ribeiro (2019, p.02), ainda que as adversidades financeiras enfrentadas pela Companhia, que tinha à sua frente nomes relacionados à produção cafeeira, em 7 de dezembro de 1901, esta estreou seu trecho inicial, entre Araraquara e Ribeirãozinho, e, em 9 de junho de 1912, alcançou a cidade de São José do Rio Preto, convertendo-a em ponta dos trilhos, sendo conhecida usualmente como “boca do sertão”. A EFA unindo os municípios de Araraquara à Rubinéia, atravessando as regiões de Catanduva e São José do Rio Preto, possibilitava o escoamento para toda a região agrícola (MORAIS, 2002, p.47).

Em decorrência desse contexto, Leite (2007, p.58) afirma que a maioria das cidades paulistas abriu novas fronteiras para a apropriação econômica da terra, marcada por dois motivos igualmente importantes: a valorização do café no mercado externo, instigando o deslocamento da população para novos limites, e a veracidade determinada pela Lei de Terras (1850), único documento que validava a posse da terra, antes atribuída através da concessão de sesmaria, sob pena de os posseiros serem punidos por apoderar-se do local sem o devido pagamento.

Leite (2007, p.60) relata que um atributo de inúmeros municípios paulistas, era ser “boca de sertão”, termo que definia a última ocupação, entre um local mais velho e outro mais novo, onde iam emergindo os povoamentos. Em Catanduva não foi diferente, pois a área onde aflorou a povoação que lhe deu início, era rodeada pela Serra de Jaboticabal e pela Cordilheira de Itaimbé, ficava no meio da direção entre a vila mais antiga, Jaboticabal, e a mais nova, São José do Rio Preto.

Leite (2007, p.60) elenca que através dessas estradas transitavam incontáveis tropas de animais carregando cargas, e para abrigá-las foram aparecendo diversos pousos de tropas. E, foi um deles, então designado “cercado” ou “cerrado do porco”, que se fundou o povoado de São Domingos do Cerradinho, a origem do município de Catanduva. É provável que parte do primeiro nome da povoação, tenha surgido do santo padroeiro, São Domingos e, o segundo nome, Cerradinho, remeta à vegetação da região, de mato cerrado. O santo foi o padroeiro da originária capela edificada à margem esquerda de um rio cujo nome remotamente era Japurá, alterado, posteriormente, pelos geógrafos do Instituto Geográfico do Estado de São Paulo, quando desempenharam o trabalho de reconhecimento e nomeação de acidentes geográficos, rios e corredeiras. Dado que a capela de São Domingos era próxima ao rio, este obteve o seu nome: ribeirão São Domingos.

De acordo com Monbeig (1984, p.184), no ano de 1905 uma das expedições da Comissão Geográfica teria desempenhado um trabalho de delimitação de terras em várias localidades do interior paulista, que, no entanto, sofria com a intensa prática de grilagem – impulsionada

principalmente após a Lei de Terras (1850). Isso fez com que a averiguação das terras dos migrantes se tornasse extremamente difícil, pois muitas vezes os pioneiros utilizavam topônimos. No caso de Catanduva, ainda pairam dúvidas acerca dos primeiros migrantes do povoado.

Ghirardello (2002) afirma que em sua maior parte, esses municípios foram procedentes de patrimônios originados por especuladores ou instituições habilitadas no processo de colonização e a sua posição era comumente estabelecida pelo traçado que a ferrovia tomava e a estação de trem. Quanto à malha urbana dessas cidades, Silva (2003, p.155) declara que a essência do desenho das quadras e das ruas formadas eram quase frequentemente o traçado ortogonal. Silva (2003, p.156) caracteriza que o traçado mais aplicado nessas cidades era o convencional formato ortogonal com uma praça no centro. Essa tipologia foi empregada, ao menos, desde o século XVIII no Brasil. Nas cidades da fronteira do século XIX o plano ortogonal, agora mais rigoroso, foi amplamente empregado, dado que a maioria dessas cidades teve surgimento a partir dos patrimônios de cunho religioso.

Com a cidade de Catanduva não foi diferente, ainda na condição de vila, esta seguia um Código de Posturas da cidade a qual era subordinada (no caso São José do Rio Preto), adotando a quadrícula em sua malha urbana. E com a chegada da ferrovia esta foi responsável pelo crescimento urbano atraindo para suas proximidades indústrias que beneficiam a matéria-prima, estabelecimento de comércios, serviços, instituições bancárias, hoteleiras, dentre outras inúmeras condicionantes.

Por volta de 1905 as obras de instalação da EFA foram iniciadas para atingir a Vila, cujos trilhos foram inaugurados em 01/05/1910, com grande comemoração pelo triunfo e progresso. Leite (2007, p.62) aponta que uma das principais conquistas dos moradores da região foi a alteração do status de Paróquia para o de Vila, por intermédio da Lei nº 1186 de dezembro de 1909. A partir desse desfecho é que o progresso econômico da cidade de Catanduva é impulsionado. O estabelecimento dos trilhos representava modernização e progresso, pois segundo Monbeig (1984, p. 348-363) esta foi imprescindível para a amplificação da fronteira agrícola com a decorrência interiorização do desenvolvimento, abrangendo regiões distantes do Estado de São Paulo. A essência desse processo foi a expansão cafeeira e as vilas contempladas pela ferrovia, denominadas “pontas de trilhos”, sendo transformadas em capitais regionais. A ferrovia assentiu a ampliação do volume de comércio, favorecendo o transporte do café e de outras mercadorias, assim como a chegada de novos habitantes.

A Vila avançava e conforme esse progresso continuava, as terras ao seu redor eram prestigiadas com plantações de café e ramais ferroviários. Leite (2007, p.63) cita que no entorno, em razão da cafeicultura e nos locais mais próximos do núcleo urbano, a dinamização da economia fez surgir hotéis, casas bancárias, além de vários estabelecimentos de comércio e serviço. O desenvolvimento da Vila, como relatou Queiroz (1976, p.39), possibilita a organização de um local anteriormente inacessível, onde poderia existir a Câmara e demais órgãos públicos, a arena política, o centro do poder local e do embate entre os senhores de terras, a elite política e os coronéis.

Assim, com a gradual e crescente modernização da Vila, como indica Leite (2007, p.91) era necessário torná-la município. Alterar a configuração e emancipar politicamente uma Vila era um obstáculo realizável somente através de grande esforço e empenho de inúmeras pessoas, que, unidas, teriam influência para conduzir a proposta ao governo estadual. Através desse esforço em conjunto, em abril de 1918, no contexto da I República (1889-1930), que o município de Catanduva

foi estabelecido após a efetivação da primeira eleição municipal. Nesse tempo, a política do Brasil era persuadida pelo coronelismo – fenômeno que caracterizou as décadas inicias da vida republicana no país.

5. CONCLUSÕES

Dado o exposto nas pesquisas realizadas e mediante o que foi apresentando neste artigo, a trajetória da Estrada de Ferro Araraquara, segundo Silva (2020, p.02) aproveita a sequência natural dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, e esta tinha por objetivo alcançar o extremo oeste da porção ocupada do sertão paulista do ínicio do século XX. As condições que marcaram a trajetória da EFA foram dadas pelo contexto da economia paulista na passagem do século XIX para o XX.

O complexo cafeeiro, segundo Bem (1998, p.305), foi extremamente importante para a história da arquitetura e do urbanismo, sendo encarregado de grandes modificações no progresso das cidades, na modificação da paisagem, na elevação de uma arquitetura cada vez mais funcional e no estabelecimento de um novo modo de vida urbano. No Brasil, a ferrovia marcou a transição do modo de vida colonial para uma estrutura urbana complexa, sendo uma das bases para a industrialização, expandindo consideravelmente a ocupação terriotiral e gerando novos núcloes urbanos. Alterou o traçado existente para um novo padrão de ocupação do solo, o tabuleiro, que determina o desenho quadriculado, com o arrumaneto definido antes mesmo de sua ocupação, sem serem necessariamente cidades planejadas, e constituidas geralmente pelos próprios construtores da estrada de ferro.

Dessa forma, o desenvolvimento do complexo cafeeiro promoveu dentre outros fatores o rápido crescimento da população do Estado, gerando um intenso processo de urbanização e amplicação dos serviços públicos (SAES, 1986). E, em pouco mais de um século, Inoue e Arakaki (2020, p.108) a paisagem paulista vai sendo transformada rapidamente. Essa paisagem vai sendo acompanhada pela ferrovia, principal meio de comunicação que compõe esse cenário, dando percepção à renovação urbana dos municípios ou a criação de novos núcleos urbanos, como o caso de Vila Adolpho, nesse intenso processo de urbanização que os trilhos da EFA influenciou seu desenvolvimento e posteriormente, a criação do município de Catanduva.

REFERÊNCIAS

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

BEM, S. F. de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas.** Dissertação (mestrado). São Paulo, FAU-USP, 1998, 418p.

BENINCASA, V. **Velhas fazendas: arquitetura e contidiano nos campos de Araraquara 1830-1930.** São Carlos: EdUFSCar, 2003.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial de São Paulo.** São Paulo: Ed. Difel, 1977.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo: 1880 - 1945.** São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971.

GERODETTI, J. E.; CORNEJO, C. **Lembranças de São Paulo: o interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças.** São Paulo: Solaris edições Culturais, 2003.

GHIRARDELLO N. **À beira da linha, formações urbanas da Noroeste paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2002.

INOUE, L. M.; ARAKAKI, E. M. **Considerações sobre ferrovia e paisagem: O caso de Presidente Prudente e Rincão – SP.** Revista História. São Paulo, ed. 32, v. 12.

KUHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação.** São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LEITE, S. I. de S. **Os italianos no poder, cidadãos catanduvenses de virtude e fortuna: 1918-1964.** 2007. 210f. Dissertação (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP, Araraquara, 2007.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** São Paulo: Alfa Omega, 1974.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, Polis, 1984.

MORAIS, M. de. **As vilas ferroviárias paulistas: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários.** São Carlos, 2002, 242f. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo, 2002.

NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia.** São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

QUEIROZ, M. I. P. de. **O mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios.** São Paulo: Alfa Omega, 1976.

RIBEIRO, E. B. **Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à "Boca do Sertão" – os espaços invisíveis.** 2019. 221f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SAES, F. A. de M. **As ferrovias de São Paulo: 1870 - 1940.** São Paulo, Hucitec/ INL - Mec, 1981.

SAES, F. A. de M. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira.** São Paulo: HUCITEC, 1986.

SILVA, R. C. M. da, 2003. **"O Urbanismo das Novas Cidades da Fronteira Paulista, 1890-1950."** Em Urbanismo em Questão, organizado por Denise Pinheiro Machado, Margareth da Silva Pereira e Rachel Coutinho Marques da Silva, 147-171. Rio de Janeiro: Editora PROURB.

SILVA, H. M. M. ; TOSI, P. G. S. **Engenheiros e fazendeiros numa ferrovia de Capitais Indígenas: a Estrada de Ferro Araraquara e os contornos da grande empresa de serviços públicos na Primeira República.** In: 7ª Conferência Internacional de História Econômica e XI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica, 2018, Ribeirão Preto-SP. Anais da 7ª Conferência Internacional de História Econômica e XI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica, 2018.

SILVA, H. M. M. ; TOSI, P. G. S. **Engenheiros e fazendeiros em uma ferrovia de capitais caipiras: a Estrada de Ferro Araraquara e os contornos da grande empresa de serviços públicos na primeira república.** HISTÓRIA (SÃO PAULO) , v. 39, p. 1-26, 2020.

SPINDEL, C. R. **Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

PINTO, A.A. **História da viação pública em São Paulo.** 2. Ed. São Paulo: Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística, 2).

A industrialização do tijolo cerâmico no interior paulista: a forma de fabricação e demanda a partir de 1872

Naiara Cristine Spiller

Eduardo Romero de Oliveira

INTRODUÇÃO

A expansão da produção cafeeira propiciou mudanças profundas no seio de São Paulo no final do século XIX. O advento da mão de obra imigrante e o crescimento das linhas férreas para escoamento do café foram resultantes do progresso econômico dessa região e do aumento demográfico (SALLA, 2014). Fruto dessa prosperidade, o desenvolvimento industrial impulsionou ainda mais o crescimento das cidades, sendo a indústria cerâmica uma das primeiras atividades fabris a prosperar, de acordo com Bellingieri (2005), já que com a produção dos seus bens de consumo, no caso das olarias e das cerâmicas fomentava as demais atividades (OLIVEIRA, 2019).

A interdependência entre o mercado do café e das olarias demonstra a importância destas últimas para a compreensão do desenvolvimento do interior paulista no período da Primeira República, que em âmbito global, as atividades industriais foram responsáveis por transformações jamais vistas nas sociedades onde estavam inseridas (COSSONS, 2012). Sendo assim, o presente estudo pesquisa a demanda de tijolo no interior de São Paulo, entre os anos de 1872 e 1912, mais especificamente do trecho percorrido pela linha do trem da Companhia Paulista entre Jundiaí e Piracicaba, pela significativa expansão demográfica na época.

Assim, o objetivo é entender onde se concentrava a e como se dava a maior produção do material cerâmico aqui estudado, mapeando a possível localização de olarias com informações encontradas nas fontes primárias - como o Almanaque Paulistano os Almanaques (1873, 1886, 1896, 1916), o Censo Industrial de 1913, artigos de jornal sobre a venda de tijolo ou olarias e outros relacionados, no jornal O Estado de São Paulo , e Gazeta de Campinas e Correio Paulistano dentro do período analisado por este trabalho. O trabalho visa, ainda, compreender o que, além da expansão da agricultura do café, propiciou o aumento da produção e uma consecutiva expansão desse tipo de atividade fabril.

1. INDUSTRIALIZAÇÃO DO TIJOLO CERÂMICO EM SÃO PAULO

O século XIX foi um período da história brasileira onde profundas mudanças ocorreram. Na bibliografia especializada encontramos alguns argumentos acerca de como se deu o crescimento da indústria tijoleira, porém esta é escassa e não se aprofunda em elementos essenciais para o entendimento do crescimento deste tipo de atividade fabril, para o contexto da época. Neste trabalho iremos nos debruçar sobre o que afirmam trabalhos anteriores sobre a temática e as lacunas que possuem acerca de como se dava a produção do tijolo e a localização das olarias em meados do século XIX.

A abertura dos portos brasileiros para importação em 1808 é um fato marcante na história do país, foi a partir dessa data que se iniciou um processo de abandono do passado agrário e comercial, para uma nação de perfil industrial (COSTA, 2001). Segundo a autora, no século XIX

ainda o Brasil possuía um papel de coadjuvante no cenário mundial; era fornecedor de matéria prima para elementos e/ou materiais construtivos que eram fabricados em terras estrangeiras, porém consumida por brasileiros.

De forma discreta, novas formas de implantação foram sendo utilizadas e transformando as construções urbanas, assim como o uso desses novos materiais, também influência da Missão Artística Francesa chegada ao Brasil. Conforme afirma Reis Filho (2000), a criação da Academia Imperial de Belas Artes no Rio de Janeiro também contribuiu para o início das mudanças na forma de construir no país, como a adoção de novas técnicas construtivas e de distribuição dos ambientes dentro das residências. Porém, tais eventos foram localizados e não se encontram na bibliografia como puderam influenciar outras regiões do país em um curto espaço de tempo.

A inserção do Brasil no mercado mundial, possibilitou a importação de novos materiais, até então inexistentes em solo brasileiro, contribuindo com modificação da aparência das construções, mas sempre com o uso das técnicas tradicionais (REIS FILHO, 2000). De acordo com o mesmo autor, essa permanência do uso das técnicas tradicionais antes de 1850 se deu por conta do uso da mão-de-obra escrava nas construções.

A partir da década de 1850, investimentos europeus permitiram o desenvolvimento da cultura do café em larga escala em São Paulo (COSTA, 2001). Conforme afirma a mesma autora, grande parte da massa de produtos industrializados para a construção importados era destinado aos centros urbanos e para as ferrovias.

As mudanças sociais que se iniciaram nos primórdios do século XIX, ganham força na metade do século, causando um desprestígio das formas tradicionais de construir (REIS FILHO, 2000). Além disso, podemos acrescentar que a facilidade em importar produtos de vários gêneros, além dos construtivos, e a ligação feita entre litoral e interior pelas estradas de ferro favoreceu a ampliação do uso de novas técnicas e materiais na construção civil na província (REIS FILHO, 2000).

De acordo com Lemos (1989), os primeiros tijolos cozidos eram importados. Rocha (2013) demonstra dados de tijolos vindos da Inglaterra em 1842. Como afirma Lemos (1989), houve certa resistência em terras paulistas da implantação da nova arquitetura em voga, e da substituição da taipa pelo novo material cerâmico. No início, o tijolo “passou a revestir a taipa, passou a coroá-la com seus topos (...).” (LEMOS, 2002, p.34 apud SATO, 2011, p.37).

2. TRADIÇÃO E MECANIZAÇÃO

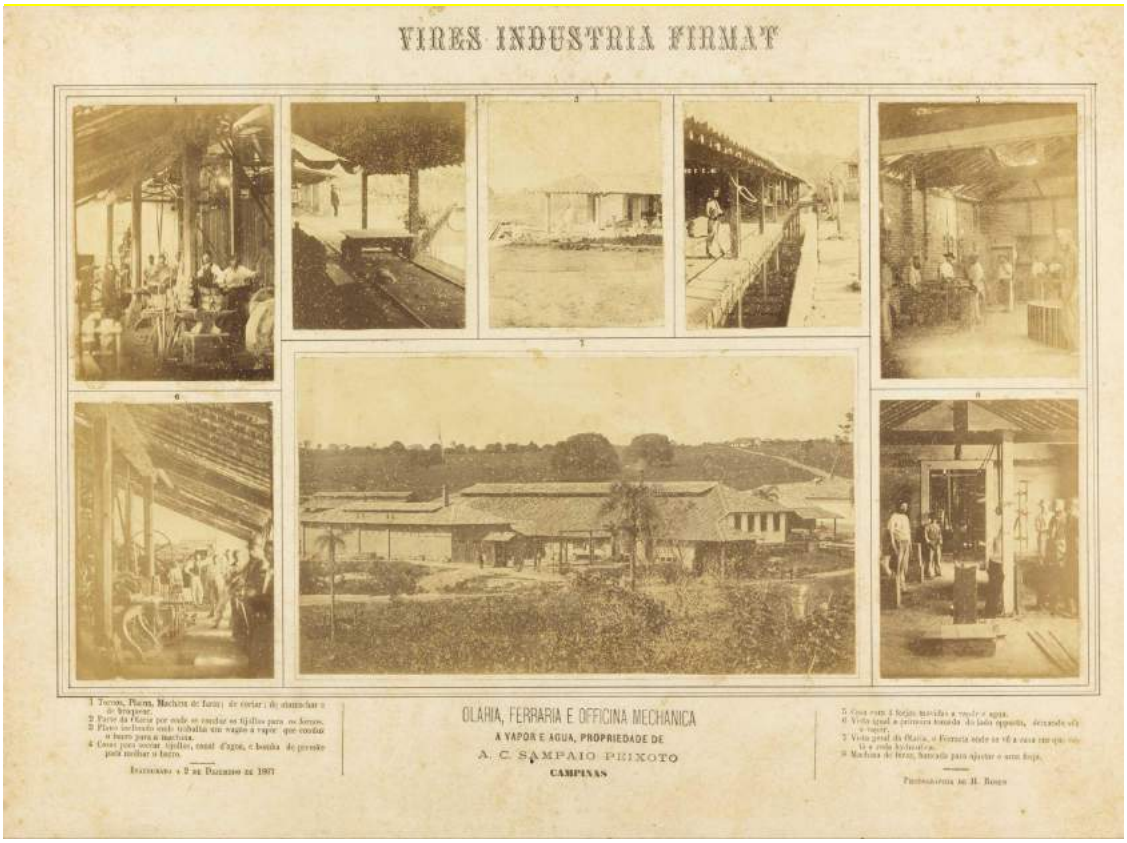
Segundo Alambert (2013), no início a produção era realizada manualmente, porém a partir de fins do século XVIII, com o desenvolvimento da indústria europeia, foi possível a criação das primeiras máquinas a vapor para produção em massa de tijolos. A autora afirma que no Brasil essa tecnologia foi introduzida nas últimas décadas do século XIX. Se tratando sobre a técnica de fabricação de tijolo, pouco se encontra sobre o assunto nas fontes primárias. Existem vários registros sobre a olaria de Sampaio Peixoto, destacada por Lemos (1989) como a primeira olaria mecanizada. Nela era utilizado maquinário do sistema Clayton e Comp., com máquina tipo BB movida a lenha - há diversos anúncios da fábrica de tijolos na Gazeta de Campinas (1869) sobre compra de madeira para queima. Porém, não se descobriram foram encontrados apontamentos de como a fabricação (e sua mecanização) nas demais olarias, sobretudo em outras cidades ou localizadas nas fazendas de café.

Quanto ao espaço físico, os dados encontrados são da mesma indústria tijoleira de Sampaio Peixoto, a partir de registros fotográficos (Figura 1) e com a descrição de uma fotografia tirada à época:

> O quadro photographico, que no soffereceu o sr. Rosen, apresenta n’um breve apanhado as officinas de olaria, ferraria e de machinas do sr. Sampaio

Peixoto. Destacam-se perfeitamente e em grupos salientes as mais importantes partes do edificio.
É assim que vêem-se os tornos, plaina, machina de furar; de cortar, de atarrachar; de broquear; uma face da olaria por onde levam-se aos fornos os tijollos; o plano inclinado onde trabalha o vagon de capor que conduz barro á machina; as casas de seccar tijollos; canal d'agua; a bomba de pressão para molhar barro; a casa com 4 forjas movidas por vapor e agua; a machina de furar; bancada para ajustar e uma forja; além da vista geral da olaria e ferraria, com a roda hydraulica á mostra (...). Gazeta de Campinas (1870)

Figura 1 - Registros fotográficos da olaria de Sampaio Peixoto



Folheto avulso, 1867. Acervo: Biblioteca Nacional.

Outros anúncios foram encontrados relatando olarias em propriedades rurais à venda. Nestes casos, o relato que se tem é a descrição das fazendas, com todas as suas benfeitorias, incluindo as fábricas de tijolos, e em alguns casos a quantidade da produção anual destas, porém raras indicações do uso dos fornos à vapor.

3. A DEMANDA PELO TIJOLO NO INTERIOR PAULISTA

Para poder entender o que provocou o aumento da demanda do tijolo, é necessário compreender onde havia mais olaria. De acordo com o que foi explicitado acima é possível verificar que, existia uma quantidade considerável dessas fábricas nas fazendas, mas a maioria estava nas cidades. Conforme afirma Sato (2011), o predomínio da cultura do café sobre as outras culturas na província de São Paulo e a expansão das linhas férreas pelo interior, entre 1860 e 1880, modificou profundamente a demografia, contribuindo para o aumento no número de cidades e de construções. O tijolo era utilizado em todas as tipologias de obras nesse período

(ROCHA, 2013), essa maior demanda de material para a construção, fez com as olarias fossem se dispersando, sendo encontradas em todos os locais de "barro bom" (SATO, 2011).

Em 1866 já era possível encontrar em Códigos de Postura indicações do uso do tijolo no lugar da taipa, conforme segue a citação do Código de Posturas da cidade de Campinas de 1866.

> Art. 15. - O padrão da Câmara será muro de taipa**,** tijolos ou adobos de 12 palmos de altura; podendo fazer-se cerca barreada nos lugares humidos. Quando por qualquer motivo cahir o fecho todo ou dois terços em toda sua extensão, o proprietario será obrigado na rectificação á seguir o padrão da Câmara estabelecido, sob pena de dez mil réis de mulla e o serviço ser feito a sua custa. (São Paulo (Província), 1866)

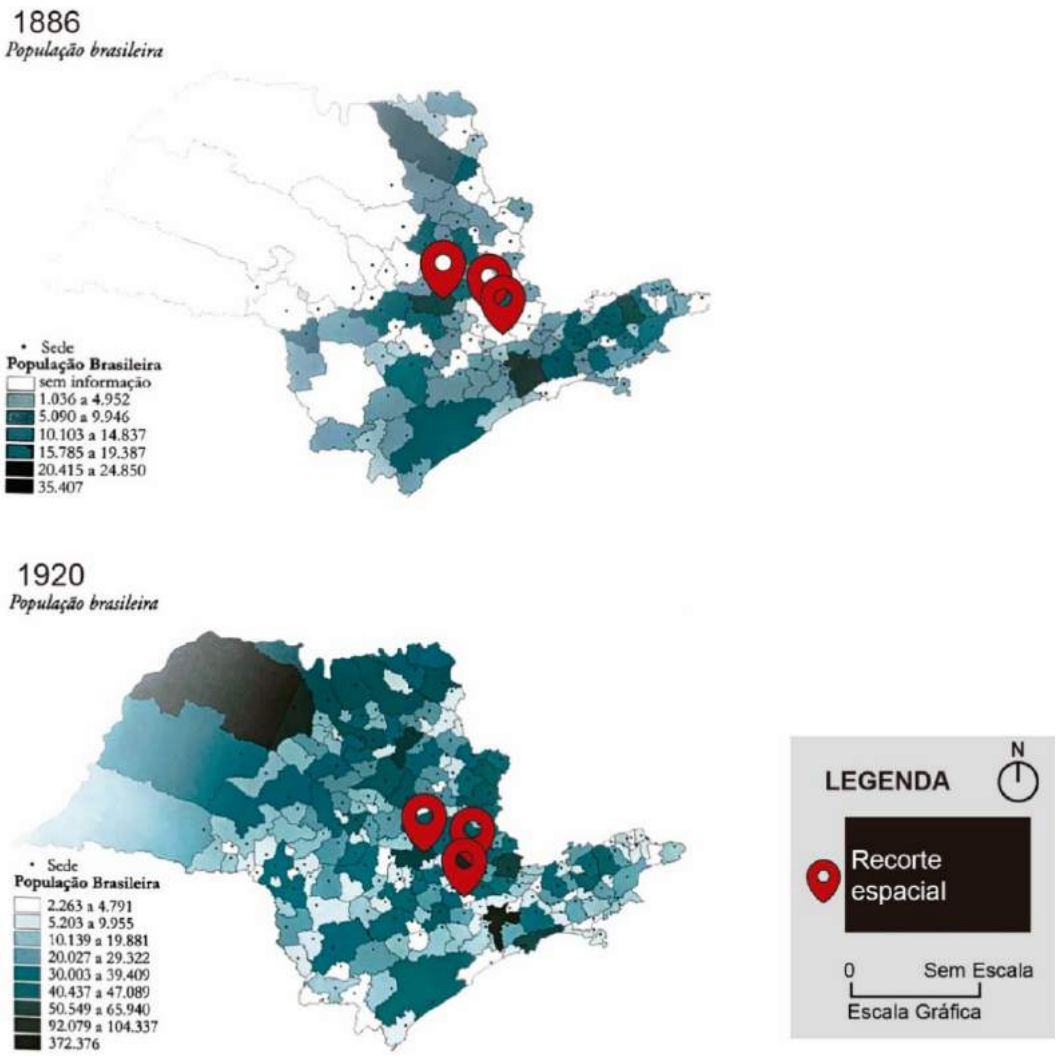
Outra informação importante encontrada em fontes primárias, é a tributação do tijolo e impostos a serem pagos pelas olarias. Um exemplo é o inciso número seis, do capítulo um, da lei número 40, de 04 de maio de 1858, onde é especificado o pagamento de 204$000 para o Estado por parte dos proprietários de olarias localizadas na capital paulista. Já na lei nº 31, de 27 de abril de 1864, registra-se o pagamento de 180$000 de imposto provincial pelas fábricas de telhas e tijolos na cidade de São Paulo; da mesma forma cita o valor de 300$000, referente à impostos sobre pastos, olarias e caieiros na cidade de Sorocaba; na villa de São Roque o valor era de 12$000.

Na mesma cidade, no ano de 1865, de acordo com a lei nº 100, de 28 de abril do mesmo ano, que continha o código de posturas de Sorocaba, o artigo 158 estabelecia que "as olarias ou fabricas de telhas e tijolos, e as fabricas de cal para negocio, pagarão annualmente o imposto de dez mil réis". No Decreto federal 5690 de 15 de julho de 1874, que regulamentava a arrecadação de impostos de indústrias e profissões, o valor estabelecido para olarias era de 10$000. Tais dados nos auxiliam a concluir que as fábricas de tijolos já eram indústrias consolidadas, aos moldes da época, dentro dos municípios, e assim, deveriam pagar as tributações estabelecidas, e que o tijolo já era um material utilizado na construção civil.

Como é possível observar na Figura 2, que apresenta um mapa demográfico, comparando o ano de 1886 e 1920, podemos verificar que já no século XIX havia nas cidades do recorte espacial deste trabalho um crescimento populacional, que de acordo com a legenda do mapa, variava até quase 20 mil habitantes. Essa informação em conjunto com a citação do Código de Obras de Campinas de 1866, demonstrada acima, onde a indicação é para o uso do tijolo ao invés da taipa, podemos considerar que o aumento populacional foi um dos fatores que estimularam o aumento da demanda do material.

Como afirmado no início desta discussão, na consulta de anúncios no jornal O Estado de São Paulo entre as décadas de 1870 e 1910, foram encontrados registros de olarias em fazendas ou chácaras. O trabalho na fazenda estava associado ao grande complexo industrial, que relacionava diversas atividades secundárias e necessárias ao funcionamento da produção cafeeira, como por exemplo, tenda de ferreiros, oficinas de marcenaria e carpintaria, olarias (BENINCASA, 2008), sem contabilizar os espaços intimamente ligados ao café, como as tulhas e os terreiros.

Figura 2 - Expansão demográfica no Estado de São Paulo - 1886 e 1920

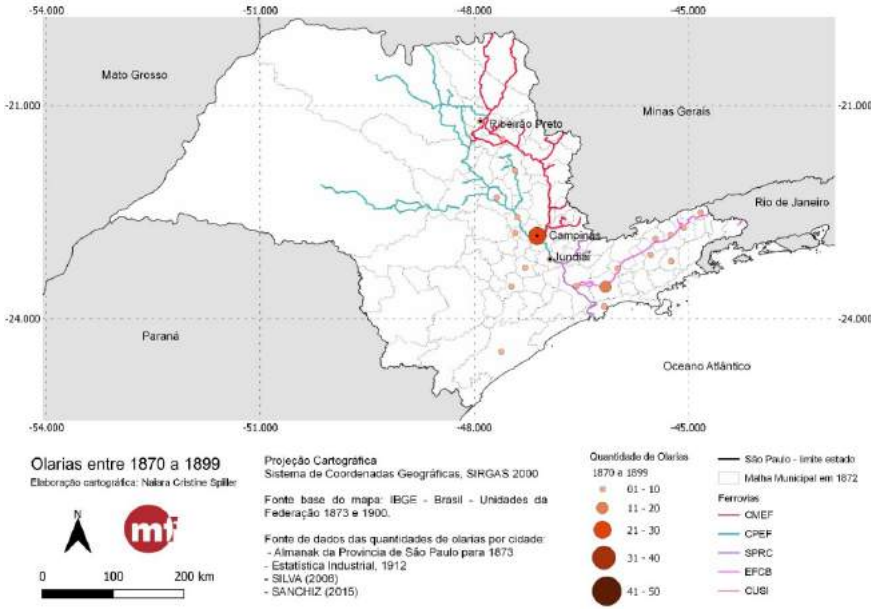


Fonte: BASSANEZI, 2008.

Segundo o autor, o principal uso do material se dava em terreiros, mas também aparecia em portais (com tijolo aparente ou rebocado), estábulos para animais, casas de funcionários e cocheiras (tijolo aparente). De acordo com Argollo (2015, p.146), o custo final das obras dos terreiros poderia ser menor "se houvesse na fazenda uma pequena olaria, o que era possível mesmo para os pequenos proprietários". Como estes eram elementos essenciais para as fazendas de café, ainda em conformidade com o autor, havia um grande cuidado com suas construções.

A necessidade da melhoria da produção de café custeou uma grande massa de investimentos, como afirma Argollo (2015), em infraestrutura, assim como na cultura e na ciência. Esse grande avanço técnico acarretou profundas mudanças no processo de produção cafeeiro, e fez com que a arquitetura das fazendas também sofresse mudanças profundas, de acordo com o mesmo autor, como já exposto acima.

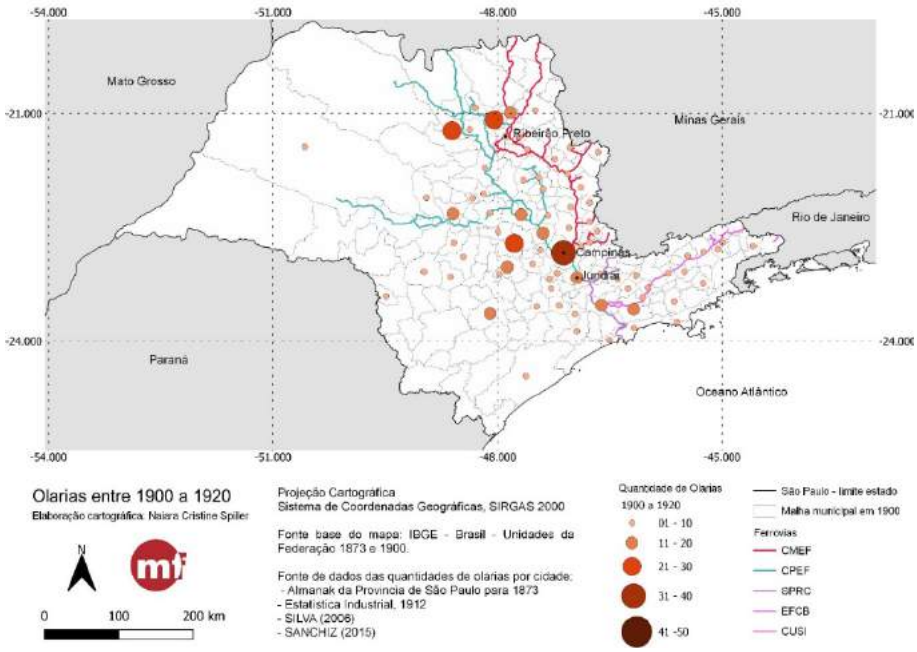
Figura 3 - Atividade Industrial em São Paulo, Olarias (1870-1899).



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O tijolo se mostrou um material prático para a construção civil, que proporcionou a execução dos novos programas, com custos menos elevados, menor tempo de obra e permitiu o uso de elementos de rebuscamento e embelezamento das fachadas dos edifícios, conforme explana Alambert (2013). O pioneirismo da utilização deste material nas edificações se confere à indústria cafeeira, segundo a mesma autora.

Figura 4 - Atividade Industrial em São Paulo, Olarias (1900-1920).



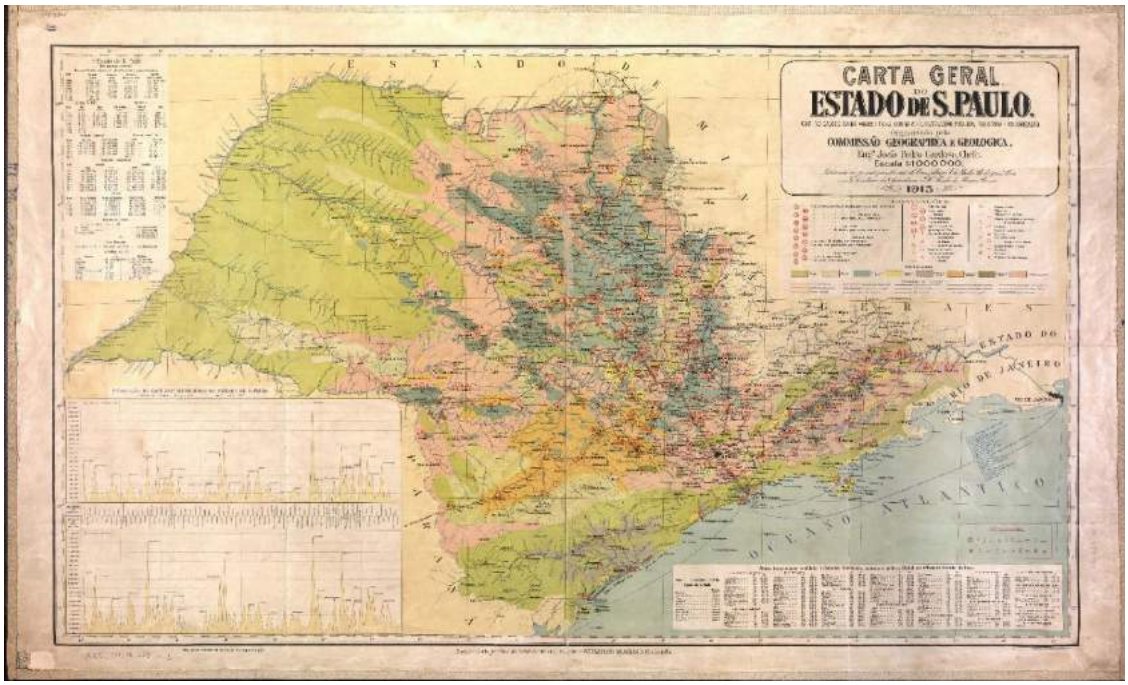
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Conforme já mencionado em capítulos anteriores, e é possível verificar nos mapas aqui apresentados (Figura 3 e 4), a distribuição das fábricas de tijolos no interior de São Paulo ocorreu de forma homogênea, e que parece haver uma relação entre a expansão das linhas férreas, o crescimento do número de olarias e de fazendas de café no primeiro período (1870-99); além do próprio crescimento urbano após 1900. Como é possível verificar no mapa apresentado na Figura 5, as áreas em verde escuro que correspondem à produção agrícola cafeeira, são as mesmas onde se verifica a passagem da ferrovia e a aglomeração de fábricas de tijolo.

Como afirma Alambert (1993, apud SATO, 2011), a substituição da taipa pelo tijolo já se deu a partir de 1850. De acordo com a autora, na capital isso se deu pela presença de imigrantes, sobretudo alemães, a partir de 1820. Porém, nas fazendas e em consequência no interior do estado, a demanda por mão de obra imigrante foi intensificada apenas a partir de 1880. Conforme demonstra Argollo (2015), só foi com a criação em 1886 do Serviço de Imigração e Colonização, que um fluxo intenso e contínuo de imigrantes europeus para os cafezais, esta mão-de-obra estará disponível para nas novas regiões a noroeste do estado de São Paulo.

Além disso, a maior parte das olarias identificadas estavam em nome de brasileiros e que o uso do tijolo cozido já existia no interior paulista antes da década de maior chegada de estrangeiros, que só ocorreu em fins do século XIX. Concluímos assim, que a contribuição técnica do imigrante deve ser relativizada, pelo menos quando a responsabilidade pela produção e domínio técnico para tanto.

Figura 5 - Carta geral do Estado de São Paulo: com indicações sobre Agricultura, comércio, instrução pública, indústria e colonização (1915).



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira

REFERÊNCIAS

ALAMBERT, Clara Correia; **O Tijolo nas Construções Paulistanas**. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo, 1993.

ALAMBERT, C. C. D'. Tijolo em São Paulo: modos de fabrico e aplicação nas construções. Em: LOPES, J. M.; LIRA, J. (Eds.). **Memória, Trabalho e Arquitetura**. Estudos CPC. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. p. 368.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa Eduardo & Henrique Laemmert, 1873.

ARGOLLO, André Munhoz de. **Arquitetura do café**. Campinas: Unicamp; São Paulo: Imprensa Ofi cial do Estado, 2004.

BASSANEZI, M.S.C.B. **Atlas da imigração internacional em São Paulo**, 1850-1950. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

BELLINGIERI, Julio Cesar. **As origens da Indústria Cerâmica em São Paulo**. Revista Cerâmica Industrial, São Paulo, v.3, 2005.

BENINCASA, Vladimir. **Fazendas paulistas: arquitetura rural no ciclo cafeeiro**. 2008. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

COSSONS, Neil. Why preserve the industrial heritage? In. DOUET, James (Org.). **Industrial Heritage Re-tooled**: the TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation. Internacional Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2012, pp. 6-16.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O sonho e a técnica:** a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2001.

LEI N. 31, DE 27 DE ABRIL DE 1864. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1864/lei-31-27.04.1864.html>. Acesso em: 3 out. 2022.

Lei nº 100, de 28 de abril de 1865 - CÓDIGO DE POSTURAS DA CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DE SOROCABA. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/leis/legislacao-do-estado/>. Acesso em: 3 out. 2022.

LEMOS, Carlos. **Alvenaria burguesa:** breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café. Nobel, 1989.

LEMOS, C. **Casa Paulista: História das moradias anteriores ao Ecletismo trazido pelo café**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

LEMOS, Carlos. Arquitetura Brasileira. In: MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: O caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2007.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Ferrovia, industrialização e preservação na sociedade contemporânea. In. MAURO, Fábio Di. PELLICCIOTTA, Mirza (Org.). **As edificações no tempo:** Olhares sobre a Conservação. São Paulo: Museu de Arte Sacra de São Paulo, 2019. 408p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DO INTERIOR; REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO. **Livro de registro de estatística industrial dos municípios do estado de São Paulo (1912).** São Paulo, 1912. Disponível em:

<https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1pvx3tQ4gEpqtuMcT3W6-XuDY6oFJMyor>. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

SÃO PAULO (PROVÍNCIA). Lei nº 100, de 28 de abril de 1865. Código de Posturas da Câmara Municipal de Sorocaba.1865 a.

SÃO PAULO (PROVÍNCIA). Lei nº 109, de 04 de maio de 1865. Código de Posturas da Câmara Municipal da Vila de Jundiaí.1865 b.

SÃO PAULO (PROVÍNCIA). Resolução nº 71, de 02 de abril de 1876. Manda publicar e executar o Código de Posturas da Câmara Municipal da Cidade de Campinas. 1876.

SATO, Luana. **A evolução das técnicas construtivas em São Paulo**: residências unifamiliares de alto padrão. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Construção Civil e Urbana) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

El patrimonio ferroviario en la Sierra Minera de Cartagena-La Unión (Murcia, España). Estado de la cuestión y posibilidades de estudio

ÓSCAR GONZÁLEZ VERGARA[1]

1. INTRODUCCIÓN. TRANSPORTE, PATRIMONIO, ARQUEOLOGÍA Y PAISAJE

El presente trabajo aborda una serie de reflexiones sobre el estudio del patrimonio ferroviario en la Sierra Minera de Cartagena-La Unión (Murcia, España), con el objetivo de mostrar cómo, el estudio del patrimonio ligado al transporte, y más aún desde la Arqueología, dan como resultado la profundización en el estudio holístico de las sociedades pretéritas (Aguilar Civera, 1998, 2007). Si toda sociedad humana precisa para su estudio completo de la conjunción de análisis sobre diversas facetas (sociedad, economía, política, cultura, religión…), todas ellas pueden verse sintetizadas en los estudios de los medios de comunicación y transporte, y del patrimonio industrial resultante (Griñán Montealegre, Palazón Botella y Sánchez López, 2007). De entre ellos, la revolución técnica, social y económica que supuso el desarrollo e impacto del ferrocarril, es sintomático de la interdependencia existente en las sociedades industriales contemporánea entre los medios de comunicación y transporte, y el resto de esferas antrópicas (Cuéllar Vilar 2010a, 2010b). Un medio como el ferrocarril informa, bien analizado, de la ordenación del territorio, de la jerarquía urbana, del desarrollo técnico, de la organización del trabajo, de los procesos industriales existentes, del comercio y movilidad de pasajeros, de los estilos artísticos predominantes, de la gestión de materias primas y residuos, de los impactos visuales en el paisaje… En nuestro caso, esa mirada al ferrocarril y su patrimonio será realizada desde la Arqueología, disciplina que consideramos mejor sirve para aunar distintas técnicas y métodos útiles como la estratigrafía de los restos arquitectónicos, análisis del impacto paisajístico, información sobre la memoria y uso social del mismo, estudio de la técnica, etc.

2. LA SIERRA MINERA DE CARTAGENA-LA UNIÓN Y SU PATRIMONIO FERROVIARIO

La Sierra Minera de Cartagena-La Unión, se localiza en el sur de España, en la comunidad autónoma de la Región de Murcia. Una sierra perteneciente a los Sistemas Béticos, que dividen el Campo de Cartagena en dos secciones, al norte la amplia planicie que comunica Cartagena por el interior (Mar Menor, Huerta de Murcia, Valencia…), al sur, pequeña franja costera que comunica este rincón mediterráneo con el mar, sus poblaciones y el norte de África (Figura 1). Una sierra que desde finales del siglo XIX ve reactivada su actividad minera e industrial, floreciente en época romana, con la explotación de los minerales locales ricos en plomo, plata, hierro, azufre y zinc, como las galenas argentíferas, las piritas y las blendas (Egea Bruno, 2014, López-Morel y Pérez de Perceval, 2010).

[1] Licenciado en Historia. Magister y Doctor en Arqueología Industrial y Contemporánea por la Universidad de Murcia. Actualmente, Profesor Externo e Investigador Doctor en la Facultad de Letras de LA Universidad de Murcia, miembro del Grupo de Investigación en Arqueología y del Centro de Estudios en Arqueología Virtual e Infografía DIGITALMED de la Universidad de Murcia. Email: oskarvergara@hotmail.com

Explotación minero-industrial que en cuestión de décadas transformó el paisaje urbano y natural del entorno con diversas instalaciones mineras (castilletes, hornos de fundición, chimeneas, talleres, polvorines, canteras, etc.) y numerosas infraestructuras para el transporte de mercancías y trabajadores primero, pasajeros después.

Figura 1: localización de la Sierra Minera. Fuente: IDERM (2022)

De entre los distintos medios de transporte que permanecieron y se desarrollaron en este contexto contemporáneo (caminos de tierra, carreteras de asfalto, puerto marítimo y cables aéreos), el ferrocarril fue, quizá, el que más impacto ha tenido en la historia local por toda la transformación sobre el paisaje (trazado viario, sobre todo) y la historia (sigue siendo una línea férrea usada hoy en día) (Gómez Martínez, Sánchez Vintró y Coves Navarro, 1996, Saura Vivancos, 2004, 2016, Vilar Ramírez y Egea Bruno, 1989). Por su trayecto actual, desde Cartagena a Los Nietos (Mar Menor), la línea férrea recorre el antiguo camino minero e industrial del siglo XIX, con la Sierra en su margen sur; línea que en origen comunicaba distintos poblados mineros y que ponía en comunicación las explotaciones mineras y los lugares de residencia de los mineros, con el puerto más importante, Cartagena, cuyos barcos y fábricas de fundición se servían de los materiales procedentes de las minas y talleres de la Sierra Minera, sobre todo de La Unión, principal población del entorno, nacida en los años sesenta del siglo XIX en un proceso de demarcación política de las principales explotaciones mineras en el corazón de la Sierra [Figura 2].

Figura 2. Entorno minero en Parque Minero de La Unión. Fuente: REGMURCIA (2022)

Los distintos restos patrimoniales del ferrocarril en este lugar nos hablan de cómo se realizó la Revolución Industrial. Informa del papel de la minería en el entorno, de la localización de las principales explotaciones y núcleos de población, de las necesidades socioeconómicas, y de la tecnología. Se trata de un ferrocarril nació para dar soporte a la floreciente industria minera, que incorporó las mejoras técnicas de unos inicios ligados a la energía del vapor a acabar moviéndose con motores de combustión y electricidad. Las instalaciones auxiliares (como las estaciones, puentes, etc.), nos hablan del papel del Modernismo, la estética industrial y el uso tradicional del ladrillo, aspectos estos que han configurado la arquitectura ferroviaria del entorno. Unos restos que, por el paso del tiempo y cambio de funciones, han sufrido procesos de reconversión y deterioro, precisando de nuevas lecturas y nuevos usos para mantener la memoria ferroviaria del lugar y el legado que, en la identidad del entorno, tiene [Figura 3].

Ilustración 3. Antiguo tren chatarra de La Unión. Fuente: Museo Minero de La Unión.

3. POSIBILIDADES TURÍSTICO-EDUCATIVAS: LO FERROVIARIO COMO RECURSO

El patrimonio cultural, mucho más el material, como el arquitectónico e ingeniero ligado al transporte, precisa de la puesta en valor para mantenerse y no caer en el olvido. En nuestro caso, consideramos que una serie de acciones que ayuden la explotación turística y educativa, es la mejor opción. Lo primero porque, desde el desarrollo sostenible y el turismo responsable, los entornos rurales e industriales reconvertidos pueden tener más opciones de desarrollo al atraer visitantes, negocios, etc., que animen acciones como creación de un Museo del Ferrocarril (inexistente en el entorno), al insertarse los monumentos y restos patrimoniales del lugar en una ruta turística que ponga en valor y en explotación económica los bienes histórico-artísticos de la zona. Lo segundo porque el ferrocarril, como otro patrimonio cultural cualquiera, sirve de vehículo para la transmisión de discursos que formen e informen a locales y visitantes sobre la historia local, las actividades socioeconómicas del pasado y su continuación en el presente, los procesos de la Revolución Industrial y su implantación local, la contaminación ligadas a la producción y el transporte, etc.

En concreto, consideramos que la puesta en valor del patrimonio ferroviario puede encauzarse de la primera forma:

- Primero, el estudio exhaustivo de los restos materiales, inmateriales y paisajísticos del transporte ferroviario en el sector geográfico que va desde Cartagena a Los Nietos,

documentando y restaurando sus distintos elementos (líneas férreas actuales y abandonadas, puentes, estaciones, instalaciones de maquinistas y guardavías, etc.). En concreto, la antigua estación de La Unión, cercana a dos enclaves turísticos y culturales muy visitados en el entorno (Parque Minero y Mercado Antiguo) sería el lugar idóneo para que RENFE, entidad pública que gestiona la vía en la actualidad, colocara un museo que pusiera en valor la historia y patrimonio de una vía férrea que nació en los años setenta del siglo XIX y que ha ido ampliando su trazado conforme la necesidad económica y política lo demandaba. Dicho espacio sería también idóneo para localizar una sala donde realizar exposiciones y diversas actividades didácticas que completaran la visita turística.

- Segundo, confección de una ruta que enlazara el patrimonio ferroviario con el resto de patrimonio del entorno, primando los espacios musealizados (Museo de la Minería, Parque Minero, Mina Las Matildes) y los ligados al transporte (Camino del 33, Cuesta de las Lajas, puertos de Portmán y Cartagena), junto a todas las actividades económicas que se vieron favorecidas por la instalación del ferrocarril (minería, industria, pesca, producción agropecuaria, etc.).

- Tercero, diseño de actividades concretas sobre el tren de la Sierra Minera. Se pueden distinguir dos colectivos. Uno, el de los escolares. Para ellos, siguiendo el currículo educativo de sus centros y el nivel de enseñanza al que pertenezcan, se pueden realizar actividades educativas que les informen sobre la historia del transporte, su papel en las sociedades industriales contemporáneas, los elementos patrimoniales ligados, ventajas y desventajas con otros medios de transporte, el impacto medioambiental, el papel del ferrocarril en el entorno local, el arte plasmado en sus construcciones, etc. Otro, el de la población general, visitante o local, que sirva de reflexión sobre la importancia del transporte en la historia y el mundo presente, el papel del transporte público, la responsabilidad de mantener su memoria y restos patrimoniales, etc.

Para todo lo anterior, es necesario un proyecto que aúne investigación académica y desarrollo local, con las administraciones públicas (Ayuntamientos de La Unión y Cartagena, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Universidad de Murcia, Universidad Politécnica de Cartagena, Museo Minero de La Unión, etc.) y entidades privadas (como RENFE, Fundación Sierra Minera, Fundación Cante de las Minas, etc.), con la inversión para contratar investigadores y educadores que diseñen y pongan en marcha las actividades de puesta en valor del patrimonio ferroviario de la Sierra, contando con especialistas en los cambios de la historia, el arte, la arqueología, la arquitectura, la ingeniería, el turismo, la didáctica patrimonial y la geografía, disciplinas estas necesarias para la correcta documentación patrimonial y diseño de recursos y actividades.

De igual forma, sería necesaria la colaboración para la creación de un Museo local del Ferrocarril, con el acondicionamiento de la antigua estación de La Unión, o la cercana Maquinista de Levante, como principales localizaciones. En dicho lugar, se expondrían elementos como fotografías antiguas, herramientas del trabajo con el ferrocarril, maquetas, alguna locomotora o vagón, cartografía sobre los trazados, audiovisuales explicando su historia, la memoria de los antiguos trabajadores ferroviarios, etc. Un espacio donde aprender y exponer el conocimiento y legado entorno al tren.

4. CONCLUSIONES

El transporte de época industrial y contemporáneo ilustra, con su patrimonio, los paisajes y procesos históricos de las sociedades que demandaron, construyeron y usaron medios de comunicación como el ferrocarril. Para el caso de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión, esa necesidad surgió con la mina y la industria derivada; necesidad que permitió que las principales explotaciones y poblados mineros quedaran unidos por una línea férrea, siendo esta vía el vehículo narrativo y discursivo de una serie de acciones para la puesta en valor, turística y educativa, del legado y la memoria del ferrocarril en la zona. Por ello, se propone la creación de un Museo del Ferrocarril y la necesidad de un estudio en profundidad del patrimonio ferroviario local para implementar medidas turísticas y educativas en un proyecto que aúne el desarrollo sostenible con el turismo responsable, permitiendo que el disfrute patrimonial sea un medio para el aprendizaje y la reflexión.

5. BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR CIVERA, I. **El patrimonio arquitectónico industrial**. Instituto Juan de Herrera, 2007.

AGUILAR CIVERA, I. **Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes**. Museo de Etnología, 1998.

CUÉLLAR VILLAR, D. Transportes y patrimonio histórico: la herencia de la Revolución Industrial. **Áreas: revista internacional de ciencias sociales**, Murcia, v. 29, p. 61-72, 2010.

CUÉLLAR VILLAR, D. La región de Murcia en clave de caminos. **Áreas: revista internacional de ciencias sociales**, Murcia, v. 29, p. 156-193, 2010.

EGEA BRUNO, P. M. La minería cartagenera: sector clave de la economía regional (1840-1991). In: NICOLÁS MARÍN, M. E. (coord.). **Historia Contemporánea de la Región de Murcia**. Murcia: Universidad de Murcia, 2014, p. 169-205.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J. A., SÁNCHEZ VINTRÓ, J. A. y COVES NAVARRO, J. **Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata**. L. Prieto DL, 1996.

GRIÑÁN MONTEALEGRE, M., PALAZÓN BOTELLA, M. D., y SÁNCHEZ LÓPEZ, M. **El patrimonio industrial en la Región de Murcia**. Asociación de Ingenieros Industriales de la Región de Murcia, 2007.

LÓPEZ-MOREL, M. A. y PÉREZ DE PERCEVAL, M. A. **La Unión. Historia y vida de una ciudad minera**. Almuzara, 2010.

SAURA VIVANCOS, S. **La Unión, ayer y hoy**. Ayuntamiento de La Unión, 2004.

SAURA VIVANCOS, S. **Haciendo memoria. A modo de una etnología de La Unión**. Fundación del Cante de las Minas, 2016.

VILAR RAMÍREZ, J. B. y EGEA BRUNO, P. M. **La infraestructura viaria en la sierra minera de Cartagena-La Unión**. In. GONZÁLEZ BLANCO, A. (coord.). **Los caminos de la Región de Murcia: función histórica y rentabilidad socioeconómica**. Murcia: CARM, 1989, p. 435-446.

A potência dos territórios reconhecidos da área do conjunto ferroviário de Presidente Prudente para sua preservação.

Sofia de Anchieta Messias

Hélio Hirao

1. INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

O presente trabalho de Iniciação Científica trata da extensão da Estrada de Ferro Sorocabana que corta o Município de Presidente Prudente - SP (Figura 1). Presidente Prudente, situado no interior oeste do estado de São Paulo, teve sua emancipação em 14 de setembro de 1917. Em seus anos iniciais, dependia da crescente economia cafeeira (SERGL, 2021), para a qual a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) era de grande importância para escoar sua produção, como afirma Abreu (1972). Contudo, entre os anos de 1932 e 1936, diversos fatores se sucederam, tal como a "crise do café" (reflexo da crise de 1929 que aconteceu nos Estados Unidos da América, um dos maiores compradores de café do Brasil), levando a interrupção de sua produção, fazendo com que fosse substituída por culturas como amendoim, algodão, entre outras, para as quais a ferrovia ainda era utilizada.

Figura 1. Complexo Ferroviário de Presidente Prudente. Fonte: edição realizada sobre imagem de satélite do Google Earth (2022).

A cidade apresenta acentuado desenvolvimento econômico após a década de 1930 e o trecho da Linha Férrea que corta Presidente Prudente acabou sendo colocado em segundo plano devido, principalmente, às políticas econômicas que privilegiaram o desenvolvimento do modal rodoviário, feitas durante o governo de Washington Luís (1926-1930). O desuso da Estrada de Ferro

Sorocabana ao longo dos anos que se sucederam, fez com que muitos dos seus edifícios patrimoniais entrassem em desuso. Enquanto alguns trechos da Linha foram ressignificados, recebendo diversos novos usos, tal como o Centro Cultural Matarazzo, o Instituto Brasileiro do Café e o Galpão da Lua; outros trechos e edificações acabaram por ser tornarem obsoletos, com características de abandono e descaso, como é o caso da antiga SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro). Apesar disso, os marcos e as pegadas do período no qual a Ferrovia foi intensamente utilizada ainda persistem, e esses conjuntos arquitetônicos se caracterizam como pontos de referência da cidade, como foi possível observar na Figura 1. A área de intervenção proposta para o presente projeto pode ser observada em sua totalidade na Figura 2.

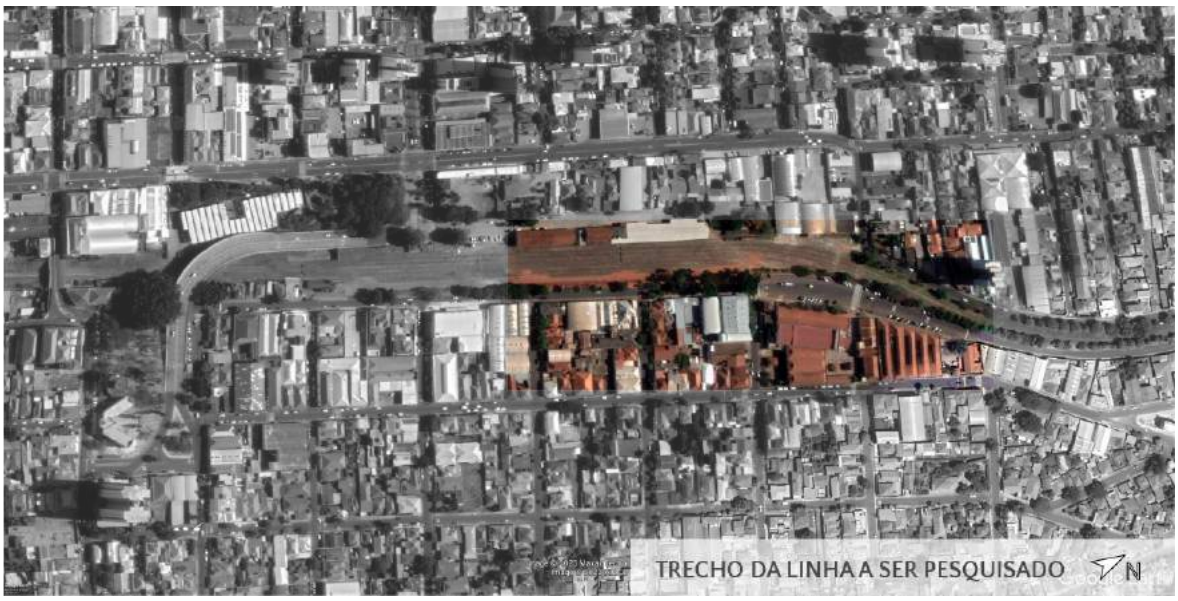


Figura 2. Recorte espacial da Linha Férrea que está sendo pesquisado. Esse trecho inclui o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua. Fonte. edição realizada sobre imagem de satélite do Google Earth (2022).

Ao longo dos últimos anos, o conjunto ferroviário vem passando pelo processo de abandono, após a desativação da linha férrea fazendo com que muitos dos seus edifícios, que outrora foram símbolos de prosperidade, se descontextualizem da dinâmica da cidade atual. Sem a atenção do poder público e da população, diversos trechos dessa área se encontram em situação de degradação e abandono, tal como é possível observar nas Figuras 3 e 4. Mesmo abandonados, alguns espaços acabaram por ser apropriados por outras pessoas que os habitam de diferentes formas, conformando territórios não reconhecidos pela perspectiva da produção funcional do espaço.

Figura 3. Presença de lixo e resíduos acumulados ao longo da Linha Férrea de Presidente Prudente. Fonte. Arquivo pessoal da autora, 2021.

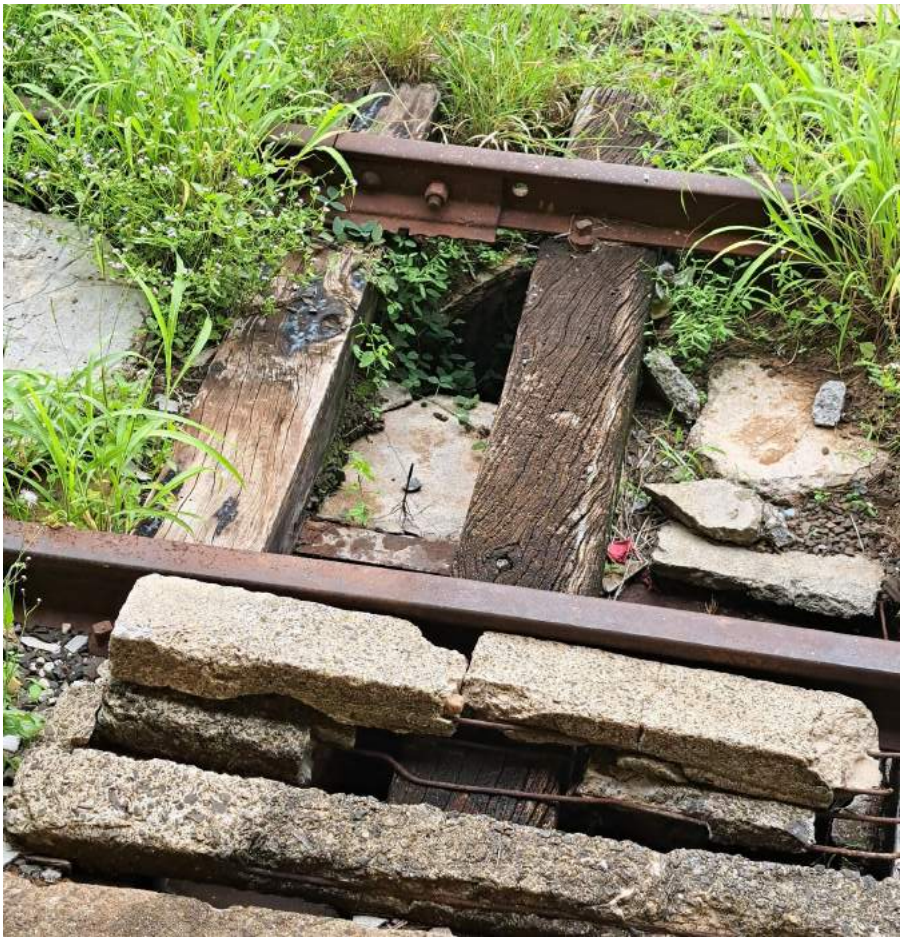


Figura 4. Trilhos do trem em estado malcuidado e de abandono. Fonte. Arquivo pessoal da autora, 2023.

Considerando esse estado de espera e potência do espaço, que pode ser reconhecido como um *terrain vague* (DE SOLÀ-MORALES, 2002), a finalidade do trabalho é, por meio do procedimento metodológico cartográfico (Deleuze e Guattari, 1995; KASTRUPP, 2017), reconhecer os atravessamentos dos afetos entre corpos e as ambiências presentes naquele território, buscando potencializar e intensificar o sentimento de pertencimento e, consequentemente, valorizar e potencializar sua preservação

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivos Gerais:

- Reconhecimento e cognição do Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente;
- Identificar e Reconhecer os espaços habitados do trecho da linha férrea de Presidente Prudente que corta a área central da cidade de Presidente Prudente como potência para sua ativação, visando intensificar o sentimento de pertencimento das pessoas para com esse espaço, fomentando sua valorização e, consequentemente, potencializar sua preservação.

2.2. Objetivos Específicos

- Levantar material, textual, iconográfico e fotográfico sobre a Linha Férrea de Presidente Prudente, mais especificamente o trecho escolhido para o desenvolvimento da pesquisa;
- Realizar imersão na ambiência do conjunto ferroviário com a prática da deriva e da elaboração de cartografias e mapas, a fim de identificar e reconhecer os espaços habitados;
- Apreender os múltiplos, heterogêneos e diversos territórios sem hierarquia ou seleção do espaço escolhido, abordagem rizomática;
- Aventar a potência de ativação desses territórios reconhecidos para valorização e preservação do patrimônio arquitetônico industrial e ferroviário que lá existe.

3. METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa são os de apreensão e cognição dos espaços heterogêneos, habitados por seus corpos singulares e atravessados por afetos.

O método cartográfico, exige que o pesquisador se coloque como participante ativo do espaço, fugindo da característica de mero observador, fazendo com que ele apreendam os múltiplos, heterogêneos e diversos elementos que compõem os espaços. Além disso, a experimentação do espaço permite que o mesmo o afete, ao mesmo tempo em que é afetado por ele. As cartografias resultantes das derivas buscam descrever esses territórios com suas conexões/interações .

> Saber ler o mar é saber interpretar o território, saber interpretar onde há energia a ser aproveitada, também energia urbana, movimentos sociais, artísticos, pessoas que podem se colocar em jogo no campo com você. Essa metáfora náutica da deriva, em minha opinião, é muito importante para de fato entender essa relação entre projeto e acaso/circunstância, especialmente na leitura de como é o mar, qual é a situação, qual é a minha condição. Então, a deriva é isso, é talvez um objetivo que geralmente é muito elevado, de fazer a revolução, ou de pelo menos viver um momento revolucionário na

> situação que eu construí, porque a deriva é uma situação. (CHAPARIM; CAON. Trecho da fala de Careri em sua entrevista, 2022).

Portanto, pode-se dizer que a pesquisa desenvolvida por meio do método cartográfico possui um ritmo próprio e pode ser desafiadora. Essas pesquisas com abordagem da filosofia da diferença (Deleuze; Guattari, 1995), centrada nas subjetividades por meio da experimentação do espaço, levam mais tempo porque seu foco não é nos resultados em si, mas no processo trabalhado.

A proposta do método cartográfico se aproxima da cidade subjetiva, afetiva, heterogênea e rizomática, que resgata e reativa e ressingulariza as memórias e os territórios. Para a pesquisa bibliográfica histórica, alguns autores que tratam da relação ferrovia-cidade foram estudados para a melhor compreensão dessa relação. Dentre os autores, estão: MONBEIG, Pierre, et al. (Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo, 1984), que mostra a importância histórica que a ferrovia teve no estado de São Paulo; DEFFONTAINES, Pierre (Como se constitui no Brasil a rede de cidades), que aponta a linha férrea como um importante conector entre diferentes cidades brasileiras e FIORIN; HIRAO (Cidades do Interior Paulista: Patrimônio Urbano e Arquitetônico, 2015; 100 Anos Presidente Prudente, 2017).

Dessa forma, a pesquisa pretende identificar e reconhecer o espaço da cidade com os movimentos de seus corpos atravessados por afetos para potencializar intervenções que a considerem, além da funcional, a existencial, a partir da prática da deriva e cartografia mapeando a expressão da vida e da realidade considerando a preservação material da memória produzida ao longo dos anos.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Levando em conta a multiplicidade de elementos, corpos, significados e usos da Linha Férrea de Presidente Prudente e seu entorno, é possível apreender, nesse trecho, um rizoma, caracterizado por sua heterogeneidade e pela constante transformação na qual ele se encontra, repleto múltiplas conexões, reconexões e rupturas (Deleuze, Guattari, 1995). As heterogeneidades intrínsecas a Linha Férrea de Presidente Prudente, mais especificamente ao trecho que é objeto de estudo desse trabalho, situado entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, são inúmeras e ininterruptas.

A partir das primeiras derivas (CARERI, 2002), realizadas foram reconhecidas diversas e múltiplas unidades que compõem esse rizoma heterotópico (RAGO, 2015). Alguns desses elementos foram capturados, recortados e montados em uma colagem de fotos que expressa , a partir de um olhar inicial, o quão diverso é esse espaço, tendo em vista que compõe diferentes vegetações, construções, corpos, configurando territórios existenciais. Nesta cartografia é possível reconhecer os galpões dentro dos quais funciona a iniciativa cultural de uma organização não governamental “Galpão da Lua”, se contrapondo à construção na qual se encontra o Centro Cultural Matarazzo, instituição vinculada ao governo municipal.

Figura 5. Colagem de fotos realizada com base nas primeiras derivas. Fonte. A autora, 2022.

Muitas mudanças foram percebidas no trecho da EFS que corta Presidente Prudente, dentre elas a derrubada do muro que delimitava os trilhos e os separava da rua, a demolição da casa do maquinista e a tentativa de aterramento dos trilhos, que acabou por ser proibida pelo Ministério Público. Com base nesses acontecimentos recentes, que ocorreram entre o final de 2021 e os dias atuais (2023), pode-se perceber o quão múltipla, heterogênea e em constante transformação essa área se encontra, mesmo tendo sido desativada a anos.

A partir das análises desses acontecimentos, foi possível notar a importância da aplicação do método cartográfico nesse território tão rico de subjetividades, significados, expectativas e potencialidades.

O Centro do Município se deslocou conforme seu crescimento e, apesar de não estar tão distante fisicamente da Linha Férrea, possui dinâmicas, afetos e ambiências distintas. Enquanto o Centro propaga, desde seu traçado rígido e ortogonal, voltado para a cidade produtiva e funcional, que corre contra o tempo e é ocupada por corpos apressados e produtivos, a Linha Férrea e os bairros que se encontram além dela, como a Vila Marcondes e Vila Furquim, possuem ouro ritmo, lento, com outros corpos singulares e outras dinâmicas subjetivas com o espaço.

Para relacionar ambas partes, tal qual suas diferenças e suas conexões, foram desenvolvidas cartografias, que buscaram mapear essas relações, destacando a Linha Férrea, o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, como pontos de intersecção desse espaço. Além da relação entre Centro e Vila Ferroviária, o mapeamento pontua e traça esse atravessamento de afetos pelos corpos e ambiências.

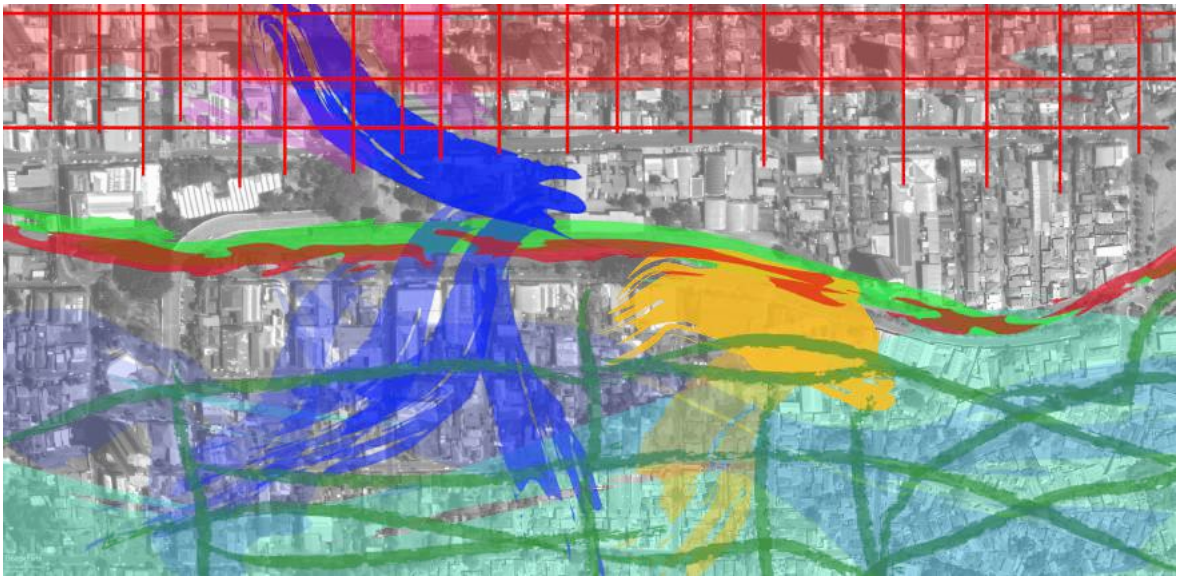


Figura 6. Cartografia de Afetos e Relações dentro do espaço. Fonte. A autora, 2022.

5. CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao aproximar os olhares do espaço estudado, novas conexões surgem a partir da apreensão do rizoma. O t*errain vague* apresenta transbordamento, continuidade, descontinuidade e rupturas, reconhecido e expresso de maneiras diversas nas cartografias realizadas, além da representada na Figura 6.

As intervenções recentes e traumáticas (MONTANER, 2015), que a Linha Férrea de Presidente Prudente vem sofrendo permeiam a paz e as subjetividades dessa área em prol do desenvolvimento funcional e capitalista, se apresentam como tentativa de apagamento de memórias dentro das cidades. Levando-se em conta esses fatores, pode-se dizer que os corpos presentes naquele espaço, tal como as edificações que nele existem, vêm sofrendo de diversas maneiras com as tentativas de padronização, uniformização e adequação desse espaço à cidade funcional.

6. AGRADECIMENTOS

Este texto faz parte do projeto de pesquisa de Iniciação Científica da autora, realizado junto ao programa de Iniciação Científica sob orientação do Professor Doutor Hélio Hirao. Os agradecimentos são dirigidos ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC) e CNPq, pelo financiamento da pesquisa (Processo número 127311/2022-0).

1. 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. **Revista de História**, v. 30, n. 62, p. 447-462, 1965. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/123434/119744. Acesso em: julho de 2021.

CAON, Paulina Maria; CHAPARIM, Matheus Alcântara Silva. Entrevista com Francesco Careri–a Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, v. 20, p. 255-278, 2022.

CARERI, Francesco et al. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. Trad. Orlando Valverde. *Bulletin de la Societé de Géographie de Lille*. Ano 59, Tomo 82, nº 9. Lille, dezembro 1938.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Mil platôs, vol. 1. **Rio de Janeiro: Editora**, v. 34, 1995.

FIORIN, Evandro; HIRAO, Hélio (orgs.). *Cidades do interior paulista*: patrimônio urbano e arquitetônico. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

KOOLHAAS, R. and MAU, B. S, M, L, XL. Nova York: The Mondielli Press, 1995. A cidade Genérica.

Monbeig, Pierre, Ary. França, and Raul de Andrada e. Silva. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1984. Print.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. – Porto Alegre: Sulina, 2020. Disponível em: https://www.editorasulina.com.br/img/sumarios/473.pdf, acessado em: Agosto de 2022.

SERGL, Marcos Júlio. O Ciclo Migratório no Oeste do Estado de São Paulo: A fundação e o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente. **Cadernos Ceru**, v. 30, n. 1, p. 321-348, 2019. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/ceru/article/view/158716. Acesso em: julho de 2021.

Identificação de bens agroindustriais: levantamento de conjuntos agroalimentares em áreas ferroviárias de Bauru

Helena Sales Nogueira Costa

Eduardo Romero de Oliveira

1. INTRODUÇÃO

O patrimônio industrial é frequentemente visto como uma valiosa fonte de conhecimento sobre o passado, que inclui elementos como: fábricas, moinhos, minas, centrais elétricas, sistemas de transporte, e outras estruturas e equipamentos industriais (TICCIH, 2003) da mesma forma que o patrimônio agroindustrial também contempla um legado cultural, histórico, tecnológico, da agricultura moderna e da produção de alimentos industrializados.

Se a industrialização das matérias-primas, provenientes da agricultura, juntamente foi um dos principais impulsionadores de transformação do espaço geográfico, podemos considerar que os avanços promovidos pelo transporte ferroviário também contribuíram com a transformação dos bens de produção agrícolas, em sistemas agroindustriais (MAZOYER; ROUDART, 2010, p. 409). Logo, "o patrimônio agroindustrial corresponde, portanto, a tudo que é inerente ao patrimônio industrial. Seu foco, porém, é a agricultura" (BACH, 2017. p. 77).

Para Monbeig (1984), o binômio café-ferrovia impulsionou a territorialidade do Centro-Oeste paulista em regiões próximas das matérias-primas agrícolas. Além do café, a expansão industrial de São Paulo, na primeira década do século XX, também se deu pela cultura do algodão, do trigo, e da cana-de-açúcar (CANO, 2007). Desta forma, o transporte ferroviário provocou a mudança de uma economia agrícola para uma economia industrial, reestruturou o território paulista, transformou a paisagem natural em paisagem construída e estabeleceu bases mais amplas da industrialização do estado (KUHL, 2012, p. 157).

São Paulo, tinha várias vantagens para a industrialização, incluindo sua grande população, sua localização estratégica, e seus recursos naturais. Conforme os dados do primeiro Censo Industrial do estado de São Paulo, em 1907, já haviam registrados só na região Sudeste uma média de 314 estabelecimentos industriais como: das indústrias têxteis, de processamento de alimentos, seguidas pela metalurgia, e fabricação de máquinas agrícolas (SUZIGAN, 1971).

Conforme a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, a Carta Geral do Estado de S. Paulo de 1915, indica que as primeiras industrias de transformação a se estabelecerem em centros urbanos foram as agroalimentares, provenientes do algodão, da soja, do trigo e da cevada (CGG, 1915).

Já em 1920, a Diretoria Geral de Estatística - DGE, apontou no primeiro Censo Agropecuário do Brasil, transição da economia agrícola para a industrial em 643 municípios do Brasil, dimensionando uma produção de mais de 648.153 estabelecimentos agrícolas. Comparando com Censo Industrial

de 1907, o número de fábricas no Brasil passou, portanto, de 2.983 fábricas para 13.336 em 1920 (FIORANTI, 2020) dos quais 4.145 estabelecimentos industriais eram do estado de São Paulo advindas das indústrias de alimentos, bebidas e produtos de fumo, que correspondiam a 28,2% da produção agroindustrial de São Paulo (SUZIGAN, 1971).

Apesar do forte crescimento da concentração industrial de São Paulo em 1920, a depressão Econômica de 1929, afetou consideravelmente a economia da indústria paulista, diminuindo, principalmente, o número de fábricas e funcionários, na época, as indústrias que mais foram afetadas foram; a têxtil, vestuário e calçados, química e farmacêutica, metalúrgica, bebidas, mobiliário e minerais não-metálico (SUZIGAN, 1971).

Em contrapartida, as indústrias de produtos alimentares não foram afetadas pela crise econômica, inclusive, tiveram um crescimento entre 1928 - 1932 (SUZIGAN, 1971). Segundo Monbeig (2015), a fragmentação destas propriedades fora mais acentuada em municípios cotonicultores, (MONBEIG, 2015, p. 281) por isso, muitos produtores migraram para o Oeste Paulista no intuito de ampliar e fortalecer suas filiais (CANO, 2007). Schiavon (2017) aponta que até 1929, o cultivo do café em meio à região de Campinas, Jundiaí, Rio Claro, Araraquara e Ribeirão Preto, demonstrava o desgaste de suas áreas de cultivo, do solo e de toda a região que acompanhava o avanço ferroviário em meio ao oeste do Estado de São Paulo (SCHIAVON, 2017, p. 29)

> A demonstração do potencial de desenvolvimento das empresas ferroviárias no Oeste do Estado de São Paulo, nos anos de 1930, foi o deslocamento pela empresa Noroeste do centro da produção do Estado, (...) considerou a criação de uma nova capital administrativa do Estado de São Paulo na cidade de Bauru, devido ao seu posicionamento mais centralizado no contexto econômico do Estado e por ser a cidade de um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do país, sede das empresas Sorocabana (1905), Noroeste (1906) e Paulista (1911) (SCHIAVON, 2017, p. 08)

Deste modo, alguns aspectos da indústria paulista nos primórdios da concentração industrial, também influíram sobre o crescimento da agroindústria local, como o caso do Município de Bauru – SP, que teve seu processo de industrialização intensificado pelo transporte ferroviário dos antigos entroncamentos das companhias de estradas de ferro: Sorocabana (1904), Noroeste do Brasil (1905) e Paulista (1910) e pelos primeiros conjuntos industriais da região: as antigas Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo, Cervejaria Antarctica, Anderson Clayton, Instituto Brasileiro do Café (IBC) e os silos da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) e mais tarde a Moinho Santista/SANBRA (1944) (PELEGRINA, 2007, p.33).

2. OBJETIVOS

A partir destas constatações, a presente pesquisa pretende: identificar quais foram os primeiros sistemas produtivos agroindustriais predominantemente urbanos de Bauru nas décadas de 1930 a 1960; investigar os remanescentes físicos destas fábricas no âmbito da paisagem industrial de Bauru; por fim, georreferenciar esses bens agroindustriais nas áreas ferroviárias da Noroeste, Paulista e Sorocabana.

3. METODOLOGIA

Com base na fundamentação teórica apresentada, a pesquisa adota como metodologia de pesquisa o estudo de caso na cidade de Bauru a partir da leitura da paisagem, e do território industrial, segundo as diretrizes do *Landscape Character Assessment* (LCA). A Avaliação de Características Paisagísticas é um método utilizado para avaliar, identificar, descrever, as características de uma paisagem conforme o guia: "*Landscape Character Assessment: Guidance for England and Scotland*" pela The Countryside Agency (2002) e Scottish Natural Heritage (2002), e atualizado pela Natural England (2014) no documento: "*An Approach to Landscape Character Assessment*" (TUDOR, 2014).

No geral, o LCA é uma combinação de métodos que fornecem uma compreensão abrangente das características únicas da paisagem, entre os quais se incluem:

Avaliação de Impacto na Paisagem (LVIA): exame físico da paisagem e a documentação de suas características, incluindo padrões de uso do solo, cobertura vegetal, topografia e características construídas. A avaliação visual pode ser feita por de trabalho de campo, fotografias aéreas, ou imagens de satélite;

Mapeamento do Sistema de Informação Geográfica (GIS): uso de software GIS para analisar e visualizar dados espaciais sobre a paisagem. O mapeamento GIS pode ser usado para mapear o uso do solo, a cobertura vegetal e outras características físicas da paisagem;

Consulta às partes interessadas: consulta com pessoas que vivem e trabalham na paisagem ou têm interesse na mesma. As partes interessadas (*stakeholder*s) podem fornecer informações valiosas sobre os aspectos culturais, históricos e sociais da paisagem;

Revisão por especialistas: busca de contribuições de especialistas em vários campos, tais como ecologia, geografia e arquitetura paisagística. Os especialistas podem fornecer conhecimentos técnicos sobre o patrimônio natural e cultural da paisagem;

Tipologia do caráter paisagístico: categorizar a paisagem em tipos distintos com base em suas características físicas e culturais. A tipologia de caráter paisagístico ajuda a identificar áreas de alto valor paisagístico e informa as decisões de planejamento de uso do solo;

Por fim, o LCA se divide em quatro etapas metodológicas (TUDOR, 2014):

Etapa 1 – Definir o escopo da pesquisa;

Etapa 2 – Reunir informações sobre a área de estudo;

Etapa 3 – Realizar pesquisa de campo e coleta de dados;

Etapa 4 – Descrever, identificar e mapear áreas de caráter paisagístico;

Desta forma, estas orientações teórico-metodológicas do LCA pela Natural England (2014), podem ser igualmente aplicadas na avaliação de uma paisagem industrial que consiste como objetivo; identificar os vestígios físicos de antigas agroindústrias nas áreas ferroviárias da Noroeste, Paulista e Sorocabana como elementos impulsionadores na transformação da paisagem de Bauru.

4. RESULTADOS PARCIAIS E DISCUSSÃO

Bauru é um município localizado no estado de São Paulo, Brasil, que percorreu por três fases de industrialização relativamente distintas: fase agrária – ferroviária (1890 – 1939); fase de transição (1940-1960); e a fase industrial marcada pela concentração espacial nos distritos industriais (1961 – até os dias atuais) (TOLEDO, 2009, p. 67).

A história industrial da cidade data do início do século XX, quando Bauru era um importante centro agrícola, conhecido por sua produção de café, algodão e outras culturas. A indústria do café passou a se desenvolver tanto na capital quanto no interior paulista, logo, o comércio de Bauru passou a crescer gradativamente com a distribuição de três empresas ferroviárias (figura 1): a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) em 1904 que estabeleceu uma forte comunicação entre a capital paulista e o interior, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em 1905 e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) em 1910 (PELEGRINA & ZANLOCHI, 1991).

Figura 1 – Estradas de Ferro; Sorocabana, Noroeste e Paulista

Fonte: Museu Ferroviário (2017)

Em seguida, o crescimento da cidade e a demanda por bens manufaturados, Bauru passou a desenvolver seu setor industrial, principalmente, entre as décadas de 1930 – 1960. Uma das primeiras indústrias a ser estabelecida em Bauru foi a indústria têxtil e a indústria de alimentos, ambas tinham como matéria-prima o algodão (TOLEDO, 2009).

Em 1932 a cervejaria da Antarctica Paulista foi a primeira empresa de grande porte a ser estabelecida na cidade próximo do leito ferroviário da Companhia Paulista, assim como outras indústrias que se estabeleceram no centro da cidade (SOBREIRA & RIBEIRO, 2016). No mesmo período, Bauru teve destaque nacional com a cultura do algodão pelas empresas: IRF Matarazzo, Anderson Clayton, também situadas na Vila Antártica (figura 2) (PELEGRINA, 2007, p.33).

Figura 2 – Fotomontagem Antárctica e Matarazzo (2004, 2010, 2022)

Fonte: Autoral, modificado a partir do Google Earth (2023)

Nos anos 50 e 60, o setor industrial da cidade cresceu rapidamente com o estabelecimento de outras grandes indústrias, incluindo empresas de processamento de alimentos como Instituto Brasileiro do Café – IBC disposto pela lei 1.779, de dezembro de 1952, que dizia ser da cafeicultura nacional o patrimônio adquirido pelo Instituto. Situado às margens da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o IBC de Bauru (figura 3), contava com 116 armazéns e tinha como intuito realizar uma política econômica do café brasileiro no exterior (PÉRICO; BARON, 2015).

Figura 3 – Fotomontagem IBC de Bauru (2004, 2010, 2022)

Fonte: Autoral, modificado a partir do Google Earth (2023

Outra grande empresa de Bauru, que também trabalhava com o mercado exterior, era a Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro SA – SANBRA (figura 4), considerada a maior indústria da região especializada no segmento de extração de óleo de algodão e amendoim. O complexo localiza-se próximo da ferrovia Sorocabana e contava com grandes armazéns, depósitos de óleos, oficina de manutenção, caldeiras, instalações administrativas, refeitório, escola e casa para funcionários (BASTOS, 2002).

Figura 4 – Fotomontagem fábrica antiga SANBRA (2004, 2010, 2022)

Fonte: Autoral, modificado a partir do Google Earth (2023)

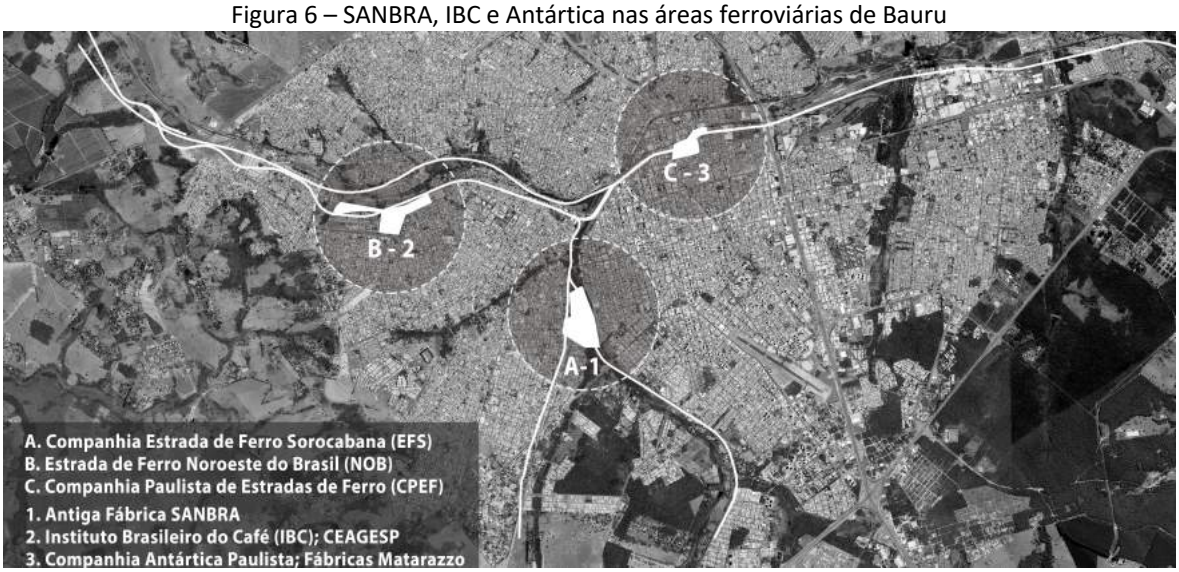
Devido ao grande impacto destes conjuntos no centro da cidade, em 1963 foi criado o primeiro Distrito Industrial de Bauru, com o Distrito Industrial II, na década de 1980, e Distrito Industrial III, no final da década de 1990, com a justificativa de proporcionar um local “mais adequado” para esse tipo de instalação (figura 5) (SOBREIRA; RIBEIRO, 2016).

Figura 5 – Fotomontagem Distrito Industrial I, II, III de Bauru

Fonte: Autoral, modificado a partir do Google Earth (2023)

Bauru sentiu essas mudanças logo nos anos 1980 e 1999 com o IBC extinto em 12 de abril de 1990 pela lei 8.029 116, a cervejaria Antárctica demolida, completamente em 2010, e a empresa da SANBRA vendida para Ceval Alimentos em sociedade com a empresa Bunge em 1997 e mais tarde para Sina indústria em 2008. Em razão disso, a desconcentração industrial no centro da cidade influenciou diretamente no declínio destas empresas, consequentemente, essas fábricas que atendiam à agroindústria e ao transporte ferroviário tornaram-se extensões lineares de vazios urbanos e restos industriais ao longo da extensão ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana, Noroeste e Paulista (figura 6).

Figura 6 – SANBRA, IBC e Antártica nas áreas ferroviárias de Bauru



Fonte: Autoral, modificado a partir do Google Earth (2023)

Atualmente, complexo industrial da antiga fábrica SANBRA está relativamente preservado e com uma considerável vegetação nativa, devido ao fato, de ter sido ativo até meados de 2020. Em contrapartida, as antigas indústrias Matarazzo Antártica Paulista foram demolidas, mantendo apenas as chaminés tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CODEPAC). O Instituto Brasileiro do Café (IBC), atual (CONAB), abandonado, com furtos e depredações em sua estrutura.

Figura 6 – SANBRA, IBC e Antártica atualmente

Fonte: Autoral (2023)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A desindustrialização de Bauru trouxe impactos econômicos e sociais significativos para a cidade e seus moradores. Nos últimos anos, a cidade experimentou um declínio significativo em seu setor manufatureiro, levando à desconcentração industrial da cidade a partir dos anos 90. As razões para esses declínios são multifacetadas e complexas, mas alguns dos principais fatores incluem: a negligência na preservação e conservação dessas antigas indústrias.

Os resultados completos de uma LCA, poderão ser usados para orientar a tomada de decisões em vários contextos, incluindo planejamento do uso da terra, projeto paisagístico e gestão da conservação. Por exemplo, uma avaliação da paisagem pode ser usada para informar o desenvolvimento de políticas e diretrizes para o gerenciamento do desenvolvimento na área ou para orientar o projeto de novos empreendimentos para garantir que correspondam com o caráter da paisagem local.

Este método fornece uma compreensão de como diferentes paisagens são percebidas e valorizadas pelas comunidades locais, bem como pelos visitantes da área. Por isso, apesar dessas antigas indústrias de Bauru não serem tombadas (exceção da chaminé da Antárctica), constituem de um rico patrimônio material e imaterial e para interver nesses lugares, implica avaliar sua herança histórica e cultural e antes de tudo, o impacto urbano e ambiental, a fim de identificar todos os processos de deterioração na paisagem.

Conforme às medidas protetivas da recomendação n.º R-(95)9 a salvaguarda das paisagens culturais deve; fornecer meios de identificação, avaliação, e respostas a fim de estabelecer orientações políticas e propor medidas para conservação. Assim, a identificação e avaliação de uma paisagem industrial considera “as condições históricas em que a paisagem foi configurada e incluir um estudo detalhado dos atributos culturais e naturais de cada unidade da paisagem” (CONSELHO DA EUROPA, 1995, p. 7).

REFERÊNCIAS

BACH, A. N. Patrimônio Agroindustrial: Inventário das fábricas de compotas de pêssego na área urbana de Pelotas (1950-1990). 2017. 239 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural. Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

CANO, Wilson. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: HUCITEC, 1990.

CGG, Comissão Geográfica e Geológica (SP). Carta geral do Estado de S. Paulo: com indicações sobre Agricultura, commercio, instrucção pública, industria e colonização. São Paulo, SP; Rio de Janeiro, RJ: Commissão Geographica e Geologica: Weiszflog Irmãos, 1915. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart539762/cart539762.html. Acesso em: 6 fev. 2023.

CONSELHO, DA EUROPA. Recomendação da Europa sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas. Setembro de, 1995.

FIORAVANTI, Carlos. Radiografia do campo. 2020. Disponível em: https://revistapesquisa.fapesp.br/radiografia-do-campo/. Acesso em: 6 fev. 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e os problemas para a preservação de seu patrimônio. Tst: Transportes, Serviços e Telecomunicações, n. 23, pág. 156-187, 2012.

MAZOYER, Marcel; ROUDART, Laurence. História das agriculturas do mundo: do neolítico à crise contemporânea. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: NEAD, 2010. 51-70 pp.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da cidade de São Paulo. História econômica da cidade de São Paulo, p. 14-115, 2004

Museu Ferroviário Regional de Bauru. 2017. Disponível em: https://www.projetomuseuferroviario.com.br/. Acesso em: 10 mar. 2023.

Natural England. Landscape Character Assessment Guidance for England and Scotland. 2002. Disponível em: http://publications.naturalengland.org.uk/publication/2671754. Acesso em: 10 mar. 2023.

PELEGRINA, G. R., ZANLOCHI, T. S. Ferrovia e urbanização: o caso de Bauru. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Bauru Notas Históricas. Bauru, SP: Canal 6, 2007.

PÉRICO, Ana Lívia; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O Instituto Brasileiro Do Café: uma história sobre o patrimônio industrial. In: Colloquium Humanarum. ISSN: 1809-8207. 2015. p. 105-118.

SCHIAVON, Taís. La «Marche vers l'Ouest» et l'État de São Paulo: moyens de transport et articulations du territoire. Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia, n. 33, 2017.

SOBREIRA, Márcia Regina Nava; RIBEIRO, Sandra de Cássia. Livro: Bauru, uma cidade sem limites. Bauru: Canal 6, 2016.

SUZIGAN, Wilson. A Industrialização de São Paulo: 1930-1945. Revista Brasileira de Economia, [S. l.], v. 25, n. 2, p. 89–112, 2020. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/view/51. Acesso em: 6 fev. 2023.

TIICH, The International Committe for the Conservation of the Industrial Haritage. Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial, 2003.

TOLEDO, Eli Fernando Tavano. Industrialização de Bauru: a atividade industrial e o espaço geográfico, das origens à situação atual. 2009.

TUDOR, Christine. An approach to landscape character assessment. Natural England, v. 65, p. 101716, 2014.

Caminhar e aprender na Vila dos Ferroviários: sobre estar vivo, estar junto, paisagem e entretecer. Reflexões para os fazeres em educação e em museologia.

Alice Bemvenuti[1]

INTRODUÇÃO

A preservação do patrimônio ferroviário inclui diversos desafios, entre eles o de discutir os fazeres em educação e em museologia que compreendem a experiência com o patrimônio cultural e industrial distinta da ação de reprodução das informações e/ou de fatos históricos. A pesquisa se propõe a investigar em que medida se aprender ao caminhar na Vila dos Ferroviários quando se convive com moradores, antigos ferroviários e seus familiares e ao longo da rua Diretor Augusto Pestana, em Porto Alegre, RS.

A proposta desta investigação assume o deslocamento na caminhada como prática de espaço e ação possível de ser concebida enquanto objeto de reflexão na educação e na museologia, sendo o caminhar uma discussão presente na antropologia, na geografia e na arte. Para Michel de Certeau "o ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação está para a língua ou para os enunciados proferidos" (1998, p. 177) assim como compreende que caminhar é relativo a uma falta de lugar, quando se está em um processo indefinido entre a ausência e a procura de um próprio.

Recorremos a compreensão de que caminhar diz respeito ao estar presente, movimentar-se no espaço entre, produzindo uma presença e uma relação de contato com o espaço e no espaço. Caminhar produzindo uma relação com o tempo. Caminhar e conviver como quem respira e compartilha fazeres. Caminhar como quem se mover entre coisas, objetos, espaços subjetivos e físicos.

A proposta de caminhar na Vila se confirma à medida que a experiência de estar naquele espaço adquire sentido pela atenção concentrada tanto no lugar como comum, como no momento presente. Os atravessamentos perpassam o corpo de quem caminha em relação com o espaço percorrido. Portanto, caminhar pressupõe tempo para estar presente no espaço por onde se desloca, como um acontecimento (INGOLD). A fim de manter o foco da investigação em uma atividade que assemelhasse aquelas caracterizadas pelas práticas cotidianas, entendendo que neste cenário estaremos em um contexto de "gente comum" (LAVE, 1996), portanto interessa costurar e incorporar neste trabalho conceitos desenvolvidos por autores que discutem a educação em uma dimensão social, como a que trata a aprendizagem situada e da participação periférica (LAVE).

[1] Doutoranda em Educação, PUCRS. alicebem@gmail.com

A experiência de encontro e convivência com moradores também emerge emaranhando-se com os relatos das lembranças presentes e das lutas atuais para regularização fundiária para as moradias, entre outros direitos trabalhistas ainda não solucionados na relação entre empresa e trabalhador. A paisagem assim informa sobre cenário integrado ao cotidiano dos moradores, que acusam aspectos. O passado é presente e torna-se parte das caminhadas, tensionando conversas relacionadas a moradia incerta que carece da regularização e que ainda assombra e ocupa com medos a rotina das famílias, exigindo constantes movimentos comunitários e coletivos na busca de soluções. É possível identificar diversas marcas presentes, não apenas nos espaços físicos, mas também nos guardados e relíquias como as fotografias e os álbuns de família. O contato, o estar perto, o convívio permite acesso as lembranças, silêncios, olhares e tensões relacionadas ao trabalho, a família e a sobrevivência do hoje.

Cabe observar que há uma oposição de sentido nas concepções que definem o aprender e o conhecimento como algo que se dá na transmissão ou no acúmulo da informação, entendendo o sujeito passivo, que só aprende reproduzindo o conteúdo ao qual foi submetido. Nos interessa pensar a experiência que mantém relações “ao longo de” e que possuem um “caráter fluido do processo vital, onde os limites são sustentados graças ao fluxo de materiais através dele” (INGOLD, 2012, p. 41) ou seja, estar vivo e, portanto, em contato. A experiência se dá, segundo John Dewey, na relação entre o fazer e o estar sujeito, o agir e o receber (2010), quando é preciso que o corpo esteja na mesma medida em ação e na condição de quem se permite receber ou ficar sujeito a algo, afirmando que “vivenciar a experiência, como respirar, é um ritmo de absorções e expulsões. Sua sucessão é pontuada e transformada em um ritmo pela existência de intervalos, períodos em que é cessada e uma outra é inicial e preparatória.” (DEWEY, 2010, p. 139)

MATERIAIS, METODOLOGIA, RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

A investigação utiliza etnográfica e fotoetnografia; abordagem teórica-crítica no campo interdisciplina com fundamentação bibliográfica; sistematiza em coleções: anotações, diários de campo, fotografias, áudios, vídeos de rodas de conversas, reuniões, aulas e entrevistas de caminhadas realizadas na Vila dos Ferroviários no período entre 2012 e 2021. A metodologia inclui análise dos itens sistematizados, com intuito criar categorias do aprender num território urbano, industrial ferroviário.

Definir os agrupamentos como conjunto-composição não se trata de pensar uma estrutura fechada, mas reunir registros diversos das atividades realizadas com alunos. Alguns itens informam pela precariedade e fragmentação, porém compõem a parte-todo (DELEUZE) capaz de aumentar o espectro para as conexões e interpretações sobre a experiência da caminhada. O conjunto de partes-todo com dados em textos e imagem, recupera o percurso entre 2011 e 2021, detalhando a extensão total através das coleções separadamente. Não serão esgotadas as possibilidades de análises com intensão de comprovar eficácia da metodologia, mas ter no exercício de agrupamento de elementos que apresentam conteúdo sobre a experiência vivida, refletir sobre em que medida se aprende pode ser identificado desde a preparação para a

atividade de deslocamento. Na Tabela 1 apresenta-se os agrupamentos que definem as coleções, considerando o aspecto material dos registros. Também foram considerados os projetos e o período de realização. As coleções foram denominadas a partir das percepções que amadureceram ao longo da convivência com moradores na vila ferroviária.

Tabela 1.

agrupamentos	**características, suporte ou mídia**	**período**
Livro GEF	livro de registro de presenças	2009 a 2020
Coleção 1	vídeos e áudios	2012 a 2021
Coleção 2	fotografias e textos escritos	2011 a 2020
Coleção 3	fichas de entrevistas, mapeamento rua Diretor Augusto Pestana	2013
Coleção 4	coleções de fotografias nas casas, álbuns de família, vídeos, áudios, textos escritos	2013 a 2021
Coleção 5	vídeo-performance, vídeo, fotografia e texto	2020 a 2022
Coleção 6	diários, anotações, lembretes, textos do percurso	2012 a 2022*

Fonte: elaborado pela autora.

Abaixo a quantificação dos itens sistematizados em cada uma das coleções. A Tabelas 2 apresentam a coleta de fotografias documentais capturadas pelos alunos, textos que agrupam avaliações, relatórios, diários, comentários em blog, entrevistas e cartas. A Tabela 3 apresenta material em mídias de áudio e vídeo, com conteúdo que abrangem desde relatos de ferroviários, entrevistas com moradores, rodas de conversa e eventos, depoimentos de família, encontros para identificação de fotografias, reuniões, aulas, entre outro. As coleções foram denominadas: Coleção 1. Caminhar ao longo da vila, fotoetnografar e produzir textos escritos (ver Tabela 2); Coleção 2. Caminhar, sentar para escutar, respirar junto e registrar (ver Tabela 3).

Tabela 2

Coleção1: Caminhar ao longo da vila, fotoetnografar e produzir textos escritos

ano	**fotografias**	**textos escritos**	**textos com imagens**
2011	37	0	0
2012	814	38	136

2013	2.953	19	4
2014	169	3	45
2015	68	5	0
2016	67	2	0
2017	28	0	0
2018	334	36	4
2019	148	2	12
2020	277	1	0
2021	0	0	0
soma	4.922*	106	201

Fonte: elaborado pela autora.

Tabela 3:
Coleção 2. Caminhar, sentar para escutar, respirar junto e registrar.

ano	**vídeos**	**áudios**
2011	0	0
2012	05:11:32	0
2013	01:24:22	0
2014	02:38:29	0
2015	0	0
2016	0	02:01:58
2017	0	00:22:59
2018	01:32:13	08:42:28
2019	00:34:37	03:18:06
2020	01:45:40	05:18:16
2021	00:42:15	0
soma	13:49:08*[2]	19:43:47*

Fonte: elaborado pela autora.

[2] Os * indicam que ainda estão sendo identificadas fotografias e vídeos que serão posteriormente integrados na quantificação apresentada.

As Coleções 3 e 4 foram definidas a partir de ações realizadas a partir das primeiras caminhadas com objetivo de reconhecimento da Vila, no projeto de identificação dos moradores na Rua Diretor Augusto Pestana, em 2013 (ver Tabela 4 e 5); o projeto com as coleções fotográficas e os álbuns de família dentro das residências, inicia a partir dos convites da comunidade para entrar nas residências (ver Tabela 6). O projeto de vídeo-performance é desenvolvido a partir dos desafios com o isolamento social durante a pandemia de Covid-19 (ver Tabela 7).

Tabela 4

Coleção 3. Caminhar, dizer olá ao longo da rua Diretor Augusto Pestana

dias de caminhada	**casas abordadas**	**alunos-acadêmicos envolvidos em cada dia de coleta de dados**
10.08.2013	1	1
16.08.2013	5	6
17.08.2013	22	8
20.08.2013	1	2
22.08.2013	7	5
07.09.2013	13	8
16.09.2013	6	1
sem data	6	sem registro de nome

Fonte: elaborado pela autora.

Tabela 5

Coleção 3. Caminhar, dizer olá ao longo da rua Diretor Augusto Pestana

cidades (Rio Grande do Sul)	**sem nome**	**Cacequi**	**Cachoeira do Sul**	**Canoas**	**Caxias do Sul**	**Cruz Alta**	**Encantado**	**General Câmara**	**Guarani das Missões**	**Pedras Altas**	**Pedro Osório**	**Porto Alegre**	**Quaraí**	**Rio Grande**	**Rio Pardo**	**Rosário do Sul**	**Santa Maria**	**São Jerônimo**	**São Pedro do Sul**	**Soledade**	**Taquara**	**soma total**
feminino	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	4	0	0	0	0	1	0	1	0	0	12
masculino	1	3	1	2	1	4	1	1	0	0	1	12	1	1	3	1	8	1	0	1	1	42
não quis responder																						1
em branco																						6
soma	2	1	1	2	1	6	1	2	1	1	1	16	1	1	3	1	9	1	1	1	1	61

Fonte: elaborado pela autora.

Sobre a denominação atribuída as coleções segue: Coleção 3: Caminhar, dizer olá ao longo da rua Diretor Augusto Pestana, onde se observa um total de residências abordadas são 61 e foram identificados 7 dias intercalados de caminhada para coleta, total de 18 alunos-acadêmicos envolvidos durante a coleta. Coleção 4: Caminhar, Caminhar, sentar para olhar junto e ouvir histórias; Coleção 5: Caminhar, entretecer corpo rua emaranhado de fios e devires. E a Coleção 6 listada na Tabela 1 está em processo de finalização, portanto apenas será mencionada, podendo sofrer alterações, mas já se define pela proposta de agrupar: Diários, lembretes, inquietações, estranhamentos do percurso.

Tabela 6

Coleção 4. Caminhar, sentar para olhar junto e ouvir histórias.

ano	fotografias coleções	Fotografias do/no local	Print de tela	vídeos	webinar	textos
2011	0	0	0	00:00:00	00:00:00	0
2012	0	38	0	00:00:00	00:00:00	0
2013	308	19	0	00:00:00	00:00:00	0
2014	411	3	0	00:51:16	00:00:00	3
2015	162	5	0	00:00:00	00:00:00	5
2016	146	2	0	00:00:00	00:00:00	0
2017	0	0	0	00:00:00	00:00:00	0
2018	100	36	0	00:00:00	00:00:00	2
2019	9*	2	0	00:00:00	00:00:00	0
2020	278*	1	1.018	00:44:25	13:07:02	24
2021	32*	0	32	00:00:00	01:19:19	1
soma	1.446	814	1.050	01:35:41	14:26:21	35

Fonte: elaborado pela autora.

Tabela 7

Coleção 5: Caminhar, entretecer corpo rua emaranhado de fios e devires.

ano	vídeo captura na Vila e edição	vídeos da comunidade	fotografias e processos	exibição vídeo	texto	quantidade de itens
2020	01:04:50	00:01:44	31	01:12:45	2	42
2021	0	0	0	01:55:02	0	1
2022	0	0	0	00:08:43	2	3

soma	01:04:50	00:01:44	31	03:16:30	4	46

Fonte: elaborado pela autora.

A decisão de manter essa costura entre as anotações pessoais como parte de uma metodologia que reconhece na etnografia um modo de construir dados para futuras pesquisas, não se dá de modo tranquilo e nem tão pouco previamente a própria decisão deste doutorado. Apenas a medida em que se aceita o desafio de inventariar as caminhadas na Vila dos Ferroviários, é que se identifica materiais e itens que informam sobre a experiência, permitindo compreender o potencial de cada material analisar a relação da experiência vivida durante as caminhadas. A utilização da etnografia auxilia na tomada de decisão a medida que se escuta a comunidade, suas histórias, tensões e reflexões sobre o lugar. Tomar decisões de alterar o foco de atenção das caminhadas é um desdobradas dos encontros e da interação potencializada pelos vínculos de confiança que são estabelecidos com a comunidade.

É a medida que se reconhece a presença de dados não como um documento que transporta, mas como um fio que compõe a trilha e sustenta parte da relação com tecelagem narrativa (INGOLD, 2022, p. 148). O fazer, portanto, se dá tanto no agrupamento das anotações, como das imagens, ficando evidente que não seria possível tratar esses elementos como documentos fixados como estruturas fechadas e comprobatórias de uma experiência, mesmo que também possam ser usados para tal fim, porém aqui utilizados para entendimento da convivência com a comunidade e os desdobramentos a partir de cada encontro, de cada projeto desenvolvido, de cada conversa, vinculo de confiança e familiarização, que sugere a experiência ao longo das caminhadas, mas também na experiência ao longo desta investigação.

Entre algumas questões resultante de análise, observa-se que os grupos: aprendem na revisão de ponto de partida e compreensão de mundo a partir da convivência com o outro; os estranhamentos na caminhada disparam a percepção das diferenças e modifica a percepção de si; a familiarização com algumas tensões da comunidade permitem compreender o contexto histórico vinculado a produção industrial; escutar histórias de trabalhadores ativa reconhecer a memória ferroviária como ferramenta de resistência; o debate sobre os impactos decorrentes da extinção da RFFSA oferece pontos de contato para conversas sobre as histórias de família.

CONSIDERAÇÕES EM ANDAMENTO

A partir de Tim Ingold, interessa reconhecer a relação na convivência não como conexões, mas como fios que mantém relações “ao longo de” e que possuem um “caráter fluido do processo vital, onde os limites são sustentados graças ao fluxo de materiais através dele”. (INGOLD, 2012, p. 41). Para isso reconhecer o caminhar como prática capaz de produzir sentidos sobre o corpo que compõem a paisagem (INGOLD, 2022).

Dewey e Ingold empregam uma defesa sobre a continuidade da vida e dos processos, mencionando a importância da relação pessoas e coisa, assim como entre jovens e velhos

naquilo que produz a comunicação, a partir da compreensão de comum, onde os indivíduos com diferentes experiências de vida podem chegar a um acordo, portanto comunga-se e nessa comunhão se dá o aprender.

Deste modo, pensar a educação não como transmissão ou acumulo de informações, mas entender que para aprender é preciso corpo, estar presente, conviver, estar vivo (INGOLD, 2015; 2019; 2020; 2022). Entendendo que onde e quando a vida estiver acontecendo o corpo poderá ser convocado e atravesso pelo que se aprende, independente do que aprende. Interessa discutir a experiência nesse lugar específico situado, não somente através dos aspectos sociológicos presentes nas narrativas, tanto de moradores, como de visitantes, incluindo ex-moradores e ex-ferroviários, que eventualmente acompanham as caminhadas, mas concentrar a observação apresentada em registros e manifestações daqueles que caminharam e conviveram, portanto, estiveram de corpo presente durante um determinado tempo uns com os outros.

Neste sentido, estar vivo é a condição para aprender com e sobre algo, de modo que buscamos em alguns conceitos filosóficos do pragmatismo desenvolvidos pelo norte-americano John Dewey e a compreensão de que a educação está atrelada a vida e em sendo ela um processo contínuo compreendido como social e assegurada pela continuidade, como parte de sua natureza.

NOTAS

Pesquisa de doutorado em Educação, sob orientação da Professora Dra. Fernanda Bittencourt Ribeiro, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Agradecimentos dirigidos a CAPES.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ACHUTTI, Luiz Eduardo Robinson. **Fotoetnografia**: um estudo de Antropologia Visual sobre cotidiano, lixo e trabalho. Porto Alegre: Tomo Editorial; Palmarinca, 1997.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano.** Petrópolis: Vozes, 1998.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. Mil Platôs. Capitalismo e esquizofrenia. Vol. 1. Tradução de Aurélio Guerra Neto e Celia Pinto Costa. São Paulo: Ed, 34, 2007. (Coleção TRANS)

DESVALLÉES, André; MAIRESSE, François. ***Conceitos-chave de Museologia***. Tradução: Bruno Brulon Soares, Marilia Xavier Cury. São. Paulo: ICOM, Pinacoteca do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura, 2013.

DEWEY, John. **Arte como experiência.** Tradução Vera Ribeiro. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

INGOLD, Tim. Antropologia e/como educação. Petrópolis, RJ: Vozes, 2020.

_____. Linhas: uma breve história. Petrópolis, RJ: Vozes, 2022

_____. O dédalo e o labirinto: caminhar, imaginar e educar a atenção. Horizontes Antropológicos. Dossiê Cultura e Aprendizagem, n. 44, v. 1, p. 21-36. 2015.

_____. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v.18, n. 37, p. 25-44, jun. 2012

LAVE, Jean. A selvageria da mente domesticada. Revista Crítica de Ciências Sociais. Nº 46. Out 1996.

Estação ferroviária de Campinas: o uso do tijolo cerâmico na arquitetura ferroviária (1884-1920)

Júlia Tirintan de Lima[1]

Eduardo Romero de Oliveira[2]

1 INTRODUÇÃO

A construção e a arquitetura brasileira sofreram grandes transformações por conta da Revolução Industrial, a qual contribuiu para a consolidação de diversas transformações sociais, econômicas e tecnológicas, destacando-se o uso de novos materiais e técnicas construtivas. A arquitetura eclética, compreendida como o estilo presente na virada do século XIX para o XX, foi a fase que marcou esse período de mudanças na construção civil brasileira. Autores como Lemos (1989), Reis Filho (2000) e Ribeiro, N.; Pessoa; Ribeiro, R. (2019), abordam como os novos materiais e técnicas foram sendo adotados nas construções brasileiras na passagem do século XIX para o XX.

A partir das reformas urbanas implementadas no Brasil em meados do século XIX e das influências de modernidades estrangeiras, as construções das primeiras linhas férreas foram iniciadas. As construções ferroviárias foram tomadas como objetos de experimentação de novos materiais e técnicas construtivas (REIS FILHO, 2000), como o ferro, o vidro e o tijolo cerâmico, e por isso, acabaram tornando-se alvo de pesquisas e estudos que visam compreender o uso e o comportamento desses novos materiais.

Tendo em vista que as literaturas específicas acerca do uso do tijolo nesse período são escassas, a problemática desta pesquisa afunila-se para a investigação do uso desse material nas construções ferroviárias paulistas dos séculos XIX e XX, buscando expor em quais tipologias arquitetônicas ele estava presente, com quais outros materiais se relacionava, quais eram as técnicas empregadas em seu uso, quem as dominava e como se deu sua expansão ao longo do tempo nessas construções.

Tomando o estado de São Paulo como o centro da vida econômica no auge da cultura cafeeira em meados do século XIX, tal cenário proporcionou condições favoráveis para a expansão do sistema ferroviário no estado. À vista disso, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) foi fundada em 1868 em Campinas, uma das principais cidade produtoras de café da época (REIS FILHO, 2000; SANCHIZ, 2015 a).

As estruturas ferroviárias de Campinas passaram a ser construídas em 1872 e, ao passo em que a produção cafeeira aumentava, o conjunto ferroviário da cidade ia surgindo de forma "extremamente organizada" (ANUNZIATA, 2013). Segundo Finger (2013) e Pozzer (2007), a primeira estação ferroviária de Campinas teria sido construída em taipa de pilão, técnica amplamente utilizada no território paulista para a construção de edifícios de grande porte. Com o passar do tempo, as instalações ferroviárias da cidade passaram a ser insuficientes e precárias para atender a demanda do crescimento do transporte de cargas e passageiros.

[1] Mestrando, PPGARQ UNESP, julia.tirintan@unesp.br
[2] Prof. Dr., orientador, PPGARRQ UNESP, eduardo.romero@unesp.br

Assim, em 1884 a estação da cidade foi reconstruída em alvenaria de tijolos a vista erguendo uma edificação de estilo gótico vitoriano. Sua materialidade foi influenciada pelo amplo uso do tijolo cerâmico nas construções paulistas, ao fim do século XIX. Segundo a bibliografia clássica, o uso do tijolo nas construções brasileiras intensificou-se a partir do declínio da escravidão e da chegada da Missão Artística Francesa, que juntamente com a adoção de políticas imigratórias do período cafeeiro, contribuiu com a vinda de mão de obra qualificada, além de oportunizar a qualificação profissional daqueles que não as tinham (MONEGATTO, 2008).

Ainda que existam estudos sobre a edificação da estação de Campinas, como os de Pozzer (2007) e Anunziata (2013), ambos se preocupam em abordar o contexto histórico em que a edificação foi construída, apresentando dados sobre como se sua inserção na cidade em meio ao momento histórico e socioeconômico da época.

Sabendo que a estação ferroviária de Campinas, em sua segunda construção, foi feita em alvenaria de tijolos aparentes, revela-se que essa edificação é um exemplar do período tido como enfoque desta pesquisa, séculos XIX e XX, além de representar um modelo do emprego do tijolo cerâmico e possibilitar o estudo das técnicas empregadas nesse material.

Portanto, o trabalho tem como objetivo geral a identificação e avaliação das técnicas construtivas utilizadas na Estação da Companhia Paulista em Campinas (São Paulo) entre 1884 (construção) e 1920 (terceira fase construtiva), a fim de compreender como se introduziu o uso do tijolo cerâmico nas edificações ferroviárias na passagem para o século XX, bem como a expansão da técnica. E para tanto, o desenvolvimento da pesquisa apoia-se nos seguintes objetivos específicos: identificar os materiais construtivos encontrados na edificação da estação ferroviária de Campinas, sobretudo a presença do tijolo cerâmico; identificar e caracterizar as técnicas construtivas empregadas no uso do tijolo cerâmico na edificação da estação, bem como quem dominava essas técnicas; analisar e compreender a expansão do uso desse material nas edificações ferroviárias (infraestrutura de operação) da época.

2 MÉTODOS

O método proposto para esta pesquisa é estruturado em cinco fases. A primeira foi constituída por uma revisão bibliográfica acerca da história da construção civil, a fim de compreender os termos e elementos dessa temática. Nessa fase foram consultados livros, artigos, teses, dissertações e manuais pertinentes ao tema.

A segunda fase, ainda de pesquisa bibliográfica, agora é pautada na arquitetura ferroviária do interior do estado de São Paulo, tendo como fonte livros, teses e dissertações. Esta fase ainda apresenta uma pesquisa documental apoiada em projetos, fotografias, manuais técnicos, relatórios da CPEF e outros documentos que possam fornecer informações pertinentes.

A terceira fase compreenderá o trabalho de campo na edificação da estação ferroviária da CPEF em Campinas, a fim de identificar os materiais da construção e suas técnicas construtivas[3]. Para tanto, será empregada a metodologia de prospecção arqueológica do grupo Memória Ferroviária (SANCHIZ, 2019), além de ter como base teórica e metodológica os fundamentos da Arqueologia da Arquitetura (AA), tida como a ciência que estuda os edifícios históricos através de procedimentos arqueológicos (TIRELLO; VILLELA, 2014).

[3] O trabalho de campo está programado para ser realizado em fevereiro de 2023.

A quarta fase irá apresentar a sistematização dos dados coletados *in loco* através da composição de desenhos técnicos, análise de fotografias e avaliação dos materiais e elementos construtivos encontrados na edificação por meio da investigação arqueológica.

Por fim, na quinta fase, será feita uma análise entre estudos e dados coletados a fim de compreender como se deu a expansão do uso do tijolo cerâmico nas construções ferroviárias na passagem do século XIX para o XX, bem como as técnicas que eram empregadas nesse material.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tendo em vista os objetivos expostos anteriormente para o desenvolvimento do trabalho, a primeira fase de pesquisa, constituída por uma revisão bibliográfica, permitiu um entendimento acerca da história da construção civil, tanto no Brasil quanto no estado de São Paulo.

Ainda durante a primeira fase, foi desenvolvido um artigo em conjunto com a discente Naiara Cristine Spiller e o Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira sobre o uso e a produção do tijolo cerâmico no interior do estado de São Paulo. As pesquisas bibliográficas realizadas para o artigo, juntamente com a leitura dos relatórios das companhias ferroviárias escolhidas para a pesquisa, mostram como se deu a expansão do uso do tijolo nas edificações ferroviárias paulistas (Figura 1).

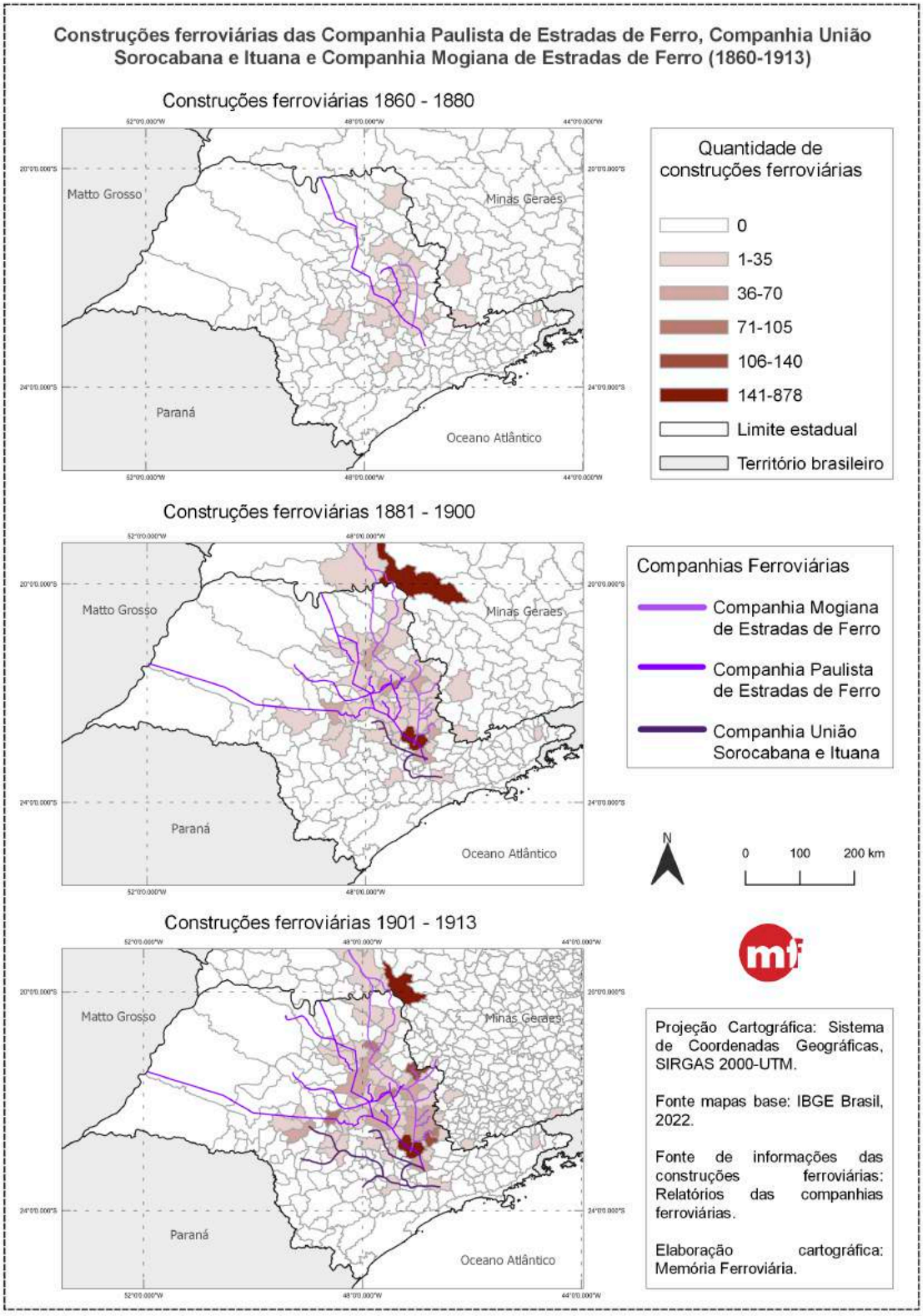


Figura 1. Construções ferroviárias em tijolos (1860-1913). Fonte: Lima, Spiller, Oliveira (2022)[4].

Além disso, foi possível notar que há uma tendência da bibliografia em atribuir o uso de novos materiais e técnicas construtivas adotados no Brasil durante o século XIX, ao trabalhador imigrante.

[4] LIMA, SPILLER, OLIVEIRA, 2022, ainda em processo de publicação.

A exemplo, Lemos (1989) e Monegatto (2008) atribuem essas inovações aos franceses e italianos, sobretudo o amplo uso do tijolo cerâmico. Porém, Campos (1997) aponta que tanto a produção tijoleira quanto o seu uso já aconteciam durante o período escravocrata, como pôde ser comprovado por jornais da época que mostram que a produção e uso do tijolo no interior paulista já existia, sobretudo nas fazendas de café, por mãos escravas.

Na segunda fase, a qual encontra-se em andamento, a coleta bibliográfica e documental fornecerá entendimento acerca da arquitetura ferroviária do interior do estado de São Paulo.

Na terceira fase, em que será realizado o levantamento de campo, espera-se identificar a materialidade da estação de Campinas e suas técnicas construtivas a partir da metodologia de prospecção arqueológica. E na quarta fase, planeja-se analisar e sistematizar as informações coletadas sobre a edificação.

Por fim, na quinta e última fase, espera-se obter, como resultado final, informações históricas e técnicas acerca do uso do tijolo cerâmico nas construções ferroviárias dos séculos XIX e XX, sobretudo da estação ferroviária de Campinas, buscando compreender como esse material era utilizado nessas construções e quem detinha o conhecimento das técnicas empregadas em seu uso.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas leituras realizadas até o presente momento, assim como os dados coletados durante a pesquisa e durante a realização de um artigo, algumas considerações já podem ser feitas.

Acerca dos materiais construtivos e da mão de obra utilizada durante a passagem do século XIX para o XX, a bibliografia clássica apresenta uma tendência em atribuir o uso de novos materiais e técnicas construtivas adotados no Brasil ao trabalhador imigrante. Porém, outros autores consultados, bem como documentos da época, apontam que o uso do tijolo cerâmico, objeto desta pesquisa, já acontecia durante o período da escravidão.

A partir de documentações consultadas para a realização da pesquisa, recortes de jornais[5], a exemplo, foi possível constatar que a mão de obra escrava esteve presente nas construções ferroviárias. Espera-se, com a relização do trabalho de campo e posteriores pesquisas documentais, averiguar a presença de trabalhadores eescravos nas construções da Companhia Paulista.

Ainda a respeito da mão de obra, as documentações permitiram a identificação de trabalhadores brasileiros qualificados nos canteiros de obra das ferrovias. Essa constatação reforça, sobretudo, o papel de agentes brasileiros nas construções ferroviárias, atribuindo a eles não apenas um trabalho braçal e sem técnicas, mas um papel qualificado, visto que em alguns momentos estes são definidos como “pedreiros”, “mestres pedreiros” ou “oficiais de pedreiro”, contrapondo o argumento arraigado de que apenas o imigrante europeu dominava as técnicas construtivas do cenário industrial, sobretudo as empregadas ao tijolo.

Em específico sobre o uso e as técnicas empregadas no tijolo cerâmico, a pesquisa prossegue com a investigação dessas vertentes. Porém, os estudos realizados até o momento nos permitiram identificar que o tijolo estava presente nas construções brasileiras desde o século do início da colonização, estando presente em construções jesuítas, edifícios residenciais, obras públicas e construções ferroviárias nos séculos XIX e XX, desempenhando desde um papel estrutural até um papel exclusivamente ornamental.

[5] AO PUBLICO. Gazeta de Campinas. Campinas, 29 jan. 1871, ed. 126, p. 3.

Assim sendo, demais questionamentos serão desenvolvidos, e por vezes respondidos, a partir de investigações bibliográficas e documentais atreladas à investigação arqueológica a ser realizada no complexo ferroviário de Campinas, buscando identificar e registrar as técnicas construtivas empregadas ao tijolo cerâmico no segundo edifício da estação, esperando-se, assim, alcançar o objetivo principal desta pesquisa.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. **O patrimônio ferroviário e a cidade**: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971). 2013. 3 v. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

CAMPOS, E. **Arquitetura paulistana sob o Império** - aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997.

SANCHIZ, Juan Manoel Cano. "Arqueologia da Industrialização". In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 241-276.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro.** Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Alvenaria Burguesa**. Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café. São Paulo: Nobel, 1989.

MONEGATTO, Karina Raimo Benassi. **Do artífice ao peão**: a constituição e a quebra do reconhecimento do trabalhador da construção civil - referencial teórico e histórico. 2008. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas**: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002). 2007. 285p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.

RIBEIRO, Nelson Pôrto; PESSOA, José; RIBEIRO, Rosina Trevisan M. **Novos subsídios para uma História da Construção Luso-brasileira**. Vitória: Editora Milfontes, 2019.

SANCHIZ, Juan Manuel Cano. Patrimonio ferroviário y arqueología industrial en el Estado de São Paulo: El Proyecto Memória Ferroviária. **Anales de Arqueología Cordobesa**, n. 25-26, p.279-307, 2015a.

TIRELLO, Regina; VILLELA, Ana Teresa Cirigliano. Estudos diagnósticos em Arqueologia da Arquitetura: uma investigação sobre as possibilidades do "Método Harris" para o estabelecimento

de cronologias construtivas – Lidgerwood (Campinas). ENANPARQ (2014: São Paulo, SP). **Anais do III ENANPARQ**. Arquitetura, Cidade e Projeto: uma construção coletiva. Org: São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Campinas: Pontifícia Universidade Católica., p.1-10, CD ROM/ISBN:978-85-67981-02-4.ISSN:2358-6214.CD rom, 2014. Disponível em: <https://www.academia.edu/8980714/Estudos_diagn%C3%B3sticos_em_Arqueologia_da_Arquitetura_uma_investiga%C3%A7%C3%A3o_sobre_as_possibilidades_do_M%C3%A9todo_Harris_para_o_estabelecimento_de_cronologias_construtivas_Lidgerwood_ Campinas_>. Acesso em: 9 mai. 2021.

O patrimônio ferroviário em debate: desafios e perspectivas do processo de valoração das estações ferroviárias do Ceará

Jaciara Azevedo Rodrigues[1]

INTRODUÇÃO

Discutir sobre patrimônio, é tratar de memória, logo, essa noção teórica de se trabalhar com a memória nos permite adentrarmos numa abordagem patrimonial, sobretudo na dimensão ferroviária, que é nosso foco desse trabalho. Nessa perspectiva, a conjuntura onde estamos inseridos nos conduz a refletir acerca de algumas situações que afligem parcela significativa da população, uma delas nos leva a pensar no rumo que está tomando alguns prédios de importância histórica, muitas vezes em detrimento de uma dita modernização, com o objetivo eminente de embelezar as ruas.

Isso faz com que venhamos investir nossa atividade intelectual na investigação crítica sobre preservação e reconstrução do patrimônio cultural que auxilia, de certa forma, na formação de nossa identidade por meio das memórias que nesses locais são evocadas. Na forma como os prédios das estações ferroviárias impactaram a população da época do funcionamento do trem de passageiros, as estações localizadas no centro das cidades (des) afeta a geração de hoje que passa muitas vezes ao lado desses espaços sem compreenderem o valor significativo que já possuiu na cidade em um determinado tempo, não instigando a consciência patrimonial para fortalecimento da identidade local.

Baltazar (2011) determina como patrimônio o conjunto de todos os bens, materiais ou imateriais, que, pelo seu valor, devem ser considerados de interesse relevante para a permanência e para a identidade da cultura de uma determinada comunidade. Nessa perspectiva, faz-se fulcral encararmos patrimônio como um conceito que recebe atribuições de várias significações, sendo aplicado em muitos contextos, no caso dessa produção, será investigado, sobretudo, o patrimônio ferroviário como uma memória que deve permanecer viva na identidade da população que durante décadas viajou no trem.

Assumindo o compromisso social, a escrita desse ensaio pretende despertar aos leitores, a prática de preservar o patrimônio ferroviário nas pequenas cidades e não somente nas capitais. Ou seja, as cidades ferroviárias localizadas no interior cearense, onde foram construídas pequenas estações, hoje podemos traçar algumas dissonâncias como também ligações entre os cenários

[1] Mestranda em História, Culturas e Espacialidades pela Universidade Estadual do Ceará (UECE), Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES); Especialista em Estudos de História Local pela Universidade Estadual da Paraíba (UEPB) e Graduada em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA). E-mail: jaciara.azevedo@aluno.uece.br

ferroviários, algumas delas tratam de forma mais atenciosa, porém em outros casos, a realidade desses prédios é lamentável e passível de reflexão crítica, convidando-nos a promover o questionamento de como algo tão promissor no início de sua implantação, vai cada vez mais se deteriorando?

Diante da desativação do funcionamento do trem de passageiros, faz-se imprescindível preservar o que foi vivido nessas estações, que durante décadas foram palcos de sociabilidades. Hoje, faz-se fulcral esses prédios serem protegidos por lei, mas que também seja assim na prática - realidade que ainda não faz parte da maioria dos prédios das estações cearenses.

2 MÉTODOS

Para concretização da abordagem da história patrimonial das estações, a pesquisa se apoia na análise de leis e portarias que dizem respeito à preservação da memória ferroviária, sobretudo dos prédios das estações. Também foi realizado revisão de literatura acerca dos modos de preservação das estações ferroviárias no Brasil. Em primeiro momento, iremos realizar uma análise da lei da valoração de bens ferroviários. Em segundo momento, iremos traçar um cruzamento entre essas leis e portarias com a bibliografia especialista na temática patrimonial.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

As estações ferroviárias são patrimônios que, revestidos de valores históricos, culturais e sociais, dependem do reconhecimento de uma comunidade em massa para ganhar a devida notoriedade, e são esses mesmos grupos que atribuem significações às estações, tomando como base o tempo do trem de passageiros.

Sobre as primeiras compreensões acerca do patrimônio, Pelegrini (2006, p. 64) afirma que as práticas preservacionistas iniciais foram orientadas por critérios seletivos pautados na característica estética e estilística das obras. Todavia, ao pensarmos na contemporaneidade, podemos revestir a perspectiva de patrimônio numa dimensão da diversidade, cidadania e direitos. Conforme Pelegrini o direito à memória e à preservação do patrimônio cultural constituem um exercício de cidadania.

Tratando-se do patrimônio ferroviário, conforme Matos (2020, p. 3) “O movimento de requisição do direito à memória, a identidade e ao passado ferroviário como um atributo devido pelo Estado brasileiro teve longa caminhada”. Ou seja, tem toda uma trajetória de flutuações e que não é a função desse artigo se aprofundar, mas demonstrar que desde quando instituída no governo de Vargas, a ideia de patrimônio foi sofrendo modificações, sobretudo no que se refere a necessidade da criação de políticas voltadas para a prática de preservação.

Ao tratar de memória e patrimônio, devemos tomar como base o aspecto de pertencimento. Pois assim como afirma Pelegrini (2007, p. 89) “o direito à memória e à preservação do patrimônio cultural de distintos grupos constitui um exercício de cidadania importante para fundamentar as bases das transformações sociais necessárias para a coletividade.”

Apoiada nessas leituras, podemos inferir que as estações ferroviárias são patrimônios, que, revestidos de valores sociais e culturais, dependem do reconhecimento de uma comunidade em massa para ganhar a devida notoriedade, e são esses mesmos grupos sociais que estão inseridos no tempo do trem de passageiros e assim, atribuem significações às estações.

Sendo assim, é possível que essa tradição de preservar tal bem, perpasse as gerações e as estações ferroviárias incorporam efetivamente essa percepção. Embora a geração de hoje não se reconheça e não se sinta pertencida, podemos propor uma reflexão crítica, para isso, faz-se importante sabermos que a história da ferrovia brasileira é marcada por administrações distintas, desde empresas estatais, até mesmo estrangeiras. Tomando como base o período em que a Rede Ferroviária Federal esteve administrando a ferrovia, em 1997 ocorreu o processo de privatização. Neto; Carneiro; Giannecchini (2012, p. 3) nos dizem que após a privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA),

> As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Esse fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário.

A partir do ano em que a RFFSA foi completamente extinta- 2007, foi instituída a Lei nº 11.483[2] na qual informava que o Instituto Histórico Artístico Nacional (IPHAN) passou a ter atribuições específicas para preservação da memória ferroviária. A referida Lei dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e estabelece em seu artigo 9º: "Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção."

Com isso, conforme o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, desde 2007, o Iphan tem realizado um amplo inventário de conhecimento do patrimônio cultural ferroviário, já tendo sido catalogados mais de seis mil edifícios. Os estados de conservação são os mais diversos, sendo que muitos estão abandonados e em condições precárias de preservação, como é o caso da estação aqui analisada.

Nesse sentido, atrelada à lei 11.483/2007, o Iphan publicou a Portaria nº 407/2010 instituindo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como um novo instrumento de preservação, onde serão inscritos todos os bens declarados como detentores de valor artístico, histórico e cultural, na qual atribuímos a nomenclatura de bens valorados. É importante mencionar que esse procedimento se aplica, exclusivamente, aos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA. Ademais, a portaria instituiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, responsável pela atribuição do valor.

[2] A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127

Ou seja, para ser efetivada a inscrição na referida lista, os bens são avaliados por uma equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação do departamento de patrimônio material e fiscalização, cuja decisão é homologada pela Presidência do Iphan. Desse modo, essa lista recebe atualizações constantemente de bens imóveis, sendo, a mais recente versão atualizada datada de 29 de abril de 2022.

Como já mencionado, essa mesma portaria dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. Em seu Art. 2º menciona quem pode, de forma legítima, provocar a instauração do processo de valoração. Sendo assim, conforme o documento, esse pedido pode partir de uma pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado.

Após o interesse, o art. 6º dispõe sobre o que deve constar em um pedido de valoração de um determinado bem:

> Identificação do proponente (nome, endereço, nº RG, nº CPF ou CNPJ, telefone, e-mail); II - denominação, endereço completo e localização georreferenciada do bem proposto para valoração, quando possível; III - nome do proprietário ou do responsável pelo bem móvel ou imóvel e dados de contato, quando possível; IV - descrição do bem; V - justificativa do pedido apontando o potencial valor para compor o patrimônio cultural brasileiro; e VI - foto atual que permita a identificação do bem.

Ainda de acordo com a portaria que trata sobre os procedimentos para efetivar o processo de valoração, para a proposta ser recebida de forma positiva, há que se considerar a consistência da justificativa em relação ao interesse nacional na preservação do bem. Para fins de consulta, vale ressaltar que a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será apresentada em meio digital e impresso, estando disponível para consulta por qualquer interessado no endereço eletrônico do Iphan.

Ainda sobre esse documento que rege a legislação do patrimônio ferroviário, o capítulo V trata dos efeitos da valoração, e especificamente no Art. 22 é afirmado que os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

Esses decretos e leis que foram e são criados em torno da preservação do patrimônio ferroviário e são essenciais no prevalecimento das memórias desses lugares. Essas leis que determinam um certo cuidado e preservação desses bens “Trata-se na verdade de uma ‘nova’ etapa marcada também por instabilidades, e sujeita a reinterpretações e reclassificações.” (REIS, 2014, p. 02).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dessa problemática, podemos refletir acerca do que podemos fazer para tornar essas estações como lugares de memórias, não somente para os que vivenciaram aquela época, mas instigar uma consciência de preservação na geração de hoje. Percebemos que realmente a sociedade não se sente efetivamente engajada e envolvida nessa história em prol da patrimonialização das estações ferroviárias.

A partir dessa perspectiva, torna-se evidente que apesar de todo aparato nas leis, há muito que ser trabalhado na consciência patrimonial dos cidadãos, que não se sentem envolvidos em preservar seu passado. Dessa forma, o tempo do trem foi tido como moderno de uma época e que hoje se traduz em antigo e ultrapasado de forma que podemos visualizar cenários distintos na forma de estado das estações a depender de cada municipio, onde, através do poder público, é promovido alguma revitalização, e outras estações passíveis de deteerioramento ao passar dos anos, decádas e séculos.

5 NOTAS

Gostaria de agradecer à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento das pesquisas realizadas sobre essa temática.

6 REFERÊNCIAS

FONTES DOCUMENTAIS

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm Acesso em: 20 dez. 2022.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Portaria nº 407/2010 de 21 de dezembro de 2010** Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 10 out. 2022.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário** (atualizado em 01/08/2022) Bens declarados valor histórico, artístico e cultural

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 20 dez. 2022.

BIBLIOGRAFIA

BALTAZAR, A. **Patrimônio cultural:** técnicas de arquivamento e introdução à Museologia. Batatais: Claretiano, 2011.

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. **VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**, 2011.

MATOS, Lucina ferreira. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 28, 2020.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. O patrimônio cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas. **Patrimônio e Memória**, v. 3, n. 1, p. 87-100, 2007.

PELEGRINI, S. C. A. **O patrimônio cultural no discurso e na lei:** trajetórias do debate sobre a preservação no Brasil. Patrimônio e Memória - Revista Eletrônica, v. 2, n. 2, p. 54-77, Assis - São Paulo: UNESP – FCLAs – CEDAP, 2006.

REIS, D. "Fabricando a "alma da cidade" e a história da nação: embates e instabilidades nos processos de patrimonialização", **Antíteses***,* v. 7, n. 14, p. 146-170, 2014.

O documentário *Entrelinhas* como instrumento de difusão na educação sobre o patrimônio ferroviário

Daniel Ribeiro Silva

Igor Matheus Santana Chaves

Edwin Kitch Taves

Palavras-chave: Documentário; Patrimônio Ferroviário; Estrada de Ferro Sorocabana

1.

2. INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

O sistema ferroviário, desde sua invenção à chegada ao Brasil, foi um dos principais meio de transporte e de transição econômica no período de industrialização dos territórios (SILVEIRA, 2007). No Estado de São Paulo, as principais empresas ferroviárias foram fundadas e implantadas pouco depois do continente europeu, sendo a *The São Paulo Railway Company* (SRC) em 1867 a primeira delas, interligando a capital ao Porto de Santos. Logo em seguida, outras empresas foram se estabelecendo a fim de interligar o território e o escoamento da produção (SAES, 1981). Na região de Sorocaba, se organizou a fundação da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) em 1875, cuja promessa era ligar a região com a capital para o transporte de ferro e as lavouras de algodão e outros produtos regionais (SOUKEF JUNIOR, 2001).

Com a chegada da EFS o território do sudoeste paulista passou por diversas transformações sociais, econômicas e sociais. Do ponto de vista econômico, se destaca a possibilidade da siderurgia da Fazenda Ipanema em fornecer ferro para todo o Brasil, o avanço das indústrias têxteis que consagraram Sorocaba o título de “Manchester Brasileira” (MASSARI, 2011). Em outro momento, com a construção do ramal de Itararé (1888-1907) da EFS, possibilitou conectar São Paulo ao Paraná e demais Estados do Sul (Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande), assim, o município de Itapetininga pode passar pelas mesmas transformações. Os impactos materiais e imateriais podem ser notados nas edificações, nos costumes e tradições, no desenho do território e na sua política, na chegada de novas culturas e povos, tecnologia e mercadorias e, até mesmo, sendo cenários de diversas revoluções. É incontestável a importância da EFS para a região (ver SANTANA-CHAVES & PASSARELLI, 2019; SANTANA-CHAVES, 2021).

Entretanto, desde o início do século XX, se inicia o processo de estagnação da indústria ferroviária, listar todos os aspectos demandaria um grande espaço, mas cabe citar algumas delas de grande importância para o sudoeste do estado. A marcante falta de recursos próprios e a dependência do capital internacional, uma economia orientada para a exportação de monoculturas aliada a uma

histórica política de incentivo questionável, além do enviesamento ao transporte rodoviário (SAES, 1981). Como consequência, grande parte dos conjuntos férreos e demais equipamentos inseridos em nosso território, se desmancham e estão fadados a processos de sucateamento, abandono, arruinamento e esquecimento (SANTANA-CHAVES, 2021).

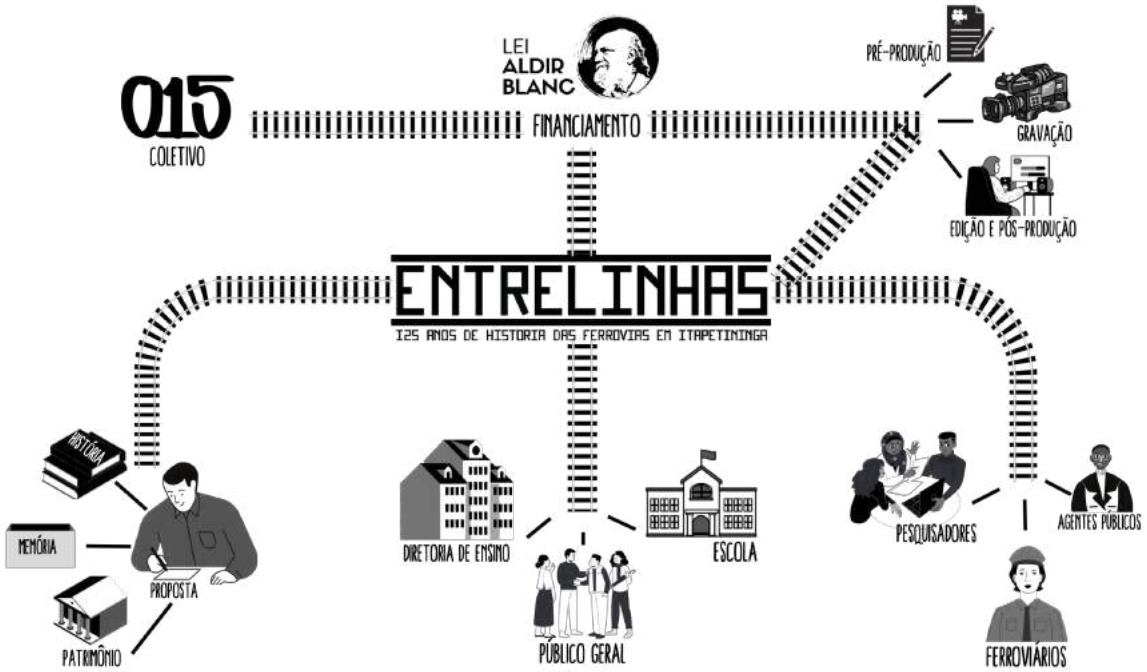
Hoje, o remanescente oriundo da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) - na qual pertence os componentes da EFS -, se classifica para o Estado em uma perspectiva técnica, a partir de sua operacionalidade (operacional e não-operacional) e mobilidade (móveis e imóveis)[1]. No qual os operacionais são geridos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conjunto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas; e os não-operacionais transferidos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). No conjunto sob sua tutela se encontram bens imóveis, como edificações (estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais), até bens móveis como material rodante (locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário (IPHAN, 2014).

Este conjunto de bens, entendidos como patrimônio ferroviário, vêm se tornando um tema em destaque dentro das discussões ambientais e urbanas, principalmente, no que tangência a preservação do patrimônio cultural brasileiro (MORAES & OLIVEIRA, 2017). Dada a importância destes bens em escala local e regional e sua representação proeminente nas memórias e imaginário das pessoas, o IPHAN vem se esforçando em diferentes tipos de estratégias para sua salvaguarda, bem como desenvolvendo critérios para atribuir valor cultural a estes benefícios (IPHAN, 2010). Também é importante ressaltar o papel das instituições de ensino e pesquisa, das associações de preservação e dos coletivos na manutenção e aprofundamento teórico e prático deste tema, propondo novas formas de educação e difusão para aproximar a sociedade deste tema.

Neste sentido, este trabalho se insere na temática o patrimônio ferroviário ao trazer a experiência da produção do documentário sobre o legado material e imaterial da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Itapetininga, intitulado Entrelinhas: 125 anos de história das ferrovias em Itapetininga-SP. O esquema 1 ajuda a ilustrar a organização de todo o projeto.

[1] Art. 8º da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007.

Esquema 1. Organização do Projeto Entrelinhas. Fonte: Elaborado por Geise Gabriela Moraes, 2022.



O projeto foi desenvolvido por um coletivo local que integra professores, pesquisadores e produtores de audiovisual, financiado pela lei de incentivo Aldir Blanc de 2020, que permitiu a compra dos equipamentos e deslocamentos. Seu objetivo era a construção de um instrumento de difusão em audiovisual que permitisse aproximar a sociedade sobre o tema do patrimônio ferroviário, bem como ser subsídio material nas escolas da região. Para tanto, a partir de uma narrativa participativa (NICHOLS, 2012), desenvolveu um roteiro contextualizando as ferrovias no Estado de São Paulo e, em seguida, apresentar e discutir o remanescente local, como os atores, instituições e lugares para elucidar a temática, bem como os ferroviários, pesquisadores e acadêmicos, servidores públicos e lideranças de associações e dos museus ferroviários da região. Além de documentos dos acervos e bibliografia sobre o tema.

3. MÉTODO

A produção do documentário foi dividida em três etapas, das quais foram: a) pré-produção; b) as gravações; e c) edição e pós-produção. Na primeira etapa foi realizada a escrita do roteiro, a definição do tema, o tipo de produção, os lugares e pessoas que seriam entrevistadas e contratação de serviços complementares; na segunda, os convites, autorizações e planejamento e execução das entrevistas; e na terceira, a edição - organização e construção do material final -, bem como à mixagem e demais e o serviço de animação.

A equipe de gravação foi formada por seis pessoas, seguindo as seguintes funções: Operador de câmera, assistente de fotografia, captador de áudio, entrevistador, direção e assistente de direção. A compra dos equipamentos e deslocamentos foi possível em virtude do incentivo de trinta mil

reais, da Lei Federal nº 14.017/2020 (Lei Aldir Blanc)[2], que estabeleceu diversas medidas emergências e de incentivo para o setor cultural e criativo, impactado pela pandemia do coronavírus (Covid-19).

3.1. Pré-produção

A priori, para a escrita do roteiro, foi realizado um balanço da literatura sobre o tema das ferrovias, consultando publicações científicas e os acervos locais. Neste sentido, foi optado pelo formato de documentário, utilizando a narrativa participativa (NICHOLS, 2012). Está narrativa, buscou representar a questão ferroviária no município, a partir de suas perspectivas históricas, por meio de entrevistas e compilações de imagens. Foi priorizado o conteúdo integral das entrevistas, para dar protagonismo aos entrevistados, ao invés do recurso de narração (*voz over)*, uma vez que consideramos estas intervenções excessivas e acabam por dirigir sentidos e fabricar interpretações ao espectador (LINS & MESQUITA, 2008). Bem como, por um discurso indireto, onde as falas não eram dirigidas diretamente ao espectador do filme (LUCENA, 2018).

O roteiro foi construído sobre três premissas - História, memória e patrimônio - consideradas fundamentais para ajudar na compreensão sobre o tema do patrimônio ferroviário para leigos e estudantes. No primeiro, buscamos, a partir dos pesquisadores do tema, compreender e apresentar os aspectos da chegada da ferrovia e seu impacto no território no Brasil, no Estado de São Paulo e na região; no segundo, buscamos os ferroviários e pesquisadores locais para contar sobre as condições e a relação da EFS no município e região; e no terceiro, com os agentes das instituições de preservação (públicos e da sociedade civil) para narrar os caminhos e possibilidades para o remanescente. Cabe destacar que com riqueza de cada entrevista, muitas das falas eram complementares a outras partes, por isso essa estrutura não é fixa. Posteriormente, foram levantados e selecionados os entrevistados, além dos locais de gravação.

Finalizando a etapa da pré-produção foram selecionados os profissionais destinados aos serviços de animação e produção da trilha sonora.

3.2. Gravações

A etapa de gravação se inicia pelo planejamento das entrevistas, ou seja, contato com os entrevistados, definição dos lugares e autorizações de imagens e de uso dos espaços escolhidos. Ao todo, foram seis semanas de gravação, em de lugares diferentes. Além de quatro dias destinados à gravação de banco de imagens suplementar. A tabela 1 sintetiza os entrevistados, sua esfera de atuação, os temas e os locais escolhidos para a gravação.

[2] Em Itapetininga, os recursos foram gerenciados pela Prefeitura Municipal de Itapetininga, através da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, pelo Edital da chamada pública n° 06/2020 para projetos *Artísticos Culturais* em processo seletivo de premiação do município, com base no plano de ação n° 07208420200002-004235. Mais informações podem ser consultadas em: https://aldirblanc.itapetininga.sp.gov.br/chp06-2020-projetos-culturais/

Tabela 1. Lista de entrevistados do documentário. Fonte: Elaboração dos autores, 2022.

Nome	**Esfera**	**Tema da entrevista**	**Local da entrevista**
Dirceu Campos	Sociedade civil (ex-ferroviário)	História da ferrovia local	Estação ferroviária do Morro do Alto (Itapetininga-SP)
Carlos E. dos Santos	Sociedade civil (Museu do Ferroviário)	História da ferrovia local	Museu Ferroviário (Itapetininga-SP)
Lazaro Monti	Sociedade civil (ferroviário)	História da ferrovia local	Museu Ferroviário (Itapetininga)
João A. Machado	Sociedade civil (ferroviário)	História da ferrovia local	Oficina e depósito de trens da EFS (Itapetininga)
Doralicio P. de Moraes	Sociedade civil (memorialista local)	História da ferrovia local	Estação do Rechã (Itapetininga-SP)
Eric Mantuan	Presidente do Sorocabana - Movimento de Preservação Ferroviária	Sociedade e as ferrovias	Sede Sorocabana - Movimento de Preservação Ferroviária (Sorocaba-SP)
Danielle Moreira	Museu da EFS (poder público)	Preservação da EFS	Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (Sorocaba-SP)
Antonio Soukef Junior	Pesquisador sobre o tema (UNIVAG / FIAM-FAAM)	História da EFS	Museu da Imigração (São Paulo-SP)
Eduardo Romero	Pesquisador sobre o tema (Memória Ferroviária - UNESP / TICCIH-Brasil)	Patrimônio Ferroviário	Entrevista remota
Silvia Passarelli	Pesquisador sobre o tema (UFABC / TICCIH-Brasil)	Ferrovias no Brasil e São Paulo	Museu de Santo André (Santo André-SP)
Igor M. S. Chaves	Pesquisador sobre o tema (UFABC / TICCIH-Brasil)	EFS em Itapetininga	Oficina de trens; Ponte Metálica no Curuçá II; Es Julio Prestes (Itapetininga-SP / São Paulo)

Com as entrevistas gravadas e com as cenas do banco de imagens em mãos, deu-se início à terceira etapa do processo.

3.3. Edição e pós-produção

Ao todo, foram captadas mais de 120GBs de dados, equivalendo a 20 horas de material bruto. A partir deste montante, foi realizada a decupagem do conjunto captado[3] para a organização do material a ser editado.

Para a edição e compilação das gravações foi utilizado o software Adobe Premiere Pro. Com esse primeiro corte do material - uma versão bruta do produto -, foi realizada a inserção das fotografias e legendas, assim como a introdução das animações[4]. Por fim, foi inserida a trilha sonora[5], produzida por um artista local e composta a partir de outros *samples* e composições ligadas à temática ferroviária.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

A professora e pesquisadora do campo da geografia e do patrimônio cultural, Simone Scifoni Geografia (FFLCH/USP), coloca que cabe às políticas públicas a garantia de aproximar e participar a sociedade civil para uma construção coletiva sobre o patrimônio cultural:

> [...] criar e garantir canais de aproximação e de participação social, proporcionando uma experiência única de construção coletiva da ideia de um patrimônio cultural nacional, capaz não só de proteger a memória, como também de proporcionar a apropriação social e a consequente reinserção dos patrimônios no tecido urbano e rural (SCIFONI, 2012, p. 37).

Neste sentido, a produção de um documentário para ser instrumento de difusão que aproxime a sociedade sobre o tema ferroviário, bem como ser subsídio material nas escolas da região, se destaca por introduzir uma discussão difícil e escassa e, ainda, inicial na região.

A estreia do produto final ocorreu no Museu Ferroviário de Itapetininga, sediado nas dependências do Clube Atlético da Sorocabana de Itapetininga (CASI), antiga agremiação desportiva criada pelos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana. Sua exibição foi aberta ao público, tendo sua divulgação sido realizada através das redes sociais e imprensa tradicional, como jornais impressos, emissoras de rádio e televisão locais. Apesar do contexto em que tal evento foi realizado, um público significativo se fez presente, o que é reflexo do interesse pelo assunto na comunidade. Significativo, tal ato se fez, devido aos acasos posteriores, com a demolição de parte da instituição e construção de uma rede varejista no local, demonstrando claramente o apagamento de um espaço de memória. O documentário acabou por se tornar um importante registro desses espaços.

Com a intenção do material alcançar o maior número possível de pessoas interessadas na temática, no dia 5 de novembro de 2022, aniversário do município, o documentário foi disponibilizado no YouTube. Até o momento, acumula mais de 35 mil visualizações. Ao se destrinchar os dados das visualizações, podemos identificar o público que se interessa pelo tema, 86,5% das pessoas que assistiram são homens, com idade acima dos 45 anos (73% do total).

---

[3] Este processo consiste na transcrição do conteúdo das entrevistas para a separação das temáticas abordadas. Ela é fundamental para orientar a edição.

[4] As animações foram elaboradas pelo artista gráfico Daniel Werson de Andrade, seu material pode ser consultado no seguinte link: https://www.instagram.com/danielw.01/

[5] A trilha sonora, produzida pelo produtor Márcio Dabliueme, pode ser encontrada na *Mixtape* disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=1hNTtcnMjAQ

Tomando isoladamente as atividades e a sua aplicação no contexto educacional, pode-se notar a difusão da memória e a evidenciação de narrativas, através do documentário, que antes estavam relegadas ao esquecimento através de um leque variadíssimo de possibilidades, que podem ir desde atividades escolares de disciplinas da Base Nacional Comum Curricular (BNCC) como das novas disciplinas do Currículo Paulista, o chamado Inova Educação.

Até a escrita desse material, o filme já foi exibido no Museu Ferroviário de Itapetininga e no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba-SP, além da exibição em quatro escolas estaduais, e na própria Diretoria de Ensino de Itapetininga e Região.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos destacar ao longo deste trabalho a importância do audiovisual para a criação de um instrumento de difusão que aproxime a sociedade sobre o tema do patrimonio ferroviário. Neste sentido, a experiência do documentário explicitou a produção de um material que articulou, professores, agentes culturais, pesquisadores e a sociedade civil, como uma referência de possibilidade na construção de uma educação patrimonial coletiva.

A educação pode e deve utilizar-se de diferentes ferramentas para difundir pautas contemporâneas importantes, e com o instrumento audiovisual, seu alcance e influência podem ser ainda maiores. Neste sentido, este material serve para colaborar com o educador, no estímulo ao criticismo dos discentes, pois seu repertório adotou diferentes perspectivas de uma mesma questão, possibilitando ultrapassar o *status quo* vigente.

Além da Aldir Blanc, que até o momento não foi renovado, jamais se existiu no município e região outro edital ou forma de distribuição de recurso. Dessa forma, se escancara a urgência de maiores fontes de fomento, bem como de incentivo a produções culturais para a difusão e divulgação científica.

Por fim, ressaltamos que o material produzido conseguiu contribuir com uma lacuna sobre a Estrada de Ferro Sorocabana e questões envoltas sobre sua história, memória e patrimônio para Itapetininga e região. No entanto, ao se refletir sobre toda a produção e os conhecimentos gerados, percebemos outras discussões que deve-se dar voz. Neste sentido, reforçamos e se pretende avançar na discussão a partir de recortes ligados a questões do trabalho, como o movimento sindical e vilas operárias; discussões de relações de poder e raça; e nas questões sobre gênero.

6. NOTAS

Agradecemos a todos os ferroviários que não permitem o esquecimento do legado das ferrovias. Um agradecimento especial para o ferroviário João A. Machado, falecido pouco antes do lançamento do material. Aos professores e pesquisadores que ao compartilhar seu conhecimento através das entrevistas. Aos funcionários das repartições que nos permitiram acesso. Por fim, merecem agradecimentos Luna Formaggi, Geise Gabriela Moraes e Rafael Ribeiro SIlva, membros da equipe de filmagem e parceiros de coletivo. Sem todes vocês o projeto não se concretizaria.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONSUELO, L; MESQUITA, C. Filmar o Real: Sobre o documentário brasileiro contemporâneo. Rio de Janeiro: **Zahar**, 2018, 28 p.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. 2010. 90 p. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf. Acesso em: 01.10.2023

LUCENA, L. C. **Como fazer documentários: conceito, linguagem e prática de produção**. Summus Editorial, 2012.

MASSARI, M. A. L. **Arquitetura industrial em Soracaba:** o caso das fábricas têxteis. 2011. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. doi:10.11606/D.16.2011.tde-13012012-113516.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, v. 9, n. 16, p. 18-42, 2017.

NICHOLS, B. **Introdução ao documentário**. Papirus editora, 2005.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo:** 1870 – 1940. São Paulo: Hucitec, INL, MEC, 1981.

SANTANA-CHAVES, I.M. **O Legado da Estrada de Ferro Sorocabana em Itapetininga**. 1. ed. Santo André-SP: Fundação Universidade Federal do ABC, 2021. 144p.

SANTANA-CHAVES, I. M.; PASSARELLI, S. H. F. O trem na cidade: O Lugar da Estrada de Ferro Sorocabana na Construção da Paisagem de Itapetininga-SP. In: IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade, 9, 2019, Brasília. **Anais eletrônicos do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade - ENANPPAS**, Brasilia: ANPPAS e Universidade de Brasília. v. 9, n.1, 2019.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de ferro no Brasil.** Das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007, 204 p.

SCIFONI, S.. Educação e patrimônio cultural: reflexões sobre o tema. In: TOLENTINO, Atila B. Educação patrimonial: reflexões e práticas. João Pessoa: Superintendência do Iphan-PB, 2012, 37p.

SOUKEF JUNIOR, A. **Estrada de Ferro Sorocabana:** Uma Saga Ferroviária. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001.