

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO COMO EQUIPAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES

RAILWAY HERITAGE AS URBAN EQUIPMENT IN SMALL CITIES

Beatriz Alves Goulart Rocha¹

Resumo: O presente artigo faz parte de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento acerca da preservação do patrimônio ferroviário em cidades de pequeno porte. Portanto, tem como principal recorte de estudos a denominada “Linha do Rio Grande”, porção da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Isto porque, a maior parte das cidades que eram contempladas por esta ferrovia são de pequeno porte. Contemplando especialmente as antigas estações ferroviárias situadas na zona urbana, bem como o espaço livre encontrado em seu entorno, pretende-se demonstrar que estes locais possuem um grande potencial como equipamento urbano, tanto para cultura e lazer, quanto para diversos usos que sejam coerentes com as demandas locais.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário; antigas estações; equipamento urbano; pequenas cidades.

Abstract: The present article is part of a Ph.D. research project under development regarding the preservation of railway heritage in small cities. Therefore, it has as main study area the so-called “Rio Grande Line”, a part of the old Mogiana Railway Company (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro), since most of the cities that used to be covered by this railway are small. Considering especially the old railway stations located in the urban area, as well as the open space found in their surroundings, the aim of this work is to demonstrate that these places have great potential as urban equipment, both for culture and leisure and for various uses that are consistent with local demands.

Key words: railway heritage; old stations; urban equipment; small cities.

Data de submissão: 20.09.2024

Data de aprovação: 29.11.2024

Identificação e disponibilidade:

(<https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/4628>,
<http://dx.doi.org/10.18066/revistaunivap.v30i69.4628>).

1 INTRODUÇÃO

Neste artigo² pretende-se abordar o patrimônio ferroviário em cidades pequenas, temática que dá origem a uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento,

¹ Doutoranda pela Universidade de São Paulo (FAU-USP). E-mail: beatrizgoulart@usp.br.

² O artigo foi desenvolvido para o VII Simpósio Nacional Sobre Pequenas Cidades (SINAPEQ) em 2024, onde foi apresentado originalmente com o título: “O patrimônio ferroviário em pequenas cidades: o caso da Linha do Rio Grande - Companhia Mogiana.”. Além disso, foi complementado em partes e se enquadra na seção: “Desafios Ambientais e Socioespaciais Contemporâneos para as Pequenas Cidades - Debatendo uma agenda mikripolitana / SINAPEQ” da Revista Univap.

denominada: “A preservação do patrimônio ferroviário em cidades de pequeno porte: uma análise acerca da Linha do Rio Grande - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”.

Dando continuidade a algumas investigações acerca da preservação do patrimônio em cidades menores, a especificidade do patrimônio ferroviário aparece como um atributo a mais para a discussão, visto que, pelo histórico das ferrovias no país³, em diversos casos, muitos bens materiais relacionados a este modal de transporte, já não podem mais cumprir sua função original, como: estações de passageiros/mercadorias, armazéns, oficinas, trilhos e pontes, dentre outros elementos.

Neste sentido, frequentemente os edifícios ferroviários encontram-se abandonados ou subutilizados. Contudo, reconhece-se que eles foram elementos importantes, que fizeram parte da fundação de cidades com a chegada de seus trilhos, ou então, testemunharam e influenciaram no desenvolvimento de outras localidades, como espaços fundamentais nos processos de urbanização.

As antigas estações ferroviárias, por exemplo, constantemente se localizam próximas ao centro das cidades, rodeadas pelo espaço que funcionava como pátio da estação e que, como espaços livres, podem ser utilizados como praças, jardins, estacionamentos etc. Pretende-se, portanto, discutir a importância da valorização destes espaços como locais a serem vivenciados pela população, atendendo, para além da preservação do patrimônio, as diversas demandas locais.

Para tanto, toma-se como objeto de estudo a Linha do Rio Grande da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro que passava, em sua maioria, por cidades de pequeno porte, a fim de analisar o estado atual dos principais bens ferroviários, sua inserção na malha urbana, seus usos atuais e fomentar a discussão da importância de sua valorização.

1.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

A partir da segunda metade do século XX há uma ampliação no corpus patrimonial, tanto geograficamente - pois as ações de patrimonialização passam a ser encontradas na maior parte dos países - quanto tipologicamente, já que se observa, desde então, cada vez mais a consagração de novos bens como patrimônio, para além dos monumentos grandiosos (Choay, 2001). Sendo assim, Françoise Choay (2001), chama atenção para o aumento da preocupação com a preservação dos edifícios industriais, abordando também os efeitos perversos dessa ampliação, muitas vezes distorcida em prol de finalidades lucrativas.

Nesse contexto, especialmente nos anos 1960, deve-se ressaltar dois marcos referenciais. O primeiro é a Carta de Veneza de 1964, ao explicitar a importância da consideração de patrimônios modestos. O segundo, trata da preservação do patrimônio industrial a partir da consolidação do termo “arqueologia industrial”, e o aumento do debate sobre os bens relacionados ao processo de industrialização em diversos países (Kühl, 2006, p. 1).

Desde então, esforços significativos podem ser notados em busca da preservação do patrimônio industrial de forma articulada e coerente, resultando em documentos internacionais como a Carta de Nizhny Tagil (2003), bem como os Princípios Conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas,

³ Para entender mais sobre a origem e declínio das ferrovias, Saes (1981), é uma referência no assunto ao abordar o estado de São Paulo.

Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial, os “Princípios de Dublin” (2011), e pesquisas acadêmicas que têm como objetivo identificar, valorizar, e incentivar políticas de preservação adequadas ao patrimônio industrial, que pode incluir fábricas, oficinas, habitações e instituições operárias, bem como elementos relacionados ao meio de transporte fundamental no processo de industrialização, o ferroviário.

No contexto brasileiro, ações em nível federal buscam acompanhar essa ampliação no campo, destacando-se a iniciativa adotada em 2007 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para o tratamento dos bens da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Beatriz Kühl (2018, p. 134) observa que, referente aos instrumentos e às formulações teóricas da restauração, há ainda uma lacuna no aprimoramento do tratamento de áreas para além do edifício, e ressalta a necessidade da compreensão socioeconômica e política do local, para que as ações não se tornem alienadas e isoladas do contexto. Especialmente em áreas industriais:

por se tratar, muitas vezes, de vastas superfícies em zonas urbanas hoje valorizadas. Uma ampla consciência e reconhecimento social da relevância dessas áreas como testemunhos de interesse histórico, memorial, simbólico, formal e de composição de um ambiente, são essenciais para se enfrentar o problema como um “serviço social público” contra uma especulação imobiliária voraz. (Kühl, 2018, p. 119)

Nesse sentido, compreende-se o quanto as pesquisas que vêm sendo desenvolvidas são importantes ao estímulo de políticas para esse patrimônio de maneira mais assertiva. Entretanto, nota-se que as análises se concentram, em sua maioria, em cidades grandes e médias, em que a disputa pelos espaços urbanos é bastante explícita, o que costuma ser diferente em cidades pequenas, por questões associadas à velocidade dos processos urbanos, à concentração do capital, à identidade local e etc.

Contudo, reconhece-se o quanto os bens ferroviários, bem como seu entorno, são importantes para a memória local. Além disso, se tratando especificamente das áreas urbanas, frequentemente, estes edifícios estão integrados no contexto das pequenas cidades e, portanto, devem ser valorizados.

1.2 A LINHA DO RIO GRANDE DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

A fim de explorar um pouco mais o assunto, toma-se como exemplo uma ferrovia ainda pouco estudada no âmbito da preservação do patrimônio arquitetônico, a Linha do Rio Grande da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Isto porque, a maior parte das cidades relacionadas a elas são de pequeno porte: Restinga (7.679 hab.), Cristais Paulista (8.718 hab.), Pedregulho (16.811 hab.), Rifaina (3.640 hab.), Brodowski (25.277 hab.), e o distrito de Jurucê em Jardinópolis (44.970 hab.). Além delas, duas cidades de médio porte compõem o conjunto: Batatais (62.980 hab.) e Franca, a maior da região, com estimativa de 355.901 habitantes. (Instituto Brasileiro de Geografia Estatística [IBGE], 2020)

Ademais, o próprio histórico desta linha demonstra o quanto ela é importante para a região e, com isto, o quanto seus vestígios são significativos elementos urbanos.

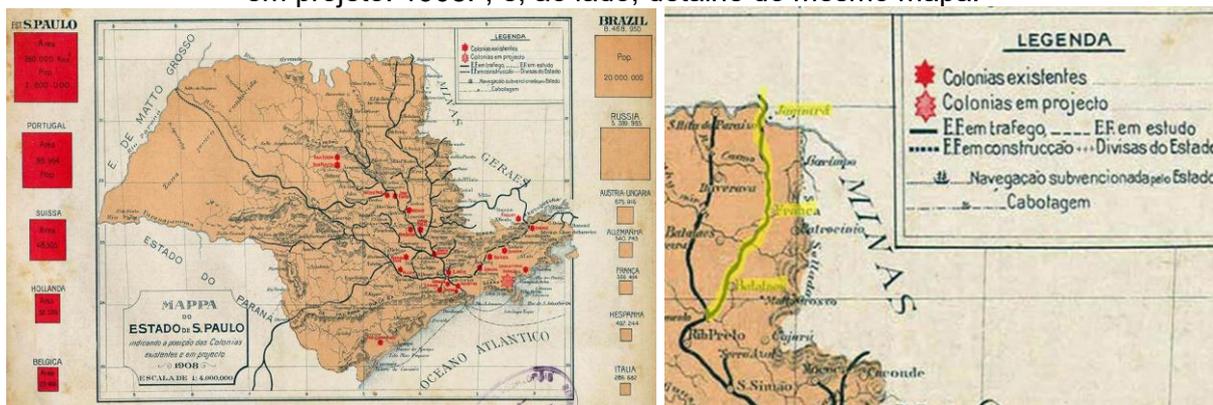
Localizada na região conhecida como “Alta Mogiana”, no Nordeste do estado de São Paulo, a linha tem sua história associada ao escoamento do café⁴ e, principalmente, à transposição da Mogiana para além do referido estado.

Segundo Tosi e Faleiros (2000, p.114), a “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação”, fundada no ano de 1872, em Campinas, tinha intenções de se estender para além do perímetro do estado de São Paulo, sendo considerada, no período, como a “única empresa férrea que supostamente reunia condições de estender-se ao Araguaia.” (Tosi & Faleiros, 2000, p.114).

Nesse sentido, atingir o território mineiro já era um passo de grande importância, e para isso, conforme apontam os autores, “por certo, a Mogiana tinha como rota “natural” de prolongamento importantes centros produtores, como Franca, Sacramento e o principal deles: Uberaba.” (Tosi & Faleiros, 2000, p. 114).⁵

Alguns fatores impulsionaram a escolha do traçado de Ribeirão Preto à Franca como forma de atingir Uberaba-MG, dentre eles, um ponto mais propício para o atravessamento do Rio Grande, que divide os estados: o “Golfo da Jaguará”, localizado na divisa entre Rifaina - SP e Sacramento – MG (Tosi & Faleiros, 2000, p. 122). Dessa forma, cria-se a Linha do Rio Grande, a primeira ferrovia a atravessá-lo, saindo do entroncamento em Jurucê, distrito de Jardinópolis -SP, até chegar na outra margem do Rio Grande, na estação da Jaguará (Figuras 1 e 2).

Figuras 1 e 2 - “Mapa do Estado de S. Paulo indicando a posição das colônias existentes e em projeto. 1908.”; e, ao lado, detalhe do mesmo mapa.



Fonte: Revista “O Imigrante”, 1908. Fundo do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Porém, a exclusividade dessa linha em atravessar o estado durou pouco tempo. De acordo com Paiva (2017, p. 70), em 1896 a Companhia recebeu a concessão de mais uma via direcionada ao Triângulo Mineiro, o ramal de Igarapava-SP, que teve sua primeira estação inaugurada em 1905 (Figura 2, linha à esquerda da indicada), com um traçado mais curto e retilíneo.

Outro fato importante a ser destacado na história dessa primeira linha, e que

⁴ Segundo Paiva (2017, p. 69), até a implantação da ferrovia no nordeste do Estado de São Paulo, essa área ainda estava “à margem da economia cafeeira”. Percebe-se então, o quanto sua instalação impactou a região. (Paiva,2017).

⁵ Entretanto, até transpor os limites estaduais, os caminhos da ferrovia foram bastante afetados por interesses políticos, e o “caminho natural” que saía de Casa Branca -SP (onde os trilhos chegaram em 1878) até Franca – SP foi alterado, atingindo primeiramente Ribeirão Preto - SP em 1883, o que “estacionou” por alguns anos a chegada ao Triângulo Mineiro, até ser decidido por onde a ferrovia passaria.

culminou em seu processo de decadência, foi a construção da barragem da Usina Hidrelétrica de Jaguara - MG na década de 1970, que acabou inundando parte da região em que a ferrovia estava implantada, deixando submersa a antiga estação de Rifaina e rompendo a ligação com a linha Catalão. Dessa forma, a Linha do Rio Grande foi se diminuindo aos Ramais Franca, e depois Batatais, sendo que a circulação de trens de passageiros foi interrompida em 1977, os de carga pararam em 1980, e os trilhos foram retirados em 1988 (Paiva, 2017, p. 81).

Após esse período sem funcionamento, em 1990, houve uma iniciativa atribuída ao então governador do estado de São Paulo, Orestes Quércia, para construção da ferrovia turística Estrada de Ferro Vale do Bom Jesus. O trecho entre Pedregulho e Rifaina aproveitava o leito da antiga Linha do Rio Grande (C.M.E.F), passando pelas estações de Pedregulho, Chapadão e Igaçaba (existentes), mas teve seu percurso final desviado por conta da segmentação da linha ocasionada pela inundação. Com isso, para chegar até Rifaina, foi construída uma réplica da estação, em local mais alto.

Entretanto, por diversos motivos, seu funcionamento não chegou a completar uma década e, atualmente, a estação de “Rifaina-nova”, como é conhecida, também se encontra sem uso e em estado de abandono, ou seja, no mesmo estado de obsolescência que muitas das que foram construídas décadas antes dela.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 AS ANTIGAS ESTAÇÕES DA LINHA DO RIO GRANDE COMO EQUIPAMENTOS URBANOS

Compreendendo que o porte das cidades interfere em suas dinâmicas, já que elas crescem e passam por alterações em velocidades distintas, além de terem demandas diferentes, se tratando do patrimônio ferroviário, acredita-se ser importante um olhar específico para as antigas estações ferroviárias⁶ da Linha do Rio Grande, localizadas, em sua maioria, em cidades pequenas.

Apesar da estreita relação entre as cidades pequenas e a zona rural, devido ao limite de discussões que o artigo pode contemplar, deve-se deixar claro que, neste texto, será dado enfoque às antigas estações ferroviárias que se concentram nas zonas urbanas. Isto porque, pretende-se olhar para estes bens como equipamentos urbanos, compreendendo-os como centrais no processo de urbanização e em constante relação com as vivências dos cidadãos, a fim de reforçar a necessidade de sua valorização e preservação.

De dezessete estações compreendidas no recorte de estudo (ferrovia entre Rio Pardo e o Rio Grande⁷), duas que se encontravam na zona rural não existem mais: Indaiá (município de Pedregulho) e Caribê (município de Batatais). Outras sete encontram-se sem uso e, em maioria, muito degradadas, sendo elas: Entroncamento (em Jurucê, distrito de Jardinópolis), Visconde de Parnaíba (município de Jardinópolis) Boa Sorte, Mandiú (no município de Restinga) e Chapadão (em Pedregulho) na zona rural; além de Rifaina e Igaçaba (distrito de Pedregulho) na zona urbana.

Estas duas estações que estão na zona urbana e atualmente encontram-se

⁶ Cabe destacar que o tratamento do patrimônio ferroviário restrito às estações ferroviárias, sem considerar outros elementos como pontes, caixas d'água, trilhos, dentre outros, já é um assunto bastante abordado em trabalhos (vide Moraes, 2016). Contudo, cabe a este trabalho um olhar específico para estas edificações entendendo-as como equipamentos urbanos.

⁷ Aqui, não analisamos Jaguara (Sacramento-MG), a única a se localizar fora do Estado de São Paulo.

abandonadas (Rifaina e Igaçaba) merecem muita atenção, justamente por serem edifícios existentes, com muita importância histórica e de relação privilegiada com o entorno. Para além de equipamentos culturais, uso predominantemente adotado em antigas estações ferroviárias que se localizam em áreas centrais (como veremos a seguir), estes edifícios apresentam-se como espaços com grande potencial para atender demandas econômicas, sociais, de gestão, hospedagem, gastronomia ou turismo.

No caso de Rifaina (Figuras 3 e 4), por exemplo, principalmente por conta do represamento da Jaguará, a pequena cidade hoje é reconhecida pelo “turismo náutico”, recebe muitos visitantes e poderia contemplar a população com o melhor aproveitamento e valorização do patrimônio ferroviário.

Figuras 3 e 4 - Estação de Rifaina; Localização da Estação de Rifaina.



Fonte: autora, 2021; Google Maps, 2024.

Em Igaçaba, por mais que este seja um distrito de uma cidade pequena e, conseqüentemente, tenha uma população muito reduzida⁸, dada a existência do edifício, bem como sua importância histórica para a população local, seu potencial como equipamento urbano poderia ter um melhor usufruto (Figuras 5 e 6).

⁸ Não foi possível encontrar censo demográfico atualizado sobre a população do distrito pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Porém, de acordo com reportagem da Emissoras Pioneiras de Televisão (EPTV, 2020), Igaçaba era o menor distrito da região, contando com apenas 281 eleitores em 2020.

Figuras 5 e 6 - Estação de Igaçaba. Localização da Estação de Igaçaba.



Fonte: autora, 2021; Google Maps, 2024.

Observando as estações que possuem algum uso, percebe-se que elas se encontram, majoritariamente, na zona urbana, com exceção de Macaúbas, no município de Batatais, que hoje faz parte de uma casa de campo. Como este artigo se refere às cidades pequenas, serão analisadas as estações da zona urbana de Brodowski, Batatais, Pedregulho, Guapuã (Cristais Paulista), Restinga e Jurucê (distrito de Jardinópolis), ficando de fora apenas Franca (maior cidade da região).

A de Brodowski é a única tombada na esfera estadual (2019) e o maior exemplo de preservação do recorte de estudo (Figura 7). Suas intervenções são explícitas com a apresentação da prospecção das pinturas e placas informativas (Figura 8). Nela funciona atualmente um Museu Ferroviário gerido pelo “Museu Casa de Portinari”⁹, Instituição da Secretaria da Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo.

Figuras 7 e 8 - Estação de Brodowski, fachada e interior com prospecção de pinturas.



Fonte: autora, 2021.

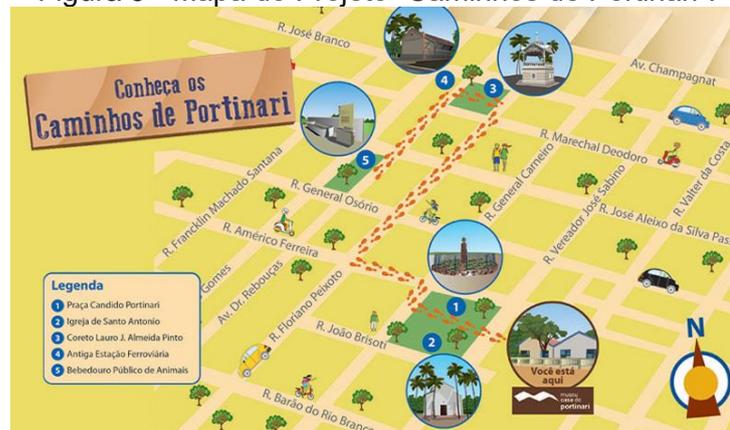
Inclusive, seu próprio Processo de Tombamento define que o Conjunto da Estação Ferroviária de Brodowski “possui estreita e especial relação com a Casa Portinari, formando uma paisagem cultural histórica que ilustra e explica a formação e

⁹ Ver mais em: <https://www.museucasadeportinari.org.br/institucional/o-museu/>. Acesso em: 11 de jun. de 2024.

a obra do artista.” (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo [CONDEPHAAT], 2019)

Sem adentrar no âmbito de suas justificativas de tombamento, pouco relacionadas à própria Linha do Rio Grande, percebe-se o quanto este espaço, em conjunto com outros elementos urbanos, integram a paisagem local e permitem que eles sejam vivenciados pela população, também como espaços de lazer (Figura 9).

Figura 9 - Mapa do Projeto “Caminhos de Portinari”.



Fonte: <https://www.museucasadeportinari.org.br/caminhos-de-portinari/>.

Observa-se que no seu Tombamento há uma atenção ao entorno da edificação, a fim de preservar também sua escala e relação com os elementos mais próximos: “As intervenções deverão manter como área não edificada o trecho linear correspondente ao antigo leito das vias férreas.” (CONDEPHAAT, 2019, p. 1). Em sua frente, há a “Praça da estação”, um espaço livre de lazer e contemplação (Figuras 10 e 11).

Figuras 10 e 11 - Localização da antiga estação de Brodowski.



Fonte: Google Maps, 2024.

Já a estação de Batatais foi tombada pelo Conselho Municipal em 2018, também compreendendo o seu entorno e edificações como: casa dos ferroviários, a dos telegrafistas, ponte e caixa d'água. Conhecida como “Estação Cultura Editor José Olympio Pereira Filho”, abriga o acervo do “Museu Histórico e Pedagógico dr. Washington Luis” e a Biblioteca Municipal.

Nas primeiras visitas realizadas para a pesquisa, em setembro de 2021, sua fachada demonstrava uma necessidade de atenção e cuidados, embora a área livre

em sua frente (também acompanhada por uma praça) parecesse ser frequentemente utilizada, especialmente para aulas de autoescola (Figura 12).

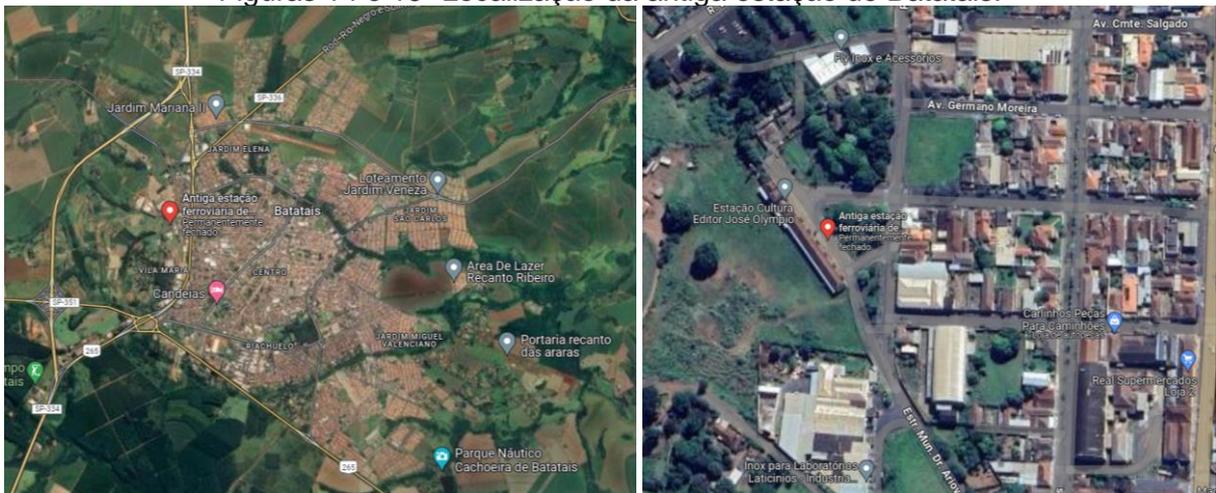
Após este período, o prédio recebeu atenção por parte do município a partir do projeto para sua reforma (Figura 13). Segundo a pesquisa realizada, o processo de reforma passou por aprovação do órgão de preservação municipal e teve inauguração nos últimos dias, em junho de 2024, contemplando também uma “Galeria de Arte Naif Con Silva” e o “Museu Memorial dos Caiapós.”

Figuras 12 e 13 - Estação de Batatais, parte da fachada principal antes e durante a reforma.



Fonte: autora, 2021 e 2024.

Figuras 14 e 15- Localização da antiga estação de Batatais.



Fonte: Google Maps, 2024.

A antiga estação de Cristais Paulista (ou Guapuã), apesar de não ser tombada, se apresenta relativamente bem conservada¹⁰ (Figura 16). Atualmente, ela abriga o Arquivo Público Municipal e um pequeno museu. Contudo, nota-se que, justamente a

¹⁰ As paredes de alguns ambientes foram pintadas de branco, escondendo elementos decorativos originais. Provavelmente, isso se associa ao uso concebido.

área que parece ter sofrido maiores intervenções¹¹, não contempla nenhum uso atualmente.

Figura 16 - Estação de Cristais Paulista (Guapuã).



Fonte: autora, 2024.

Neste caso, a relação com o entorno foi, de certa forma, prejudicada, especialmente falando de uma das fachadas laterais por conta de uma construção adjacente (Centro de Lazer do Trabalhador – também importante se tratando de equipamento urbano), além de não haver mais nenhum elemento relacionado à ferrovia em sua proximidade (Figuras 17 e 18). Contudo, ela se mostra um importante espaço para abrigar e testemunhar a história da cidade, além do seu grande potencial para novos usos.

Figuras 17 e 18 - Localização da antiga estação de Cristais Paulista.



Fonte: Google Maps, 2024.

Na cidade de Pedregulho, fundada com a chegada da Companhia Mogiana, a estação da zona urbana contempla um museu local (sem especificidade da ferrovia). Assim como as recentes intervenções na antiga estação de Batatais, o prédio também vem passando por uma reforma a cargo da própria prefeitura (Figura 19). Neste ano de 2024, algumas visitas foram feitas ao local, mas por conta das obras, seu acervo foi transferido e não foi possível acessá-lo.

¹¹ Com adição de um mezanino (algo que provavelmente pode ser revertido), pintura em bege em todas as paredes e mudança de piso.

Figuras 19 e 20 - Estação da cidade de Pedregulho e seu entorno.



Fonte: autora, 2024.

Não cabe aqui neste artigo analisar especificamente as intervenções arquitetônicas realizadas, por isto o estado dos edifícios é brevemente citado.¹² Aparentemente, foram feitas algumas modificações, como: a troca de telhas para um tipo diferente da original (francesa) e a pintura do piso de ladrilho. Contudo, sua área externa é contemplada por um grande espaço livre e se relaciona muito bem com o entorno, próximo à praça central e a Igreja Matriz (Figuras 20,21 e 22).

Figuras 21 e 22 - Localização da antiga estação de Pedregulho.



Fonte: Google Maps, 2024.

A última estação que tem algum tipo de uso cultural localiza-se na cidade de Restinga (Figura 23). Isto pôde ser constatado de acordo com a última visita ao local, em janeiro de 2024, na qual se teve acesso ao auditório instalado em uma parte da estação e que estava sendo utilizado para um curso. O edifício, que abrigou diversos usos ao longo dos anos, aparenta ter sofrido muitas interferências internamente.

¹² Por se tratar de um assunto importante acerca da preservação do patrimônio ferroviário, esta análise está prevista na Tese em desenvolvimento.

Figuras 23 e 24 - Estação da cidade de Restinga.



Fonte: autora, 2024.

Assim como no caso anterior, foi construído um prédio adjacente (que abriga o Departamento de Assistência Social). Contudo, sua fachada principal dialoga com o grande espaço livre frontal, complementado por um pequeno palco e um quiosque para abrigar a população em festividades. Além do mais, a estação também é utilizada como ponto de ônibus, o que demonstra sua relação com o cotidiano local (figuras 23 e 24).

Figuras 25 e 26 - Localização da antiga estação de Restinga.



Fonte: Google Maps, 2024.

Em Jurucê, a estação central (antiga Sarandy) abrigou o cartório de registro civil, a agência dos Correios, além da rodoviária e um restaurante-bar que ainda constam no local. Em seu exterior, aparentemente, apenas a pintura teve uma maior modificação ao longo do tempo.

Além de atrair um “turismo” da cidade de Ribeirão Preto como local de passeio e descanso aos finais de semana, os usos que o edifício apresenta, aparentemente o mantém em relação constante com a população local e parece ser o melhor exemplo disto. A praça no seu entorno foi reformada recentemente e o distrito apresenta muitas indicações da representatividade da estação (Figuras 27 e 28).

Figuras 27 e 28 - Estação da zona urbana em Jurucê. Localização da Estação de Jurucê.



Fonte: autora, 2024; Google Maps, 2024.

Espera-se que neste breve texto, tenham sido apresentadas as únicas antigas estações de todo o recorte de estudo que atualmente abrigam algum uso¹³, demonstrando que, apesar de ainda não contemplar o patrimônio ferroviário de forma ampla, por não compreender outros bens importantes para o conjunto, estes elementos urbanos são de extrema importância para a memória, história e cotidiano das cidades apresentadas.

3 CONCLUSÃO

Por se tratar de uma pesquisa ainda em desenvolvimento, não há uma conclusão determinada do tema, contudo, serão feitas algumas considerações referentes ao que foi apresentado. A primeira é a clareza da importância destas edificações – antigas estações ferroviárias – no contexto urbano, abrigando exemplares das manifestações culturais de cada local, bem como seu entorno, que geralmente é composto por uma considerável área livre, muitas vezes com a tipologia de praça, contemplando atividades de lazer.

Ressalta-se que a valorização destes bens deve estar atrelada a ações de preservação coerentes, que considerem seu uso original, como forma de testemunhar a importância histórica (ou artística, em certos casos), e que permitam o uso atual, baseado nas demandas locais.

Neste sentido, observa-se que a grande maioria das antigas estações abriga algum uso cultural, o que é de extrema importância. Contudo, cabe questionar o motivo desta associação recorrente entre este tipo de uso e o patrimônio (especialmente ferroviário), algo que vem sendo desenvolvido na pesquisa que dá origem a este texto, fomentando a perspectiva de que suas funções podem estar à disposição de suprir carências locais, como por exemplo: postos de saúde, instituições de ensino, restaurantes e diversos serviços.

Por fim, nota-se que estes edifícios que não estão abandonados encontram-se predominantemente na zona urbana, fato que levou a especificidade deste artigo. Contudo, grande parte dos vestígios da ferrovia localizam-se na Zona Rural, em estágio de degradação avançado. Reconhece-se que as cidades pequenas possuem uma estreita relação com a zona rural, portanto, este tema deve ser melhor explorado posteriormente na pesquisa.

¹³ Com exceção da localizada na zona urbana de Franca -SP, cidade média, que está passando por reformas para, possivelmente, abrigar um Centro Cultural e um “Mercadão”.

REFERÊNCIAS

- Choay, F. (2001). *A Alegoria do Patrimônio*. Ed. Unesp/ Estação Liberdade.
- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. (2019). *Resolução SC 46, de 19 de dezembro de 2019*. Dispõe sobre o tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Brodowski, no município homônimo. <https://acesse.one/rulSr>.
- Emissoras Pioneiras de Televisão. (2020) Igaçaba, em Pedregulho, SP, é o menor distrito da região. *Jornal da EPTV 1ª Edição*. [Vídeo]. <https://acesse.one/bPkyf>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (n.d). *IBGE Cidades @*. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/>.
- Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. TCCIH. Recuperado de <https://l1nq.com/0ISFY>.
- Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. (1964). Carta de Veneza de 1964. <https://l1nk.dev/iDYm7>.
- Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial. (2011, 28 novembro). *Princípios conjuntos do ICOMOS- TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial*. [Princípios de Dublin]. <https://l1nq.com/4qusQ>.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (n.d). *Patrimônio Ferroviário*. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>
- Kühl, B. M. (2006). Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio: Revista Eletrônica do IPHAN*, (4). <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>.
- Kühl, B. M. (2018). *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. (2. ed.). Ateliê.
- Moraes, E. H. (2016). *Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984)*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP)]. <http://hdl.handle.net/11449/135887>.
- O Imigrante. (1908). Secretaria de Agricultura, Anno I, n. 1, jan. 1908, p. 17. Arquivo Público do Estado de São Paulo. <https://bityli.com/xhCZlc>
- Paiva, K. F. (2017). *Urbanização e planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana - Triângulo Mineiro*.

[Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo]. doi:10.11606/D.16.2018.tde-23062017-090554.

Saes, F. A. M. (1981). *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. Hucitec, INL, MEC.

Tosi, P. G., & Faleiros. R. N. (2000). Nas fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. *Locus: Revista de História*, 6, (2).
<https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20519>

AGRADECIMENTOS

Este texto faz parte de uma pesquisa de doutorado em andamento, realizada junto ao programa de Pós-Graduação da FAU-USP, sob orientação da Professora Doutora Beatriz Mugayar Kühl, que merece o devido reconhecimento. Os agradecimentos também são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa (n. 2022/08609-3). Além disso, por ser um texto desenvolvido inicialmente para o evento Sinapeq (Simpósio Nacional sobre Pequenas Cidades), cabe agradecer à sua equipe de organização.