

BÁRBARA MORAES DA MOTA

**A FERROVIA NO ESPAÇO URBANO DE ASSIS/SP:
DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO À
DEFESA DA PAISAGEM**



**PUC-CAMPINAS
2013**

BÁRBARA MORAES DA MOTA

**A FERROVIA NO ESPAÇO URBANO DE ASSIS/SP:
DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO À
DEFESA DA PAISAGEM**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Urbanismo apresentada no Centro de Ciências Exatas, Ambiental e de Tecnologia da Política Universidade Católica de Campinas como requisito Parcial para a obtenção de Título de Mestre em Urbanismo

Orientador: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Ficha Catalográfica

Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e

Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4
M917f

Mota, Bárbara Moraes da.

A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem / Bárbara Moraes da Mota. - Campinas: PUC-Campinas, 2013.
141p.

Orientadora: Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.

Inclui bibliografia.

1. Cidades e vilas - Arquitetura. 2. Ferrovias. 3. Ferrovias e Estado. 4. Espaço urbano. I. Schicchi, Maria Cristina da Silva. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

22. ed. CDD – t711.4

BÁRBARA MORAES DA MOTA

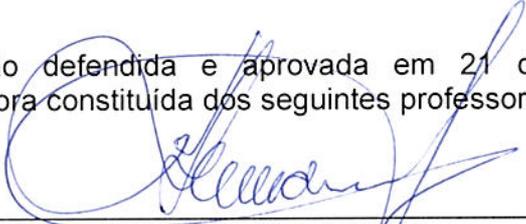
**"A FERROVIA NO ESPAÇO URBANO DE ASSIS/SP: DA
PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO À
DEFESA DA PAISAGEM"**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schichi

Dissertação defendida e aprovada em 21 de fevereiro de 2014 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schichi
Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Renata Baesso Pereira
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - UNESP

AGRADECIMENTOS

À Deus, por todas as coisas.

À minha orientadora pela amizade, pelo ensinamento de todos esses anos e pela gentileza com que coloca suas palavras e faz suas correções.

À Capes, pelo auxílio para o desenvolvimento desta dissertação.

À minha família, Pedro, Lena, Bruno, Monique, Will e Elvira, por terem acreditado na realização desta pesquisa e me incentivado.

À Elaine e ao Sérgio por terem me apoiado na vontade de continuar estudando e me aperfeiçoando.

Aos pesquisadores Rodrigo Christofolletti, Ricardo Siloto da Silva, Sandra Motta e Roberto Floeter.

Aos funcionários do CEDAP e da biblioteca da UNESP de Assis, em especial ao Auro, pela colaboração na procura por informações que só poderia encontrar lá.

Aos funcionários da Sorocabana, pela história linda de vida e progresso que nos proporcionou.

Aos meus amigos e familiares, que compreenderam a minha ausência e apoiaram a minha dedicação.

Ao Celso, da RFFSA que dedicou parte do seu tempo à pesquisa e me forneceu um material precioso.

À Prefeitura Municipal, pelo fornecimento de material fundamental para a realização desta pesquisa.

A todos aqueles que me ajudaram de alguma forma e torcem por mim.

Muito obrigada!

RESUMO

MOTA, Bárbara Moraes da. *A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem*. 2013. Tese de Mestrado em Urbanismo – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2013.

O projeto propõe uma análise atual do desenvolvimento urbano da área central de Assis, a partir do estudo do potencial de aproveitamento dos edifícios remanescentes e do espaço urbano definido pela malha ferroviária na cidade de Assis-SP, em especial, em seu trecho urbano e central. Em princípio, busca-se contextualizar o papel da estrada de ferro na ocupação da cidade, explicitando o caráter desenvolvimentista presente em sua implantação e os fatores históricos, econômicos e sociais que promoveram a sua desativação e subutilização em período recente. Tendo em conta as diretrizes aprovadas pelo Plano Diretor da Cidade, pretende-se aprofundar o estudo sobre o uso e ocupação das áreas do entorno da linha - onde ainda se conservam as habitações e os equipamentos relacionados ao seu funcionamento - e sua relação com o centro da cidade, a partir das diretrizes que se referem à preservação do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, e discutir as possibilidades de reintegração urbana e reabilitação arquitetônica da antiga Estação FEPASA e demais edifícios e equipamentos presentes ao longo da linha. Entre outros aspectos, serão discutidos critérios de preservação à luz da discussão sobre o caráter e o potencial atual destes equipamentos desativados como promotores de recuperação de um setor urbano central e como elemento de recomposição do tecido urbano historicamente cindido. Como resultado espera-se contribuir com a definição de um conjunto de critérios de preservação e de reabilitação que possam servir como base para a regulamentação das diretrizes já aprovadas no Plano Diretor de Assis.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia, preservação, desenvolvimento urbano, cidades paulistas, reabilitação.

ABSTRACT

MOTA, Bárbara Moraes da. *The railroad in the urban space of Assis / SP: Preservation of heritage protection built landscape*. 2013. Master's Thesis in Urban Design – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Center for Science, Technology and Environment, Postgraduate Program in Urban Planning, Campinas, 2013.

The project proposes a current analysis of the urban development of the central area of Assis, from the study of the potential use of the remaining buildings and urban space defined by the rail network in the city of Assis - SP, particularly in its urban and central portions. In principle, it seeks to contextualize the role of the railroad in the occupation of the city, highlighting the developmental character present in its implementation and the historical, economic and social factors that promoted its deactivation and underuse in recent period. Having regard to the guidelines approved by the City Plan is intended to deepen the study of the use and occupation of the areas around the line - where there are still the housing and related equipment for its operation - and its relationship with the center city, based on the guidelines that refer to the preservation of cultural heritage, history and landscape, and discuss the possibilities of urban architectural rehabilitation and reintegration of former FEPASA station and other buildings and structures present along the line. Among other things, conservation criteria in the light of the discussion about the character and the current potential of disabled equipment as promoters of recovering from a central urban sector and as part of rebuilding the urban fabric historically split will be discussed. As a result is expected to contribute to the definition of a set of criteria for preservation and rehabilitation which may serve as the basis for regulatory guidelines already approved the Master Plan of Assis.

Key-words: *railroad preservation, urban development, cities São Paulo, rehabilitation.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Foto da inauguração da 1ª Estação de Assis - 1915.....	62
Figura 2. Foto da 2ª Estação de Assis - 1926.....	62
Figura 3. Foto da 2ª Estação de Assis e largo da ferrovia - 1926.....	62
Figura 4. Foto da Estação - 1950.....	63
Figura 5. Foto da fachada da Oficina de Locomotivas - década 1920.....	65
Figura 6. Projeto da Oficina de Locomotivas - 1925.....	65
Figura 7. Foto do interior da Oficina de Locomotivas - Século XX.....	66
Figura 8. Projeto da Escola - 1980.....	67
Figura 9. Mapa de localização das vilas ferroviárias em Assis.....	69
Figura 10. Planta de residência do chefe da seção do depósito pertencente ao 1º conjunto e respectiva foto da fachada.....	70
Figura 11. Planta de residência em construção mista do despachador do departamento de transportes pertencente ao 1º conjunto e respectiva foto da fachada.....	70
Figura 12. Planta de residência geminada pertencente ao segundo conjunto.....	71
Figura 13. Foto da fachada original da residência, 2013.....	71
Figura 14. Planta de residência de madeira pertencente ao 2º conjunto e respectiva foto da fachada.....	71
Figura 15. Planta da residência do engenheiro.....	72
Figura 16. Foto da fachada lateral da residência do engenheiro.....	72
Figura 17. Planta casa de turma.....	73
Figura 18. Foto da fachada principal casa de turma.....	73
Figura 19. Foto da Praça Arlindo Luz - década de 1950.....	76
Figura 20. Foto da fachada do antigo Hospital Sorocabana - década de 1950.....	76
Figura 21. Foto do primeiro local onde funcionou a escola. Posteriormente demolido, no local foi construído o fórum, hoje, Centro Cultural.....	79
Figura 22. Foto da fachada do antigo Fórum em 1940.....	79
Figura 23. Foto da fachada do Centro Cultural Dona Pimpa em 2013.....	79
Figura 24. Fotos das instalações da EMEF João Mendes Junior - década de 1940 e 2000.....	80
Figura 25. Foto da fachada do Ginásio municipal em 1930.....	80
Figura 26. Foto da fachada do Cine Piracaia em 2000.....	80

Figura 27. Foto da fachada da Escola Carlos Alberto de Oliveira, 2013.....	81
Figura 28. Foto da fachada da Policia Militar – 1973 e 2003.....	81
Figura 29. Foto da fachada da Casa de taipa década de 1940 e 2013.....	82
Figura 30. Foto da fachada do Teatro Municipal, década de 1940 e 2013.....	82
Figura 31. Foto da fachada do Clube Recreativo, 2013.....	83
Figura 32. Foto da fachada da Estação - atual Museu dos Ferroviários Agenor Ferraz Felizardo.....	88
Figura 33. Foto do interior da plataforma de embarque da Estação.....	88
Figura 34. Foto da fachada principal do CCI (Centro de Convivência do Idoso).....	89
Figura 35. Foto da fachada principal do Armazém ferroviário, localizado à Travessa Sorocabana, próximo à Estação.....	89
Figura 36. Foto da fachada principal do antigo Depósito ferroviário (atual Galpão Cultural), localizado à Travessa Sorocabana.....	90
Figura 37. Foto do interior do antigo Depósito ferroviário (atual Galpão Cultural), localizado à Travessa Sorocabana, próximo ao armazém	90
Figura 38. Foto da fachada de fundos da Oficina de locomotivas (atual Incubadora de Empresas).....	92
Figura 39. Foto do interior da Oficina de locomotivas.....	92
Figura 40. Foto da fachada lateral da Oficina de locomotivas.....	93
Figura 41. Foto da fachada do Clube Ferroviária de Assis.....	93
Figura 42. Foto da fachada do antigo Hospital Regional da Sorocabana (atual Colégio Ipê).....	94
Figura 43. Foto do interior de residência situada à Rua João Pessoa.....	95
Figura 44. Foto da fachada das residências situadas à Rua João Pessoa.....	96
Figura 45. Foto da fachada de residência situada à Rua João Pessoa, 77.....	96
Figura 46. Foto da fachada de residência localizada à Rua João Pessoa.....	97
Figura 47. Foto do interior de residência situada à Rua João Pessoa.....	97
Figura 48. Foto de fachada de residências localizadas à Rua João Pessoa.....	98
Figura 49. Fotos de detalhes do patrimônio ferroviário de Assis.....	98
Figura 50. Foto da fachada frontal e lateral do anexo da Escola de Música Municipal.....	99
Figura 51. Projeto de urbanização da linha férrea de Assis.....	110
Figura 52. Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Centro.....	111
Figura 53. Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Vila Operária.....	111

- Figura 54.** Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis -
Antiga Oficina da Sorocabana - Vila Operária.....111
- Figura 55.** Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Vista aérea.....112

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Mapa de localização de Assis no estado de São Paulo.....	19
Mapa 2. Mapa das divisões municipais.....	20
Mapa 3. Povoamento e ferrovias no interior do estado de São Paulo e do Norte do Paraná por volta de 1872.....	23
Mapa 4. Parte do oeste paulista, 1897.....	25
Mapa 5. Fazenda do Pary ou Taquaral.....	26
Mapa 6. Carta Geral do Estado de São Paulo, 1910.....	27
Mapa 7. Evolução inicial do núcleo urbano de Assis.....	30
Mapa 8. Origem do município de Assis e desmembramento de seu território.....	34
Mapa 9. Localização dos municípios de Marília, Assis, e Presidente Prudente.....	35
Mapa 10. Mapa de localizações e deslocamentos – década de 1950.....	39
Mapa 11. Localização dos bairros até 1959.....	40
Mapa 12. A Evolução Ferroviária de São Paulo (1).....	48
Mapa 13. Indicação de altura existente no entorno da ferrovia.....	59
Mapa 14. Localização do sistema de abastecimento de água exclusivo da EFS.....	64
Mapa 15. Localização dos patrimônios culturais de Assis - 2013.....	78
Mapa 16. Microrregião de Assis e Ourinhos - 2013.....	100
Mapa 17. Mesorregião de Marília, Assis e Presidente Prudente - 2013.....	101
Mapa 18. Localização novas instalações, 2013.....	105
Mapa 19. Localização dos bairros e respectivas décadas de ocupação, 2013.....	106
Mapa 20. Localização das edificações da Sorocabana em seus usos originais.....	119
Mapa 21. Localização das edificações da Sorocabana em seus usos atuais.....	120

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Evolução populacional - 1920 a 1960.....	31
Tabela 2. Evolução populacional - 1970 a 2013.....	103

LISTA DE ABREVIATURAS

ALL - América Latina Logística

FAC - Fundação Assinse de Cultura

PPDI - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

EFS - Estrada de Ferro Sorocabana

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

FEPASA - Ferrovias Paulistas S.A.

PND - Programa Nacional de Desestatização

FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes S.A.

SPNU - Secretaria Nacional de Programas Urbanos

INOCOOP - Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais

IGC - Instituto Geográfico e Cartográfico da Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

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

SPHAN - Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OEA - Organização dos Estados Americanos

BNH - Banco nacional de Habitação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
1 A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO URBANO DE ASSIS	
1.1. Localização e aspectos referenciais.....	19
1.2. A ocupação do interior paulista.....	20
1.3. O surgimento do núcleo urbano e o papel da ferrovia no município.....	27
2 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	
2.1. O patrimônio ferroviário: definição e relações.....	43
2.2. Desativação, abandono e subutilização do patrimônio ferroviário	52
2.3. Memória e identidade ferroviária.....	57
3 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ASSIS: DA IMPLANTAÇÃO À DESATIVAÇÃO	
3.1. A implantação da Estrada de Ferro Sorocabana e a constituição de seu patrimônio.....	61
3.2. Estado atual do patrimônio cultural de Assis.....	77
3.3. A desativação da ferrovia e os efeitos sobre a dinâmica urbana da cidade de Assis.....	84
4 QUESTÕES CONTEMPORÂNEAS E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ASSIS	
4.1. Dinâmica urbana e regional.....	100
4.2. O patrimônio industrial como recurso para o desenvolvimento atual da cidade de Assis.....	113
4.3. O patrimônio ferroviário no planejamento e gestão da cidade de Assis – algumas diretrizes.....	125
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	137

INTRODUÇÃO

O meu interesse pelo patrimônio industrial começa com uma paixão pelos edifícios remanescentes do processo de industrialização, presentes em quase todas as cidades do interior, assim como seu posterior abandono, resultando em edifícios e conjuntos com grande potencial relegados ao descaso social e político, ainda que, em alguns casos, isto se explique pela falta de conhecimento e visão sobre sua utilidade nos dias de hoje.

Após me formar, ao retornar a Assis, já com um olhar mais apurado, me incomodava o fato de quase não haver menção à ferrovia e seus equipamentos, especialmente pelo fato de a mesma ter sido um importante elemento de estruturação e formação da cidade. Assim, foi possível observar a dificuldade do deslocamento no espaço urbano, além dos grandes vazios resultantes do processo de desindustrialização e desativação de um meio de transporte e comunicação, associados ao abandono e degradação de grandes edifícios, e a falta de segurança resultante deste processo.

Este projeto de pesquisa surgiu, portanto, a partir do interesse em estudar o processo de desenvolvimento da cidade após a implantação da linha ferroviária, com a premissa de que o resgate da memória urbana associada à ferrovia tem hoje um grande valor para a compreensão da formação da sociedade assisense. Desta forma, outro viés importante de compreensão é o processo de gestão deste legado hoje, e se os instrumentos previstos pela municipalidade no Plano Diretor e os instrumentos de preservação disponíveis no país poderão garantir sua preservação futura.

Um dos pressupostos da pesquisa é que a ferrovia pode ser o motor de desenvolvimento do município, e, dada à sua importância na formação da cidade, se constitui em um objeto de memória, de afirmação de uma identidade. Também constituem objetos importantes os patrimônios ferroviários e outros de interesse histórico e cultural da cidade, pensados como um conjunto para o qual é necessário estabelecer critérios de preservação que possam ser incorporados na discussão do Plano Diretor e outros instrumentos. Entre os instrumentos previsto no Plano Diretor, destacamos:

Capítulo V - da paisagem urbana, defesa dos aspectos paisagísticos, históricos e culturais

Art. 25 - Para a preservação de locais com atributos panorâmicos e paisagísticos, a Prefeitura poderá exigir adequações, condicionando a aprovação de empreendimentos imobiliários ou de projetos de edificações, até que sejam implementadas as medidas corretivas ou mitigadoras, necessárias à sua preservação, além da aplicação dos instrumentos urbanísticos previstos nesta Lei.

Art. 27 - Para a defesa e preservação dos aspectos paisagísticos, dos seus panoramas, das construções e dos monumentos típicos, históricos, artísticos ou tradicionais do Município, o Poder Público Municipal poderá valer-se dos instrumentos jurídicos e urbanísticos previstos em lei, especialmente o do tombamento, e da transferência do direito de construir.

Ao avançar nos levantamentos de campo, foi possível aprofundar também aspectos ainda pouco conhecidos quando a pesquisa se iniciou, como por exemplo, a situação das residências dos antigos trabalhadores e a permanência de famílias de ex-funcionários, o que nos levou a incluir a discussão sobre a sua preservação no conjunto de bens que formam a paisagem da área ferroviária, embora não haja nenhuma menção a ele em nenhum dos documentos oficiais.

Esta inclusão implicou em que as figuras patrimoniais existentes, utilizadas para a realização de inventários de edificações e para a discussão da preservação dos patrimônios ferroviários não contemplavam as relações indissociáveis entre arquitetura e cidade estabelecidas pelo conjunto, fato que exigiu uma busca por novas figuras e instrumentos de preservação.

Ao longo dos capítulos, serão abordados aspectos como a formação da ferrovia, sua importância no processo de formação de muitas cidades brasileiras, o período de decadência das estradas de ferro como transporte de passageiros, mercadorias e os efeitos em seu patrimônio construído, cuja principal mudança foi a sua privatização. Outra questão discutida é que apesar dos muitos esforços para recuperar a atividade ferroviária, não foi possível resgatar o prestígio outrora existente, e com a transferência das linhas e de seu patrimônio para a União, muitos imóveis ficaram sem manutenção, foram abandonados ou não tiveram uso adequado, sendo, muitas vezes, destituídos de suas características originais.

Assim, o propósito dessa pesquisa é identificar os elementos remanescentes da ferrovia, que como mencionado, foram de grande importância para o

desenvolvimento dos municípios, e através da análise das diretrizes existentes, estabelecer uma forma de salvaguarda.

Como resultado final, a dissertação foi dividida em quatro capítulos. No Capítulo 1 apresentamos as origens da ocupação do oeste paulista e do povoamento no território. Como consequência dessa povoação, analisamos o processo de constituição dos núcleos urbanos e a influência dessas questões e da penetração da estrada de ferro na cidade de Assis.

Neste sentido, no Capítulo 2 procura-se compreender o processo de industrialização e a constituição deste patrimônio a partir da cultura cafeeira, que promoveu a implantação da estrada de ferro no país, principalmente no estado de São Paulo. Em seguida, analisamos os motivos pelos quais a ferrovia foi desativada, sua consequência para o patrimônio industrial, especialmente o ferroviário e sua classe trabalhadora.

O Capítulo 3 trata do patrimônio ferroviário remanescente de Assis, considerando sua inserção no espaço urbano e tipologias arquitetônicas. Trata também do patrimônio cultural do município, que caracteriza seu período de desenvolvimento. Por último, os efeitos que a desativação da ferrovia trouxe para esse patrimônio ferroviário e os espaços públicos.

No Capítulo 4 são analisados os acontecimentos recentes da cidade de Assis e seu impacto sobre o território. Partindo da análise da administração pública que inclui a visão sobre o patrimônio edificado, apresentam-se alguns conceitos de preservação que possibilitam a participação da sociedade e gestão pública.

Como resultado, espera-se contribuir para a discussão dos conceitos preservacionistas que permitam a utilização do patrimônio de uma maneira mais justa socialmente, de modo que seja possível a manutenção e conservação dos espaços e edifícios remanescentes sem a expulsão da população ocupante.

1 A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO URBANO DE ASSIS

1.1. Localização e aspectos referenciais

Assis localiza-se a sudoeste do interior do estado de São Paulo, a 450 km da capital. O município compõe a região administrativa de Marília. Sedia, como polo regional, diversas entidades públicas e empresas privadas, tendo como principal atividade econômica a prestação de serviços e o comércio. No campo da educação, diversas instituições de ensino superior - públicas e privadas - exercem papel relevante.



Mapa 1 - Mapa de localização de Assis no estado de São Paulo
Fonte: Elaborado a partir de base cartográfica IBGE, 2010

De acordo com os dados do IBGE, o município tem uma área total de 460,307km² e segundo o censo de 2013, uma população de 100.204 mil habitantes. Limita-se à norte com o município de Lutécia, à sul com Cândido Mota e Tarumã, à leste com Echaporã e Platina e a oeste com Maracaí e Paraguaçu Paulista, conforme pode ser visto no Mapa 2.



Mapa 2 - Mapa das divisões municipais
 Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico (IGC)

As principais vias de acesso do município são a Rodovia Raposo Tavares que liga o estado do Mato Grosso do Sul à São Paulo, rodovia Miguel Jubran, que dá acesso ao norte do Paraná, e a rodovia Rachid Rayes com acesso a Marília (sede da região administrativa) de Bauru.

1.2. A ocupação do interior paulista

Entender o processo de formação do município de Assis implica em conhecer a história da ocupação do interior no oeste paulista e o processo de formação de muitas cidades da região. A busca por terras para exploração e povoamento no interior do estado teve início em meados do século XIX. Os caminhos abertos na região constituíram-se em elementos indutores da ocupação do oeste.

O sudoeste paulista passou a despertar interesse na segunda metade do século XIX como alternativa econômica, quando a Lei de Terras¹ de 1850 passa a reconhecer como legítima apenas a propriedade de terras compradas do Estado. Na mesma época, com o processo de decadência na busca pelo ouro, muitos mineiros

¹ Lei nº 601, denominada Lei de Terras, de 18 de setembro de 1850

vêm no interior de São Paulo a oportunidade de voltar a enriquecer, enquanto os paulistas estão ocupados com seus cafezais ao norte.

Outros fatores que contribuíram para a procura pelo interior do estado foram o processo de frente de expansão, entre os anos de 1850-1900 e a Guerra do Paraguai (1864-1870), que levou muitas famílias a se refugiarem no interior do sertão, para escaparem do processo de recrutamento pelo governo imperial (MACHADO, 2005).

Conforme mencionado pelo memorialista Leoni Ferreira da Silva (1979), foi um mineiro em excursão ao interior do estado, de nome José Teodoro de Souza, que registrou a primeira posse no Vale do Paranapanema. Partindo de Botucatu no ano de 1856 e apossando-se da terra habitada pelos índios xavantes, registrou na paróquia de Botucatu o título de ocupação dessa área, que tinha como limite o rio Paranapanema, o rio do Peixe, rio Turvo e rio da Figueira. Como a Lei de Terras já havia sido promulgada coube ao Vigário local o reconhecimento de que as áreas já eram ocupadas antes daquela data. Não cabia a ele na época, verificar a veracidade das declarações.

Pierre Monbeig (1984) faz uma alusão ao papel do grileiro na fabricação de títulos de terras nesse período, e acrescenta que tiveram um papel fundamental em toda a zona pioneira do Paraná e de São Paulo. Machado (2005) acrescenta que a região da Alta Sorocabana foi conhecida pela atuação de falsários, que forjavam documentos de modo que se pudesse comprovar que a posse havia se dado em data anterior à ocupação efetiva.

Ainda sobre a referida lei, Ghirardello explica que:

(...) até a república, a igreja cumpria papéis que depois foram reservados ao estado, entre eles, conforme exigia a Lei de Terras, de 1850, o registro das propriedades rurais. Ainda, como braço do estado é que se encarregaria de formar grande parte dos povoados. Os próprios termos hierárquicos destes revelam seu forte vínculo eclesiástico, capela num primeiro momento, paróquia ou freguesia num estágio superior. Tais denominações caíram em desuso após a República, substituídas na mesma ordem por bairro ou povoado, vila, cidade, sede de município, e, num último patamar, a comarca, circunscrição judiciária (2002, p. 126).

De acordo com Monbeig (1984), a prática de fundar um patrimônio é antiga, tendo, antes, um caráter religioso. Usualmente o fundador doava uma parte de suas terras à igreja, pra a construção de capelas ao redor de onde se formava o povoado.

Ghirardello (2002, p. 126) afirma que o "*patrimônio a ser administrado pela igreja seria como um dote, cuja finalidade principal era a ereção da capela que, instalada em local povoado, agregaria fiéis ao seu redor*".

Para atrair o povoamento na região, José Teodoro e seu irmão fundaram pequenos centros, sendo estes, São Pedro do Turvo (1851), São José dos Campos Novos do Paranapanema (1873) e Conceição de Monte Alegre (1886). Os caminhos de penetração no interior foram facilmente convertidos em pistas, utilizadas por carros de boi e viajantes (MONBEIG, 1984).

Como o povoamento se deu principalmente por mineiros, os costumes se mantiveram, ao menos por um tempo, com a criação de porcos e gado e produção de lã. Entretanto, quando os novos ocupantes chegaram ao local, a paisagem que encontraram já não era mais a floresta em toda sua forma, sendo que uma parte havia sido devastada pelos índios, que estavam na região antes. Apesar da presença destes, e posteriormente dos mineiros, hoje, não se percebe na região traços dessas culturas. Por ter sido a civilização indígena do oeste paulista praticamente exterminada e o mineiro ter se misturado com o paulista, a região tem uma característica própria, resultante de seu processo de formação, conforme é apontado por Monbeig:

Quando se divisa uma plantação de fumo ou uma bela criação de porcos, pode-se apostar, sem excesso de risco, que esse pioneiro é de Minas. Mas, não demorou ele a sentir-se paulista; é o que lhe fazem ver, no caso de ele regressar à vila natal, para ali arrastar os amigos e seguir-lhe o exemplo: logo o chamam de "o paulista" (MONBEIG, 1984, p. 139).

Segundo Machado, as primeiras cidades e vilas se desenvolvem e ganham importância a partir da década de 1870, quando atingem status de distrito de paz ou município. Entretanto, apesar da demanda pela produção cafeeicultora, poucos foram os fazendeiros que se fixaram na região. (2005, p. 25)

É também nesse período que o povoamento começa a tomar forma com as principais ocupações ocorrendo no reverso das *cuestas*. O Mapa 3 mostra as manchas de povoamento que começam a tornar-se mais espaçadas, indicando "*um movimento de penetração, que partiu de Botucatu e de Lençóis, no rumo do rio Paranapanema, com Campos Novos e Bela Vista*" (MONBEIG, 1984, p. 27).



Mapa 3 - Povoamento e ferrovias no interior do estado de São Paulo e do Norte do Paraná por volta de 1872.

Fonte: Monbeig, 1984, p. 26

A produção agrícola no interior trazida pelos fazendeiros foi inspirada nos modelos de negócios norte-americanos, e ainda que os fazendeiros mais conservadores não concordassem, acabaram por aderir a esse movimento, sendo criada uma nova cultura na sociedade paulista. A partir deste momento seriam instaladas as estradas de ferro, para impulsionar e solucionar o transporte das fazendas aos portos:

Os anos de 1860-1880 assinalaram uma viragem decisiva na história do café e, portanto, na do povoamento, duas histórias que permaneceram confundidas, por muito tempo. Os instrumentos necessários à aceleração de sua marcha para oeste foram proporcionados aos fazendeiros pelas transformações técnicas e sociais e econômicas, que então produziram (MONBEIG, 1984, p. 104).

Baseado no sistema de arrendamento e colonato, os agricultores que tratavam a terra, mais do que construir suas casas de grande porte, estavam interessados no lucro que poderiam obter o que foi um dos motivos pelo qual a região não é dotada de grandes patrimônios oriundos de fazendas de café (MACHADO, 2005).

Após os primeiros povoamentos, vários outros vieram a adquirir as terras do sudoeste paulista, entre eles, o capitão Francisco de Assis Nogueira, que comprou

terras no Médio Paranapanema e se tornou proprietário do Patrimônio das Três Barras, onde implantou, às margens do rio Pari, a Fazenda do Taquaral e se mudou com a família em 1898, a mesma fazenda que seria denominada de Patrimônio do Assis.

Uma descrição da ocupação da área pelos mineiros é dada por Silva:

Ao longo do itinerário de ocupação aberto nos espigões, José Teodoro vendeu, às vezes, e cedeu, em outras, terras a seus conterrâneos mineiros. O povoamento dos sertões do sudoeste paulista atendia a um duplo interesse: o dos grandes posseiros, como José Teodoro, na consolidação das suas posses e na valorização das terras, e o da instância estatal, que tinha uma política de implantação de patrimônios visando à ocupação dos trechos desabitados do território brasileiro, e à decorrente formação de novos eleitorados (SILVA, 1996, p. 127).

O Estado, buscando conhecer o interior para colonização, cria a Comissão Geográfica e Geológica, em 1886, com o intuito de viabilizar investimentos na região do rio Paranapanema e verificar o meio de transporte mais adequado à região e ao Mato Grosso. Havia também a intenção de se realizar levantamentos físicos e humanos para conhecer os terrenos apropriados à colonização. O então deputado Washington Luis descreveu a região do Paranapanema como:

(...) desconhecido e misterioso, carregado de lendas pavorosas, sem civilização, área da selvageria e de atrocidades - buscava justificar o incremento da ação do Estado para a ocupação das áreas habitadas pelos Xavantes, Caingangues e Caiuás. O sertão aparecia como sinônimo de atraso, ligado a um contexto de insalubridade, de ignorância e de inospitalidade (SILVA, 1996, p. 104, 105).

O relatório da Comissão Central de Estatística de 1886 menciona a presença de cerca de 90 mil habitantes no vale do Paranapanema e a existência das vilas São José dos Campos Novos do Paranapanema (posteriormente denominada Campos Novos Paulista) e os povoados de Salto Grande, Campo Alegre, Taquaral (atual Platina) e Sapé.

O mapa 4, de 1897 mostra a localização dos povoamentos na região realizados por José Teodoro e outros mineiros. Nota-se a localização do distrito de Platina, cujo território daria origem ao município assisense. Vê-se também, a distância deste de Campos Novos, que seria preterida por Assis, quando da escolha da localização para a implantação da estrada de ferro.

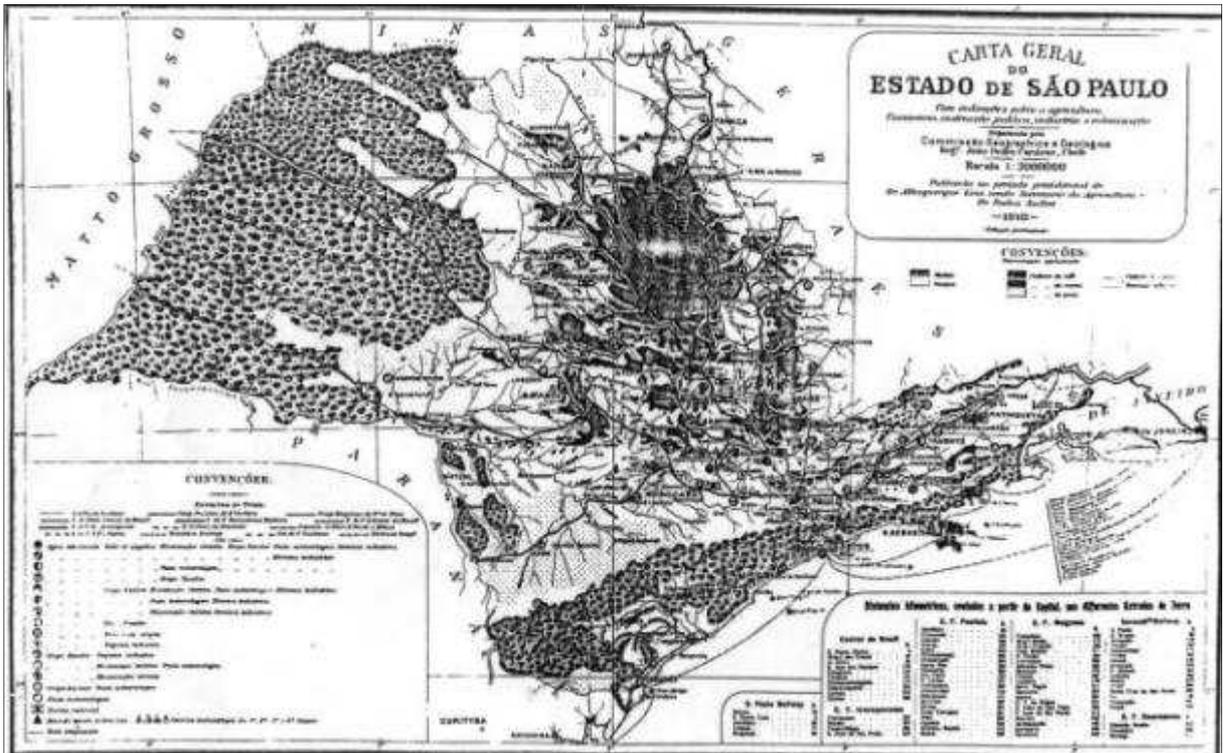


Mapa 5 - Fazenda do Pary ou Taquaral (data desconhecida)
 Fonte: DICREDDO, 1987

Em uma descrição diferente daquela dada pelo deputado, Silva descreve o que se encontrava na região:

Na área encontravam-se, então, posseiros e condôminos. Próximo ao encontro das águas do ribeirão do Taquaral com o ribeirão do Veado, onde se forma o rio Pary, já havia a capela de Nossa Senhora do Carmo e cerca de sessenta moradias, onde se formou o patrimônio de Platina. A divisão judicial foi contestada pelo proprietário da fazenda Pirapetinga, com a qual fazia divisa, e por condôminos que solicitaram a adjudicação da parte de terra que ocupavam. Estes, quando integrantes da área definida para o Capitão Francisco de Assis Nogueira, foram, a pedido do mesmo, relocados por decisão judicial (1996, p. 127).

No mapa da Figura 6, podemos notar como se dava a ocupação do interior do estado em 1910.



Mapa 6 - Carta Geral do Estado de São Paulo, 1910.
 Fonte: Instituto Cartográfico e Geológico

1.3. O surgimento do núcleo urbano e o papel da ferrovia no município

Em muitas cidades do interior paulista, o povoado nasce em torno da igreja. Assis não fugiu a essa regra. O capitão Francisco de Assis Nogueira havia separado parte de suas terras, cerca de 80 alqueires para doação à Obra Pia do Pão de Santo Antonio e ao Sagrado Coração de Jesus. O registro de doação se deu no cartório de Campos Novos do Paranapanema a 1 de julho de 1905, data oficial da fundação de Assis. Com a doação das terras legalizada, é construída a primeira capela e com ela vieram os moradores, sem os quais não haveria o povoamento da área. Essa capela, feita de pau-a-pique e coberta de sapé e folhas de palmito - característica construtiva comum aos povoados da região -, se situava no declive da atual Catedral e se estendia até o Paço Municipal.

Baseados em uma agricultura de subsistência, e como renda principal a venda de excedentes da agricultura, poucos eram os produtos para venda em mercados fora da região. A alimentação provinha do leite produzido pelo modesto

rebanho e vez por outra de sua carne. O comércio do povoado não era forte, sendo que compra de vestuário, e outros produtos como querosene e sal eram comprados fora.

Em Assis, as missas eram realizadas quinzenalmente, com a presença do padre vindo de Platina especialmente para a ocasião, e todos os negócios jurídicos tinham que ser realizados em Campos Novos do Paranapanema, cidade mais importante da região (MACHADO, 2005).

Com apenas algumas ruas mal definidas, sem caráter institucional de cidade, com atividades econômicas do tipo de subsistência, malgrado a expansão das poucas plantações de café existentes, Assis, antes da chegada da ferrovia, era um povoado rústico, de população pequena e esparsa, suas atividades fundamentavam-se por estabelecimentos agrários modestos e os hábitos de vida de sua população pautavam-se por valores sacros, prosaicos e eclesiásticos. Não obstante, com a ferrovia, uma fase de transposição para uma forma de exploração econômica e especializada em moldes de produção intensiva voltada para um mercado específico seria posta em marcha e o crescimento demográfico da população que se colocaria sob sua égide seria um componente marcante de toda a sua história (MACHADO, 2005, p. 35).

Entretanto, o povoado tinha como benefício o fato de estar no entroncamento entre importantes rotas, ainda que grande parte do tráfego acontecesse na estrada que ligava Salto Grande a Campos Novos (MACHADO, 2005, p. 36).

A partir da descrição acima, notamos a que a chegada da ferrovia, em 1915, alterou significativamente a perspectiva e o modo de vida do pequeno povoado. *"Dentre as cidades da Alta Sorocabana, Assis é talvez a que mais acelerado progresso teve nos primeiros anos de vida"*.³

Os trilhos da Sorocabana seguiram em grande extensão o velho traçado da estrada Boiadeira. Esta estrada foi aberta a partir de 1892 pelo governo do estado e refeita e retificada em 1906. Principiava em Campos Novos de Paranapanema, passava por Platina e Conceição do Monte Alegre e ia até a barranca paulista do rio Paraná e prolongava-se até o Mato Grosso (SANTOS FILHO, 1999).

Assim, esta data foi marcada pelo crescimento urbano, pela facilidade na comunicação e aumento populacional e de serviços. De acordo com Christofoletti:

³ Correio da Sorocabana, 11 de agosto de 1934. In CHRISTOFOLETTI, R. Assis em mosaico: caminhos para a construção de uma história (1905-1955). São Paulo: All Print, 2009, p.30

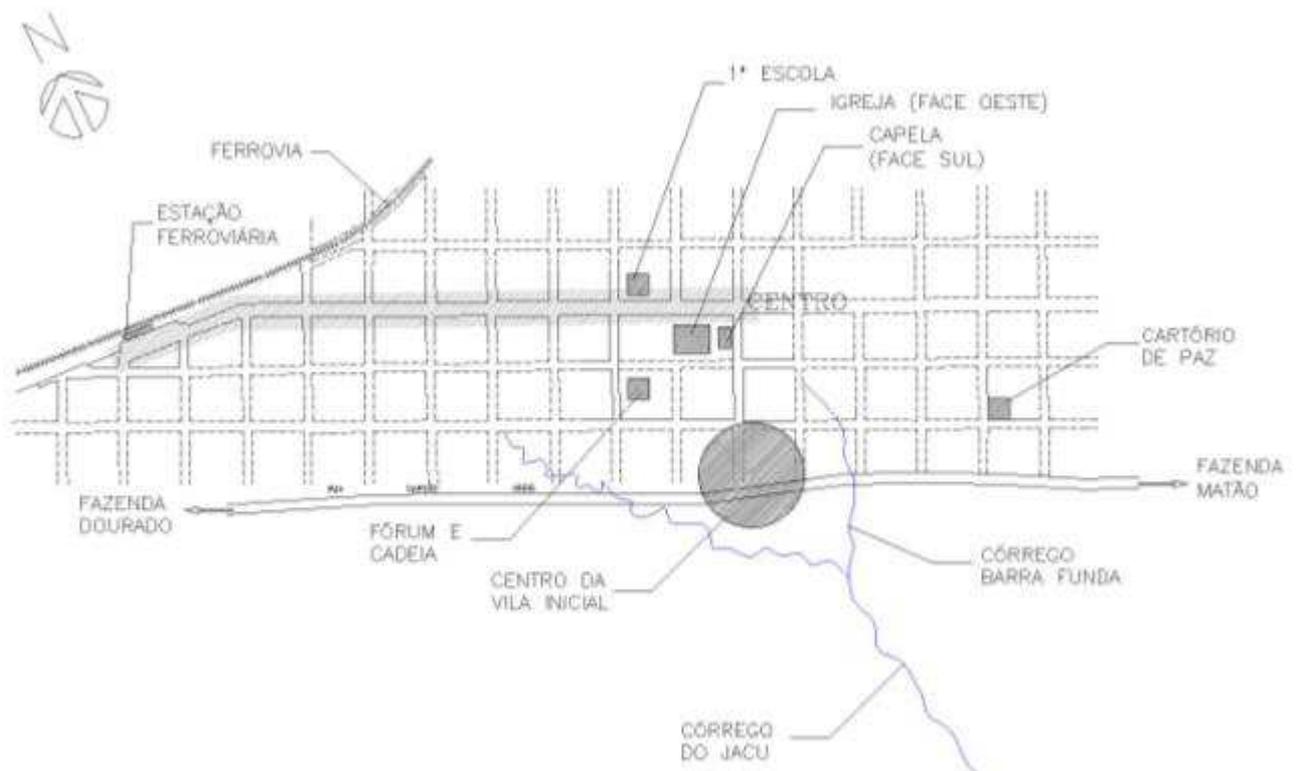
(...) o transporte ferroviário significou para o desenvolvimento econômico do Vale do Paranapanema a transposição de uma geografia longínqua e a chegada de uma nova realidade [...] as ferrovias logo se tornaram o principal meio de circulação e escoamento da produção agrícola, formando o eixo estrutural das implantações urbanas (2009, p. 28).

As cidades da Alta Sorocabana, devido a evolução tardia do seu processo de ocupação e povoamento, foram consideradas no estado como “*localidades promissoras e aptas à potencialização das condições de reestruturação econômica por que passava o país*” (MACHADO, 2005, p. 57). Os trilhos impulsionaram o

(...) desenvolvimento regional dentro de um contexto de reorganização do Estado, da economia e da sociedade como um todo. Seja através dos camaradas e especialistas das fazendas, seja através dos profissionais liberais de seus centros urbanos, uma importante classe intermediária se formou em seus núcleos de ocupação (MACHADO, 2005, p. 57).

A passagem dos trilhos e a instalação de seus equipamentos alteraram a paisagem urbana da cidade. A estação, construída a setecentos metros da igreja, criou um eixo linear de crescimento em direção ao oeste. Como principal equipamento de transporte e comunicação, atraiu para seus arredores a atividade comercial, fazendo concorrência ao próprio centro, então, ainda marcado pela presença da igreja. A avenida da estação - paralela à rua principal Capitão Assis - projetada em 1918, ligava o prédio da estação à igreja, em cujo percurso foram surgindo construções comerciais, residenciais, hotéis e de lazer. Esta avenida, denominada Rui Barbosa, permanece até os dias de hoje como principal avenida da cidade e centro de comércio. Em 1921, a capela de taipa foi demolida e pouco acima da área original, foi construída uma nova matriz em alvenaria, voltada para o novo centro, que então se firmava, tendo ao seu redor, a construção de prédios institucionais como escolas, o fórum e a cadeia.

No Mapa 7 está demarcado o local do núcleo inicial do município. O caminho sombreado sinaliza a avenida projetada para ligar a Catedral à Estação, e ao longo desta, foi aos poucos sendo consolidada como área central, onde foram erguidos os principais edifícios e comércios (MACHADO, 2005).



Mapa 7 - Evolução inicial do núcleo urbano de Assis.

Fonte: SILVA, 1996, p. 201

Silva (1996: 168-169) ressalta a importância dessa organização fundiária no oeste paulista, na formação de vilas e cidades. Essa era a maneira habitual de organização do espaço para a constituição de povoados quando havia intenção de consolidação de posse pelos proprietários. Naturalmente, como a igreja era responsável pelo registro da terra, e já possuindo certa experiência no tratado da divisão de terras, as escrituras já vinham com a definição sobre lotes e quadras, o que contribuiu na “*definição dos traçados iniciais dos povoados*”.

O traçado da cidade, conforme vemos no mapa 7, não é característica exclusiva de Assis, provindo, conforme apontado por Monbeig,

(...) da uniformidade dos sítios a monotonia da paisagem urbana e a repetição constante do mesmo plano de cidade. Entre as da franja pioneira, as diferenças de forma são mínimas e o papel das condições topográficas locais só influi por certos pormenores. Nem colinas nem escarpas, para orientar o avanço, num sentido ou noutro, ou para modificar a estrutura urbana. Não falta espaço para que o núcleo se expanda. A própria planura não deixa aos urbanistas outro recurso se não repetir, de fundação para fundação, o mesmo traçado. De resto, pensa-se muito pouco nisso, pois sobre as preocupações estéticas prima a de andar depressa e limitar as

despesas. Repete-se infatigavelmente o plano geométrico, pois é o que melhor satisfaz as exigências do loteador, bem como as condições topográficas. Se o patrimônio se desenvolve, é fácil prolongar as ruas todas retas, em detrimento das terras de lavoura, que recuarão sem ônus, em face da valorização dos terrenos (MONBEIG, 1984, pp. 343, 344).

Em outras palavras, não existem variações nos traçados, sendo as cidades bastante parecidas, com a mesma origem conceitual. E desse modo, também não há diferença na paisagem, a não ser pelas obras dos homens, que as diferenciam umas das outras.

Podemos considerar, pelo histórico do município, três importantes datas para seu desenvolvimento. São elas: a doação de terras à igreja católica em 1905, que se constituiu no território sede da cidade; a chegada da ferrovia em 1914; e a lei estadual de 1917, que criou o município. No entanto, o cenário político da cidade só começa com a instituição da Câmara Municipal em 1918.

De acordo com dados do IBGE, foi possível traçar um quadro da evolução da população residente em Assis.

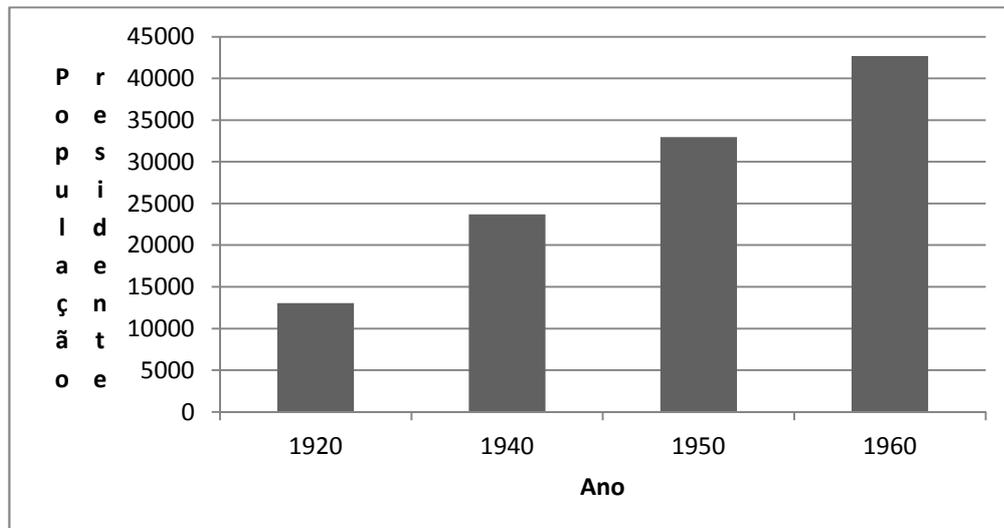


Tabela 1 - Evolução populacional - 1920 a 1960

Fonte: IBGE, Censo demográfico: 1920, 1940, 1950, 1960. Contagem demográfica 1996.

Para entender um pouco mais do impacto da implantação da ferrovia em Assis e na região, analisaremos alguns fatores.

A cidade de Campos Novos, a mais importante da região na época, fundada em 1873, funcionava como boca de sertão. A ferrovia, em seu prolongamento para oeste, partindo de Botucatu, passaria pelas cidades de Santa Cruz do Rio Pardo,

São Pedro do Turvo, Campos Novos e Platina. Não se sabe ao certo o motivo de seu desvio de traçado, mas uma das versões assinaladas por Dantas sugere que foi pelo empenho dos proprietários de terra junto aos poderes públicos, que "*deu-se outro rumo ao traçado planejado*" (DANTAS, 1978, p. 47).

Dessa maneira, os trilhos, vindo de Ourinhos, chegaram a Salto Grande em 1905 e ali permaneceram como fim da linha até 1912. Após a chegada da ferrovia, houve uma profunda alteração nas cidades da região. Como Campos Novos, a cidade mais importante do período pré-ferroviário, não havia sido contemplada, coube a Salto Grande ser a cidade de maior prestígio.

A cidade, fundada em 1886, era na época a mais populosa e teria sido naturalmente a cidade para onde a Comarca seria transferida, saindo de Campos Novos - que não havia sido alcançada pela linha férrea - se não fosse a malária que arrasou a região e, após ser erradicada, Assis, já servida dos trilhos, despontava como cidade em desenvolvimento (DEMAIO, 2004).

Ainda sobre os trilhos, Monbeig (1984, p. 347) afirma que eles facilitaram as relações entre as zonas, e operaram uma "*seleção entre os patrimônios, para transformá-los em cidades*". As estações precisavam ser previstas a intervalos regulares, considerando a necessidade de reabastecimento de água e lenha, e para facilitar a circulação dos trens. "*Varia pouco, em todas as redes, a distância entre as estações, oscilando entre dez e quinze quilômetros*" (MONBEIG, 1984, p. 347).

Esse avanço deixou os municípios já desenvolvidos de Campos Novos, Platina e Conceição do Monte Alegre em difícil estado, tanto que retrocederam a Distrito de Paz e a muito custo Campos Novos e Platina recuperaram seu status de município. Conceição de Monte Alegre, ainda hoje é um distrito pertencente a Paraguaçu Paulista.

Como consequência desse desenvolvimento, dessas alterações políticas e da chegada dos trilhos, houve a transferência da Comarca de Campos Novos do Paranapanema para Assis. A medida tomada pelo Estado de não criar, mas transferir a sede da Comarca de Campos Novos fez com que a Companhia Sorocabana a isolasse cerca de trinta quilômetros do itinerário de seus trilhos (CHRISTOFOLETTI, 2009).

Antes da chegada da ferrovia a atividade econômica predominante era a plantação de roças de milho, de fumo e a criação de porcos. Na década de 20, Assis já possuía comércio desenvolvido, onde sitiantes faziam compras, e servia de pouso para caixeiros-viajantes. A pequena Rua Capitão Assis, que ligava o povoado à fazenda Matão (de propriedade do fundador), logo perdeu o movimento, porque não ligava a estação da Sorocabana ao núcleo central de formação. O novo centro da cidade passou a ser no entorno da estação Sorocabana (DANTAS, 1978).

Passarelli coloca com precisão a discussão:

A igreja católica, que até aquela ocasião era o centro principal de concentração das atividades urbanas, local das permutas no entroncamento dos caminhos, deixou de sê-lo com o início da era ferroviária; as estações passaram a desempenhar esse papel (2006, p. 375).

A década de 1920 foi um importante período de urbanização na cidade. Devido à estrada de ferro, a cidade, na época com cerca de mil habitantes, assistiu a instalação de escritórios de importantes companhias voltadas à agricultura e instituições financeiras. Essa década também foi conhecida pela construção de hospitais, o Grupo Escolar, clubes e centros de lazer, além do cinema (MACHADO, 2005).

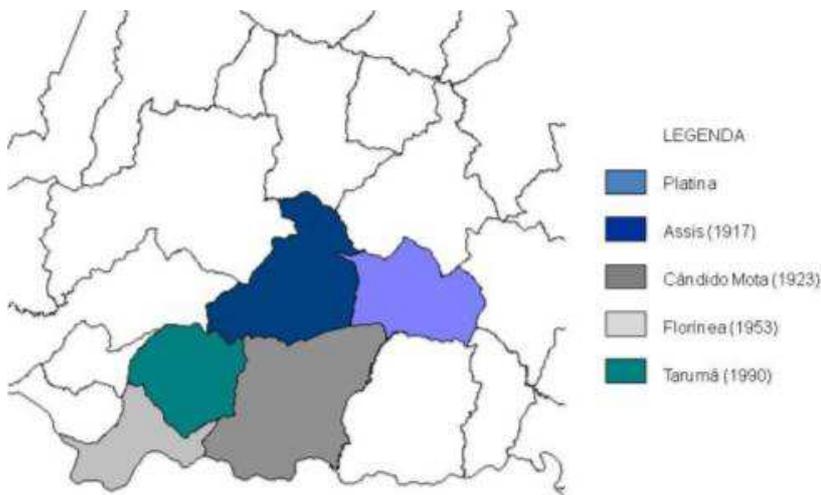
A partir dessa década a cidade passou a contar com um sistema de energia elétrica, fornecida pela Empresa de Eletricidade Vale do Paranapanema, construída em 1924, pelo empresário italiano José Giorgi, o mesmo que promoveu o fornecimento de energia para o trecho ferroviário de Salto Grande, Rancharia e efetuou o prolongamento da linha para além de Assis. Porém, pelo fato de o serviço oferecido ser de má qualidade, com constantes interrupções no fornecimento, alguns anos depois, a população, cansada do serviço prestado, se rebelou, causando o incêndio da Usina a vapor da Empresa Vale do Paranapanema.

Segundo Machado, nessa época

(...) a população da Alta Sorocabana aumentou para 236.994 seu número de habitantes. Representando 8,95% da população total do Estado (...). De 1920 a 1935, a população salta para 576.812 habitantes, ou 11,67% do total (2005, p. 51).

Como vimos, após o avanço em direção ao oeste paulista e da compra de grandes áreas de terra, *"as cidades que integram o que na época se pode chamar zona de Assis evoluíram de grandes latifúndios a partir de um processo de*

parcelarização do solo aliado fundamentalmente ao sistema de transporte ferroviário" (MACHADO, 2005, p. 61). De um pequeno povoado, dependente do município de Campos Novos do Paranapanema, a ferrovia, mais do que interferir no desenho urbano, trouxe outra configuração territorial. Originalmente, Assis era um distrito pertencente ao município de Platina, sendo desmembrado em 1917, juntamente com a porção do território que posteriormente formaria as cidades de Cândido Mota (1923), Florínea (1953) e Tarumã, sendo esta a mais recente, em 1990, conforme exposto no Mapa 8.



Mapa 8 - Origem do município de Assis e desmembramento de seu território.
Fonte: Elaborado a partir de base cartográfica IBGE, 2010

É importante considerar que os acontecimentos citados acima não foram meramente de ordem regional e havia toda uma conjuntura baseada na economia do café. A crise na produção cafeeira assinalada por Monbeig freou o avanço do povoamento. Verificou-se que nenhum novo município foi criado entre 1900 a 1910, o que indicava uma desaceleração da produção. Entretanto, após o fim da I Guerra Mundial, o mercado estrangeiro reencontrou seu poder de compra, aumentando a demanda da produção do café no estado paulista, e *"como uns trinta anos antes, as criações de municípios se multiplicaram: contam-se trinta e dois deles entre 1910 e 1919, cinquenta e cinco nos dez anos seguintes"* (MONBEIG, 1984, pp. 113, 114).

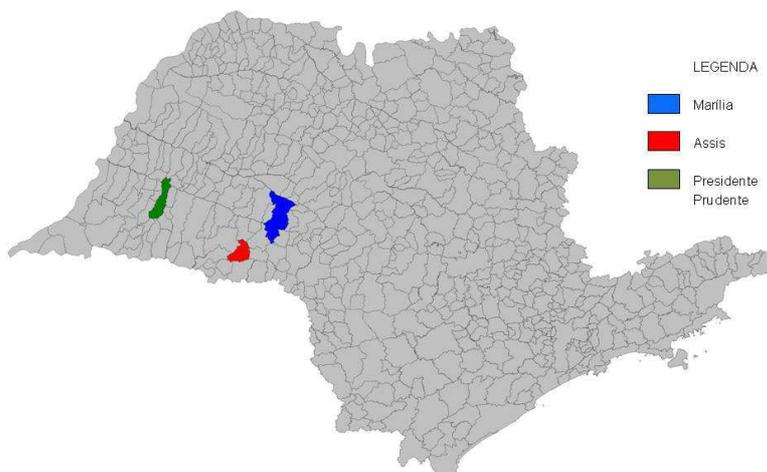
A estrada de ferro trouxe empregos para a cidade e se tornou um centro de administração ferroviário com escritórios, oficinas, departamentos, além de sede para moradia de engenheiros e operários da linha permanente. Ocupavam os edifícios próximos à linha, em área reservada para a Sorocabana. Em 1926 é

inaugurada a estação da Sorocabana em alvenaria, em um evento solene e a Oficina de Locomotivas da Sorocabana, para médios e pequenos reparos, com capacidade para 100 locomotivas e empregando 400 operários. É uma das poucas oficinas deste tipo existentes no estado, sendo que apenas em Botucatu existe uma similar.

A cidade ainda teve como benefício advindo da estrada de ferro, o privilégio de ser escolhida para abrigar a sede do Hospital Regional da Sorocabana, e mais uma vez, seguia o exemplo de Botucatu. Com a construção deste hospital, e juntamente com outros, como a Santa Casa, Maternidade e clínicas particulares, Assis entrou em um novo patamar na questão de saúde.

Outro fato que deve ser considerado e que implicou na total participação da ferrovia foi a Revolução de 1930, quando esta foi utilizada como passagem estratégica das tropas, assim como na Revolução Constitucionalista de 1932, quando serviu como sede do Batalhão, no qual se faziam serviços de recrutamento de voluntários e fornecimento de destacamentos para os portos do rio Paranapanema desta região. A cidade também foi ocupada pelas tropas militares gaúchas quando o estado de São Paulo foi derrotado.

Durante muito tempo, Assis foi o núcleo urbano mais importante da região. Entretanto, teve que lidar com obstáculos e procurar firmar sua posição quando passou a sofrer concorrência de duas cidades que rapidamente despontaram em direções opostas, como Marília, distando cerca de 70 km e Presidente Prudente, com a distância de 120 km, conforme localizados no Mapa 9.



Mapa 9 - Localização dos municípios de Marília, Assis, e Presidente Prudente.
Fonte: Elaborado a partir de base cartográfica IBGE, 2010.

De acordo com Machado (2005, p. 64), esse dois polos que surgiram "*obliteravam a ascensão de Assis como capital regional da Alta Sorocabana*". Marília, pertencente à região da Alta Paulista e atendida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi elevada a categoria de município em 1928. Apesar de seu desenvolvimento tardio, "*teve seu processo de desenvolvimento marcado a um só tempo pela extensão e volume de sua produção de café*" (MACHADO, 2005, p. 66), nisto diferindo-se de Assis. Além disso, outros dois importantes fatores para seu desenvolvimento foram as "*grandes unidades produtoras de mercadorias de alta rentabilidade mercantil*" e a "*geração e distribuição de renda para fomento de seu mercado interno e diversificação de seus padrões de produção, comercialização e consumo*", e, somado a isso, o fato de que cidade, como ponta de trilho, funcionou como uma "*espécie de plataforma para a ocupação da região na qual se circunscreve o que significou-lhe intenso desenvolvimento urbano e comercial*" (MACHADO, 2005, p. 67).

Para o desenvolvimento de Marília, também contribuiu o fato de que no período teve grande afluxo de imigrantes procurando se estabelecer na região, além de todos os empreendimentos realizados, se darem em uma época de expansão cafeeira.

No caso de Presidente Prudente, que foi elevada a município no mesmo ano que Assis (1917), apesar de ter sido servida pela Estrada de Ferro Sorocabana após sua fundação, teve sua diferença do município assisense baseada no processo de expansão da produção cafeeira, tal qual ocorreu com Marília. Os empresários da cidade além de reinvestirem o capital adquirido pela venda do café, também providenciaram a venda dos lotes para a plantação (MACHADO, 2005).

Outro motivo, para o desenvolvimento das outras cidades concorrentes, era a falsificação dos títulos das terras. Segundo afirmação de Monbeig (1984, p. 351):

Os vendedores de terras da Alta Sorocabana, que nem sempre estavam seguros de seus títulos de propriedade ou, pelo menos, temiam os malefícios de concorrentes desonestos, apressaram-se em fundar patrimônios, a fim de atrair o maior número de pioneiros e assegurar, do melhor modo, o seu direito de posse. A Alta Sorocabana conheceu, pois, certa concorrência entre patrimônios, concorrência capaz de retardar a preeminência de um sobre os demais.

Conforme a ferrovia avançava rumo ao sertão, cada novo município experimentava o privilégio de ser boca de sertão. Assim se dava a concorrência entre as cidades, e cada uma absorvia parte da atividade da anterior (MONBEIG, 1984). No caso de Assis, por ser a cidade mais antiga, dentre as que se destacavam, já havia formado boa reputação em algumas atividades, como por exemplo, a educação. Dotada de boas escolas e um internato, atraía para si os filhos de fazendeiros, comerciantes e funcionários das cidades próximas, enquanto os pais preferiam trabalhar em Presidente Prudente e realizar ali suas transações bancárias (MONBEIG, 1984).

Como aponta Monbeig (1984, p. 352):

(...) as cidades que, desde os inícios dos transportes rodoviários já eram estações terminais de vias férreas e bocas de sertão, não são despojadas da sua clientela, pela criação de novos patrimônios. Adotaram de algum modo os novos hábitos. Evoluiu a função, mas a antiga cidade pioneira, relegada doravante, em uma zona de povoamento estabilizado, continua necessária à vida regional. Organiza-se uma hierarquia urbana: as aglomerações mais jovens e as menos povoadas situam-se no oeste, mas as do leste, a despeito da idade, são as mais importantes.

Segundo o autor, apesar da concorrência sofrida por Assis, isso não a tornou uma cidade morta. E destaca a importância da ferrovia no município

(...) a companhia de estrada de ferro escolhera Assis como posto de reabastecimento de madeira para suas locomotivas e como ponto final dos serviços de vagões-leitos; e as instalações que ali montara eram grandes demais para serem transportadas a outra estação. Sobreviveu, assim, a função ferroviária em Assis, como em Bauru (MONBEIG, 1984, p. 353).

Por conta de seu desenvolvimento tardio, a cidade ainda não estava totalmente dotada de infraestrutura, como veremos a seguir. No entanto, a despeito disso, o espírito de progresso embutido na elite da sociedade assisense considerava que as ruas sem asfalto, as casas de madeira existentes, eram

(...) vistas como representantes de um arcaísmo crônico que precisava ser extirpado. Paralelamente, tais ornamentos, por sua vez, eram considerados como reflexos de seu atraso pois a tudo faziam lembrar seu passado de pequeno povoado encravado num sertão sem praticamente nenhum contato com o que se entendia por sociedade civilizada (MACHADO, 2005, p. 81).

Podemos considerar essa característica da sociedade como um dos fatores para a falta de importância com o patrimônio da cidade nos dias atuais, conforme veremos nos próximos capítulos.

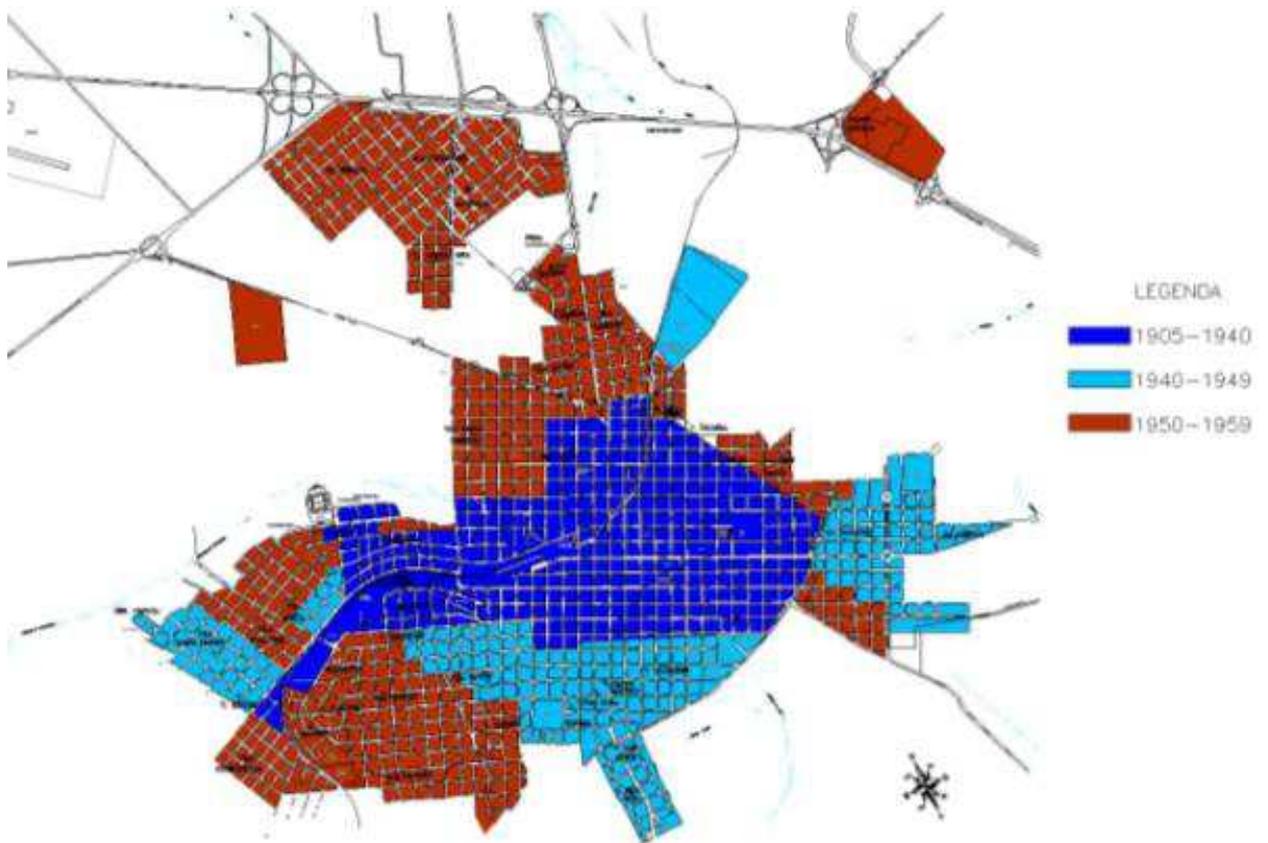
É ainda a partir desta década de 1930 que tem início o período de modernização urbana com a conclusão do serviço de abastecimento e distribuição de águas da cidade e a instalação do Ginásio Municipal de Assis, que possibilitou às famílias dar educação secundária aos filhos, sem a necessidade de mandá-los a outras cidades. As estradas carroçáveis que ligavam o município de Assis a Campos Novos, Platina, Conceição de Monte Alegre e Maracaí, foram alargadas à medida que o uso do automóvel se tornou mais frequente (PRADO & MORELI, 2003).

O Mapa 10 mostra os deslocamentos que acompanharam o crescimento da cidade. O Paço Municipal, anteriormente instalado na esquina da Rua Floriano Peixoto com a Rua Brasil, mudou em 1937 para a Rua Smith de Vasconcelos e posteriormente, na década de 1950, para o local onde continua até os dias de hoje. Conforme mencionado, o primeiro Ginásio Municipal foi instalado no prédio onde estava o primeiro Paço Municipal, na mesma esquina da Rua Floriano Peixoto, em frente à Praça Arlindo Luz. Posteriormente, o prédio foi cedido para a Empresa Pedutti para a instalação do cinema, em funcionamento até os dias atuais. O referido cinema estava antes localizado próximo à Praça da Matriz, na Rua Sebastião da Silva Leite. O Fórum, implantando na antiga cadeia, hoje sede da Polícia Militar, mudou para prédio próprio e ali permaneceu até fins da década de 1980, quando então foi instalado próximo à linha férrea, em local que ainda permanece. Hoje, no antigo prédio do Fórum, funciona o Centro Cultural Dona Pimpa. O mapa também indica o local de um cemitério, e a expansão além da ferrovia, com o surgimento dos bairros Vila Xavier e Vila Boa Vista e a construção do Mercado Modelo Municipal.

O prolongamento da Avenida Rui Barbosa no único sentido possível (pois no outro sentido é impedida pela estação ferroviária); a Vila Xavier em cujo centro se levanta um templo católico e a Vila Boa Vista, que se localiza na parte mais alta e junto ao novo serviço de água e em frente do entroncamento e chegada das rodovias pavimentadas (SILVA, 1996, p. 205).

A Estação Rodoviária, localizada na entrada das rodovias e o Mercado citado, foram construídos em terrenos cedidos pela prefeitura. Na década de 1940, o tecido

Vila Santa Cecília (1952), Vila Ribeiro (1952) marcaram um ciclo econômico e urbano no município.



Mapa 11 - Localização dos bairros até 1959.

Fonte: Elaborado a partir de base cartográfica de Floeter, 2007.

O fim da década de 1940 é marcado por transformações referentes às infraestruturas viárias. Por um lado, eram construídas as rodovias que ligavam a capital com as cidades do interior dos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Paraná. A principal, a Rodovia Raposo Tavares SP-270, inaugurada na década de 1950, modificou o transporte da região. Por outro lado, a Sorocabana passa por uma transformação, "*prevendo a criação de três subdiretorias localizadas em pontos estratégicos da Companhia*" (MACHADO, 2005, p. 134). A cidade escolhida a princípio seria Botucatu, e com isso, toda a parte administrativa concentrada em Assis teria que ser transferida. A Câmara assisense então, não mediu esforços para defender a cidade e justificar a permanência da Companhia, mencionando a presença do depósito de locomotivas, as oficinas, e as demais construções operacionais. Se a Sorocabana se retirasse da cidade, traria consequências para todo o movimento comercial de Assis, além de interferir no transporte de

passageiros, não só da cidade, como também das cidades próximas que se serviam da estrada de ferro (MACHADO, 2005).

O fim dessa década e o início da década de 1950 transformou de forma definitiva o processo de urbanização de Assis. As ruas e as avenidas de paralelepípedo foram substituídas pelo asfalto; as pedras retiradas das vias foram utilizadas nas saídas da cidade; as calçadas foram construídas com mosaico português, como em muitas cidades do país; a rede de água foi rebaixada; foram feitas obras para as galerias de águas pluviais (DANTAS, 1978).

Com a urbanização, notamos uma preocupação com as questões estéticas e de embelezamento da cidade. A administração da época estabeleceu diretrizes para as construções, determinando os materiais permitidos e gabaritos de altura de acordo com a região em que o edifício estivesse inserido, além de promover o incentivo para os que construíssem prédios com mais de três andares na principal avenida da cidade (MACHADO, 2005). Surgiram discussões sobre a necessidade de melhoria da imagem e do crescimento urbano. A administração também sugeriu a abertura de vias mais largas e o zoneamento por atividades no perímetro urbano e, segundo Floeter (2007, p. 85-87):

As preocupações com a estética, com o embelezamento da cidade, também presentes neste período, fizeram com que fosse implantada em Assis, um modelo de zoneamento territorial, a Lei Municipal nº 211, de 02 de outubro de 1952, instituiu três zonas urbanas, que foram definidas de acordo com a presença dos serviços públicos. O principal objetivo deste zoneamento era disciplinar a utilização dos materiais construtivos nas diferentes zonas da cidade. (...) A partir da década de 1950 a cidade incorporou em sua legislação vários instrumentos considerados modernos e ousados para uma cidade provinciana como era Assis.

Essa década também trouxe uma mudança no setor agrícola, o que influenciou diretamente na dinâmica da cidade, em seu âmbito comercial e industrial. Com a queda de produção de seus dois principais produtos produzidos, o café e o algodão, ganham espaço a pecuária e o mercado de soja, milho e cana-de-açúcar. Esse processo estabelece no município a instalação de um frigorífico, de uma usina sucroalcooleira e de um silo de armazenagem, que, de acordo com Machado (2005), tinham porte econômico equivalente a cidades como Marília, Araçatuba, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e Araraquara. As cidades que receberiam essa

estrutura eram selecionadas pela Comissão Técnica de Silos do estado, que buscavam como referência cidades que tinham instalações ferroviárias.

A Associação Comercial e Industrial de Assis também promoveu algumas melhorias, como por exemplo, a mediação das negociações para que fossem instaladas linhas telefônicas, o que de fato ocorreu em 1953. Essas ações, somadas às diretrizes estabelecidas pela administração fez com que nessa década fosse consolidado o desenvolvimento urbano da cidade.

CAPÍTULO 2 - PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

2.1. O patrimônio ferroviário: definição e relações

Como afirma Henri Lefebvre, o processo de industrialização é o ponto de partida da problemática urbana, sendo "*o motor das transformações na sociedade*" (2001, p. 3). A segunda metade do século XVIII é o ponto de inflexão da transformação de uma sociedade pré-industrial - voltada à agricultura, com modo de produção artesanal e vida rural - para uma sociedade industrial, onde o modo de produção passa a ser o sistema fabril, impulsionado pelas máquinas a vapor. As cidades se tornaram "*centros de vida social e político onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos)*" (LEFEBVRE, 2001, p.4). Inicia-se então, a sociedade moderna e com ela o crescimento das cidades. O patrimônio industrial que conhecemos hoje é marcado por esse processo, que transformou a sociedade por completo, e é a sociedade que conhecemos e vivemos. Por isso é importante a busca pelas formas de preservação desse patrimônio, levando-se em consideração os fins e os meios para isso.

A era industrial foi uma ruptura no tempo, que reverteu a hierarquia de valores atribuídos aos monumentos históricos e passou a privilegiar os valores estéticos. A revolução industrial transformou o modo de produção, de fazer arquiteturas e cidades, de viver. Nas palavras de Choay, a industrialização marca a fronteira entre o monumento histórico isolado e onde começa a modernidade. Essa revolução

(...) contribuiu para generalizar e acelerar o estabelecimento de leis visando à proteção do monumento histórico e para fazer da restauração uma disciplina integral, que acompanha os progressos da história da arte (CHOAY, 2001, p. 127).

Os monumentos são testemunhos, que permitem a reconstrução da história, dos costumes, das políticas, das técnicas, com os quais podemos, por exemplo, reconstituir a vida nas cidades no início do século XIX. Os monumentos também participam da memória viva, e da conformação de identidades nacionais, culturais, éticas, etc. O interesse pela preservação patrimonial surge na França em fins do século XVIII, como uma medida contra o movimento reacionário às antigas classes dominantes, que visava a destruição do patrimônio que as simbolizava. O Estado

então toma providências para tutela dos monumentos, criação de leis e órgãos para fins preservacionistas.

A partir da segunda metade do século XVIII, noções relativas à intervenção em obras do passado, que haviam surgido desde o Renascimento, começaram a se afirmar para, depois, serem conjugadas nos conceitos relativos ao restauro (KUHL, 2006).

Porém, vemos uma diferença no modo como cada país trata seus monumentos. Enquanto a França vê o monumento histórico a partir da concepção museológica, no sentido de eternizar o patrimônio, a Inglaterra o vê como uma parte do cotidiano, necessário à vida. Em 1837 é criada na França a primeira Comissão dos Monumentos Históricos, constituída por três categorias de monumentos: os edifícios históricos remanescentes da antiguidade, os edifícios religiosos da idade média e alguns castelos. Posteriormente, outras edificações consideradas não monumentais, como residências, usinas, estações, etc., foram incorporadas, compreendendo como patrimônio, aglomerados de edificações, cidades e conjuntos de cidades.

Para deixar um pouco mais clara essa distinção, usaremos a definição de Choay de que patrimônio é um bem de herança, ligado na origem "*às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo*" (CHOAY, 2001, p. 11).

Ainda, o patrimônio histórico, "*designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade [...] constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam com seu passado comum*" (CHOAY, 2001, p. 11). Pelegrini também complementa essa ideia de herança quando afirma que:

(...) quando nos referimos ao conceito de patrimônio, apreendido como expressão mais profunda da "alma dos povos" e como "legado vivo" que recebemos do passado, vivemos no presente e transmitimos às gerações futuras, admitimos que o patrimônio é historicamente construído e conjuga o sentido de pertencimento dos indivíduos a um ou mais grupos. Essa lógica da pertença lhes assegura uma identidade cultural, que constitui um suporte precioso para formação do cidadão. No entanto, se considerarmos verdadeira a assertiva de que as memórias e referências do passado fundamentam a coesão entre os sujeitos que compartilham sensibilidades, memórias, tradições e histórias, não podemos ignorar que esses mesmos referenciais também evidenciam diferenças

culturais que ampliam a compreensão da diversidade como valor essencial para o convívio em sociedade (PELEGRINI, 2007, p. 97).

O patrimônio, mais do que ter a função de usufruto para a comunidade, é uma memória viva. "*Sua relação com o tempo vivido e com a memória, ou, dito de outra forma, sua função antropológica, constitui a essência do monumento*" (CHOAY, 2001, p. 18). Ruskin afirmava que a arquitetura precisaria reaver seu valor patrimonial "*se readquirisse sua essência e seu papel memorial pela qualidade do trabalho e do investimento moral de que seria objeto*" (CHOAY, 2001, pp. 141, apud RUSKIN, p. 182).

Conforme afirma Pelegrini:

(...) não raro, a preservação do patrimônio se mantém articulada às memórias e identidades das elites dominantes, de modo que os bens reconhecidos como tal representam apenas os interesses e os jogos de poder desses segmentos. Além disso, como afirmamos anteriormente, o próprio conceito de patrimônio é histórica e socialmente construído, portanto, seus conteúdos e valores se alteram com o passar do tempo (PELEGRINI, 2007, p. 104).

Essa ampliação do conceito patrimonial, segundo Pelegrini, passa a nortear os bens a serem preservados, incluindo outras edificações que não apenas os monumentos públicos e religiosos, mas também mercados, estações de trens, expressões populares e outros, como mencionado abaixo:

Essas alterações são visíveis na conceituação e nas recomendações propostas nas Cartas Patrimoniais, resultantes de convenções internacionais realizadas em 1964 e 1975, como a Carta de Veneza e a Declaração de Amsterdã, cujas proposições imprimiram novos parâmetros de análise à questão do patrimônio ao expandirem a concepção de monumento e sugerirem a preservação de obras consideradas modestas que tivessem adquirido significação cultural e a proteção de conjuntos, bairros ou aldeias que apresentassem interesse histórico e cultural. Da mesma forma, a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, aprovada pela UNESCO propugnava que o patrimônio cultural imaterial compreendia as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas, junto com os respectivos instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhes eram associados. Mesmo assim, o estudo clássico do patrimônio nos remete, por um lado, a considerarmos os bens individuais que recebemos de nossos antepassados e deixamos como espólio para os nossos descendentes, e por outro, o patrimônio coletivo, pertencente a vários grupos ou comunidades com afinidades distintas, desígnios e práticas, por vezes, incompatíveis (PELEGRINI, 2007, p. 103).

A partir dos anos 60, com a demolição de importantes exemplares arquitetônicos do processo de industrialização em Londres e Paris, as questões

patrimoniais juntam-se ao planejamento urbano e territorial. Torna-se necessário incluir a discussão sobre a preservação do patrimônio, ainda que num primeiro momento seja a preservação do patrimônio como monumento, e não como conjunto de edificações e costumes, como veremos adiante. Para corroborar essa importância, Kuhl (2008, p. 39), coloca que desde então são feitos esforços para "*definir e conhecer o patrimônio resultante do processo de industrialização, com o objetivo de determinar por que e o que preservar*".

Conforme mencionado acima, após a destruição desses edifícios, a sociedade técnico-científica, busca formas de preservar o legado da industrialização, e com isso cria eventos para promover discussões e iniciativas para a preservação. Deste encontro, surgem definições que diferenciam a arqueologia industrial do patrimônio industrial.

Sobre a arqueologia industrial, podemos citar, como primeira definição, a elaborada pela Inspeção de Monumentos Antigos, de 1962, que "*caracterizou como monumentos industriais as estruturas, em especial do período da Revolução Industrial, que ilustram processos industriais, incluindo os meios de comunicação*" (RAISTRICK, 1973: 2 apud KUHL, 2010, p. 24).

Para o mesmo termo, Hudson traz outra definição "*a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado*" (HUDSON, 1976: 21 apud KUHL, 2010, p. 24).

Angus Buchanan define a arqueologia industrial como:

(...) um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedra de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente (...) (KUHL, 2010, p. 24, 25 apud BUCHANAN, 1972: 20-1).

Ainda a Carta de Nizhny Tagil (2003, p. 2) define que:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia,

meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (...). A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

Meneguello (2009) complementa a questão quando coloca que o patrimônio industrial brasileiro, que inclui engenhos, minas, portos, ferrovias, moradias operárias, represas, barragens e complexos industriais do século XIX, e agora somado ao patrimônio moderno dos anos 1930, 40 e 50, ainda são desconhecidos, salientando que é fundamental fotografar, catalogar e avaliar esses remanescentes da atividade industrial, produzindo evidências para a futura conservação de todos esses equipamentos e locais, frutos da atuação e do trabalho humano. Atualmente *"muitos sítios industriais encontram-se hoje nos centros das cidades, ocupando espaços vitais que geram o interesse e a cobiça da especulação imobiliária"* (MENEGUELLO, 2009, p. 6).

No Brasil, existe um processo de interação entre o transporte ferroviário e a estruturação industrial. Uma não poderia ter ocorrido sem a outra. As ferrovias impulsionaram e incentivaram a ocupação no interior do país, principalmente por conta da exportação do café, e posteriormente, o surgimento de outras indústrias (manufatureiras). Existem, no interior do estado, vários exemplos de cidades que foram marcadas de forma indelével pela implantação de indústrias e pela passagem dos trilhos. Muitos complexos industriais e ferroviários marcam as cidades, com suas usinas, habitação operária, oficinas de produção, montagem e desmontagem e toda a arquitetura característica que os especifica de forma clara como patrimônio industrial, seja pela tipologia, métodos construtivos, modo de implantação no território e área utilizada. No entanto, para melhor compreensão do papel fundamental que tiveram as ferrovias no estado de São Paulo, analisaremos os fatores que levaram à sua implantação.

A maior parte das ferrovias no interior do estado foram construídas *"para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira"* (MATOS, 1990, p. 59). A companhia inglesa que construiu a estrada de ferro que ligava o porto de

quando o café entrava na região do Vale do Paraíba até a cidade de Campinas; e no fim do século, quando aumenta a procura por países na Europa e Estados Unidos. Desde essa época, é possível notar que era exportado o melhor café, sendo que o de qualidade inferior ficava para a população brasileira que não tinha grande poder aquisitivo. A agilidade e o alcance de longas distâncias, vencidas com a ferrovia, melhorou a segurança no transporte, o que aumentou o volume de produto exportado.

Alguns fatores foram primordiais para o desenvolvimento da estrada de ferro no país, principalmente no estado de São Paulo. Com a abolição da escravidão, os trabalhadores, na maioria imigrantes, precisavam receber seu pagamento em forma de dinheiro. A terra também adquiriu seu valor monetário. Desse modo, o dinheiro que entrava com a exportação circulava no país, atraía outros tipos de investidores, como os bancos, que investiam em transações de café e desse modo poderiam utilizar parte do capital para o financiamento de indústrias. Os fazendeiros também viram a possibilidade de diversificação de seu negócio, se dedicando a outras atividades como bancária, imobiliária, exportação e investimento nas estradas de ferro.

Dean afirma que:

(...) no intuito de valorizar suas propriedades, os lavradores eram levados a meter-se em atividades comerciais e outras, em larga escala. As estradas de ferro e os bancos eram sociedades anônimas. As firmas de corretagem e de importação eram sociedades de que participavam diversas famílias de fazendeiros. O desejo de tornar mais lucrativas as propriedades agrícolas foi uma mola dos primeiros empreendimentos manufatureiros. Na década de 1880, construíram-se várias refinarias de açúcar na área de Piracicaba. O crescente mercado cafeeiro exigia outros empreendimentos industriais. Os grãos de café precisavam ser beneficiados, secados e escolhidos para poderem ser negociados, e a escassez de mão de obra estimulou a experiência com máquinas capazes de realizar essas tarefas. Essas oficinas produziram grande variedade de equipamento modelado e usinado para uso nas fazendas e estradas de ferro. O maior empregador industrial de São Paulo, em 1896, era a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de propriedade de fazendeiros. Suas oficinas de reparo, com 703 empregados, construíam vagões (1977, p. 44).

O café também incentivou o investimento de estrangeiros interessados em investir no Brasil, que custearam a construção das estradas de ferro, seduzidos pelo lucro da exportação. Entretanto, as indústrias implantadas no país na década de

1880 e 1890, foram em sentido mais profundo, a causa da industrialização. Os fazendeiros, para a construção das estradas de ferro, contavam com o apoio que o governo estadual podia conceder em modo de privilégios.

A ferrovia representava o progresso e o avanço, trazendo a esperança do futuro e da mudança. A partir dela foi possível desbravar territórios, transportar mercadorias a longa distância e em grande volume, melhorar a comunicação, além de permitir o desenvolvimento do país, pela exportação de seus produtos.

Esse um símbolo de modernidade, utilizado no sentido expresso por Le Goff (1924), que define

duas condições essenciais da história da ideia de progresso. A primeira é o papel desempenhado pelo progresso científico e tecnológico. (...) A segunda é a ligação entre o progresso material e a ideia de progresso. É a experiência do progresso que leva a acreditar nele, a sua estagnação é, em geral, seguida de uma crise de tal ideia. Acontecerá, portanto que a aceleração do progresso material fará nascer, pelo contrário, um medo do progresso. Será esse fenômeno que caracteriza o século (LE GOFF, 1924, p. 237).

Segundo Moreira (1989), grande parte da população ferroviária se considerava colaboradora desse progresso e aceitava e cumpria seu papel para o desenvolvimento da nação.

Berman (1982, p.12) observa que uma das características da modernidade do século XIX é uma

(...) nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de media, que se comunicam em escada cada vez maior.

Ainda que essa não seja a paisagem resultante típica no oeste paulista, ela não é destituída dessa característica de modernidade, já que, os povoados que se formaram no entorno das estações ferroviárias colaboraram para o desenvolvimento da região e apoio para a ocupação no interior do estado. A ferrovia no estado de São Paulo avançou em direção às áreas produtoras de café, tornando-se um centro polarizador de comércio, serviços e moradia por onde passava. Como exemplo, citamos as cidades de Assis e Ourinhos. Ao mesmo tempo, como mencionado anteriormente, enquanto a ferrovia atraía investimentos e conseqüentemente gerava

o crescimento de algumas cidades, outras, que não foram servidas pela passagem dos trilhos, perderam sua importância no ciclo econômico da região.

As regiões pelas quais a ferrovia passava, foram reconhecidas por sua localização em relação à estrada de ferro. Por exemplo, a região no qual Assis está inserida, ficou conhecida como Alta Sorocabana, em referência à sua localização na EFS. A expansão da ferrovia viabilizou o aumento do número de exportação da produção, visto que antes, dependendo do trecho transitável por carroças, o trajeto se tornava inviável, devido ao tempo de transporte e o alto custo da viagem. Os produtos carregados pelas locomotivas chegavam ao destino final com menor custo de deslocamento, e, portanto, melhor preço final, se tornando um produto mais competitivo.

Nesse contexto, Silva afirma que

(...) a implantação da ferrovia redefiniu as relações de espaço e tempo na região, incorporando-a à economia do estado paulista. Com a nova articulação de caminhos e a nova dinâmica urbana, as décadas iniciais do século assistiram, em consequência, à criação de uma nova geografia no vale do Paranapanema (1996, p. 132).

O incentivo econômico existente para o aporte em novas estradas de ferro viabilizou, em 1870, a construção da Estrada de Ferro Sorocabana, que a princípio, idealizada para transportar safras de algodão, logo teve seu prolongamento ao interior do estado, sentido Mato Grosso do Sul, realizando um importante papel de ligação entre os estados.

A ferrovia acompanhava a expansão cafeeira em busca do interior do estado, e com ela se dava o crescimento de pequenos povoados no entorno das estações, que tinham vida animada, porém proporcional ao surgimento de novos povoados por causa dessa expansão da produção do café, e ocorria então o esvaziamento dessas cidades. Nas cidades de Sorocaba e Botucatu, a vida girava em torno de seus complexos ferroviários.

Uma das características da ferrovia, a necessidade premente em procurar terrenos planos para a instalação de seus trilhos e equipamentos, fez com que o entorno das estações fosse propício para a expansão de povoados. Podemos identificar na paisagem das cidades ferroviárias, composições urbanas semelhantes, com a expansão dos povoados acompanhando os trilhos. Vemos ainda que as vilas

operárias eram construídas próximas aos armazéns, estações, centros administrativos, e mantinham as mesmas características arquitetônicas.

Assim, como afirma Passarelli (2005, p. 375),

As ferrovias conferiram às faixas por elas servidas uma vocação suburbana, por ora apenas incipiente, e às estações ferroviárias uma vocação de polarização da industrialização e do povoamento suburbano. Os "povoados-estações" seriam os "embriões" de importantes núcleos suburbanos da atualidade.

A ferrovia passou a atender os povoados pelos quais passava, contribuindo para seu crescimento e valorizando as áreas. No entanto, os povoados que não eram atendidos pela linha, aos poucos se estagnavam e perdiam a importância que tiveram outrora. As cidades que cresciam no entorno das estações, eram, muitas vezes, sustentadas pelas próprias estradas de ferro, que passaram a ser o ponto estruturador da vida social desses núcleos urbanos. No entanto, como nem todas as cidades receberam todo o complexo ferroviário, as que o tiveram, tinham uma dinâmica social mais diversificada, uma vez que havia a animação dos ferroviários e suas famílias, em ocupações variadas no trabalho na estrada de ferro.

2.2. Abandono e preservação do patrimônio ferroviário

A Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, criada em 1871 pelo húngaro Luiz Matheus Maylasky passou por uma série de dificuldades financeiras, desde sua criação, até sua estatização, em 1919, quando passa a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana. Sob essa nova administração, pela primeira vez desde sua criação, a Estrada de Ferro começa a ser uma empresa rentável. Esse período, que dura aproximadamente 20 anos, termina com o declínio da estrada de ferro, decorrente de uma série de fatores como: as consequências da suspensão de importação de material rodante e equipamentos da 2ª Guerra Mundial; a incorporação de outras empresas de transporte que não possuíam lucro significativo; a implantação parcial de programas de infraestrutura, que gerou maiores custos de manutenção e o entusiasmo do estado pelo transporte rodoviário, deixando de investir no setor ferroviário.

A partir de 1956, quando o presidente Juscelino Kubitschek criou o Plano de Metas, teve o início do processo de reestruturação do transporte ferroviário no

Brasil. O plano previa a consolidação da indústria automobilística na região da Grande São Paulo, e isso acarretou grandes transformações no território, com o impacto do investimento em rodovias, assim como a expansão das cidades - cujos efeitos sentimos até hoje. A RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A), uma sociedade de economia mista, criada em 1957, consolidou a princípio, entre companhias estatais e privadas, 18 ferrovias "*com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da união no setor de transportes ferroviários*" (Ministério do Planejamento, 2008).

Em 1971 as ferrovias paulistas (Sorocabana, Mogiana, Paulista, Noroeste) são unificadas, passando a constituir a Fepasa (Ferrovia Paulista S/A), e apesar da tentativa de reerguer o sistema ferroviário durante quase trinta anos "*não consegue reverter o processo de deterioração que atingia o transporte ferroviário*" (SOUKEF JUNIOR, 2001, 67).

O PND (Programa Nacional de Desestatização) incluiu em 1992 a RFFSA com o objetivo de estimular "*a iniciativa privada a fazer investimentos num setor que, dada a escassez de recursos públicos, deteriorava-se a passos largos*" (SOUZA, PRATES, 1997, 2). No entanto, para que ocorresse esse processo, dois fatores precisariam ser considerados, sendo o primeiro, o fato de que a empresa se encontrava em uma grave crise financeira, e em segundo, o alto número de demissões que seria acarretado por essa ação. É contratado então um grupo de consultores com o objetivo de elaborar um modelo de ação que atendesse aos interesses da União e dos possíveis participantes do processo: "*Concluiu-se que a melhor forma seria a União outorgar a concessão do serviço de transporte ferroviário de carga e a RFFSA arrendar os bens vinculados à operação desse serviço e vender os bens de pequeno valor*" (SOUZA, PRATES, 1997, 2).

Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, no mesmo ano, a privatização daquela malha, cujo vencedor do leilão foi a FERROBAN (Ferrovia Bandeirantes S.A.), que posteriormente teve seu controle assumido pela ALL (América Latina Logística), permanecendo assim até o momento. Após a privatização da rede ferroviária brasileira, o consórcio que passou a administrar as linhas paulistas, não se interessou por fazer uma conexão intermodal com os outros meios de transporte.

Desde que teve início o processo de liquidação da RFFSA, em 1999:

(...) seus bens ativos não operacionais estão sob a responsabilidade da Comissão de Liquidação, que tem como missão fiscalizar o uso de bens arrendados e administrar os contratos de arrendamento, administrar os passivos judiciais cíveis e trabalhistas, alienar os bens, responder pelos danos ambientais (...) procurando recuperar o meio ambiente e implementar ações que assegurem a preservação do patrimônio histórico ferroviário (GOUVEIA, RIBEIRO, 2004, p. 6,7).

Para as companhias férreas, interessava que os locais onde seus equipamentos se instalassem, já fossem dotados de alguma infraestrutura, que poderia ser um pequeno povoado, como foi o caso de muitas cidades paulistas, que cresciam e se relacionavam com o complexo ferroviário. Como resultado desse processo, grande parte das edificações oriundas da ferrovia se encontra em centros urbanos, especialmente em áreas centrais, integrando-se à malha urbana e "*constituindo-se em um patrimônio relevante para a requalificação do espaço urbano e para a memória dos municípios*" (GOUVEIA, RIBEIRO, 2004, p. 6).

Diante da situação do patrimônio ferroviário exposta acima, a Secretaria Nacional de Programas Urbanos (SPNU) do Ministério das Cidades, propôs uma política de abrangência nacional relativa à Regularização Fundiária. Abaixo vemos mais claramente a proposta desenvolvida pela SPNU que:

(...) tem o propósito de apoiar os governos municipais, estaduais e organizações não governamentais nas ações de regularização fundiária, intervindo de forma mais direta, mas sempre em parceria com os municípios, em terras de propriedade da União, de Autarquias Federais ou de sociedade de economia mista como é o caso da Rede Ferroviária Federal S.A. (GOUVEIA, RIBEIRO, 2004, p. 3).

Assim, como consequência do abandono da ferrovia Sorocabana, e de outras linhas ferroviárias paulistas, restaram

(...) os imóveis das primitivas empresas férreas, pois muitos deles, por sua importância e representatividade, passaram a ter reconhecido seu valor histórico e cultural; porém, ao serem dissociados das linhas para as quais foram feitos e por perderem sua função original (recebendo novos usos, muitas vezes, inadequados ou insuficientes para garantir sua preservação), tornam-se edifícios dispersos no meio urbano, sujeitos ao abandono e ao desaparecimento (SOUKEF JUNIOR, 2001, p. 67).

A partir do declínio da ferrovia, "*as antigas cidades ferroviárias deixaram de ter importância com a reestruturação do sistema ferroviário, com o fim das suas*

antigas funções. Poucas são as ações voltadas para a preservação das construções ferroviárias" (ZAMBELLO, 2009, p.1). Vemos também uma forte desindustrialização das áreas que antes eram ocupadas pelas atividades ferroviárias. Meneguello afirma que os vazios urbanos gerados ocorreram

(...) devido a transformações na indústria, na ocupação do espaço e na alteração das formas de produção, vastas áreas anteriormente voltadas à produção ou ao escoamento da produção (ferrovias e portos) transformam-se em amplos espaços que, privados de seus usos anteriores, não engendram novos usos do mesmo porte (MENEGUELLO, 2009, p. 2).

Mais uma vez, pelo exposto abaixo, percebemos que, assim como ocorreu com as áreas relacionadas à implantação industrial, também as áreas ferroviárias agem

(...) como testemunhas de divisão de trabalho que não é mais efetiva e que deixaram como preexistências as manifestações arquitetônicas, expressões físico-territoriais e socioeconômicas do capital industrial na paisagem urbana. A perda das atividades produtivas esvaziou as áreas do valor de uso originário, mas ao mesmo tempo as caracterizou como reservas de território e de valor a ser novamente atribuído. A obsolescência das áreas não conota meramente vazios urbanos, pelo contrário, se identificam fatos urbanos, documentos temporais de um processo de produção do capital (VITALE, GARRAFOLI, 2012, p. 9).

Enquanto na Europa, o processo de desindustrialização ocorreu a partir da década de 1960, nos países latino-americanos somente nas últimas décadas temos percebido a necessidade da preservação do nosso patrimônio industrial, em virtude da demolição de importantes símbolos patrimoniais, representantes de séculos precedentes, pertencentes à atividade mineradora, açucareira, ferroviária, etc. Sendo assim, torna-se necessário fazer uma análise desse território e desses espaços gerados pela desindustrialização com o restante da cidade, a relação com os usuários desse espaço, a forma como o utilizam e se locomovem por ele, através dele e a memória coletiva.

A maior parte dos complexos ferroviários estão inseridos na malha urbana. No entanto, com o abandono das atividades ferroviárias, vemos um vazio nas cidades composto por áreas *non aedificandi* no entorno das linhas, depósito, estações, residências, e outros. Observamos então "*um território fragmentado, com vazios e áreas subutilizadas e disponíveis à ocupação*" (PAULA, 2009, p. 2). Esses vazios, que antes eram ocupados por grandes empreendimentos e ofereciam uma

perspectiva de ocupação para uma geração, se transformaram em zonas esquecidas.

Pelo fato de a maior parte dos complexos ferroviários estarem inseridos na malha urbana, e serem hoje áreas remanescentes do processo de abandono das ferrovias, Gouveia, Ribeiro (2004:4) afirmam que:

(...) as terras da União somam um vasto mercado de terras 'invisíveis' até hoje para o planejamento e para a legislação urbanística/ambiental. Os imóveis da RFFSA formam um conjunto considerável de terras vazias e edificações nos centros urbanos, de áreas vazias e edificações nos centros urbanos, de áreas ocupadas irregularmente por população de baixa e alta renda, ocupações nos limites dos trilhos, em áreas *non aedificandi* e em áreas de proteção ambiental em todo Brasil.

No entanto, Paula (2009) acrescenta que essas áreas, podem não ser necessariamente consideradas vazias, uma vez que "*a terra pode não estar literalmente vazia, mas encontra-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios*" (PAULA, 2009, pp. 2, apud PORTAS, 1996). Como Meneguello afirma, muitas vezes apenas partes de complexos industriais - e incluímos os remanescentes ferroviários - são preservados, sendo que:

(...) nessa opção, a dimensão espacial é ignorada e as "amostras" preservadas, as quais, em vez de estabelecerem ligações com processos de memória e de esquecimento, atuam como ruínas estéticas que impedem as novas gerações de compreender plenamente a atividade industrial em si (MENEQUELLO, 2009, pp. 3 apud Menezes, 1998, p. 68).

As mudanças decorrentes de a ferrovia ter sido deixada em segundo plano, em detrimento das rodovias, afetou todo o entorno dos imóveis pertencentes à ferrovia e todo seu patrimônio. A questão atualmente está voltada para a conservação e restauro dos conjuntos ferroviários, que em geral, são constituídos da estação, armazéns, depósitos, centro administrativo, cabinas de sinalização, oficina de locomotivas, casas de máquinas, residências, hospital, reservatório de água.

Kuhl acrescenta que:

As ferrovias em São Paulo foram responsáveis pela transformação ou introdução de tipos arquitetônicos específicos, ajudando também na disseminação de modos de construir até então bem pouco utilizados. As construções associadas às ferrovias são testemunhos da arte de bem construir, do uso adequado de técnicas construtivas, algumas não mais empregadas, de compor e de implantar obras que

ainda caracterizam muitas cidades e regiões paulistas, possuindo relevância histórica, memorial e simbólica, sendo significativa na composição de identidades regionais (2010, p.1).

Hoje, com o abandono de grande parte do patrimônio ferroviário, vê-se a ação do vandalismo com a retirada de trilhos e dormentes, a adaptação dos edifícios remanescentes para novos usos, que não necessariamente tem relação com suas funções originais ou colaboram para a preservação do patrimônio ou da memória a ele relacionada, retirada de partes de edifícios como piso, corrimão e outros para aproveitamento em outras edificações, muitas vezes particulares, além do abandono, deixando-os em processo de arruinamento.

2.3. Memória e identidade ferroviária

Para Milton Santos (1994, p. 33), paisagem é "*o resultado de uma acumulação, na qual algumas construções permanecem intactas ou modificadas, enquanto outras desaparecem para ceder lugar a novas edificações*". O autor acrescenta que é mais fácil apropriar-se da estrutura,

(...) pois é o Presente, ao passo que a forma é o resíduo de estruturas que foram presentes no passado. Destas, algumas já desapareceram da nossa visão, e às vezes mesmo do nosso entendimento. Nos conjuntos que o presente nos oferece, a configuração territorial, apresentada ou não em forma de paisagem, é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado (SANTOS, 1994, p. 34).

A paisagem ferroviária de modo geral é composta por uma série de edificações, sendo a principal delas, e a que mais marca a paisagem, a estação. Nos casos em que há um complexo ferroviário, permanecem também outros elementos como residências de funcionários, oficinas, armazéns, depósitos, e outros já mencionados. Ao adentrar a ferrovia em um espaço deixa uma marca física e material. A ferrovia cria e modifica paisagens, interfere na organização do espaço e na morfologia das cidades por onde passa.

Essas permanências da paisagem, resistentes às transformações urbanas, "*contam a história local e possibilitam entender o processo de desenvolvimento da cidade e suas relações com a ferrovia*", além de constituir "*elementos urbanos que remetem ao passado fundador de núcleos urbanos permite estabelecer uma*

identidade entre os núcleos que nasceram em torno de uma estação ferroviária" (PASSARELLI, 2006, p. 381).

Para Luchiari (2005, p.96), apenas recentemente a memória e a cultura foram incorporados à noção de patrimônio:

Quando nos referimos à preservação do patrimônio cultural (natural, edificado ou imaterial), remetemo-nos a um processo histórico seletivo de atribuição de valores às formas e às práticas culturais que engendram intervenções, decisões e escolhas balizadas por um projeto político que a estrutura social de cada tempo constrói. Por isto os bens culturais tombados como patrimônio representam, tradicionalmente, os grupos sociais hegemônicos (a arquitetura colonial, os palácios, as pirâmides, as igrejas, entre outros). Só recentemente os artefatos e os bens simbólicos da cultura popular (as vilas operárias, o artesanato, as tradições imateriais) ganharam prestígio de patrimônio cultural - ainda que estes tenham um valor secundário como capital cultural e na construção da identidade nacional -, denotando maior ênfase à escala das culturas locais. É esta construção social, dinâmica no processo histórico, que elege, em cada tempo, as formas dignas de preservação e as funções que elas devem acolher.

A preservação da memória, conforme afirma Pelegrini, "*transforma-se numa necessidade à medida que a sociedade contemporânea busca preservar vestígios do passado que lhe permita a reconstrução de si mesma*" (PELEGRINI, 2007, p. 101).

Vitale considera que:

(...) os trilhos, as indústrias e as residências dos operários juntamente com as velhas e as atuais relações sociais e de trabalho, agregam e qualificam uma paisagem urbana comum às cidades. Esta paisagem urbana ainda fisicamente identificável é, ao mesmo tempo, de difícil reconhecimento em termos da memória coletiva urbana (DANSERO, 1993 apud VITALE, GARRAFOLI, 2012, p. 9,10).

Ab'Saber define a paisagem como "*herança de processos fisiográficos e biológicos, e patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades*" (AB'SABER, 2003, p. 9 apud TANGARI, 2009, p. 232).

Sobre a paisagem ferroviária, vemos que é bastante característica, com a identificação de gabaritos baixos ao redor das estações, e ao longo da linha as construções típicas das oficinas, galpões e armazéns. Esses elementos constituem-se em marcos de memória e identidade local. O mapa 13 apresenta o levantamento da altura das construções resultante deste processo. É possível perceber a

ocorrência de gabaritos baixos ao longo da linha e próximo às edificações ferroviárias. Enquanto a região central, localizada mais próxima à Estação, é dotada de edifícios mais altos. Nota-se também a existência de lotes vagos, sendo que estes aparecem em maior número no entorno das Oficinas.



Mapa 13 - Indicação de altura existente no entorno da ferrovia
Fonte: Elaboração própria sobre mapa base da prefeitura, 2013⁴

Entretanto, a memória ferroviária não está apenas presente na paisagem e na conformação do território, mas também é um processo de construção social, que não se faz sem uma sociedade. Através de diversos depoimentos, vemos que os ferroviários tinham orgulho de seu trabalho, considerando-se "*colaboradores do progresso*" (...) e "*principal elemento realizador desse progresso*" (MOREIRA, 1989, p. 236). O trabalhador ferroviário ainda era aquele que lutava por seus direitos e se sentia pertencente à família ferroviária, pela solidariedade entre as classes.

O trabalho também se refletia na família. O funcionário levava para casa a hierarquia que encontrava na empresa. As companhias passavam princípios de obediência e respeito no ambiente de trabalho e nas relações interpessoais e o mesmo acontecia nas casas. O trabalho e o sentimento de posse eram passados aos filhos, como herança. As próprias companhias incentivavam a entrada dos filhos e facilitavam sua entrada para o trabalho na empresa.

⁴ Os arquivos encontram-se disponíveis na Prefeitura Municipal de Assis – Secretaria de planejamento, obras e serviços.

Moreira (1989, p.40) acrescenta que:

(...) como na família, todos estariam trabalhando para o bem comum e as decisões e iniciativas tomadas sobre a organização do trabalho, também deveriam parecer como tendo sido tomadas através de uma ação familiar conjunta e livre, pois visariam sempre ao aperfeiçoamento e à melhoria das condições de vida e de trabalho.

A vida do funcionário girava ao redor da ferrovia, seja pelo trabalho diário, ou pelos momentos de lazer. Por ser uma classe unida, isso se refletia nos momentos fora da empresa, através da criação de seus espaços de convivência, como os clubes, os times de futebol, bandas de música, programas de rádio, teatros, shows, escolas (Moreira, 1989). Assim, a identidade ferroviária implica mais do que os espaços remanescentes, mas também o sentimento e a luta diária de uma vida toda.

Kuhl ressalta que na década de 1970 houve um vigoroso debate

a respeito da preservação das estruturas destinadas às ferrovias, pois eram vítimas de reiterados atentados contra sua integridade pelas transformações do sistema ferroviário, que implicou a supressão de várias linhas e o conseqüente abandono e destruição de muitos de seus edifícios (KUHL, 2008, p. 52).

CAPÍTULO 3 – PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ASSIS: DA IMPLANTAÇÃO À DESATIVAÇÃO

3.1. A implantação da ferrovia e a constituição de seu patrimônio

O desenvolvimento da cidade de Assis está intimamente ligado com a implantação da Estrada de Ferro Sorocabana. Após a chegada dos trilhos em 1914, com a linha tronco km 60,411 - S/T-93, a cidade teve seu crescimento acelerado, atraindo população das cidades vizinhas. A ferrovia representava agilidade no transporte de mercadorias e comunicação, e no deslocamento de pessoas, sendo que até a capital, o percurso ferroviário era de 610 quilômetros. O núcleo urbano passou por uma significativa mudança nos primeiros quarenta anos de vida, de apenas 20 casas em 1913, passou para 17.236 habitantes em 1950.

A primeira estação da cidade (Fig. 1) foi inaugurada em 03 de setembro de 1915, tendo sido desativada e adaptada para servir de moradia para os funcionários que coordenavam o tráfego, após a construção da nova estação (Fig. 2), em 1926. Sobre as estações ferroviárias, Kuhl (2010) afirma que são em sua grande maioria de passagem, ou seja, unilaterais, e acrescenta que este tipo de construção é o mais adequado para linhas que estão em constante expansão. Nas figuras 3, 4 e 5, notamos que a estação da Sorocabana em Assis não foge a essa tipologia. Pouco mais de uma década após a construção, o edifício necessitava de reforma por falta de manutenção, sendo esta realizada em 1938. O relato a seguir dá uma ideia do estado do edifício da época em que a solicitação foi efetuada:

A Sorocabana não tem dispensado a Assis a importância que deveria ter, pela sua posição. Tanto assim que a nossa estação ferroviária continua com as paredes carcomidas, necessitando de uma nova caiação, o matagal a lhe tomar os terrenos laterais e a sua plataforma ainda coberta de zinco.⁵

⁵ Folha da Manhã, 17 de outubro de 1932. In GIESBRECHT, R. M. Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/assis.htm> Acesso em: 10/06/2012

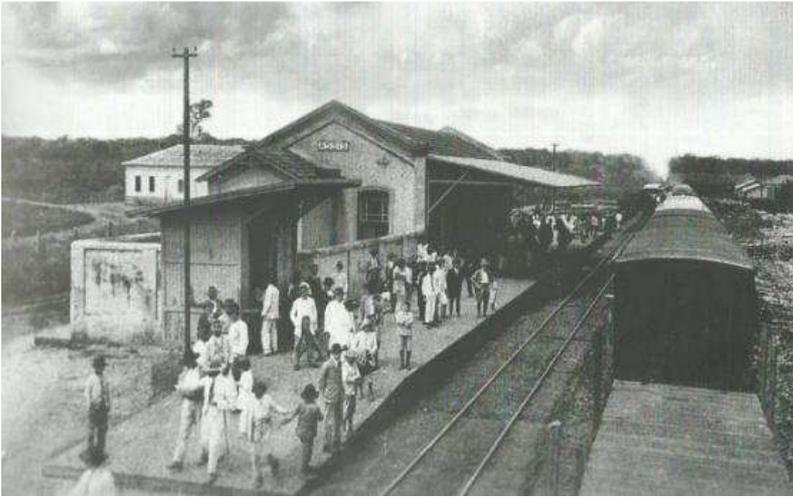


Figura 1 - Foto da inauguração da 1ª Estação de Assis - 1915
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 2 - Foto da 2ª Estação de Assis - 1926
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

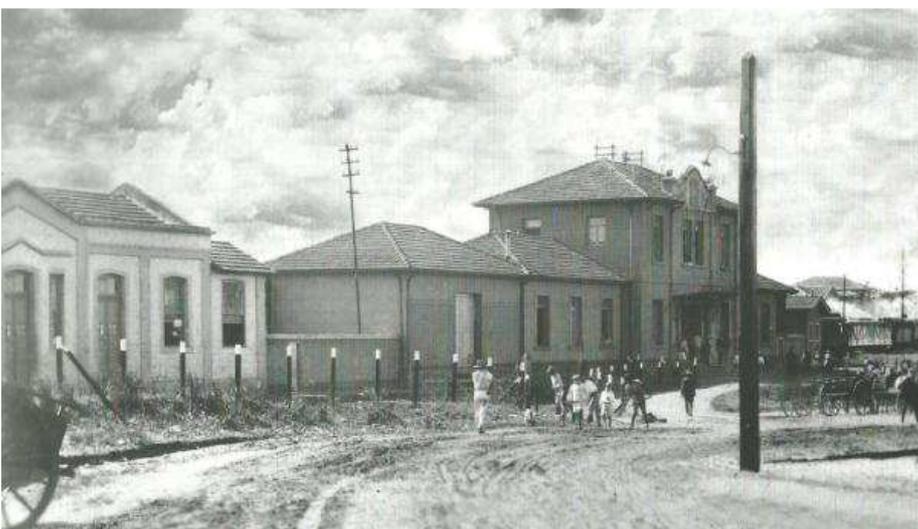
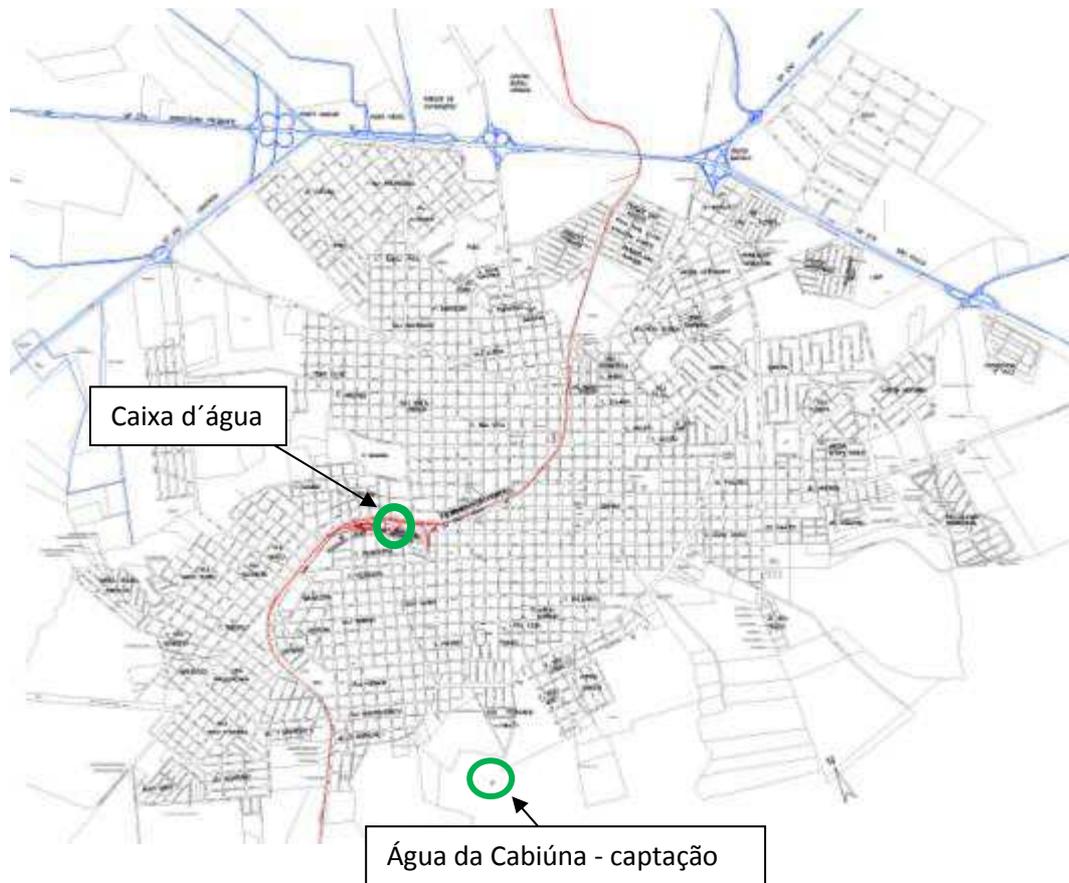


Figura 3 - Foto da 2ª Estação de Assis e largo da ferrovia - 1926
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 4 - Foto da Estação - 1950
Fonte: Acervo Wanderley Duck.

Com o intenso movimento gerado pelos trilhos na década de 1920 e por sua localização geográfica na bacia do Médio Paranapanema, a cidade passou a ser não só mais um ponto de chegada e partida, como também um centro abastecedor da ferrovia. Conforme já comentamos, Assis só passou a ter abastecimento de água e coleta de esgoto a partir da década de 1940, no entanto, a EFS construiu um sistema próprio de abastecimento de água - para atendimento exclusivo de seu complexo (administração, estação, oficina e depósito) e residências de seus funcionários - que captava água do córrego Cabiúna e o levava até uma caixa d'água construída no início da Rua Senhorinha de Souza (mapa 14); energia elétrica para suas instalações e a vila ferroviária, incluindo postes e luminárias, que acompanharam o trajeto sucessório da EFS, sendo de responsabilidade da FEPASA até a década de 1980; construção de oficinas, depósitos e armazéns. Enquanto isso, toda a cidade era abastecida por meio de poços rasos, com água do lençol freático.



Mapa 14 - Localização do sistema de abastecimento de água exclusivo da EFS
 Fonte: Elaboração própria sobre mapa base da Secretaria de planejamento, obras e serviços, da Prefeitura Municipal de Assis, 2013.

A Oficina de Locomotivas da Sorocabana, para pequenos e médios reparos, com capacidade para atender cerca de 100 locomotivas, foi construída em 1926 e tinha 1.512,38m² de área construída. Trouxe para a cidade cerca de 400 ferroviários, além de suas famílias, o que gerou um desenvolvimento econômico significativo para o município, sendo que, em uma cidade carente de empregos, ser ferroviário significava ter estabilidade empregatícia e salários pagos sem atrasos. "*A população ferroviária chegou a totalizar, na cidade, 2300 empregados, além de suas famílias (...) foi essa classe quem sustentou e fortaleceu o comércio local*" (DANTAS, 1978, p.98).

Foi no mesmo ano em que foram construídos a Oficina e os depósitos e as residências, que Assis passou a ser também um centro administrativo da ferrovia. A oficina foi construída também em alvenaria, com pilares em concreto e telha metálica. Assim como outras construções ferroviárias do mesmo tipo, possui um lanternim, para saída dos gases que circulavam por ali. As figuras 6 e 7 mostram

uma das partes, sendo a oficina de Assis composta por cinco partes, conforme representado na figura 5.

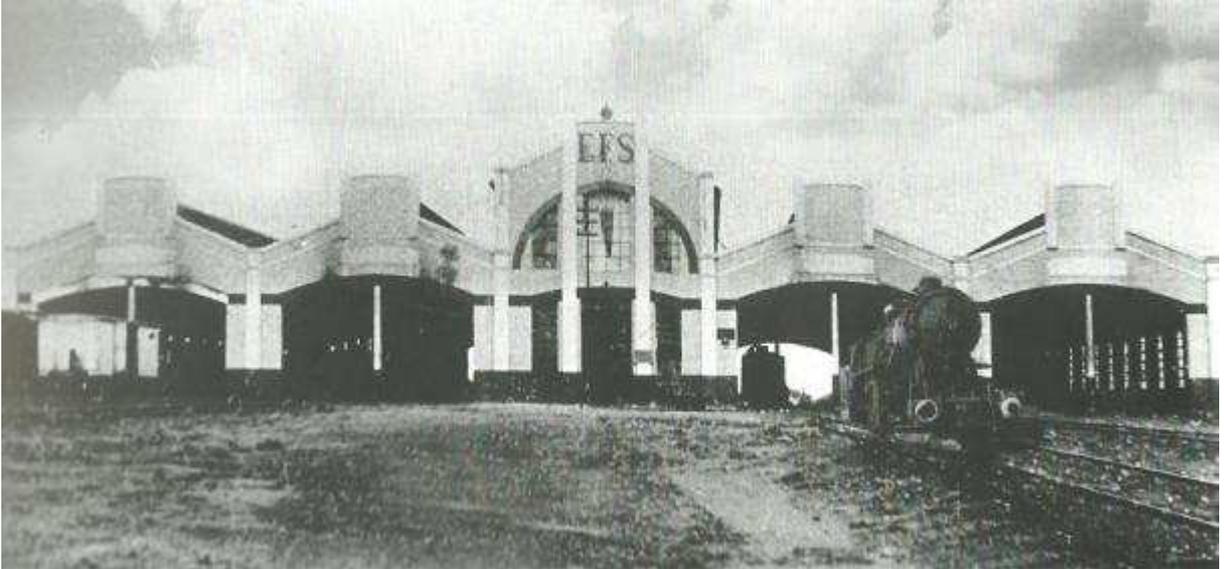


Figura 5- Foto da fachada da Oficina de Locomotivas - década 1920
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

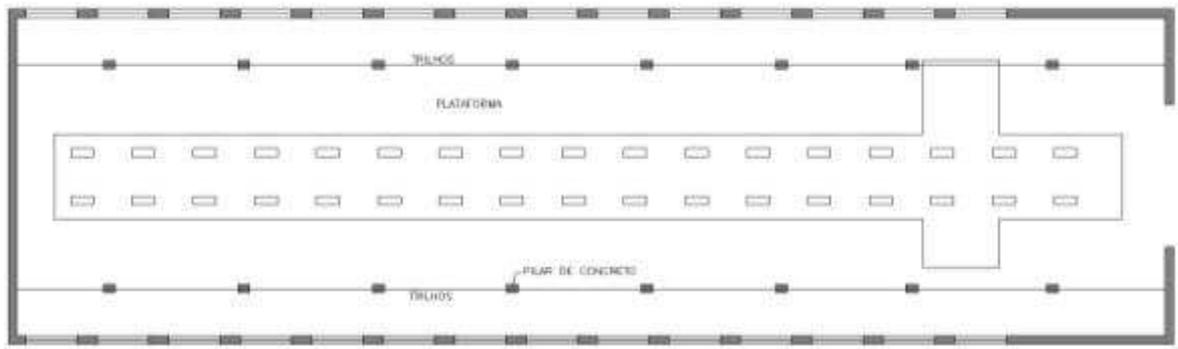


Figura 6 - Projeto da Oficina de Locomotivas - 1925
Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013⁶.

⁶ Os arquivos encontram-se disponíveis na Unidade Regional de São Paulo da inventariança da RFFSA.

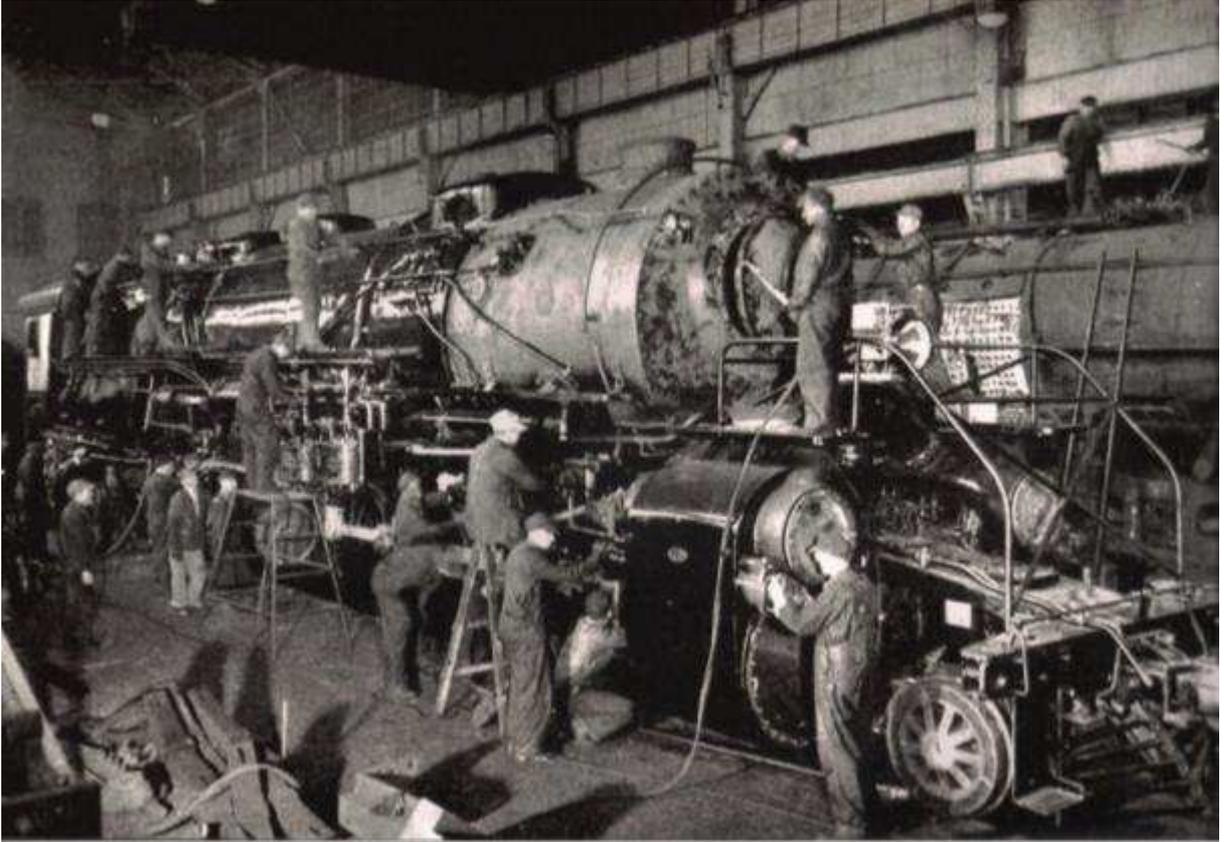


Figura 7 - Foto do interior da Oficina de Locomotivas - Século XX
Fonte: Acervo Museu dos ferroviários Agenor Ferraz Felizardo.

A partir da década de 1920 sentiu-se a necessidade de preparar melhor o funcionário para a função que ele exerceria, sendo criado um centro profissionalizante. Essa prática não era exclusiva da Sorocabana sendo que outras ferrovias nacionais também montaram seus centros. Em Assis, a escola se localizava próximo à Estação. A figura 8 mostra como era a organização espacial desta edificação. Com dois prédios próximos, havia a possibilidade de se realizar até dois cursos simultaneamente.



Figura 8 - Projeto da Escola - 1980

Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013.

A partir da segunda metade do século XIX no Brasil, teve início a prática de construção de moradias para funcionários pelas empresas. Diversos tipos de empresas e indústrias, como as ferroviárias, de energia, minas, usinas, construam casas para seus funcionários. O nome designado para esse conjunto de casas de um mesmo grupo era vila operária, que podiam ser construídos no centro, na periferia ou nas zonas rurais (CORREIA, 2001).

Com a Estrada de Ferro Sorocabana não foi diferente. Reproduzindo o que muitas empresas já realizavam, construiu uma série de moradias para seus empregados, sendo as residências tipologicamente diferenciadas pelos cargos exercidos. Essa foi uma forma que muitas empresas que necessitavam de manutenção permanente adotaram. Além disso, considera-se o fato de que em Assis, quando a Sorocabana se instalou, não havia casas suficientes para os trabalhadores.

Zambello (2005) acrescenta que essa política cria um vínculo entre a empresa e seus trabalhadores, além de ser interessante para a companhia que desde pequeno o filho se familiarizasse com o trabalho, para que houvesse menos investimento nele quando entrasse em idade adequada para o trabalho. "A *ligação*

entre estrada de ferro e família dos seus trabalhadores é uma tradição do mundo ferroviário. No Estado de São Paulo, desde a instalação da primeira estrada de ferro, a São Paulo Railway, visou-se constituir vilas de concentração de pessoal" (ZAMBELLO, 2005, p. 258). Essa política de construção e cessão de casas para os funcionários, também se confirmava com a própria política de hierarquização da empresa. Silva afirma que "*também aí, dentro da unidade vila ferroviária, planejava-se o espaço da segregação social*" (1996, p. 283).

Podemos dizer que houve dois momentos diferentes em relação à vila ferroviária: em um primeiro, a construção e cessão das residências pela própria EFS, e em um segundo, a construção de outras casas realizada por uma cooperativa dos trabalhadores da Sorocabana.

A partir de 1926, foram construídos na cidade, pela Companhia, três conjuntos de casas ferroviárias, sendo que algumas eram de madeira, outras de alvenaria. O primeiro localiza-se na Rua Maestro Augusto Matias, e constituía-se de 25 casas. O segundo conjunto, implantado paralelamente à linha, chegou a ter 24 residências, sendo que as de alvenaria eram geminadas. O último conjunto implantado pela Sorocabana, à Rua João Pessoa, teve 23 unidades construídas, sendo que a principal, de esquina, era a do engenheiro, no entanto, eram casas melhores que a dos dois outros conjuntos, sendo que possuíam varandas e poucas eram geminadas. Essas residências foram construídas na propriedade comprada do fazendeiro Joaquim Francisco Melchior, que vendeu, em 1922, cerca de 100 m² próximos à estação, para o Estado. Conforme aponta Silva (1996, pp. 283-284):

(...) na qual a Estrada de Ferro Sorocabana S. A. construiu suas primeiras residências funcionais, que chegaram a ter vinte e cinco unidades. Ao longo da via férrea e com frente para a rua Maestro Augusto Matias, foram edificadas mais vinte e quatro unidades. Outro conjunto de casas foi implantado paralelamente à linha, ao longo da rua Siqueira Campos (posteriormente denominada João Pessoa), com vinte e três unidades. A principal residência, chamada a do engenheiro, localizava-se na esquina da praça da Bandeira com a rua João Pessoa.

Dantas complementa, que "*até a década de 1950, as melhores e mais modernas residências da cidade eram as construídas na periferia da linha ferroviária, pela própria E. F. S., para residência dos engenheiros*" (1978, p.98).



Figura 9 - Mapa de localização das vilas ferroviárias em Assis. O número 1 indica o primeiro conjunto construído, com 25 casas; o número 2, o segundo conjunto, com 24 casas, e o número 3 o último conjunto construído pela Companhia, com 23 casas.

Fonte: Elaboração própria sobre mapa base da Secretaria de planejamento, obras e serviços, da Prefeitura Municipal de Assis, 2013.

Segundo Correia (2001, p. 84),

As "vilas operárias" definiam-se como um padrão de moradia popular oposto à favela, ao mocambo e ao cortiço, supondo ordem, higiene e decência. O termo sugeria casas salubres e dotadas de ordem espacial interna, que se distinguiu da falta de higiene, de espaço e de conforto atribuída às casas dos pobres urbanos. Também sugeria casas de famílias de trabalhadores estáveis, em oposição às misturas entre estes últimos e os indivíduos afastados dos empregos regulares (autônomos, vadios, prostitutas, etc.), favorecidas pelas formas de moradia e relações de vizinhança nas habitações coletivas e em moradias precárias.

As figuras 10 e 11 mostram a tipologia das casas pertencentes ao primeiro conjunto construído. Sendo em sua maioria de madeira, com cobertura em telha cerâmica francesa.



Figura 10 - Planta de residência do chefe da seção do depósito pertencente ao 1º conjunto e respectiva foto da fachada.

Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013



Figura 11 - Planta de residência em construção mista do despachador do departamento de transportes pertencente ao 1º conjunto e respectiva foto da fachada.

Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013

As figuras 12, 13 e 14 são representativas do segundo conjunto de casas construídas. São residências para os artífices que trabalhavam no depósito. Construídas em alvenaria, as paredes externas tem 30 cm de espessura e as internas 15 cm. São geminadas e possuem cobertura em telha francesa e esquadrias em madeira. Nota-se que todos os cômodos têm entrada natural de iluminação e ventilação e contam com um bom espaço externo.



Figura 12 - Planta de residência geminada pertencente ao segundo conjunto.
 Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013



Foto 13 - Foto da fachada original da residência, 2013.
 Fonte: Levantamento próprio.



Figura 14 - Planta de residência de madeira pertencente ao 2º conjunto e respectiva foto da fachada.
 Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013

O terceiro conjunto, representado pelas figuras abaixo foi o último construído. Próximo à estação, tem sua frente principal voltada para a ferrovia. Posteriormente foram construídos os muros de fundo, que fazem limite com a Rua João Pessoa, além de serem acrescentadas edificações como garagens. Contando com algumas casas em madeira, este conjunto é o que possui as residências com tipologias para os trabalhadores de maior prestígio dentro da organização da companhia.

A primeira casa é a que foi destinada ao engenheiro (fig. 15 e 16). É a melhor casa entre todos os conjuntos. Construída em alvenaria em um terreno de esquina possui piscina e porão na parte térrea, sendo que a casa é mais alta que as outras. Esta casa participou há aproximadamente 10 anos de uma mostra de decoração.

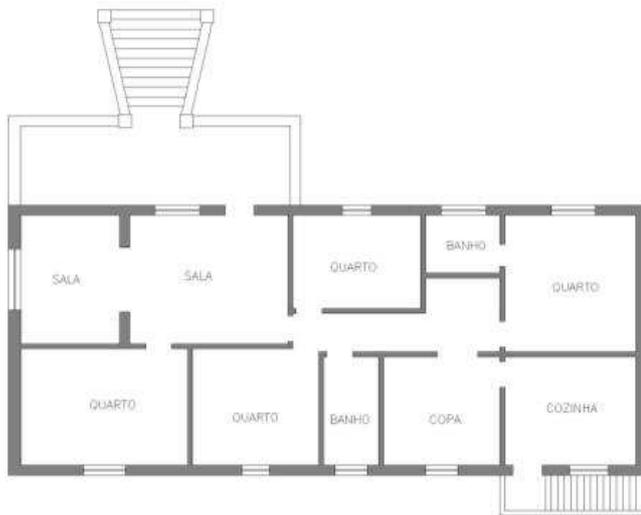


Figura 15 - Planta da residência do engenheiro.

Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013



Figura 16 - Foto da fachada lateral da residência do engenheiro.

Fonte: Levantamento próprio.

As figuras 17 e 18 são pertencentes aos funcionários da via permanente. Construídas em alvenaria, com forro de madeira e piso em assoalho, com exceção da cozinha, cobertura em telha francesa, são casas menores e geminadas.

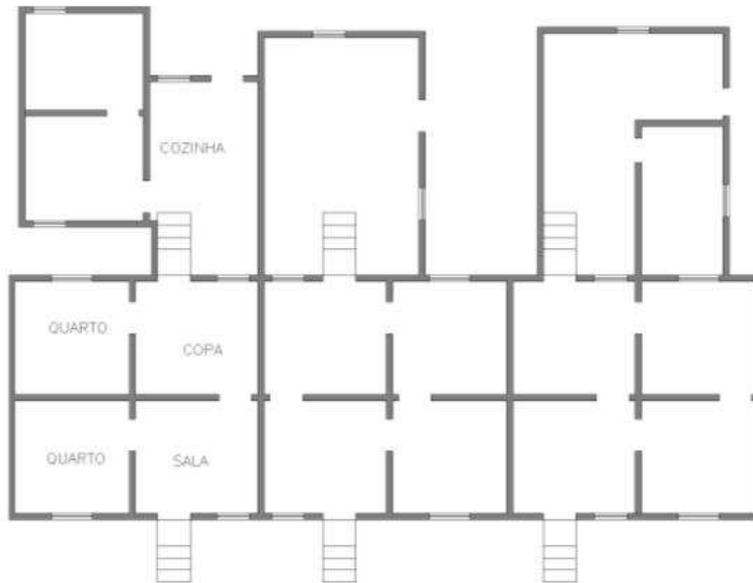


Figura 17 - Planta casa de turma.

Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013



Figura 18 - Foto da fachada principal casa de turma, 2013.

Fonte: Levantamento próprio.

Ainda, Silva acrescenta que:

A constituição de núcleos habitacionais ocupados por uma única categoria profissional trouxe, para dentro da malha urbana que se consolidava, a segregação espacial, que posteriormente iria se repetir, então de forma bastante acentuada, nos conjuntos habitacionais vinculados ao Sistema Financeiro de Habitação do período gerido pela ditadura dos militares (1996, p. 280).

Dentre os conjuntos habitacionais implantados na cidade após a década de 1960, nos interessa o INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais), construído com financiamento do BNH (Banco Nacional de Habitação), durante o período militar, pois seguiram o mesmo critério de implantação de conjuntos, isolados do tecido urbano da cidade. O referido conjunto, implantado no atual Jardim Paraná, distante do centro, de infraestruturas e de equipamentos urbanos, foi construído em terreno adquirido pela Cooperativa dos Trabalhadores da Alta Sorocabana, escolhido pelas facilidades na negociação com o proprietário, ainda que distante cerca de 4,5 quilômetros da área mais consolidada, das residências originais dos cooperativados e dos equipamentos da ferrovia, como a oficina, os armazéns e a estação. A área, comprada em 1967, possuía cerca de 59 mil m², contudo, o projeto do INOCOOP ignorou o loteamento já existente, reincorporou áreas, inclusive públicas, e re-parcelou a área. Em 1968, foi aprovada a construção de 200 unidades e reservada uma área de 7.200m² para uma praça e outros 4.8000 m² para uma escola estadual.

A cooperativa dos trabalhadores da Sorocabana teve início com a mobilização dos operários que não moravam nas casas construídas pela empresa. Algum tempo depois, outras categorias como os comerciários e os eletricitários também se juntaram à cooperativa. Do levantamento realizado por Silva (1996), verificou-se que, dos oito mil mutuários iniciais, em 1993 apenas oito ainda se encontravam no local. Por ser um conjunto habitacional que tem uma relação com a ferrovia, mas não foi construído pela EFS, e não apresenta características próprias dos edifícios ferroviários, pois, ao longo do tempo, foi ocorrendo uma mistura de classes no conjunto construído pela cooperativa, apenas o incluímos na pesquisa como um elemento de interesse para a história e contextualização da ferrovia, ainda que não possua interesse arquitetônico.

Os primeiros loteamentos construídos, próximos à linha férrea, foram a Vila Boa Vista, a Vila Clementino e a Vila Operária, mostrando a expansão da cidade a oeste, em direção à ferrovia, indicando-a como indutora do crescimento da cidade.

Na década de 1930, formou-se uma cooperativa para fornecimento de mercadorias para os empregados da Companhia. Estes possuíam dois clubes para seus momentos de lazer, o Clube São Paulo e a Associação Atlética Ferroviária, que, fundada no ano de 1927, em uma "*reunião em casa particular, no próprio pátio da Estrada de Ferro Sorocabana*" (DANTAS, 1978, p. 143), ganhou um terreno para o campo de futebol na Rua Brasil. No entanto, para a sede do clube foi escolhida uma residência de madeira, próxima às Oficinas. Em 1945 o Governo do Estado construiu as arquibancadas e os vestiários, no terreno utilizado como campo de futebol. A Associação participava ativamente de campeonatos, e chegou a se firmar como um dos maiores clubes da Alta Sorocabana.

Solicitações de melhores estradas rodoviárias para apoio à ferrovia se tornaram mais recorrentes. Em 1934, um artigo publicado pelo Correio da Sorocabana, compara o crescimento da cidade em relação às outras da região.

Dentre as cidades da alta Sorocabana, Assis é talvez a que mais acelerado progresso teve nos seus primeiros anos de vida. (...) Alli de 1922-23 até 1928-1929 era uma febre de progresso, um desenvolvimento constante de todas as suas actividades, da sua lavoura, do commercio, da industria, etc. (...). Alli por volta de 1927, então, atingiu o auge com a instalação das grandes officinas da Sorocabana e a construção da nova estação ferroviaria, trabalho esse do provector diretor da Sorocabana, sr. Arlindo Luz (Fig. 22), que mereceu uma significativa homenagem do povo assisense, que deu o seu nome à praça fronteira à Estação⁷.

⁷ Correio da Sorocabana, 11/08/1934. Extraído de: (SILVA R. S., 1996, p. 213)



Figura 19 - Foto da Praça Arlindo Luz - década de 1950
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

A partir da década de 1940, a cidade passou por algumas mudanças, como a chegada do aeroporto, para atender a região da Alta Sorocabana, e na década seguinte, possibilitando chegar à Capital de avião ou por rodovias, percorrendo a distância de aproximadamente 500 quilômetros; a implantação do sistema de telefonia (1953); a construção do Hospital Regional Dr. Acrísio Paes Cruz (1951), que prestava serviços de qualidade equivalente aos oferecidos em Botucatu e São Paulo.



Figura 20 - Foto da fachada do antigo Hospital Sorocabana - década de 1950
Fonte: Acervo Lucio Coelho

São os traçados e volumes da cidade que possibilitam a leitura e interpretação de fatos urbanos. As ruas, praças e edifícios trazem a memória e identidade do lugar aos seus habitantes. A 16ª Assembléia Geral do ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), realizado em Quebec, no Canadá, nos dá a "*compreensão do caráter ao mesmo tempo vivo e permanente dos monumentos, dos sítios e das paisagens culturais*" (ICOMOS, 2008, p. 3) através do espírito do lugar, definido como:

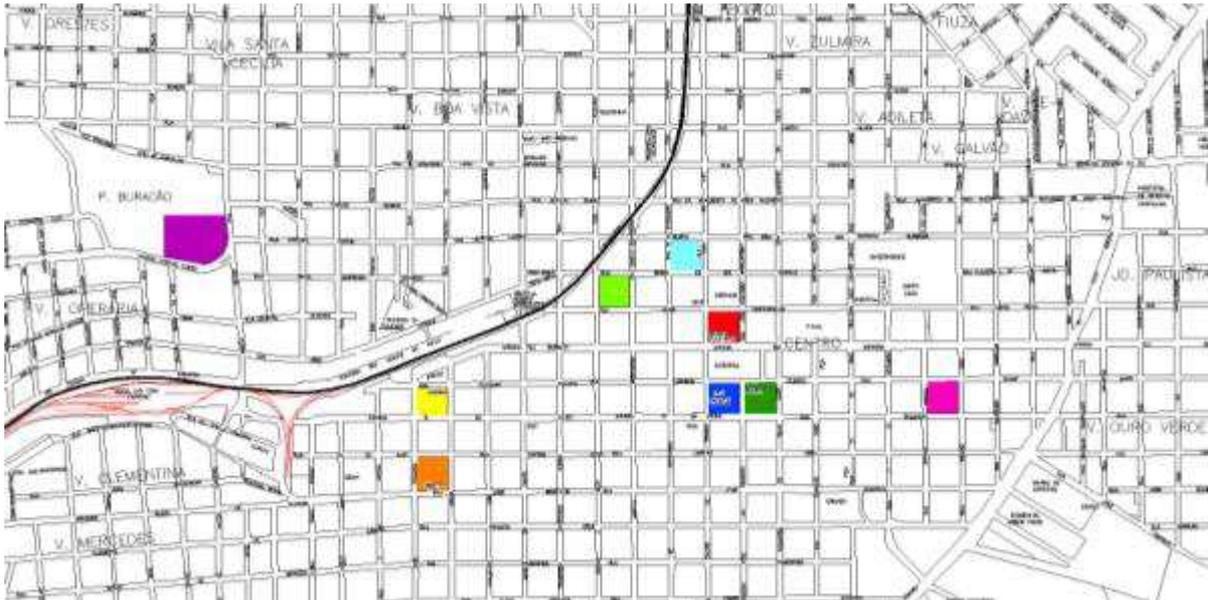
O conjunto de bens materiais (sítios, paisagens, edificações, objetos) e imateriais (memórias, depoimentos orais, documentos escritos, rituais, festivais, ofícios, técnicas, valores, odores), físicos e espirituais, que dão sentido, valor, emoção e mistério ao lugar (ICOMOS, 2008, p.2).

3.2. Estado atual do patrimônio cultural⁸ de Assis

Conforme mencionado, o município teve seu processo de crescimento acelerado com a chegada da ferrovia. No entanto, faz parte da análise do levantamento da cidade, conhecer também os espaços que se configuraram indiretamente por causa da ferrovia. Dentre os imóveis de interesse sociais listados pelo Plano Diretor, alguns se referem diretamente à ferrovia, enquanto outros foram considerados importantes por fazerem parte da formação urbana de Assis.

O propósito deste subtítulo é entender o estado atual deste patrimônio, quais são os usos a eles relacionados e como a cidade olha para o seu patrimônio cultural. Os imóveis encontram-se, em sua maioria, na área central.

⁸ Termo adotado pela Constituição Federal de 1988 no art. 126.



Mapa 15 - Localização dos patrimônios culturais de Assis - 2013.

Centro Cultural Dona Pimpa (vermelho); Casa de Taipa (rosa); Teatro Municipal (verde escuro); Sede do Batalhão da Polícia Militar (azul escuro); EMEF João Mendes Junior (laranja); Cine Municipal (amarelo); Edifício Dr. Tarcio Baldi (roxo); Sede Social do Clube Recreativo de Assis (verde claro); Escola Estadual Prof. Carlos Alberto de Oliveira (azul claro).

Fonte: Elaboração própria sobre mapa base da Secretaria de planejamento, obras e serviços, da Prefeitura Municipal de Assis, 2013.

O Centro Cultural Dona Pimpa foi erguido no terreno onde se localizava o Hotel Lopes, que era uma construção típica de pau-a-pique (fig 21). Antes de sua demolição, as instalações do antigo hotel abrigaram a primeira escola de Assis (João Mendes Junior), que foi transferida de Campos Novos após essa perder sua comarca (1919). Em 1935 foi iniciada a construção da nova sede da escola (fig 24), em local que permanece até hoje. Logo após a saída da escola, foi construído um prédio, seguindo a legislação vigente, já discutida, de incentivar a construção de edificações em alvenaria. Esse primeiro uso do prédio foi o fórum, que foi implantado na antiga cadeia (hoje, sede do batalhão) e onde desde meados da década de 1980 funciona o Centro Cultural Dona Pimpa (fig. 22 e 23). Esse prédio de dois andares abriga no piso térreo uma biblioteca e sala de leitura. O primeiro pavimento abriga o centro cultural, que possui duas salas de exposição permanente com objetos pessoais, documentos e fotos, dedicadas à memória da Sra. Maria Lopes de Campos, que foi professora e fundou o conservatório musical Santa Cecília cujo

apelido é o nome dado ao prédio; e a outra ao bailarino Joshey Leão; a administração do prédio e outras salas para palestras e cursos.

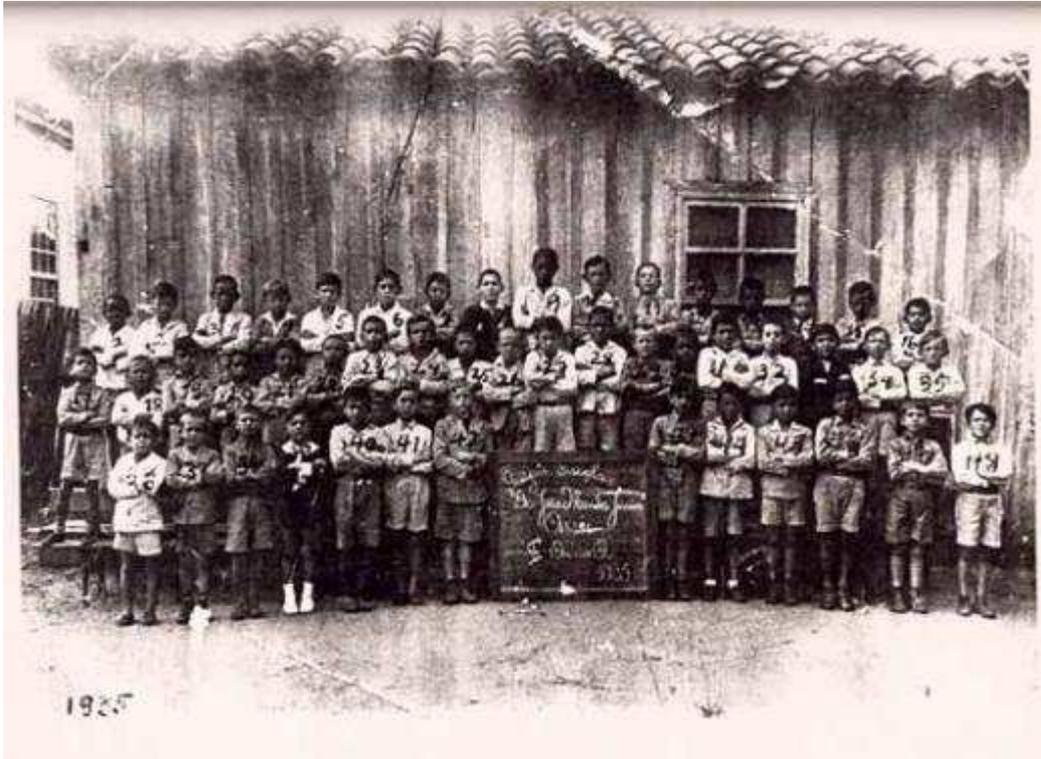


Figura 21 - Foto do primeiro local onde funcionou a escola. Posteriormente demolido, no local foi construído o fórum, hoje, Centro Cultural.
Fonte: CEDAP, Unesp.



Figuras 22 e 23 – Foto da fachada do antigo Fórum em 1940 e foto da fachada do Centro Cultural Dona Pimpa em 2013
Fonte: Acervo Luiz Carlos de Barros

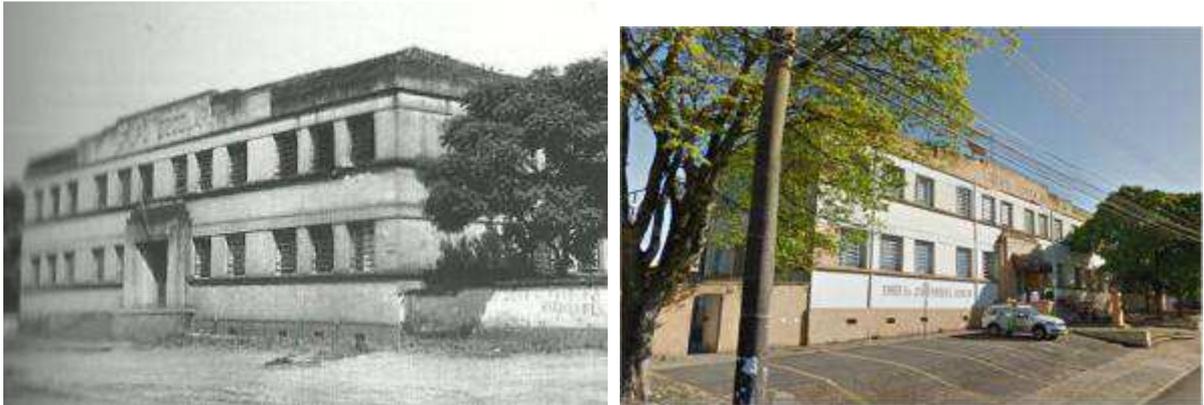


Figura 24 – Fotos das instalações da EMEF João Mendes Junior - década de 1940 e 2013
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

O local onde atualmente estão as instalações do cinema municipal (fig. 26), abrigou por muito tempo a Prefeitura e a Câmara. Entre os anos de 1937 e 1944, o prédio foi ocupado pela escola secundária (fig.25), sendo posteriormente transferida para o atual prédio da Escola Carlos Alberto de Oliveira (fig. 27), construído na década de 1940. Dentre os patrimônios culturais da cidade, esse é o que sofreu maior alteração.



Figura 25 e 26 – Foto da fachada do Ginásio municipal e foto da fachada do Cine Piracaia - década de 1930 e 2000 - localizado em frente à estação
Fonte: CEDAP, UNESP.



Figura 27 – Foto da fachada da Escola Carlos Alberto de Oliveira, 2013.
Fonte: Levantamento próprio.

No local onde hoje é a sede do batalhão da polícia militar (fig. 28) funcionou o a cadeia da cidade em seus primeiros anos de vida, tendo sido ocupada logo após pelo fórum, antes de ser transferido para o local onde está o Centro Cultural e hoje o uso pertence a Polícia Militar.



Figura 28 – Foto da fachada da Polícia Militar – 1973 e 2003
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

A Casa de Taipa (fig. 29) é um dos mais antigos remanescentes da cidade. Construída em 1914, mesmo período em que a ferrovia se instala na cidade. Construída em estrutura de madeira, paredes de pau-a-pique, e revestimento em argamassa, é o único exemplar dessa arquitetura na cidade. A partir da elevação da vila à município, em 1917, a casa passou a abrigar o cartório de paz. O imóvel, que pertencia à família do escrivão do cartório, foi doado à Sociedade de Estudos do

Parapanema e a ele pertenceu até sua desativação, quando voltou às mãos do antigo proprietário, que fez nova doação à FAC (Fundação Assisense de Cultura) em 1999. Atualmente o local abriga o Museu e Arquivo Histórico de Assis.



Figura 29 – Foto da fachada da Casa de taipa década de 1940 e 2013.
Fonte: Acervo Lucio Coelho

O Teatro Municipal Padre Enzo Ticinelli (fig. 30), anteriormente conhecido como Teatro São Vicente, foi construído na década de 1940 com recursos arrecadados pela comunidade católica da catedral. Manteve a função para a qual foi construída até 1965, quando passou a funcionar como cinema, sem alteração nas suas características originais. Quando o cinema foi desativado, em 1980, ficou alguns anos fechado até que a comunidade propôs o tombamento do edifício ao Condephaat, o qual emitiu um parecer favorável ao tombamento em 1984. Esse acontecimento teve intensa mobilização popular. Hoje, além de continuar funcionando como um teatro, também abriga a administração da FAC.



Figura 30 – Foto da fachada do Teatro Municipal, década de 1940 e 2013.
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

Se por um lado havia forte movimento na cidade com a presença de equipamentos que permitiam o trabalho e lazer dos ferroviários, de outro, Assis tinha uma forte presença política, marcada por disputas e relações entre as classes

sociais que compunham este cenário. Vemos com frequência na história da cidade, engajamento políticos e sociais que muitas vezes buscavam na capital, força para trazer algo novo na cidade ou vencer algum embate interno. De acordo com Tanno (2003, p. 3), Assis criou ao longo das décadas, "*um extenso circuito de comunicação e de troca com cidades vizinhas, com a capital federal e principalmente com a cidade de São Paulo, por meio, principalmente, da Estrada de Ferro Sorocabana*".

É nesse cenário que encontramos uma edificação diferente das que vimos. Em 1921, foi criado o Clube Recreativo (fig. 31), sendo seu idealizador um juiz, o clube era frequentado apenas pela elite, que promoviam formas de sociabilidade com bailes e jogos. Entretanto, era possível ser convidado para participar alguém que não tivesse necessariamente dinheiro, mas que tivesse uma boa profissão.



Figura 31 – Foto da fachada do Clube Recreativo.
Fonte: Levantamento próprio, 2013.

O estado atual do patrimônio cultural de Assis pode ser considerado um reflexo das políticas de planejamento urbano dos anos 1970. A partir do momento em que essa questão passa a fazer parte de uma discussão sobre o patrimônio e a cidade, torna-se necessária alguma forma de incorporação desse patrimônio ao cotidiano. A solução encontrada na cidade de Assis foi o uso por órgãos públicos da maioria dessas edificações. Dos doze lugares considerados de interesse especial pelo município, apenas um é de propriedade particular. As imagens acima mostram

o estado de conservação externo desses edifícios. Nota-se um cuidado em preservar as características arquitetônicas. No entanto, a ocupação dessas edificações deriva de uma visão utilitarista, com usos definidos e horário de funcionamento, sendo designadas principalmente para usos relacionados à cultura. Não se percebe uma proposta de abordagem que possibilite o uso maior pela população.

3.3. A desativação da ferrovia e os efeitos sobre a dinâmica urbana da cidade de Assis

Conforme exposto, a ferrovia foi o fator que impulsionou o desenvolvimento de inúmeras cidades no país. No entanto, por razões de má administração, falta de investimento por conta da implantação das vias rodoviárias e outras questões, a ferrovia passou por dificuldades financeiras que acarretaram sua estatização e posterior privatização. A decadência do sistema ferroviário impactou a classe trabalhadora e se refletiu nas dinâmicas urbanas e sociais. No caso de Assis, a empresa que ganhou a concessão da Sorocabana foi a ALL (América latina Logística), que opera o tráfego de mercadorias no Oeste Paulista, entre outras regiões e ocupa apenas o patrimônio operacional da extinta RFFSA, sendo que os imóveis não operacionais estão sob os cuidados da Prefeitura e da União. Constatamos então que os diagnósticos sobre o patrimônio ferroviário de Assis não são muito diferentes dos de várias outras localidades onde a ferrovia perdeu sua função.

No entanto, para a análise do patrimônio ferroviário inserido na cidade, devemos considerar não só a preocupação com a preservação do patrimônio como também o deslocamento no espaço urbano e que por isso integra um dos principais capítulos do Plano Diretor de Assis. Conforme já foi apontado, a discussão sobre o deslocamento passa a ter importância na medida em que o traçado da linha definiu historicamente uma grande barreira urbana, com conseqüente segregação social, fato importante a ser estudado tendo em vista que é um motivador de diferenciação e de desvalorização das áreas do entorno da linha férrea. Além deste aspecto, a possibilidade de reversão de seu papel como transporte urbano de passageiros

pode trazer uma nova perspectiva para a discussão dos usos compatíveis com a dinâmica das atividades que serão geradas, em uma discussão que irá demandar, como já foi dito, a definição de novas unidades de preservação de conjunto, que visam, entre outros objetivos, a possibilidade de superar a abordagem da revitalização e reabilitação das construções ferroviárias remanescentes de forma isolada.

A área central, onde foi implantada a ferrovia, localiza-se na Zona 1, que, de acordo com o Plano Diretor Municipal, concentra as melhores condições de infraestrutura da cidade; com predominância de baixa densidade demográfica e a concentração de imóveis de interesse histórico e cultural. Contudo, o próprio Plano considera que a área tem o deslocamento dificultado pela presença da linha férrea, principalmente no setor central e ainda cita a ocorrência de barreiras arquitetônicas. Da mesma forma, o Plano estabelece como diretrizes, o adensamento populacional construtivo; a promoção de glebas e lotes vazios e de imóveis vagos e subutilizados e ainda a preservação do patrimônio histórico e arquitetônico urbano.

Analisando os remanescentes ferroviários da cidade de Assis, constata-se que é necessário pensar nas transformações da paisagem resultante à luz da dinâmica urbana da cidade, pois, apesar dos edifícios ferroviários receberem novos usos, como museus ou edifícios administrativos, ao não haver critério para a atribuição desses novos usos, foram, muitas vezes, modificados ou descaracterizados. Referenciais para a comunidade, estes edifícios são "*como antigos portais de entrada permanecem na memória cultural e conduzem a tempos passados do desenvolvimento urbano e rural*" (LIMA, PORTES, REZENDE, & MONACHESI, 2009, p. 13).

Ainda que o sistema ferroviário esteja inserido na malha urbana e constitua um importante eixo estruturador da cidade, não está mais integrado à sua dinâmica. Hoje, a infraestrutura implantada não estabelece relações com o tecido urbano e social da cidade. Passados noventa e oito anos de sua implantação, a configuração da ocupação urbana no entorno da estação praticamente não se alterou.

Em Assis, a existência do bairro da vila operária, a estação, o clube atlético ferroviário, as oficinas da sorocabana e os trilhos que conformam a paisagem da

cidade, são registros de um "*conceito de progresso que permeou o processo de consolidação de Assis como cidade*" (SILVA, 1996, p. 208).

Outro viés de discussão é possível a partir da caracterização funcional da área central da cidade e do setor referente ao entorno da linha férrea. Conforme já apontamos anteriormente, a desativação da ferrovia como transporte de passageiros provocou a subutilização dos equipamentos e o aumento de vacância dos lotes de seu entorno. Existem poucas ações voltadas para a preservação dos bens ligados à ferrovia que possibilitem destinação dos equipamentos sem uso. Assim, identificamos a necessidade de incluir também um estudo sobre os usos e a ocupação das áreas como forma de avaliar a possibilidade de revitalização da área por meio de indução de novos usos, tanto para os edifícios construídos como para as áreas de vazios urbanos.

O enfoque hoje se volta para a questão da conservação e do restauro dos conjuntos ferroviários, que constitui-se de estações, oficinas, conjuntos habitacionais, locomotivas, dentre outros. No caso de Assis, especificamente, há que se pensar nas transformações da paisagem resultantes às dinâmicas urbanas. Os edifícios ferroviários remanescentes receberam novos usos, como museus ou edifícios administrativos, porém, sem um cuidado na implantação desses novos usos, esses bens são muitas vezes modificados sem preocupação com seus elementos característicos.

Em janeiro de 1999, a linha para passageiros foi desativada, permanecendo apenas o uso da linha para transporte de combustível e cimento. Alguns edifícios são utilizados para atividades diversas, enquanto outros têm destino incerto, e, vazios, são alvos de degradação e depredação.

Sob as bases lançadas no capítulo anterior, ou seja, a perspectiva de discussão de um caminho para a preservação do patrimônio ferroviário, entendido como as estações, equipamentos, conjuntos remanescentes, direta ou indiretamente a ele relacionados, considera-se, para este estudo, as edificações da antiga Estrada de Ferro Sorocabana em Assis, composto por estação, galpões, casas de engenheiros e chefes de estação, reservatórios de águas, armazéns, mas também os conjuntos de habitações de funcionários, as áreas comerciais ou pequenos equipamentos ao longo da linha e inclusive os caminhos definidos para acesso à

estação, os quais, como já discutido, alteraram as dinâmicas urbanas e hoje integram a paisagem urbana da cidade.

A linha férrea e seus elementos são presença do processo de transformação do território. Embora seja grande a quantidade de edifícios característicos do desenvolvimento da cidade a partir da implantação da ferrovia, a condição de preservação e manutenção destes não se dá muitas vezes de maneira adequada. Por meio de levantamento e análise "in loco" dos remanescentes arquitetônicos desse período, verificou-se que muitos edifícios estão desprovidos de sua caracterização inicial. De fato, muitos edifícios como os mostrados abaixo, mantêm algumas características de sua construção inicial, no entanto, não tem grande relevância arquitetônica, com exceção de alguns poucos listados abaixo de acordo com nossa análise.

A Estação (Fig. 32 e 33) passou por uma reforma em maio de 2005, tornando-se um centro cultural, e no ano seguinte foi transformada no Museu dos Ferroviários "Agenor Ferraz Felizardo" e um ponto de encontro dos artesãos, que ali estão instalados até os dias de hoje. No museu encontramos mobiliário da época em que a ferrovia funcionava, fotos, uniforme de funcionários, quadros pintados por moradores locais em homenagem a ferrovia. Recentemente o prédio passou por problema de infiltração, ficando o primeiro andar com acesso impedido. Ainda que alguns elementos arquitetônicos estejam conservados, identificamos outros que sabemos que não são da época em que a estação foi construída, como o piso da entrada da estação na figura.



Figura 32 – Foto da fachada da Estação - atual Museu dos Ferroviários Azenor Ferraz Felizardo.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.



Figura 33 – Foto do interior da plataforma de embarque da Estação. Nota-se os sinais de depredação no patrimônio com as pichações.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.

No prédio onde antes funcionava o Sindicato dos Ferrovieiros (Fig. 34), hoje estão as instalações do CCI (Centro de Convivência do Idoso). Identificamos, pelo estado do edifício, que não foram realizadas muitas obras de melhorias, nem mesmo a manutenção da pintura do imóvel.



Figura 34 – Foto da fachada principal do CCI (Centro de Convivência do Idoso). Percebe-se que além da substituição das esquadrias e do gradil, o imóvel não recebe outros cuidados externos há algum tempo.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.

O antigo armazém de abastecimento da Sorocabana, construído em 1929 e desativado em 1988 pela administradora da linha, a FEPASA, foi utilizado posteriormente pela Cimcal, uma indústria cimentícia que operou até poucos anos atrás, sendo hoje ocupado pela Prefeitura para a sede da escola municipal profissionalizante de costura industrial.



Figura 35 – Foto da fachada principal do Armazém ferroviário, localizado à Travessa Sorocabana, próximo à Estação.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.

No antigo depósito da Sorocabana, atualmente funciona o Galpão Cultural, um projeto do Ministério da Cultura em parceria com a Secretaria da Cultura do Estado para o fomento de recepção e disseminação de iniciativas culturais (GALPÃO CULTURAL, 2013). Por ser um galpão em uso, mantêm-se conservado, ainda que alguns de seus elementos originais tenham sido modificados. Na frente do galpão, funciona uma pequena biblioteca comunitária, onde se constata que foi efetuada a troca de piso e esquadrias, no entanto, os banheiros e a pequena copa correspondem à época em que o depósito ainda funcionava.



Figura 36 – Foto da fachada principal do antigo Depósito ferroviário (atual Galpão Cultural), localizado à Travessa Sorocabana.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.



Figura 37 – Foto do interior do antigo Depósito ferroviário (atual Galpão Cultural), localizado à Travessa Sorocabana, próximo ao armazém. Notam-se as alterações realizadas, como a colocação do forro e uma abertura na alvenaria feita ao fundo.

Fonte: Levantamento próprio, 2012

Onde funcionava a Oficina, hoje a prefeitura tem a concessão do local para o funcionamento do projeto Incubadora de Empresas de Assis – Núcleo de Desenvolvimento Empresarial "Renato de Resende Barbosa", instalado no prédio desde 1992, e oferece serviços de apoio gerencial e administrativo às micros e pequenas indústrias do município. Os serviços compreendem oferta de espaço para instalação da indústria, além de treinamento e capacitação dos empresários. Mais uma vez identificamos que há cuidado onde há uso. No entanto, a metade do edifício que não está sendo utilizada pela prefeitura, está em estado de abandono, conforme mostram as figuras 38, 39 e 40. O depoimento de um dos antigos passageiros nos dá a noção de como estavam os bens da antiga Sorocabana dois anos após a desativação dos trens.

O depósito de locomotivas de Assis está praticamente destruído. Tenho ido ao local com frequência. Até três ou quatro semanas atrás um vigia permanecia no depósito dia e noite. Agora, tudo está abandonado. Portas estão sendo rachadas ao meio por pessoas que querem roubar o pouco de móveis que ainda não foram pilhados. Dá pena. Existem inúmeros manuais de locomotivas, fusíveis, livros de bordo, números de séries da Vandeca (se não me engano 2113 e 2215). Muita coisa impressa, aquilo que os americanos chamam de "memorabilia" e algumas ferramentas, estas, a meu ver, inutilizadas. O número de armários com placas de patrimônio da Sorocabana é grande. Coisas que dariam peças lindíssimas. Só não consigo saber com quem ficou a responsabilidade de vendê-las. Mas falar em vender é besteira pura. Encostando um picape no local, leva-se o que quiser, sem nenhuma preocupação. Tem um manual da General Electric sobre as 2.100 com umas 400 páginas. O único inconveniente é a sujeira das pombas na capa⁹.

⁹ Depoimento de um passageiro dois anos após a desativação da linha em 1999 (PAULO GODOY, 18/01/2001).
Extraído de: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/assis.htm>



Figura 38 – Foto da fachada de fundos da Oficina de locomotivas (atual Incubadora de Empresas). Nota-se o relativo cuidado com o lado do edifício que é utilizado pela prefeitura.
Fonte: Levantamento próprio, 2012.



Figura 39 – Foto do interior da Oficina de locomotivas. Nota-se que a falta de uso do imóvel ocasionou depredações.
Fonte: Levantamento próprio, 2012.



Figura 40 – Foto da fachada lateral da Oficina de locomotivas. Nota-se o estado de ruína de um edifício com grande potencial de aproveitamento.

Fonte: Levantamento próprio, 2012.

Conforme mencionado no início do capítulo, a Sorocabana também contou com uma forte equipe na Associação Atlética Ferroviária, construída em 1945, no local funciona há 7 anos uma escola de futebol sem relações com a ferrovia. Observamos na figura 41, que na marquise, em branco, ainda aparece o nome do clube, no entanto, na parede lateral já está inserido o logo da escola que ocupa o espaço.



Figura 41 – Foto da fachada do Clube Ferroviária de Assis. Nota-se na marquise o nome do antigo clube, e na parede o símbolo da atual escola de futebol. As cores do edifício sugerem as que eram anteriormente usadas pela ferrovia

Fonte: Levantamento próprio, 2012.

No edifício onde funcionou o Hospital Regional da Sorocabana, inaugurado em 1952, hoje está instalado o Colégio Ipê. Na figura 42, observamos que o imóvel conserva sua estrutura, no entanto, percebemos que passou por uma reforma como a troca das esquadrias, pintura, entre outras.



Figura 42 – Foto da fachada do antigo Hospital Regional da Sorocabana (atual Colégio Ipê).
Fonte: Levantamento próprio, 2012.

As imagens das figuras 43 a 50 mostram algumas das residências que ainda estão em poder de alguns poucos ex-ferroviários, a maioria ainda está ocupada por familiares - tios, sobrinhos, filhos - de ex-funcionários da antiga Sorocabana. Em conversa com os moradores, constatamos que, como as residências hoje são de propriedade da União, muitos estão aguardando algum processo de compra, para se tornarem proprietários dos imóveis. Das residências pesquisadas, metade dos moradores pagam o aluguel à União, que sai em torno de R\$120,00 reais mensais. Alguns poucos pagam IPTU à prefeitura, e só dois afirmaram que estão de posse do contrato de aluguel feito quando a Companhia ainda fazia parte da FEPASA, que data do ano de 1993. Notamos que as residências que fazem parte da ferrovia, tem o número do patrimônio registrado nas paredes ou batentes das portas.

De acordo com o levantamento, os moradores estão em suas residências há 30 anos, em média. Ainda verificamos que os de maior poder aquisitivo fizeram benfeitorias em suas residências, em geral mantendo a estrutura original, mas reformando cozinhas e banheiros. O piso das casas, de tábuas de assoalho, assim como o forro de madeira, mantém-se em cômodos como salas e quartos. Em

relação às esquadrias, as portas foram mantidas, mas as janelas, anteriormente de madeira, como mostra a figura 70, foram substituídas por ferro ou alumínio. Em alguns casos, o morador tem consciência da importância de se conservar o imóvel, no entanto, conhecendo o custo de mantê-lo o mais próximo possível do original, e pensando em seu conforto, fazem as reformas conforme necessitam, sem, entretanto, deixar de guardar os comprovantes das intervenções realizadas para que, quando houver a intenção de venda por parte da União, possam negociar o valor. Outros moradores, com renda mais baixa, apenas fizeram os investimentos necessários para conservar. Alguns imóveis possuem profundas rachaduras nas paredes e se fossem avaliados pela Defesa Civil, provavelmente seriam interditados. A partir das conversas realizadas, foi constatado que eles se conhecem entre si e não tem interesse em deixar a região, e sim em permanecer no local. Em relação à propriedade, foi relatado que a União já fez levantamentos no local com intenção de saber se há algum imóvel desocupado, possivelmente para uso próprio, no entanto, sem mencionar a situação dos moradores ou dos outros imóveis pertencentes à antiga Estrada de Ferro Sorocabana.

As fotos a seguir poderão dar uma ideia melhor do estado de conservação hoje das residências, e mostrarão elementos característicos, que, em nossa pesquisa, podem ser preservados, assim como todo o conjunto do complexo ferroviário.



Figura 43 – Foto do interior de residência situada à Rua João Pessoa. Nota-se o mau estado de conservação, com rachaduras próximas às vergas.

Fonte: Levantamento próprio, 2013.



Figura 44 – Foto da fachada das residências situadas à Rua João Pessoa. Nota-se que na casa da esquerda, houve substituição da porta e janela, diferente da casa à direita, que conserva a janela original. Nota-se também, logo abaixo do telhado, o símbolo da EFS.
Fonte: Levantamento próprio, 2013



Figura 45 – Foto da fachada de residência situada à Rua João Pessoa, 77. Percebe-se que houve a substituição da esquadria da sala.
Fonte: Levantamento próprio, 2013



Figura 46 – Foto da fachada de residência localizada à Rua João Pessoa. Nota-se a substituição das esquadrias e a falta de manutenção no imóvel
 Fonte: Levantamento próprio, 2013



Figura 47 – Foto do interior de residência situada à Rua João Pessoa. Nota-se as rachaduras entre o forro e as janelas na foto à direita e as ferragens da estrutura aparente nas fotos à esquerda
 Fonte: Levantamento próprio, 2013



Figura 48 – Foto de fachada de residências localizadas à Rua João Pessoa. Nota-se na foto à esquerda a construção de um anexo e na foto à direita o estado de conservação do imóvel
Fonte: Levantamento próprio, 2013



Figura 49- Fotos de detalhes do patrimônio ferroviário de Assis. A foto da esquerda mostra o detalhe do número do patrimônio da ferrovia, instalado na guarnição da porta de entrada. A foto da direita mostra uma residência construída ao longo da linha, com suas alterações e elementos arquitetônicos característico.
Fonte: Levantamento próprio, 2013.

Sobre as outras edificações da Sorocabana que são utilizadas pela prefeitura está o antigo almoxarifado da via permanente, hoje, um anexo da escola de música, a ASCABAMA (Escola de Música Municipal). Ambos os imóveis estão em bom estado de conservação, mesmo que a escola de música tenha sido descaracterizada.



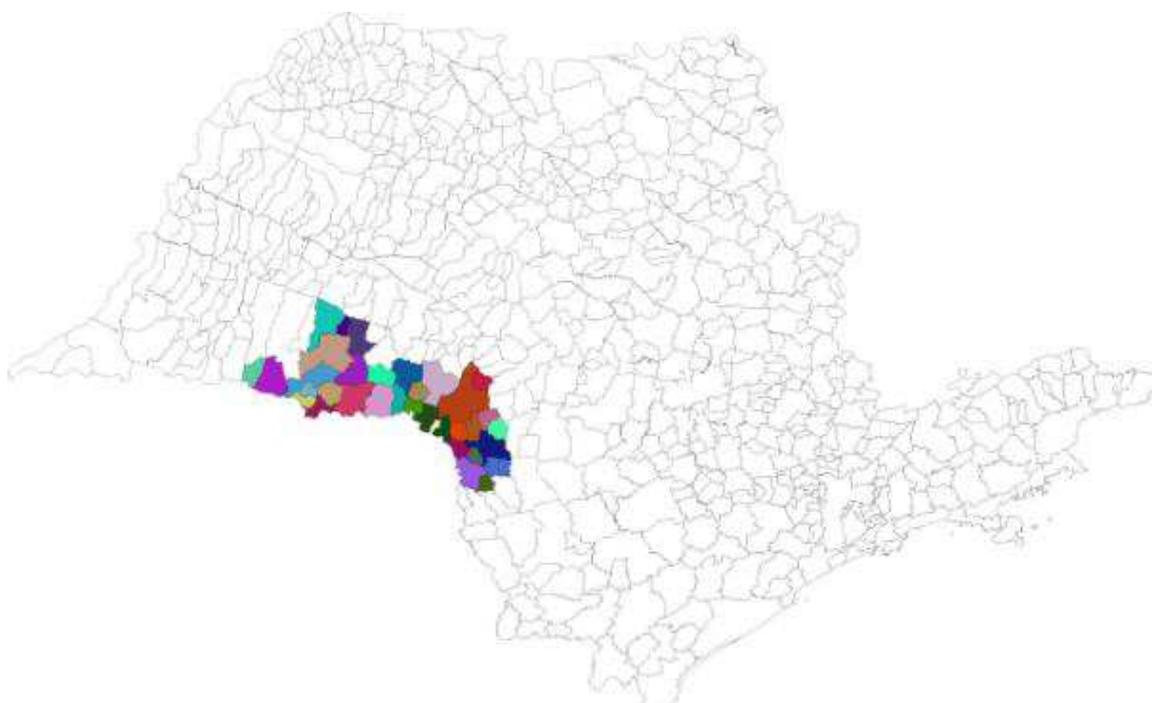
Figura 50 – Foto da fachada frontal e lateral do anexo da Escola de Música Municipal.
Fonte: Levantamento próprio, 2012

4 QUESTÕES CONTEMPORÂNEAS E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ASSIS

4.1. Dinâmica urbana e regional

De acordo com o IBGE, a cidade de Assis é sede da mesorregião homônima, formada por 35 municípios. Alcançando em 2013 a marca de 100 mil habitantes, possui uma área urbana com cerca de 70 km². Há pouca publicação sobre a cidade contemporânea, no entanto, graças às pesquisas realizadas por universidades locais e regionais, além dos relatórios de administração pública, hoje, temos um razoável acervo de informações sobre a cidade, incluindo diretrizes de crescimento e desenvolvimento.

A concorrência entre os municípios que teve início na década de 1930 traz reflexos ainda hoje. As mesorregiões e as cidades são dependentes entre si em termos de atividades e serviços. Cria-se uma cadeia, em que uma cidade passa a depender da maior por uma razão ou outra. Dentro da mesorregião, encontram-se duas microrregiões, tendo como sedes os municípios de Assis e Ourinhos. Cada um é respectivamente polarizador de 16 e 17 outros municípios, conforme representado no mapa 16 e 17.



Mapa 16 - Microrregião de Assis e Ourinhos - 2013

Fonte: Elaboração própria a partir de base cartográfica do IBGE.

Em seu livro Espaço intra-urbano no Brasil, Villaça analisa seis regiões metropolitanas, listando suas semelhanças e diferenças. Entretanto, analisando o espaço urbano de Assis, as diretrizes políticas de estruturação do território e o fenômeno que ocorre desde fins da década de 1970, entende-se que esse processo extrapola os limites metropolitanos, alcançando as regiões interioranas. Conforme o autor cita, as metrópoles têm

(...) de um lado, uma área central mais bem atendida por equipamentos urbanos e onde mora uma minoria que participa dos frutos do trabalho social, e de outro, uma enorme periferia, onde mora a maioria excluída dessa participação (VILLAÇA, 1998, p.11).

É possível comparar ainda a inter-relação entre os elementos estruturais da metrópole com as cidades que compõe as mesorregiões e microrregiões, no sentido de "*ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas*" (VILLAÇA, 1998 , p. 12).



Mapa 17 - Mesorregião de Marília, Assis e Presidente Prudente - 2013
Fonte: Elaboração própria a partir de base cartográfica do IBGE.

Procuraremos identificar quais foram os eixos estruturantes nos quais as administrações consideraram investir e quais as consequências gerais dessas aplicações para o desenvolvimento e qual sua relação com a linha ferroviária.

Segundo Floeter (2007), até o final da década de 1970, a cidade cresceu impulsionada por empreendedores imobiliários com fortes relações políticas com a administração na época.

Como exemplos das transformações pelas quais a cidade passou desde essa década estão investimentos nas áreas de infraestrutura e manutenção; finalização dos serviços de abastecimento de água e coleta de esgoto e águas pluviais; transposição de barreiras urbanas, seja pela construção de pontes sobre os córregos existentes, como de passagens em nível sobre o leito ferroviário; melhorias nas circulações e fluxos de ruas e avenidas; iluminação pública; reforma de escolas e praças. Destacamos também a construção do Terminal Rodoviário na Vila Glória - onde permanece até hoje - e de guaritas ferroviárias nas principais passagens em nível.

Em 1971 é concluída a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PPDI) e encaminhado para análise ao CEPAM (Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal). Aprovado pelo órgão, o Plano não pode ser enviado à Câmara para ser discutido e votado na época devido a disputas políticas (FLOETER, 2007).

Mais do que conter propostas de teor prático, o PPDI foi um "*diagnóstico sobre a situação socioeconômica e política do Município*" (FLOETER, 2007, p. 91). Com uma análise ampla, inclui pontos como caracterização municipal, organização do território, serviços e saneamento básico, educação, contabilidade, saúde e administração.

O PPDI considera como principal atividade do município a prestação de serviços, seja no âmbito hospitalar ou escolar "*atraindo para nosso município vasta região da Sorocabana e parte do Norte do Paraná*" (CEPAM, 1971, p.4). Com um comércio bem desenvolvido, contando com lojas de diversos segmentos, atrai para si o comércio da região (CEPAM, 1971).

O Plano também mencionou a

(...) forte influência na região por ser sede de muitos serviços, como já dissemos, e por ter um grande entroncamento rodoviário de norte a sul e de este a oeste, com fácil acesso ao norte do Paraná e ao Sul de Mato Grosso através da ponte Mauricio Joupert. O nosso comércio e estabelecimentos bancários também exercem boa influência na região (CEPAM, 1971, p. 7).

Com apenas 50% de terras boas para a agricultura, o município não se destacava neste setor e nem no industrial, necessitando de leis de incentivos e outros atrativos para atrair indústrias de maior porte que as já existentes (CEPAM, 1971).

Como mencionado, a cidade demanda e oferece produtos e serviços. Herdeira de uma economia de subsistência, não possuindo lavoura suficiente ou indústria, tem como consequência o esvaziamento de população jovem que parte para centros maiores em busca de emprego (CEPAM, 1971).

De acordo com dados do IBGE, foi possível traçar um quadro da evolução da população residente em Assis.

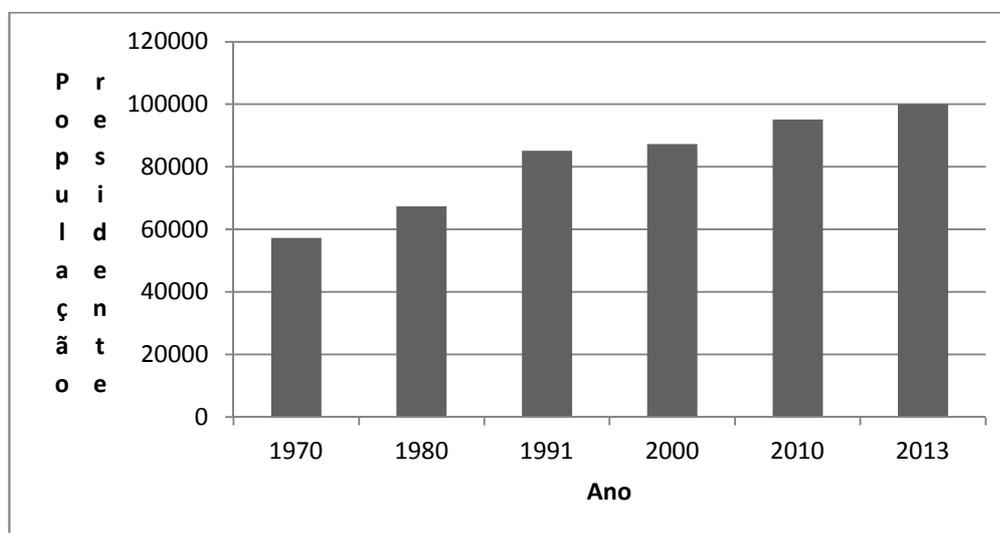


Tabela 2 - Evolução populacional - 1970 a 2013

Fonte: IBGE, Censo demográfico: 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2013. Contagem demográfica 1996.

Analisando a tabela 2, é possível perceber que desde o início da década de 1970, a cidade teve um crescimento proporcional ao longo do tempo.

Floeter acrescenta que

a leitura da estruturação urbana de Assis mostra que a mesma é compacta, não apresenta indícios de que houve uma expansão horizontal desenfreada e que o seu processo de expansão urbana foi feito gleba a gleba e não aos saltos (FLOETER, 2007, p. 111).

Após um tempo de estagnação, o comércio de Assis voltou a se movimentar nos últimos cinco anos. Hipermercados de fora se instalaram na cidade, abrindo concorrência contra os mercados locais, as universidades ampliam seus cursos,

novas e maiores lojas abrem, franquias de redes conhecidas de alimentação nacionais se instalam.

No espaço intra-urbano¹⁰ importa o deslocamento. Por trás de todo crescimento de uma cidade implicam a política, e as classes dominantes. No mapa 17 estão localizados as novas instalações citadas acima, e analisando-as notamos que se localizam nas periferias da cidade, mas não com o intuito de atender a classe menos favorecida, mas por estarem localizadas próximo às rodovias, e nos sentidos de crescimento da cidade.

Villaça coloca que "*o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador bem maior que o deslocamento da energia ou das informações*" (VILLAÇA, 1998, p. 20) e que essa estruturação se dá

(...) pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho - como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor - reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano (VILLAÇA, 1998, p. 20).

As novas instalações situadas nas extremidades da cidade induzem esse deslocamento, atraindo o mercado de classe de renda alta/média de Assis e de outras cidades, além de estabelecer uma concorrência com o comércio local.

Esse modelo de desenvolvimento periférico é um fenômeno que já acontece nas grandes cidades e tem se reproduzido no interior. Aos poucos vão se minando os pequenos comércios, que tem uma relação com o tecido urbano, com o bairro, e reproduzem as características de cidades de interior, como exemplo uma farmácia de bairro que atende a mesma freguesia há muitos anos e estabelece um vínculo de amizade e confiança.

Conforme argumenta Villaça (1998, p. 23):

(...) a localização é relação a outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo. Com isso, temos dois outros tipos de espaço: os que

¹⁰ Para Villaça, espaço intra-urbano refere-se ao espaço urbano. O autor criou essa outra expressão para diferenciar da expressão que tem sido utilizado para referir-se ao espaço urbano regional.

envolvem deslocamentos - as localizações - e os que não envolvem deslocamentos - os objetos em si. Nestes últimos, o espaço é dado por relações visuais ou por contato direto; na localização, as relações se dão através dos transportes (de produtos, de energia e de pessoas), das comunicações e da disponibilidade de infraestrutura.



Mapa 18 - Localização novas instalações, 2013

1 - Hipermercado Amigão; 2 - Mc'Donalds; 3 - Hipermercado Walmart; 4 - Lojas Americanas; 5 - Hipermercado São Judas Tadeu; 6 - Hipermercado Avenida Max.

Fonte: Elaboração própria sobre mapa base da Secretaria de planejamento, obras e serviços, da Prefeitura Municipal de Assis, 2013.

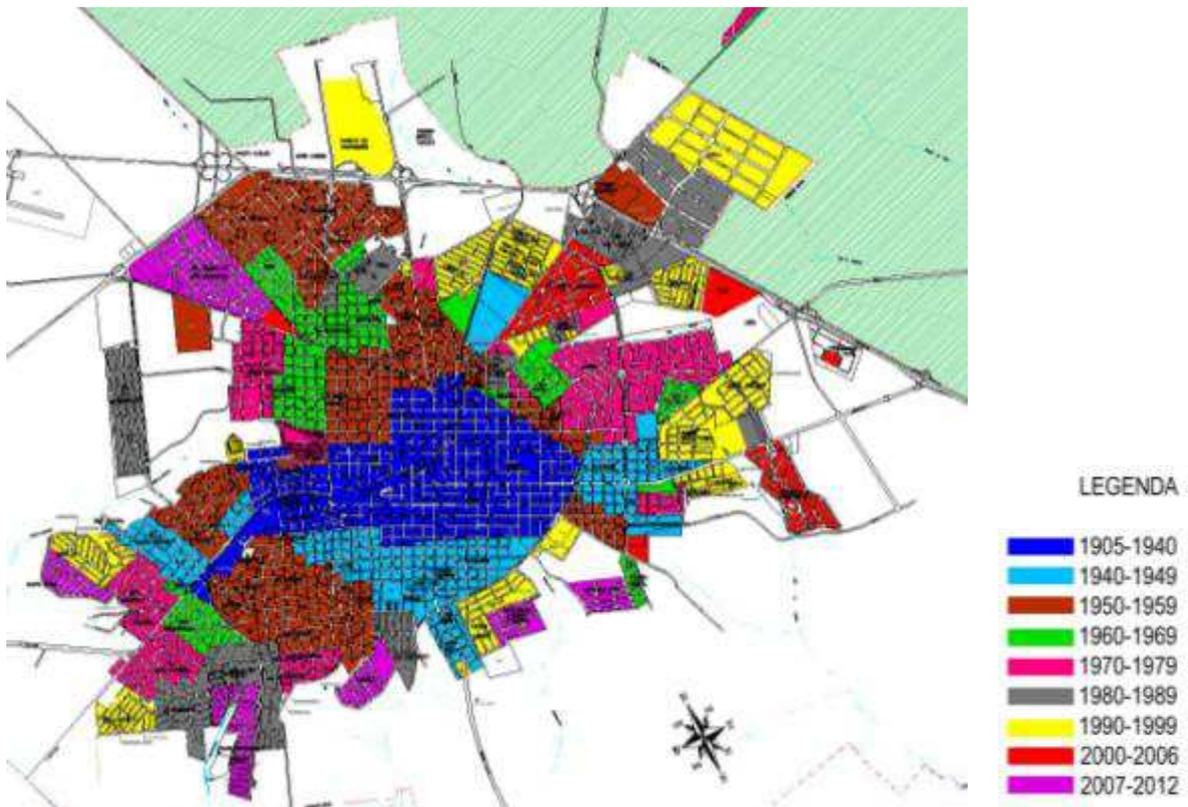
Do mesmo modo se estabelecem as relações entre cidade e habitação. A verticalização se dá principalmente na área central. Mantendo um tradicionalismo, a busca por casas isoladas é a que prevalece. Com poucos prédios (tanto habitacionais como comerciais) e uma crescente procura por moradia, especialmente nas áreas centrais - melhor providas pelo sistema de transporte público - tem se verticalizado mais na última década. A especulação imobiliária, em razão da lei da oferta e da procura, e a oportunidade oferecida pelo programa

federal Minha Casa Minha Vida (MCMV), levou muitos investidores a construir moradias para classes com menor poder aquisitivo nas franjas da cidade.

De acordo com Floeter (2007, p. 86)

(...) o mercado de compra e venda de terras urbanas em Assis passou a demarcar e estruturar a cidade, determinando as áreas e locais onde se poderiam obter maiores lucros como parcelamento urbano e com a atividade imobiliária de compra e venda de imóveis.

Seguindo a direção leste da cidade, surgem novos loteamentos fechados de alto padrão, enquanto a oeste estão os principais investimentos relacionados ao MCMV. O Mapa 19 mostra as direções de crescimento da área urbana. A expansão deu-se de forma relativamente homogênea, se adequando ao limite do perímetro urbano, que está, a norte e nordeste, limitado pela zona de amortecimento do horto florestal; a sul segue em sentido ao município de Cândido Mota e é um dos pontos de expansão; a oeste vai em direção ao município de Tarumã. É possível perceber que a cidade tem seguido um eixo de expansão junto às principais rodovias, mas não tentando atravessá-las.



Mapa 19 - Localização dos bairros e respectivas décadas de ocupação, 2013
 Fonte: Elaboração própria sobre mapa base de Floeter, 2013.

Esse movimento pode ser explicado pelo:

(...) real papel da "moderna incorporação imobiliária" na segregação espacial urbana, pois, afinal, tanto a produção imobiliária de bairros centrais para as classes mais altas como a expulsão das camadas populares para a periferia antecederam em muitas décadas a nova incorporação ou a "moderna produção de espaços residenciais" (VILLAÇA, 1998, p. 28).

Pelo exposto, e considerando seu eixo de expansão, notamos a falta de investimentos no centro da cidade, sendo que sua decadência está ligada ao seu abandono pelas camadas de alta renda "*provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel*" (VILLAÇA, 1998, p. 34).

Podemos considerar dois aspectos principais da ferrovia em termos de funcionamento. Se levarmos em consideração as facilidades de conexão com outros territórios, podia-se considerá-la um fator de desenvolvimento, conforme apontava o diagnóstico do PPDI:

A Estrada de Ferro Sorocabana oferece boas condições aos passageiros; além dos trens de passagem são formados em Assis dois trens de luxo diários de longo percurso, um para São Paulo e outro para Presidente Prudente. (...) As principais cidades polarizadas são: Candido Mota por estar bem próxima e ser servida por rodovia asfaltada que demanda à Assis à procura de comércio, ensino e saúde. Ourinhos pelo intercâmbio comercial e cultural, e outras pela ordem como: Presidente Prudente, Bauru, Paraguaçu Paulista e Norte do Paraná (CEPAM, 1971, p.13).

O segundo aspecto dizia respeito à cisão que criava no território urbano. A presença de muros e cercas naquela época, já promovia uma dificuldade de locomoção, além da área *non aedificandi*, que criava espaços vazios. Prova disso é análise do PPDI considerando que o seccionamento da cidade era um problema a ser resolvido, sem, no entanto, dar solução. Como resposta à questão da Sorocabana, o Plano citava um programa para a construção de viadutos sobre a estrada de ferro, que interligaria as duas partes da cidade, e também mencionava que já estaria sendo avaliado junto ao Departamento de Obras de São Paulo (CEPAM, 1971).

A partir do fim da década de 1990, com a desativação do transporte de passageiros, a ferrovia voltou a ser objeto de interesse no Brasil, motivo pelo qual, desde então, e principalmente nos últimos anos, tem havido uma série de propostas

para a reutilização da linha e dos edifícios considerados arquitetonicamente significativos. Entretanto, em Assis, analisando toda a trajetória de administração pública desde a década de 1970 até hoje, vê-se um interesse em investir em obras de expansão e melhorias urbanas, sem ser dada grande importância para a linha e o conjunto ferroviário. Desta forma, levantam-se duas hipóteses, sendo a primeira, de que, para o município, não há interesse na conservação do patrimônio e da região central pelo fato de serem prioridades os investimentos em expansões em outras áreas da cidade, que possivelmente trazem mais benefícios do que a aplicação de capitais na ferrovia. E a segunda, de que a municipalidade não sabe como nem o que fazer com a ferrovia e seus edifícios, considerando que pertencem a União. Para que houvesse um investimento nessa área seria necessário um acordo entre governo e prefeitura, para que se possam definir prioridades de uso e possibilidades.

Em 2002 e novamente em 2011, duas gestões diferentes fizeram menção à retirada dos trilhos da área urbana e sua transferência para a zona rural. No primeiro estudo, o Jornal Voz da Terra divulgou a seguinte nota sobre a ferrovia:

(...) transferindo-a para o perímetro rural, criando em torno dela uma central de recebimento de insumos e escoamento de produção e até mesmo a criação de indústrias de transformação de algumas produções da cidade, ligando o transporte diretamente aos portos de Santos e Paranaguá (VOZ DA TERRA, 2002, p. 9),

com intuito de "*promover uma revolução urbanística na paisagem*", além de promover a recuperação de córregos e represas para oferecer à cidade e à região, uma nova opção de lazer e turismo. Esses dois projetos, no entanto, não saíram do papel (VOZ DA TERRA, 2002, p. 1).

Sobre as edificações da Sorocabana, desde sua desativação tiveram diferentes usos pela prefeitura, sendo que os principais foram a ocupação do prédio do antigo sindicato pela Secretaria da Saúde; e parte da Oficina em que foi instalada em 2002 a Incubadora de Empresas que permanece no mesmo local até hoje; nos antigos armazéns e depósitos funcionam a escola de música municipal, a escola profissionalizante de costura; e a estação, foi transformada em 2005 em um centro cultural, e no ano seguinte no museu do ferroviário.

O Plano de Governo da atual gestão possui quatro eixos principais de atuação contemplando áreas básicas de investimento no município, sendo elas: saúde; educação; assistência social; segurança; diretrizes para o desenvolvimento

econômico do município nos setores de indústria e comércio, agricultura e meio ambiente; esporte, lazer e cultura (PINHEIRO e RAMOS, 2013, p. 3-17). Em relação ao centro, manifesta um interesse em revitalizar o "*centro comercial com aplicação dos conceitos de mobilidade e acessibilidade urbana*" (PINHEIRO e RAMOS, 2013, p. 17), sem, no entanto, mencionar a ferrovia e seus equipamentos.

Da mesma maneira, o plano não entra em detalhes sobre a revitalização. De que forma se daria? Outro ponto que podemos considerar tendo em conta que o centro possui "*concentração de imóveis de interesse histórico e cultural*" (ASSIS, 2006, p. 21), é a relação destes com a revitalização da área central proposta, e um plano de ação específica que abranja os patrimônios, apesar do Plano Diretor ter por objetivo a "*proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico*", o estabelecimento de um "*plano de ação para o trecho urbano da Ferrovia e a promoção de melhorias nas transposições da ferrovia e das rodovias*" (ASSIS, 2006, p. 5, 8).

Apesar desse aparente desinteresse municipal, a ferrovia tem sido incorporada em discursos personalistas de pessoas ligadas à política. Alguns candidatos utilizam o imaginário coletivo como uma forma de tratar com a ferrovia e seu patrimônio. São propostas que passam pela criação de uma ciclovia cortando a cidade, aproveitando o traçado existente da linha férrea; ou a reforma de alguns edifícios considerados patrimônio histórico municipal e a transformação dos locais esquecidos da FEPASA (Assessoria PT, 2012, <http://www.assiscity.com/?id=81-17192>). No entanto, em nenhum dos casos houve uma avaliação mais profunda, não se buscou saber como ela se incorporaria à cidade, nem em quais níveis. Também não foi colocada em pauta a discussão junto à Câmara e à população.

As figuras 51 a 55, ilustram esse imaginário e a idealização da ferrovia e seus equipamentos enquanto elemento transformador dos espaços. Mesmo que demonstrem um cuidado em preservar o patrimônio e propor um uso à linha, procurando trazê-la mais perto do uso cotidiano, ainda assim é um debate superficial.



Figura 51: Projeto de urbanização da linha férrea de Assis.
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 52: Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Centro, 2012
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 53: Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Vila Operária, 2012
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 54: Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Antiga Oficina da Sorocabana - Vila Operária, 2012
Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros



Figura 55: Ilustração da urbanização da linha férrea de Assis - Vista aérea, 2012
 Fonte: Acervo Luiz Carlos Barros

Enquanto a ferrovia ainda fazia circular mercadorias e passageiros, não notamos menções negativas a seu respeito, a não ser no sentido de valorização e símbolo de progresso. Conforme foi paulatinamente sendo desativada, com o aumento do fluxo de circulação pelas rodovias, ela começa a ser considerada um empecilho no espaço urbano. O PPDl fazia menção à sua transposição, destacando que os principais investimentos deveriam ser feitos nesse sentido. Contudo, após a paralisação de suas atividades e conseqüente abandono de sua estrutura, tem início outro processo, explícito no Plano Diretor, de conservação de suas unidades consideradas de interesse especial.

Entretanto, como um testemunho da história e do progresso da cidade, é significativo que sejam reavaliados os estudos propostos de transferência da zona urbana para a rural. Ainda que essa ideia fosse efetivada, restaria no espaço urbano outros elementos que hoje compõem a estrutura ferroviária instalada na cidade. Qual seria então a destinação para esses elementos? Considerando o impacto que tiveram no desenvolvimento da cidade e as famílias que moram nos três setores que compõem a vila ferroviária e ainda tem ligação com a história e com o entorno, seria interessante preservar suas características e providenciar a manutenção da população que lá está.

4.2. O patrimônio industrial como recurso para o desenvolvimento atual da cidade de Assis

O patrimônio ferroviário de Assis evoca em uma série de questões já tratadas ao longo da história do restauro e da preservação, algumas delas destacadas neste trabalho. Em primeiro lugar, considera-se qual é a importância do patrimônio ferroviário hoje, especialmente em cidades como Assis, que apesar de ter se desenvolvido a partir da implantação da infraestrutura ferroviária, há poucas iniciativas do poder municipal visando sua preservação.

Que fatores podem-se considerar para a preservação do patrimônio ferroviário? Se a cidade se desenvolveu com a chegada da ferrovia, hoje, é principalmente a sua importância para a memória da comunidade que deve ser considerada para a preservação de seu legado.

Conforme menciona Choay, no século XIX Ruskin já apontava o papel da arquitetura como elo entre gerações:

(...) o único meio de que dispomos para conservar vivo um laço com um passado ao qual devemos nossa identidade, e que é parte de nosso ser. Porém, mais que pela história ou por uma história, esse passado é em primeiro lugar e essencialmente definido pelas gerações humanas que nos precederam. [...] Por isso, é pela intermediação de sentimentos morais, a reverência e o respeito, que ele entra sem dificuldade no passado. O que lembram, então, os edifícios antigos? O valor sagrado dos trabalhos que homens de bem, desaparecidos e desconhecidos, realizaram para honrar seu Deus, organizar seus lares, manifestar suas diferenças. Fazendo-nos ver e tocar o que viram e tocaram as gerações desaparecidas, a mais humilde habitação possui, da mesma forma que o mais glorioso edifício, o poder de nos pôr em comunicação, quase em contato com elas (CHOAY, 2001, pp. 139, 140).

Ainda que o ramal ferroviário esteja desativado para o transporte de passageiros, a ferrovia na cidade teve tal importância que os antigos trabalhadores ainda se sentem pertencentes a essa classe, o que de outro modo, poderíamos dizer que foram os formadores de uma importante sociedade em um passado não muito distante. Segundo Tanno (2007, p. 9), a recordação está ligada à identidade pessoal construída ao longo da vida, e também segundo a autora, o entendimento do homem como classe e estrutura, sua forma de vida, produz o que hoje chamamos de história (2007, p. 1).

Além da memória e do simbolismo ligado à ferrovia, outra questão a ser considerada quando falamos de patrimônio ferroviário é o fato de ser, em sua maioria, composto não apenas de um bem isolado, mas de um conjunto. Existem, ao longo da história do restauro e da conservação, conceitos que os diferenciam, assim como uma prática intervencionista adequada para cada um, como indicam as cartas de Veneza (1964) e de Burra (1980).

A década de 1930 se inicia com o I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos (1931), realizado em Atenas, do qual resulta uma carta que propunha a salvaguarda dos bens isolados e dos conjuntos urbanos, sugerindo que, ainda que as construções fossem testemunhos do passado, seria necessário que os bens passassem por uma análise realizada por especialistas, já que, "*nem tudo que é passado tem, por definição, direito à perenidade.*" (IPHAN, 1933, p. 25). E aos especialistas caberia "*promover uma seleção dos bens a serem tombados, adotando-se medidas que oscilavam entre a conservação e a demolição, a preservação integral do bem ou parte dele.*" (PELEGRINI, 2006, p. 64).

Mais recentemente, Kuhl afirma o contrário, que a preservação é um processo seletivo, porém:

(...) através de escolhas conscienciosas e legitimadas através dos instrumentos oferecidos pelas humanidades, seja por ausência de ação proposicional de tutela, que resulta na destruição ou sobrevivência aleatória dos bens, que será, assim, ditada, em geral, por questões econômicas. (...) os critérios variarão com o tempo e um dado presente histórico deverá prestar contas para as gerações futuras por seu zelo ou negligência em relação a esses bens e o modo como se operou essa seleção; daí a necessidade de agir de modo embasado nos instrumentos cognitivos que um dado presente histórico possui (KUHL, 2008, p. 46).

O CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), criado no final dos anos 1960 como um braço do IPHAN para atuar ao nível estadual, durante muito tempo, trabalhou com a visão herdada do conceito de monumento enquanto representação do passado da nação e da moderna arquitetura brasileira (RODRIGUES, 1996:197). Sob este enfoque, a preservação era realizada a partir do tombamento, tanto de edifícios como de conjuntos ou bairros históricos, o qual, segundo Rodrigues (1996, p. 198) tinha um custo social muito alto:

São inúmeros os exemplos, em especial no caso de bairros ou conjuntos urbanos que, valorizados pelo reconhecimento oficial, foram esvaziados de seu significado e dos referenciais de cultura e memória originais; e, o que é mais grave, como, em geral, ocorre a dispersão dos seus moradores, destroem-se modos de vida, redes de sustentação de culturas específicas. Hoje referenciada na sociedade e não mais na nação, a atuação preservacionista permanece um ato de importância cultural; (...)

Segundo Schicchi (2013, p.9):

(...) Somente a partir do final da década de 1970 o órgão passaria a atuar a partir de uma perspectiva ambientalista e teria em consideração a cidade. Até então, segundo a autora, a atuação se restringira à atuação em centros históricos. A partir deste momento, a questão da preservação de bens culturais ganhou a dimensão de um problema urbano, porém, a prática de preservação com estes novos conceitos só seria possível após o fim do período de ditadura, quando finalmente foi possível a atuação do Estado junto aos poderes locais constituídos democraticamente, o que permitiria, por sua vez, o envolvimento dos setores privados e dos movimentos sociais e populações afetadas pelas intervenções.

Portanto, não se parte do pressuposto de que a solução para a preservação dos patrimônios ferroviários de Assis seja o tombamento do conjunto, e sim que a questão de preservação de conjunto é um problema que deve ser discutido em cada momento. Além de incorporar as considerações de Pelegrini (2006), Kuhl (2009) e diversos outros autores sobre a necessidade da análise e seleção dos bens a serem preservados, entende-se necessária também uma reflexão sobre a portaria nº 407/2010 do IPHAN que criou um novo instrumento de proteção, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LINS, 2012, p. 23), na medida em que esta considera que:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Como já exposto, a ferrovia tem correlação com o desenvolvimento econômico do oeste paulista e conseqüentemente seu patrimônio ferroviário com o desenvolvimento de Assis, que possui, além do valor arquitetônico, os valores simbólico e identitário já mencionados.

De modo geral, as construções feitas em série pelas companhias, tinham como característica a definição de tipologias residenciais distintas e de acordo com a função exercida pelo funcionário. Porém, no conjunto hoje constituído de casas construídas pela antiga Estrada de Ferro Sorocabana e o uso dado por seus moradores - ligados direta ou indiretamente com a ferrovia – esta constituição hierárquica não teria mais sentido para o entendimento da importância da preservação desses imóveis como um todo, cuja singularidade está muito mais na permanência de uma paisagem cultural urbana ao lado de outros tecidos da cidade já totalmente alterados. Assim, diferentemente do que considera a Carta de Atenas (1933) ao recomendar que

nos casos em que se esteja diante de construções repetidas em numerosos exemplares, algumas serão conservadas a título de documentário, as outras demolidas; em outros casos poderá ser isolada a única parte que constitua uma lembrança ou um valor real; o resto será modificado de maneira útil (IPHAN, 1933, p. 26),

entende-se que o patrimônio ferroviário edificado de Assis não deve ser pensado como um exemplo de construção do período, mas sim como um “lugar de memória” que pressupõe considerar o conjunto construído e seus ocupantes como elementos indissociáveis para a sua preservação. Esses *"lugares de memória são, antes de tudo, restos"* (NORA, 1993, p. 12), que *"nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea"* (NORA, 1993, p.13).

Pierre Nora (1993, p. 9) diferencia memória de história, justificando que enquanto uma é viva, está em permanente evolução, e flui entre a lembrança e o esquecimento, a outra é *"a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais"*, que *"pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação para o universal"*, é um fato. Conforme vimos, a história das cidades do oeste paulista é bastante semelhante, e é a memória, que traz um sentimento a cada

comunidade, é o modo de encarar o patrimônio e resgatar as lembranças que ele evoca que faz de cada um, único.

Ainda conforme aponta o autor, deve-se ter o

(...) distanciamento histórico que nos obriga a considerar com um olhar frio a herança e a inventariá-la. Lugares salvos de uma memória na qual não mais habitamos, semi-oficiais e institucionais, semi-afetivos e sentimentais; lugares de unanimidade sem unanimismo que não exprimem mais nem convicção militante nem participação apaixonada, mas onde palpita ainda algo de uma vida simbólica. (NORA, 1993, p. 14)

A destruição resultante da II Guerra Mundial impulsionou a discussão sobre a reconstrução de núcleos centrais cujo resultado foi exposto na Carta de Veneza de 1964, e, segundo Rodrigues e Camargo (2010, p.146, 147), acabou por delinear “*uma unidade metodológica para as intervenções nos bens culturais, inserindo a restauração no quadro social, econômico e cultural*”.

A questão do uso passou então a ter a seguinte recomendação, segundo apontam as autoras:

Art. 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes (IPHAN, 1964, p. 2)

Ainda sobre este aspecto, de acordo com Pelegrini, a partir da década de 1970 e 1980,

observou-se esforços no sentido de promover a adaptação de edifícios antigos aos usos contemporâneos (mantendo-se as características originais dos imóveis restaurados e a reutilização do seu valor patrimonial), a partir dos anos noventa novas diretrizes iriam versar sobre relação preservação - integração - patrimônio histórico (PELEGRINI, 2006, p. 69).

A Carta de Burra (1980) é um dos resultados destes esforços. Estabelecia orientações para as ações preservacionistas, sendo elas a manutenção, que consiste na “*proteção contínua da substância, do conteúdo e do entorno de um bem*”; a reconstrução, que permite a inserção de novos elementos na substância, para que retorne ao seu “*estado anterior conhecido*”; a adaptação, que agencia o “*bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural*” e o uso compatível, que permite “*uma utilização que não implique mudança na significação*”

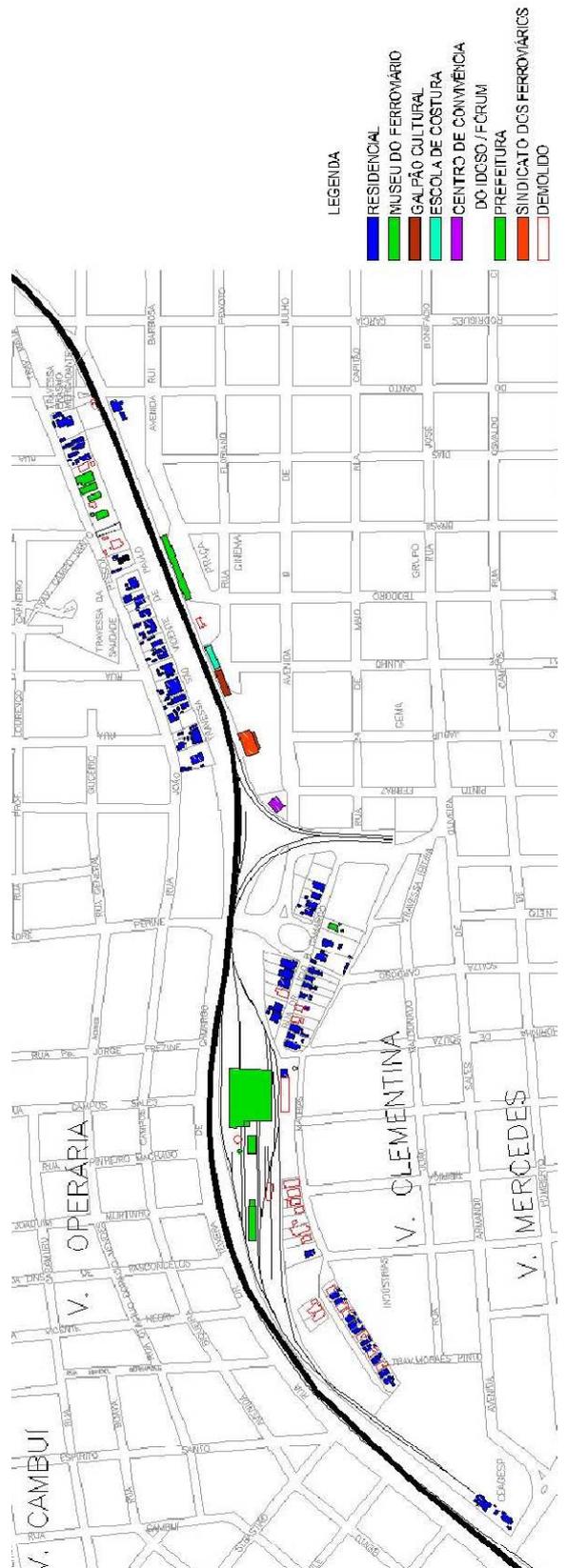
cultural da substância, modificações que sejam substancialmente reversíveis ou que requeiram um impacto mínimo" (IPHAN, 1980, p. 2).

Comparando os tipos de uso, notamos que as edificações residenciais se mantiveram com suas ocupações iniciais, ainda que com mudanças de moradores, no entanto, as que passaram a ser utilizadas pela prefeitura, foram, em alguns casos, demolidas. Não se sabe o motivo, nem se foi o próprio órgão que a derrubou, ou até mesmo a extinta Estrada de Ferro Sorocabana. Quando a União passou a tomar conta de toda a estrutura da ex-RFFSA, a divisão foi feita da seguinte forma: os imóveis operacionais iriam para a concessionária, e os não operacionais continuariam fazendo parte da União. Os imóveis que a prefeitura ocupa, são utilizados com base em um contrato feito com a ALL (América Latina Logística), que utiliza a linha para o transporte.

Nota-se que há um cuidado em preservar a memória ferroviária, com a criação do museu na estação. Mas a existência do museu e seu acervo não dão conta do legado da ferrovia. A entrada para o museu é gratuita, e o órgão responsável é a FAC (Fundação Assisense de Cultura), no entanto, poucos são os visitantes, em sua maioria ex-ferroviários e alunos de escola. Nos outros prédios, onde funcionavam os almoxarifados, hoje funciona a escola de música municipal.



Mapa 20: Localização das edificações da Sorocabana em seus usos originais - déc. 1940.
 Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013



Mapa 21: Localização das edificações da Sorocabana em seus usos atuais - 2013.
 Fonte: Elaboração própria baseado em arquivo na inventariança da RFFSA, 2013.

A área localizada entre a Vila Operária e Vila Clementina, é a composta pela área das oficinas, caldeiraria, marcenaria, escola, tanques de combustível, almoxarifado, caldeira, e demais residências. Nota-se um esvaziamento na região, com a demolição de alguns edifícios. Presume-se que os próprios operários da estrada de ferro demoliram as residências, por estarem com a estrutura comprometida. Por ter uma área maior que a vista anteriormente, pela presença da oficina e seu espaço necessário no entorno, e por ser mais afastada do centro, em um bairro de classe social baixa, é um setor mais degradado, que necessita de conservação e uma utilização que permita maior circulação de pessoas.

O prédio ocupado pela prefeitura para a locação da Incubadora de Empresas, no local onde antes funcionava a oficina, está em parte ocupado e em parte em ruínas, assim como o prédio onde funcionava a revisão de máquinas, caldeiras e marcenarias, que hoje conta com fechamentos laterais, mas não possui cobertura.

Considerando o espaço urbano em que estão inseridas, essas edificações, se tivessem uma utilização mais próxima do convívio social, poderiam trazer uma renovação para uma área da cidade que mais demanda conservação.

Pelo exposto acima, entende-se que enquanto possível, as alterações embasadas na justificativa de evolução dos hábitos culturais são legítimas. Caso contrário, não seria possível justificar as mudanças que os bens sofreram para se adaptar a vida prática da contemporaneidade.

Segundo Arantes (2006), estas questões exigem uma reflexão teórica, porém alicerçadas por pesquisas empíricas. Ao invés de se buscar uma solução homogênea deve-se considerar a diversidade dos problemas como um valor cultural de fundamental importância, já que:

(...) O ponto de partida tácito é que o patrimônio é construção social e, assim sendo, torna-se necessário considerá-lo no contexto das práticas sociais que o geram e lhe conferem sentido. A preservação, como toda prática, consiste em ações simbólicas, desenvolvidas em arenas ou situações sociais por sujeitos (indivíduos ou instituições) estruturalmente posicionados a partir de motivações e estratégias referidas a sistemas de forças sociais. Cabe indagar, portanto, qual é o objeto dessa prática, quais são os sujeitos que a põem em marcha, em que condições e quadro institucional isso ocorre, e que valores ela, por sua vez, imobiliza (2006, p. 425).

E ainda, que

(...) a prática da preservação não legitima simplesmente sentidos socialmente atribuídos pela cultura comum e cotidiana a determinados aspectos da cultura, mas põem em prática os critérios, as concepções e os valores que são defendidos por técnicos e especialistas (arquitetos, urbanistas, historiadores, arqueólogos, antropólogos e geógrafos, entre outros). Consequentemente as decisões das instituições de preservação podem estar em desacordo – e não raramente estão – com os valores vigentes locais (2006, p. 427).

Desta forma, durante a pesquisa, averiguou-se que em algumas residências ferroviárias de Assis, os sanitários que foram construídos destacados do corpo da casa foram demolidos, sendo que os novos foram construídos junto à residência.

A questão que se coloca diante dessas alterações é que, embora do ponto de vista da concepção arquitetônica original tenha havido uma alteração, do ponto de vista do programa de necessidades estas habitações se mantêm fiéis ao seu uso. O mesmo não se pode dizer sobre as alterações mais comuns verificadas, tais como as trocas de caixilharia, pintura e outros, que não levam em conta o tamanho das aberturas e o tratamento de conjunto, ou seja, acabam por desfigurar a leitura de conjunto. Entretanto, estas últimas, seriam facilmente e com baixo custo solucionadas, a partir de um projeto de conservação integrada que envolvesse a participação e gestão dos próprios moradores.

Ainda que tenham sofrido alterações para se adaptar ao modo de vida atual, a maioria das edificações ocupadas está em bom estado de conservação. Mesmo que não seja propriedade do morador, eles esperam o momento da abertura de venda pela União para adquirir o imóvel e deduzir aquilo que já investiram até agora para conservar o imóvel. Entretanto, a falta de um inventário e uma orientação para o cuidado dos edifícios, fez com que, de certa maneira fossem descaracterizados, com a adição de novos elementos. O mesmo ocorre com os imóveis utilizados pela administração municipal, verificando-se que aqueles que têm um uso constante mantêm-se em bom estado.

Tais parâmetros já haviam sido definidos em 1994, na Conferência de Nara, onde se discute sobre a autenticidade dos bens, em que esta não constitui-se apenas de características físico-materiais, mas

(...) pressupõe também a manutenção de outras características, como uso, função, e aspectos culturais e sociais. Alguns elementos físico-materiais, como a malha urbana, a relação de cheios e vazios, os tipos de materiais empregados são essenciais como dado de identidade e reconhecimento da autenticidade de um local. A noção de ambiência, entendida como a manutenção das relações entre os diversos componentes da paisagem urbana, também pode ser considerada outra peça-chave para tal reconhecimento. (PRATA, 2009, p. 42)

Conforme mencionado nos capítulos anteriores, o patrimônio ferroviário remanescente de Assis é composto de diversas edificações, assinaladas no mapa 19. Encontra-se predominantemente inserido na área central, que é dotada de melhor infraestrutura e fácil acesso a outras regiões da cidade. Diante disso, entende-se que a discussão da preservação do bem isolado, que foi o que pautou as ações do poder público até o momento na cidade, não permitiu consolidar as relações entre estes bens, principalmente do ponto de vista da apreensão da memória do lugar, tratando-se mais propriamente de uma preservação de arquiteturas objetos, excluídas de seus contextos e que não permitem uma leitura de conjunto, que é diverso e complementar, formado por “*bens diacrônicos*” (BEZERRA GARCÍA, 2010, p.45) representativos de um determinado período da formação da cidade.

Cabe ressaltar que essa discussão sobre a inserção do conjunto de edificações patrimoniais no meio urbano teve lugar no início do século XX, quando Giovannoni (1913) desenvolveu o conceito de arquitetura menor, que inseria a arquitetura doméstica ao conjunto urbano antigo. O teórico reconhecia as dinâmicas que as cidades poderiam sofrer ao longo dos anos, sendo elas relacionadas ao transporte, comunicação, e com isso a fragmentação e desintegração das cidades. Ele defendia um modo de conservação que integrasse os conjuntos urbanos antigos à cidade atual ou:

(...) a necessidade de um tratamento conveniente a essas áreas, valorizando seus aspectos históricos e artísticos e promovendo usos e intervenções que não as comprometam do ponto de vista morfológico e da malha urbana. Procura garantir ainda a manutenção do entorno dos monumentos e conjuntos históricos, pois essa relação é fundamental para a leitura do espaço e manutenção de sua autenticidade (PRATA, 2009, p. 28)

Se até a II Guerra Mundial, a prioridade era o patrimônio em si, seus elementos arquitetônicos característicos, sua autenticidade e seu valor memorial

(PRATA, 2009), a partir da década de 1960/70, passa-se a valorizar sua inserção no conjunto urbano, considerando todos os fatores para tal, como seu entendimento perante a comunidade e sua relação com a cidade como espaço urbano e seus habitantes. As cartas elaboradas a partir daí, tem em seu teor a "preocupação com a preservação dos centros históricos das cidades", conforme consta na Resolução de Santo Domingo (1974), organizada pela OEA (Organização dos Estados Americanos).

Em outras palavras, a discussão passou a ser não apenas a proteção do patrimônio como um conjunto arquitetônico, mas a proteção de elementos que considerassem todo o processo social em que o patrimônio ou a área em questão estivessem envolvidos, de modo a fortalecer a memória da comunidade local.

Neste sentido, um exemplo do período é a Carta de Washington, promulgada em 1986, que considerava não apenas os edifícios construídos e seu entorno, mas os valores

(...) das civilizações urbanas que o habitaram. Desse modo, o documento sugeria recomendações que contemplavam a necessidade de preservação do conjunto de elementos materiais, mas que também levavam em consideração as diversas vocações dos lugares adquiridas ao longo do tempo. (PELEGRINI, 2006, p. 67)

Do mesmo modo, como parte de uma política de preservação atual, o IPHAN (2011) conceitua Paisagem Cultural como uma porção do território em que foram impressos valores e marcas do homem. E sugere que, essas porções não deveriam ser preservadas se não tiverem um caráter singular, mas faz uma ressalva

(...) nos sítios onde são constatadas as singularidades materiais de determinada área, somadas à sua relação intrínseca com a natureza e ao caráter dinâmico no convívio com o elemento humano, aí então caberá a chancela da Paisagem Cultural (IPHAN, 2011, p. 3)

Esses lugares podem ser identificados se forem

(...) construídos por diferentes atores sociais, tanto por aqueles que os criam como por aquele que os utilizam, ambos participando ativamente da construção de seu sentido. Considerando na sua dinâmica relacional, o espírito do lugar incorpora, assim, um caráter plural e polivalente, podendo possuir diferentes significações e singularidades, mudar de sentido com o tempo e ser compartilhado por diferentes grupos (ICOMOS, 2008, p. 2).

Ou seja, devem estar envolvidos pelos grupos que os habitam, e estes, por sua vez, com suas memórias salvas guardadas. Conforme prevê a Carta da Paisagem Cultural, para os afetados pela preservação, os que habitam o local, não haverá nenhum benefício ou sentido se não desejarem e não se envolverem diretamente nessa preservação.

4.3. O patrimônio ferroviário no planejamento e gestão da cidade de Assis – algumas diretrizes

Ainda que a discussão sobre a preservação do patrimônio no Brasil tenha começado antes, é a partir de 1934 que a Constituição Federal passa a prever algumas diretrizes para a preservação do patrimônio, destacando o dever de o Estado proteger os bens naturais e culturais. Porém, apenas com a revisão da Constituição, divulgada em 1937, é viabilizado o processo de tombamento no país, instituído pelo Decreto-lei nº 25, que acabou sendo "*o principal instrumento jurídico utilizado pelo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) criado em 1936*" (PELEGRINI, 2006, p. 70).

Conforme menciona Castriota (2009, p. 156), o tombamento, que foi "*pensado inicialmente para proteger bens excepcionais, permanece até muito recentemente quase como o único tipo de proteção efetivamente utilizado no país*".

Ainda segundo o autor,

(...) nas primeiras décadas de atuação do órgão federal (SPHAN), nunca se pensou de fato em articular as políticas de preservação com as políticas urbanas mais gerais ou com um projeto de desenvolvimento para esses centros protegidos, que eram visados a partir do seu "valor artístico", instaurando-se, como vimos, uma prática orientada para a manutenção desses conjuntos tombados como objetos idealizados, desconsiderando-se muitas vezes, a sua história real (CASTRIOTA, 2009, p. 157).

A questão mencionada acima só é alterada a partir da década de 1970, quando a questão da preservação patrimonial entra em sua fase contemporânea, e começa a ser considerada no planejamento urbano. A tomada da proteção por órgãos estaduais agilizaria a proteção aos bens culturais, e posteriormente incentivaria a participação da gestão municipal. Desse momento em diante, é ampliada a discussão sobre a inserção do patrimônio histórico na cidade contemporânea.

No âmbito internacional, conforme menciona Marly Rodrigues, a Declaração de Amsterdã, de 1975, elaborada no Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu, ao basear-se no conceito da conservação integrada, "*propõe tornar o patrimônio arquitetônico o centro do planejamento urbano e do território, preservando a composição social e a diversidade sociocultural das áreas preservadas*", remetendo-se "*à importância do patrimônio como fator de continuidade histórica*" (RODRIGUES M., 2000, p. 64).

Ainda no Congresso de Amsterdã, conforme acrescenta Pelegrini (2006, p. 68),

(...) foram definidas diretrizes fundamentais que previam a descentralização do planejamento das ações em prol do patrimônio, cindindo as responsabilidades em todos os níveis (centrais, regionais e locais), propondo o envolvimento da opinião pública, dividindo os encargos dos especialistas com a população a quem caberia participar de todo o processo, desde a elaboração de inventários até a tomada de decisões [...] o conceito de conservação integrada, então proposto, assentava-se num modo de abordar o planejamento e a gestão do patrimônio cultural urbano, pautado pela ampla integração entre as políticas de gerenciamento e a prática econômica, política e cultural, ambiental e físico-espacial multidimensionais, sem, no entanto, comprometer a autenticidade do patrimônio cultural. Desse modo, a conservação integrada constituiu um passo decisivo para busca do desenvolvimento sustentável, inserindo a conservação do patrimônio-cultural urbano no âmbito de políticas e ações capazes de promover o desenvolvimento regional em todas as suas dimensões.

Essa política entendia que o patrimônio arquitetônico não era constituído apenas por monumentos excepcionais, mas também pelos conjuntos urbanos formadores de diferentes épocas das cidades, e Prata acrescenta que "*por isso dizem respeito à história e à identidade daquele povo, devendo ser preservados como bem comum*", sendo necessárias pesquisas que envolvam diversas áreas, como a arquitetura, história, o sistema judiciário, administrativo, financeiro, além de contar com o apoio da população (PRATA, 2009, p. 38).

Enquanto isso, no Brasil, teríamos dois órgãos atuando no estado de São Paulo, um federal, o SPHAN, e outro estadual, o Condephaat, criado em 1968 com o intuito de proteger o patrimônio. Esse movimento incentivaria a ampliação dos conceitos definidos na época, acrescentando a proteção não apenas de monumentos históricos, como também de elementos referentes a cultura material

e áreas naturais, de modo que favorecesse a memória social (RODRIGUES M. , 2000).

O Condephaat também passou a adotar a linha de preservação de monumentos considerados importantes tanto no âmbito histórico como característico de época socioeconômica e de interesse municipal, por trazer à tona histórias de velhas cidades paulistas e fortalecer a ligação entre passado e presente. Isso significou um reconhecimento do ciclo industrial, o que, conseqüentemente acrescentou a indústria e sua produção como agregador de valor tanto da história como da memória da sociedade, visto que muitas cidades paulistas nasceram desse ciclo (RODRIGUES M. , 2000).

Com base na linha de preservação adotada pelo órgão, a prefeitura de Assis enviou ao Condephaat dois pedidos de tombamento de bens culturais em 1984, sendo eles a indústria Sanbra - Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, e o Teatro São Vicente. Os dois casos de solicitação de tombamento tiveram como justificativa a importância do bem cultural para a população local no sentido do "*valor simbólico para a população que o tem como um marco de identidade*" (NASCIMENTO, 2009, p. 209) e o risco que o bem corria em função da especulação imobiliária. Em ambas as situações teve forte atuação um movimento social para que o processo fosse deferido, assim como os argumentos da oposição, em geral, de que o imóvel não era de grande valor para que fosse tombado.

A autora Mariana Palos (2009, p.15) acrescenta que

(...) muitas construções representantes do patrimônio industrial não são bens de excepcional valor estético e histórico para serem tombados, no entanto, isso não significa que não devam ser preservados. Os instrumentos legais existentes no século XXI não são ágeis e flexíveis o suficiente para permitir a preservação deles.

e ainda que é necessário que se entenda e se inclua o patrimônio como agente na produção e reprodução do espaço, e que

(...) outros elementos entram em jogo como a mobilização social contra a destruição de determinados bens, a reivindicação social pela questão da memória, a questão ambiental, a qualidade de vida e a participação da sociedade civil nos processos de decisão política (PRATA, 2009, p. 20).

Abertos os processos na mesma época (1984), as análises e as correspondências entre órgão e município levaram cerca de 5 anos. Segundo

Nascimento, o Condephaat acatou a tese exposta pelo município no caso do Teatro, porém o mesmo não aconteceu em relação a Sanbra. De todo modo, o órgão estadual concedeu 60 dias de proteção para que "*os poderes executivo e legislativo de Assis tomassem para si a tarefa de sua preservação da indústria, o que não ocorreu, deixando-se à própria sorte o bem cultural apontado para tombamento*" (NASCIMENTO, 2009, p. 218).

O exposto acima corrobora com a afirmação de Rodrigues quando a autora aponta que o tombamento, como meio de proteção mais utilizado, não favorecia a preservação do patrimônio, considerando que, por ser um processo lento, não acompanhava "*a dinâmica da própria sociedade, em especial nas grandes cidades onde a especulação imobiliária via no tombamento uma restrição de suas possibilidades de expansão*" (RODRIGUES M. , 2000, p. 46).

Sobre os resultados dos processos ocorridos em Assis, a decisão do Condephaat iria ao encontro da Declaração de Amsterdã (1975) que introduzia orientações para a política pública, incentivando a participação do poder público municipal,

(...) a quem caberia promover a adaptação de medidas legislativas e administrativas referentes ao planejamento físico-territorial do patrimônio local, a definição da aplicação de recursos financeiros apropriados para a proteção desses bens, a elaboração de programas de conservação integrada, a autorização de projetos de intervenção (PELEGRINI, 2006, p. 65)

No fim da década de 1980, durante a revisão da Constituição, onde se debateu a trajetória do país e sobre o futuro que queríamos construir, também se incluiu a necessidade de proteção do patrimônio nesta questão da necessidade de alinhar as políticas federais, estaduais e municipais. A partir daí, os artigos 215 e 216, que tratam da cultura, promoveu-se o reconhecimento de culturas nacionais como as populares, indígenas e afro-brasileiras, além de estabelecer, como já previsto no Decreto-lei nº 25, instrumentos de salvaguarda como o inventário, tombamento, desapropriação e o registro (TORELLY, 2012). Esses conceitos visavam a preservação da memória e identidade de diversos grupos formadores da nação. Ainda, segundo Pelegrini (2006, p.78),

(...) os congressistas recomendaram, através do documento-síntese do referido seminário, que o IPHAN promovesse a realização do inventário desses bens culturais em âmbito nacional, em parceria

com instituições estaduais e municipais de cultura, órgãos de pesquisa, meios de comunicação e outros.

Analisando a trajetória da preservação do patrimônio e suas considerações no âmbito federal, e dada a capacidade de intervenção do IPHAN, sempre voltado culturalmente para a valorização de monumentos históricos, poucas foram as ações, até a década de 1990, de preservação e tombamento de outros monumentos e sítios históricos que contemplassem os outros conceitos expressos na Constituição de 1988 (TORELLY, 2012).

De acordo com Pelegrini, a partir da década de 1990, as ações voltadas para a preservação do patrimônio, sucumbiram a noção de cidade-espetáculo, sendo assim, as ruínas e centros históricos foram transformados em objeto de consumo e ainda segundo a autora,

(...) criou-se um simulacro de preservação, na medida em que, não raro, a intervenção nos conjuntos históricos limitou-se a recuperar-lhes apenas a imagem plástica, o colorido e as feições estilísticas. A exclusão da população residente desse processo e a adaptação desses espaços a novos usos, na maioria das vezes, não resultou em processos integrados de reabilitação como propunham as cartas patrimoniais internacionais que defendiam a conservação integrada e o desenvolvimento sustentável, muito pelo contrário, as ações desse tipo se inscreveram ao fenômeno definido pelos geógrafos como gentrificação, enquanto a consolidação do espaço arquitetônico, via de regra, pautou-se pela superficialidade das restaurações (PELEGRINI, 2006, p. 76).

Foi prevendo situações desse tipo que a Declaração de Amsterdã mencionou que

(...) a reabilitação dos bairros antigos deve ser concebida e realizada, tanto quanto possível, sem modificações importantes da composição social dos habitantes, e de uma maneira tal que todas as camadas da sociedade de beneficiem de uma operação financiada por fundos públicos (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 2).

Em relação à preservação do patrimônio ferroviário no Brasil, os primeiros tombamentos ocorreram a partir da década de 1950, sendo constituídos pelo

(...) trecho ferroviário Magé-Fragoso, no Rio de Janeiro (em 1954); pelos remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó, São Paulo; e a Estação Central, no Rio de Janeiro (ambos na década de 60). O tombamento, neste período, constituía-se como único instrumento voltado para a preservação do patrimônio ferroviário, no âmbito nacional (LINS, 2012, p. 22).

Somente a partir da década de 1990,

(...) os monumentos industriais ferroviários aparecem mais evidentes na Lista do Patrimônio Mundial." No entanto, apesar de a Lista do Patrimônio Mundial "ser o dispositivo internacional mais relevante no tocante à proteção do patrimônio mundial, apresenta pouca expressividade e atuação no patrimônio tido como ferroviário (LINS, 2012, p. 22).

Palos (2009) afirma que as mesmas diretrizes previstas para a preservação do patrimônio industrial, podem ser utilizadas também para o patrimônio ferroviário, considerando as características específicas deste grupo. Comparativamente com o Brasil, também na Europa os edifícios ferroviários foram abandonados após a desativação das linhas férreas, que passaram a concorrer com automóveis e aviões.

Não obstante a afirmação de Palos, a Carta de Riga (2005) veio especialmente em defesa do patrimônio ferroviário, não para substituir as cartas patrimoniais existentes, mas para complementá-las. Utilizando conceitos presentes em outras cartas, oferece novas recomendações, como a proposição de intervenções reversíveis, o uso sempre que possível de técnicas e materiais originais ou a aplicação de substitutos contemporâneos semelhantes.

Castriota (2009) também menciona algumas diretrizes para a intervenção nos patrimônios em meio ambiente urbano. Entre elas a priorização do contexto urbanístico e a consideração de conjuntos ao invés de edificações isoladas; a unificação da intervenção, tratando com igualdade as áreas históricas e outros espaços urbanos, levando-se em conta sempre a paisagem, a infraestrutura existente, a edificação e outros aspectos; a integração entre a política de preservação e a política urbana; a priorização de planos mais simples para a recuperação dos conjuntos ou edifícios isolados, considerando a preservação da memória, a identidade cultural e aquilo que é essencial no conjunto a ser preservado, como traçado, volumetria, tipologia; a percepção do uso dos espaços e como os moradores e usuários se relacionam com ele, juntamente com a criação de mecanismos que permitam a participação de agentes envolvidos nos processos em todo o seu desenvolvimento; e por último a garantia da permanência da população de baixa renda nas áreas a serem preservadas.

O autor acrescenta que é necessário que novos instrumentos e políticas de proteção sejam formulados, para possibilitar a "*proteção não apenas do bem isoladamente, mas de todo o complexo do qual faz parte o cenário ferroviário, seja*

ele uma paisagem, um grupo de edifícios, ou os aspectos intangíveis - entranhados no apito do trem" (LINS, 2012, p. 24).

A partir da desativação da ferrovia, na década de 1980, o patrimônio ferroviário "*passou a sofrer a mesma ameaça de destruição que os monumentos, construções e objetos de um passado mais remoto sofreram no início do processo de modernização de nossas cidades*" (Schicchi 2005, p. 126). Entretanto, esse assunto só passou a ser discutido recentemente. De acordo com Rubino e Meneguello (2005, p. 126) somente com a participação de interessados em organizar um encontro para ser discutido o patrimônio ferroviário no Brasil é que foi possível amadurecer e começar o processo de desenvolvimento de teorias e conceitos de preservação específicos para nossa cultura.

Ainda que a desativação da ferrovia enquanto transporte de passageiros tenha ocorrido apenas na década de 1990, o processo de abandono do patrimônio ferroviário começa antes, com sua suplantação pelas rodovias. Entretanto, somente após a extinção da RFFSA, o IPHAN recebe o papel de "*administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária, bem como zelar pela sua guarda e manutenção*" (LINS, 2012, p. 23) e estabelece algumas diretrizes para se analisar se o bem ou o conjunto tem as características que o órgão considera importante para justificar sua preservação.

Uma das maneiras de se preservar o patrimônio ferroviário, estabelecida pelo IPHAN, é a formulação de um inventário, que, ainda que sistemático e completo, pode tanto se resumir a uma catalogação, quanto algo mais complexo, que, conforme aponta Rubino e Meneguello (2005, p. 129), "um inventário bem feito, com métodos e perguntas interessantes é mais do que isso [a catalogação]". A partir desse inventário, Palos (2009, p. 15) afirma que é

(...) possível determinar aquelas dignas de serem preservadas ou mesmo os diferentes níveis de preservação para cada uma delas. A partir daí é estabelecida uma política de preservação realmente eficaz, de forma a garantir a sobrevivência desses bens.

No entanto, Lins argumenta que, mesmo que esse inventário seja feito, ele

(...) não se constitui, por si só, em um instrumento de proteção efetiva perante o IPHAN (...) sendo necessário um instrumento que promovesse a proteção desse grande universo ferroviário, porém de forma mais ágil e menos complexa que o instrumento do tombamento (LINS, 2012, p. 23).

Esse inventário consiste no registro, classificação e descrição do bem selecionado. Se realizado de forma sistemática, permite aprofundar a análise do bem, estabelecer o tratamento adequado para a proteção do patrimônio, quais linhas de ação deverão ser adotadas para tal, e qual o investimento necessário. A preservação patrimonial, por envolver a comunidade, a vizinhança, e nos casos em que há residências, os moradores, necessita de um aporte multidisciplinar, ou seja, a participação de profissionais de diversas áreas.

Durante muito tempo, conforme afirma Torelly, o tombamento foi o principal e único instrumento de preservação, entretanto, conforme já apontado, é também um instrumento moroso e que não interage com a dinâmica das cidades. Estes pressupostos são exatamente os que queremos discutir quando falamos na proteção dos conjuntos arquitetônicos ferroviários. Porém, uma nova lei é sancionada em 2001, o Estatuto da Cidade, que conquista

(...) um conjunto de importantes instrumentos urbanísticos, jurídicos e tributários capazes de colaborar na preservação do patrimônio cultural, junto ou isoladamente com o tombamento. Infelizmente sua utilização por parte dos municípios, aos quais cabe a responsabilidade de elaboração dos planos diretores, tem ficado aquém do necessário (TORELLY, 2012, p. 12).

O exposto acima demonstra o que ocorre com a preservação do patrimônio em Assis. Apesar de o Plano Diretor prever, assim como o Estatuto da Cidade, alguns instrumentos para sua proteção não são suficientes. O Capítulo V do Plano trata da defesa dos aspectos paisagísticos, históricos, culturais e da paisagem urbana. Destacaremos o art. 27, que prevê:

Para a defesa e preservação dos aspectos paisagísticos, dos seus panoramas, das construções e dos monumentos típicos, históricos, artísticos ou tradicionais do Município, o Poder Público Municipal poderá valer-se dos instrumentos jurídicos e urbanísticos previstos em lei, especialmente o do tombamento, e da transferência do direito de construir (ASSIS, 2006, p. 15).

O Capítulo IV do mesmo plano dá diretrizes e menciona as áreas que o município considera de especial interesse. Com uma seleção específica de 12 edificações, o art. 60 prevê que a proteção "*será conferida por meio de instrumentos jurídico-urbanísticos, contidos na presente Lei e nas demais legislações pertinentes*" (PLANO DIRETOR, 2006, p. 27). Porém, desde a elaboração do plano até hoje, nenhuma lei específica foi criada para a proteção desses imóveis.

Enquanto o art. 61 cita que:

As Áreas de Especial Interesse Histórico e Cultural são os imóveis dispersos pelo território da macrozona urbana, que possuem características arquitetônicas da época da fundação do município e parte daqueles utilizados pela Ferrovia, que incrementou o seu desenvolvimento (ASSIS, 2006, p. 27, 28).

O exposto acima abre uma nova discussão. Será que só "*parte daqueles utilizados pela Ferrovia*" é que são de interesse para a preservação? O fato de o plano considerar somente a estação, uma edificação residencial e os imóveis no entorno da antiga oficina como de especial interesse não promove a desvalorização dos outros? Conforme exposto nos capítulos anteriores, as residências que compõem o complexo ferroviário foram fruto de um processo de construção promovido pelas companhias desde meados do século XIX. São parte de um processo industrial que ocorreu não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. Enquanto o olhar preservacionista volta-se hoje para a proteção desses imóveis, o Plano Diretor de Assis não os considera, mas abre a possibilidade de serem estudadas

(...) as futuras áreas a serem consideradas como Áreas de Especial Interesse Histórico e Cultural serão definidas pelo Conselho Municipal do patrimônio Histórico e Cultural, vinculado à Fundação Assisense de Cultura "Joshey Leão", cabendo ao Conselho a adoção das medidas pertinentes, conforme legislação própria (ASSIS, 2006, p. 28).

O patrimônio a ser considerado não pode se resumir à edificação, no caso do ferroviário, a consideração do patrimônio imaterial, "*um saber fazer ligado à máquina e seu manejo, aos processos produtivos*" (RUBINO e MENEGUELLO 2005, 127). Além disso, é importante, ao se analisar os usos a serem dados ao patrimônio, não considerar apenas necessidades difusas da municipalidade ou dos gestores do bem, mas tentar considerar a manutenção dos usos a que foram destinados ou outros compatíveis com suas características construtivas.

Diante do exposto, analisa-se, em primeiro lugar, a necessidade de se fazer um inventário detalhado do patrimônio ferroviário de Assis, considerando que é não só um conjunto representativo da história do município, como também é um lugar de memória. Este inventário, que analisaria os remanescentes caso a caso, considerando a população envolvida, tanto no entorno, como as que habitam as residências, poderia evitar um processo de gentrificação. A partir deste procedimento, que é essencialmente de caráter social e não técnico, podem-se

estabelecer parâmetros e definições de instrumentos e conceitos disponíveis hoje para a proteção do patrimônio, além da criação de novas legislações e parcerias econômicas e de gestão por parte dos setores públicos das várias instâncias envolvidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que o processo de formação urbana de Assis seja similar ao das cidades da região, algumas singularidades fizeram com que sua transformação fosse significativa para o que a cidade é hoje. Partindo do levantamento realizado, fica evidente que a instalação da ferrovia do modo como aconteceu foi o principal fator para o desenvolvimento da cidade. Pela posição geográfica e estratégica em que se encontra no mapa, pressupõe-se que se a ferrovia tivesse seguido seu traçado original, passando por Campos Novos, não teria sido possível o desenvolvimento significativo que Assis teve. Entretanto, outros fatores, como o político, contribuíram para que isso ocorresse, tanto que outros povoados pelos quais a estrada de ferro passou não tiveram a mesma energia e oportunidade para reivindicar para si a posição de local estratégico para que companhia instalasse seu conjunto administrativo.

Como mencionado, a região do oeste paulista, incluindo Assis, não foi selecionada para receber as grandes fazendas de café e seu intenso processo de produção, tampouco há vestígios da cultura indígena ou mineira na região. Esse é um dos motivos pelos quais se pode afirmar a importância da preservação da estrada de ferro e seus remanescentes. Outra razão a considerar é a transformação que esses elementos trouxeram à cidade, que lhe permitiu que se mantivesse até hoje numa posição hierárquica superior em relação às cidades próximas.

Conforme pode-se apontar, ao analisar a dinâmica urbana recente do município, entre os locais considerados mais lucrativos para investimentos, tanto pelo poder público quanto pelo privado, nota-se que a ferrovia ficou à margem, sendo considerada muitas vezes, conforme exposto, um entrave à expansão e desenvolvimento urbano. Da mesma forma, quando há menção a ela, considera-se apenas o traçado ferroviário, desconsiderando a importância de seu patrimônio social e o potencial de reaproveitamento do edificado.

Conforme exposto, Assis é uma cidade que pouco elaborou o conceito, o conhecimento e as possibilidades de uso de seu patrimônio cultural, sendo que a prática de preservação tem se pautado por uma postura pragmática e funcional de apropriação dos edifícios e conjuntos culturais.

Portanto, abre-se com este trabalho e com a perspectiva de discussão de preservação do patrimônio ferroviário de Assis, a possibilidade de ampliar o entendimento sobre os instrumentos de preservação na escala urbana, superando a visão da preservação isolada e descontextualizada do patrimônio cultural que vem sendo adotada por sucessivas gestões municipais.

Ao se procurar entender o patrimônio ferroviário não apenas por suas edificações funcionais como as estações, armazéns, e oficinas, e sim a partir do tecido social por ele criado, propôs-se uma inversão na atribuição de valor para sua preservação. Preserva-se desde uma dimensão pública do espaço da ferrovia, ao entender o tecido formado como parte da memória da formação da cidade e do território em que se insere a cidade de Assis.

Ao se reiterar a importância da manutenção da população que vive no entorno e nas residências construídas pela companhia, reitera-se, na verdade, a importância da defesa da paisagem ferroviária.

Entretanto, sendo o patrimônio ferroviário de propriedade da União, permanece em aberto a discussão de um caminho para a construção de uma parceria entre esta e a administração municipal, de forma que seja possível uma recuperação integrada deste patrimônio com a própria cidade.

Por último, é necessário reafirmar que não houve a pretensão nesta pesquisa de realizar um inventário do patrimônio em questão, mas ao analisar os remanescentes sob a perspectiva de sua reutilização, pretendeu-se trabalhar de forma a oferecer elementos para uma reflexão sobre as diversas dimensões que envolvem a eleição, classificação e proposição de diretrizes de preservação de um patrimônio que deve seguir incorporando tantas transformações quanto mais se proceda à sua assimilação pela dinâmica urbana da cidade, o que não permite decidir *a priori* e de forma apenas técnica sobre o destino de seus componentes, já que isto deve ser fruto de uma discussão com a sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARANTES, Antonio. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. Revista *Habitus*, Goiânia, v.4.n.1,p.425-435, jan/jun, 2006.
- ASSIS. Prefeitura Municipal. Lei Complementar nº10 de 10 de Outubro de 2006. Plano Diretor. Assis: Prefeitura Municipal de Assis, 2006.
- BARROS, L. C. *Assis 100 anos: memória em fotos*. Assis: Conosco, 2005.
- BERMAN, M. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Ioratti. São Paulo: Companhia das letras, 2007.
- BRASIL. Governo Federal. Constituição do Brasil. Rio de Janeiro: 1934
- BRASIL. Governo Federal. Constituição do Brasil. Rio de Janeiro: 1988
- CARVALHO, D. F. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista. Revista *Histórica*, ano 3, n. 27, 2007. Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao27/materia02/>>. Acesso em: 10 jul 2013.
- CASTRIOTA, L. B. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- CHOAY, F. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Ed. Unesp / Estação Liberdade, 2001.
- CHRISTOFOLETTI, R. *Assis em mosaico: caminhos para a construção de uma história (1905-1955)*. São Paulo: All Print, 2009.
- CORREIA, Telma de Barros. De vila operária as cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), Recife, v. N 4, p. 83-98, 2001.
- DANTAS, A. *Memória do patrimônio do Assis*. São Paulo: Pannartz, 1978.
- DE MAIO, M. D., RUDOLF, M., D'AMBRÓSIO, O. (Orgs.). *Assis: cidade fraternal*. São Paulo: Noovha América, 2003.
- DEAN, W. *A industrialização de São Paulo (1880 -1945)*. São Paulo: DIFEL, USP, 1971.
- DI CREDDO, Maria do Carmo Sampaio. *A propriedade da terra no Vale do Paranapanema - A fazenda Taquaral (1980/1910)*. São Paulo, 1987.
- EUROPEAN FEDERATION OS MUSEUM E TOURIST RAILWAYS. The Riga Charter. 2005.
- FLOETER, R. A. A eficácia do IPTU progressivo como instrumento de planejamento urbano: a experiência do município de Assis, SP. São Carlos: Ufscar, 2007. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de São Carlos (Ufscar). São Carlos, 2007.

- GALPÃO CULTURAL. Ponto de Cultura. Assis: [s.n.], 2013. Disponível em: <<http://galpao-cultural.blogspot.com.br>>. Acesso em: 11 jul 2013.
- GIESBRECHT, R. M. . E. F. Sorocabana (1915-1971) e FEPASA (1971-1998). Estações Ferroviárias do Brasil, 2013. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/assis.htm>>. Acesso em: 10 jul 2013.
- GHIRARDELLO, N. *À Beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2002. Disponível em: <<http://static.scielo.org/scielobooks/z3/pdf/ghirardello-9788539302420.pdf>>. Acesso em: 02 out 2012.
- GOUVÊA, D. C., RIBEIRO, S. B. Um Trem de Histórias e de Regularização Fundiária. Brasília: SNPU/MCidades, 2004. Disponível em: <<http://ibdu.org.br/eficiente/repositorio/Projetos-de-Pesquisa/congressos-e-seminarios/recife-2004/188.pdf>>. Acesso em: 15 jul 2013.
- ICOMOS. Declaração de Québec: Salvaguarda para o espírito do lugar. Québec, 2008.
- ICOMOS. Carta de Veneza. Veneza, 1933
- ICOMOS. Carta de Nizhny Tagil. Rússia, 2003.
- ICOMOS. Declaração de Amsterdã. Amsterdã: 1975.
- ICOMOS. Carta de Burra. Burra Austrália: 1980.
- JORNAL VOZ DA TERRA. Assis, 2002
- KÜHL, Beatriz Mugayar (Org.) . *Gustavo Giovannoni*. Textos Escolhidos. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2013. v. 1.
- KÜHL, B. M. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. In: 2º Seminário Internacional de Patrimônio Agroindustrial Lugares de Memória, 2010, São Carlos.
- KUHL, B. M. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.
- KÜHL, Beatriz Mugayar . A restauração de monumentos históricos na França após a Revolução Francesa e durante o século XIX: um período crucial para o amadurecimento teórico. Revista CPC (USP), São Paulo, v. 1, n. 3, p. 110-144, 2006.
- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Ed. Unicamp, 4ª ed., 1996.
- LIMA, F. J. M., PORTES, R. R., REZENDE, R. F., MONACHESI, M. M. Urbanismo em Minas Gerais: pela memória da Rede Ferroviária Federal S.A., itinerários e conjuntos ferroviários da zona da mata mineira. In: II Encontro Nacional sobre patrimônio industrial, 2009, São Paulo. CD-ROM.

- LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. "O patrimônio ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda." *Architecton - Revista de arquitetura e urbanismo*, v. 2, n. 2, 2012: 17-25.
- LUCHIARI, M. T. D. P. A reinvenção do patrimônio arquitetônico no consumo das cidades. In: *Revista Geosp*, n. 17, 2005. Acesso em: 21/05/2012. Disponível em: http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp17/Artigo6_Maria.pdf
- MACHADO, J. C. S. *Dimensões do Processo Histórico de Desenvolvimento Econômico do Primeiro Cinquentenário do Município de Assis (1905-1955)*. São Paulo, 2005.
- MATOS, O. N. *Café e Ferrovias - a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega/Sociologia e política, 1974.
- PRADO, A. L., MORELI, M. S. *Assis passado, presente e futuro*. Assis: Conosco, 2003.
- MENEGUELLO, C. Vazios urbanos e ruínas industriais. In: *II Encontro Nacional sobre patrimônio industrial*, 2009, São Paulo. CD-ROM.
- MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Tradução de Ary França e Raul de Andrade e Silva. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1998.
- MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *A organização do processo de trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920-1940)*. Assis: UNESP, 1989. Dissertação de mestrado. Assis, 1989.
- NASCIMENTO, R.M. A preservação do patrimônio em Assis - SP: as disputas diversas em cena (1984-1989). *Revista Patrimônio e memória*, v. 5, n. 2. p. 204-221, 2009. Acesso em: 05/03/2012. Disponível em: <http://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/193/536>
- NORA, Pierre. "Entre mémoire et histoire: la problématique des lieux." IN: *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1984. Vol 1. Pp. 7 a 15 (Tradução na Revista Projeto História. Nº 10 História & Cultura. São Paulo, PUC-SP – Programa de Pós Graduação em História, dezembro de 1993. Pp 7 a 26.)
- PALOS, Mariana Carraco. *Estação ferroviária de Mairinque: discussões sobre sua preservação*. *II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial*. São Paulo: Belas Artes, 2009. 1 - 22.
- PAULA, Tainá Reis de. *Patrimônio industrial (re) apropriado: uma discussão sobre as transformações do espaço construído*. In *II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial*. São Paulo: Belas Artes, 2009. 1 - 15.
- PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. *Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana*. *Exacta*, 2006: 373-383.

PASSARELLI, S. H. F. Proteção da paisagem ferroviária: memória e identidade do bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP). Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

PASSARELLI, S. H. F. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. In: *Exacta*, v.4, n. 2, São Paulo, 2006. Acesso em: 07/10/2008. Disponível em: http://www.uninove.br/PDFs/Publicacoes/exacta/exactav4n2/exactav4n2_3o05.pdf

PELEGRINI, S. C. A. O patrimônio cultural no discurso e na lei: trajetórias do debate sobre a preservação no Brasil. In: *Revista Patrimônio e Memória*, v.2, n.2, 2006. Acesso em: 06/03/2012. Disponível em: <http://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/37>

PELEGRINI, Sandra C. A. "O patrimônio cultural no discurso e na lei: trajetórias do debate sobre a preservação no Brasil." *Patrimônio e memória*, 2006: 61-84.

Ministério do planejamento, orçamento e gestão. "Planejamento."

http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081203_PUB_Manual_incorporacao.pdf. 2008.

http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081203_PUB_Manual_incorporacao.pdf (acesso em 03 de 02 de 2013).

PELEGRINI, S. C. A. O patrimônio cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas. In: *Revista Patrimônio e Memória*, v.3, n.1, 2007. Acesso em: 06/03/2012. Disponível em: <http://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/33>

PINHEIRO, R., RAMOS, L. Plano de Governo - Assis.

CEPAM. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. São Paulo, 1971

PRATA, Juliana Mendes. Patrimônio cultural e cidade: práticas de preservação em São Paulo. São Paulo, FAUUSP, Tese de Doutorado, 2009.

RODRIGUES, Marly. *Imagens do Passado. A instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987*. São Paulo: Ed. Unesp / Imprensa Oficial / Condephaat / Fapesp, 2000.

RODRIGUES, Angela Rösch, e Mônica Junqueira de CAMARGO. O uso no preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. *Revista CPC*, 2010: 140-165.

RODRIGUES, Marly. De quem é o patrimônio? Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. In *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Dossiê Cidadania*. Brasil: IPHAN, 1996.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994

RUBINO, Silvana, e Cristina MENEGUELLO, entrevista feita por Maria Cristina Schicchi. Preservação do patrimônio industrial no Brasil (2005). *Revista Oculum*, n. 3. Campinas, 2005

- SANTOS FILHO, L. D. *Assis na Alta Sorocabana: um instantâneo de seus pioneiros*. Campinas: JOB Comunicação e Marketing, 1999.
- SCHICCHI, Maria Cristina. A Região Metropolitana de Campinas e a proteção para “patrimônios dispersos”: Novas abordagens e critérios. In Anais do XV Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional (XV ENANPUR) STO8-710. Recife: Universidade Federal de Pernambuco/Fundação Joaquim Nabuco, 2013.
- SCHLEE, M. B., NUNES, M. J., REGO, A. Q., RHEINGANTZ, P., DIAS, M. A., TANGARI, V. R. Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras - um debate conceitual.
- SILVA, L. F. *Minha terra, Assis*. Assis: Tipografia Nigro, 1979.
- SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Assis: Unesp, 1996. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista (UNESP). Assis, 1996.
- SOUKEF JUNIOR, Antonio . *Sorocabana Uma Saga Ferroviária*. 01. ed. São Paulo: Dialetto Latin American Documentary, 2001.
- SOUSA, R. A., PRATES, H. F. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. Revista do BNDES, ano 4, n. 8, 1997. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev805.pdf>. Acesso em: 07 jul 2013.
- TANNO, J. L. Dimensões da sociabilidade e da cultura. Espaços urbanos e formas de convívio na cidade de Assis – 1920-1945. In: Anais do XXII Simpósio Nacional de História: História, acontecimento e narrativa, 2003, João Pessoa, PB. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S22.333.pdf>>. Acesso em: 20/06/2013.
- TORELLY, Luiz P. P. “Notas sobre a evolução do conceito de patrimônio cultural.” 2012. 1-18.
- VILLAÇA, F. J. M. . O espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, SP: Studio Nobel Editora, 1998.
- VITALE, L., GARRAFOLI, F. T. Áreas industriais em obsolescência: potencialidade para reconversão urbana ou mera mercadoria imobiliária? In: III Seminário Internacional Urbicentros, 2012, Salvador. Disponível em: <<http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST229.pdf>>. Acesso em: 08 jul 2013.
- ZAMBELLO, M. H. Cidades ferroviárias paulistas. In: II Encontro Nacional sobre patrimônio
- ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.industrial, 2009, São Paulo. CD-ROM.