

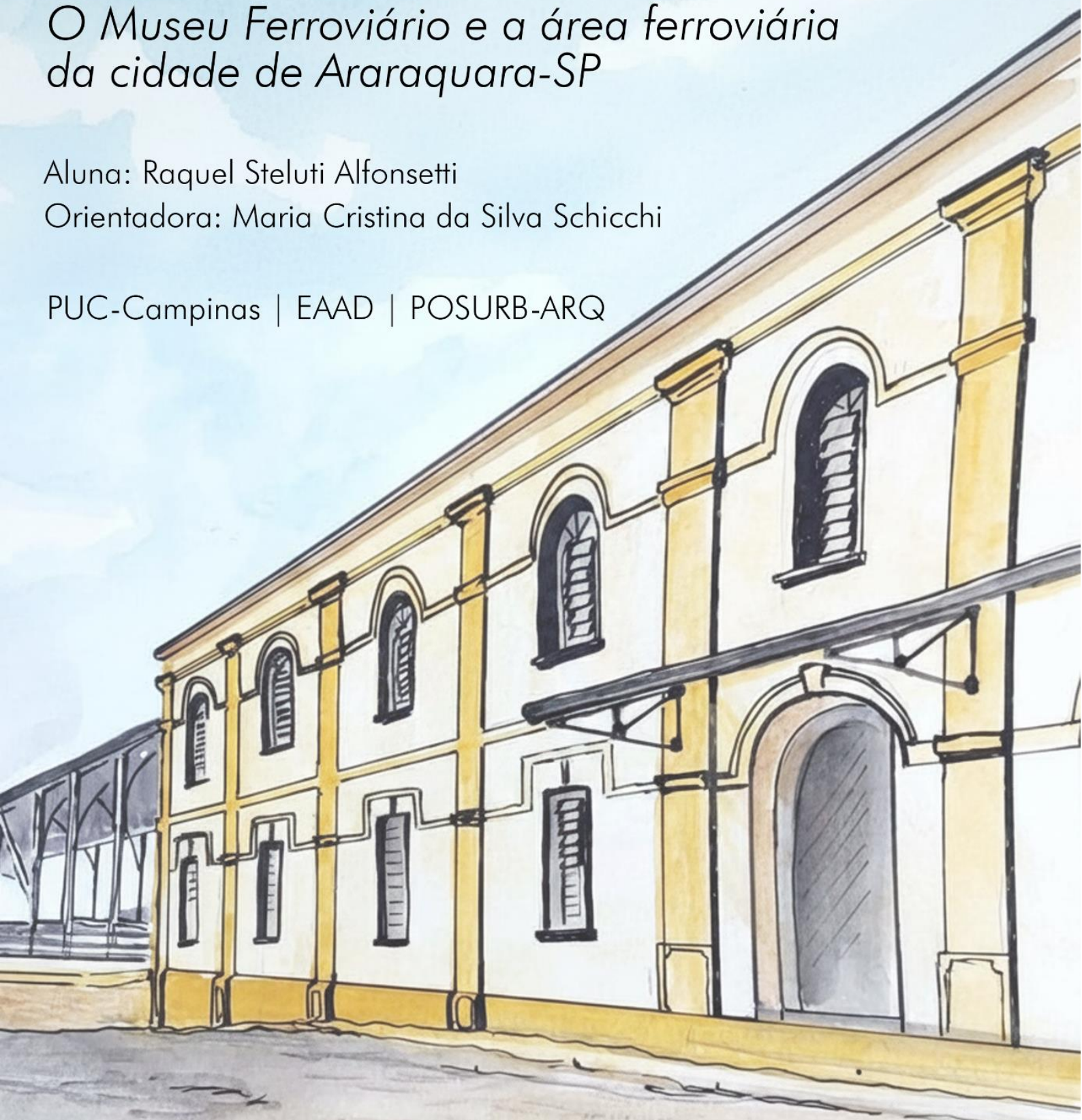
Territórios culturais como espaços educativos:

O Museu Ferroviário e a área ferroviária da cidade de Araraquara-SP

Aluna: Raquel Steluti Alfonsetti

Orientadora: Maria Cristina da Silva Schicchi

PUC-Campinas | EAAD | POSURB-ARQ



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

ALUNA: RAQUEL STELUTI ALFONSETTI

**TERRITÓRIOS CULTURAIS COMO ESPAÇOS EDUCATIVOS: O
MUSEU FERROVIÁRIO E A ÁREA FERROVIÁRIA DA CIDADE DE
ARARAQUARA-SP**

CAMPINAS / SP

2026

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE ARQUITETURA, ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
ALUNA: RAQUEL STELUTI ALFONSETTI

**TERRITÓRIOS CULTURAIS COMO ESPAÇOS EDUCATIVOS: O MUSEU
FERROVIÁRIO E A ÁREA FERROVIÁRIA DA CIDADE DE ARARAQUARA-SP**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

CAMPINAS / SP

2026

Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI
Gerador de fichas catalográficas da Universidade PUC-Campinas
Dados fornecidos pelo(a) autor(a).

A388t	Alfonsetti, Raquel Steluti Territórios culturais como espaços educativos : O Museu Ferroviário e a área ferroviária da cidade de Araraquara-SP / Raquel StelutiAlfonsetti. - Campinas: PUC-Campinas, 2026. 232 f.il. Orientador: Maria Cristina da Silva Schicchi. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2026. Inclui bibliografia. 1. Museu Ferroviário - patrimônio ferroviário. 2. Educação Patrimonial - participação social. 3. Araraquara-SP. I. Schicchi, Maria Cristina da Silva . II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Escola de Arquitetura, Artes e Design. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.
-------	--

RAQUEL STELUTI ALFONSETTI

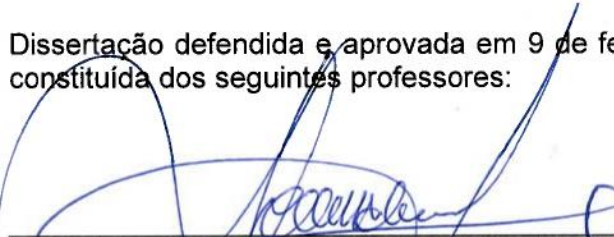
“TERRITÓRIOS CULTURAIS COMO ESPAÇOS EDUCATIVOS: O MUSEU FERROVIÁRIO E A ÁREA FERROVIÁRIA DA CIDADE DE ARARAQUARA-SP”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

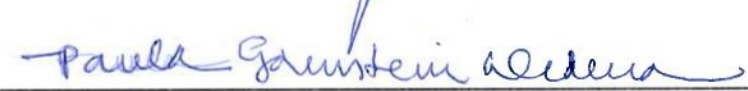
Orientador(a): Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação defendida e aprovada em 9 de fevereiro de 2026 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Paula Gorenstein Dedecca

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
UNESP

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à CAPES pelo apoio financeiro ao longo de toda a pesquisa e que possibilitou com que este trabalho fosse realizado.

À minha orientadora Maria Cristina por toda compreensão, paciência, dedicação, pelo compartilhamento de seus ricos saberes e pelas fundamentais orientações que tornaram possível uma ampliação significativa nos meus conhecimentos e nos meus olhares às questões relacionadas ao patrimônio histórico e cultural, em especial, se tratando do patrimônio ferroviário da minha cidade natal, Araraquara.

A todos os professores e funcionários da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas, por todos os ensinamentos que jamais serão esquecidos e por todo apoio ao longo desses dois intensos anos.

Aos meus pais e meu companheiro que sempre me incentivaram e proporcionaram o suporte necessário ao longo de toda essa caminhada. Pelo amor, compreensão, paciência e escuta, mesmo nos momentos mais difíceis e solitários.

Aos meus queridos amigos, por todo o carinho e acolhimento durante essa etapa da minha vida, tornando esse processo mais leve.

E a todas as pessoas que possibilitaram a concretização deste trabalho: funcionários da Prefeitura Municipal de Araraquara, especialmente da Secretaria Municipal de Cultura e de Desenvolvimento Urbano, do Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo”, do Arquivo Público Histórico Municipal “Professor Rodolfo Telarolli”, da Biblioteca Municipal Mario de Andrade, ABPF, CONDEPHAAT, Arquivo do Estado de São Paulo e aos demais pesquisadores e interessados pelo tema que contribuíram muito para o avanço nas pesquisas.

Muito obrigada.

RESUMO

As cidades, que tiveram o ápice de seu desenvolvimento a partir do impulso dado pela implantação de estradas de ferro, têm sua história e o seu território marcado pela presença de seus remanescentes, que transformaram sua dinâmica social, econômica, espacial e urbanística e o seu cotidiano, propiciando encontros, convívios, vivências e constituindo memórias individuais e coletivas. Hoje, porém, tais dinâmicas, modificadas pela desativação das linhas férreas, refletem o esquecimento e a dissonância urbana de espaços que se tornaram irrelevantes para as cidades e seus habitantes. Na cidade de Araraquara, o Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” e sua área ferroviária exemplificam este contexto. Assim, esta pesquisa tem como objetivo discutir possíveis ações de preservação e ativação do patrimônio ferroviário da cidade, a partir de ações de educação patrimonial, em especial, para repensar os usos da Estação Ferroviária e dos demais remanescentes ferroviários, possibilitando a discussão de novas formas de interpretação e apropriação dos espaços, de forma que, a partir da participação social, ampliem-se as formas de transmissão deste patrimônio e de usos da área, tendo como premissa que o museu, em sua acepção contemporânea, pode vir a ser um potencializador desses processos. Adotou-se, numa primeira fase, o método histórico-crítico, com levantamento de dados históricos e técnicos, além de revisão bibliográfica e pesquisa documental. Na segunda fase, foi utilizado o método empírico, com levantamentos de campo junto ao Museu Ferroviário e áreas de propriedade da ferrovia, complementado pelo método de observação não participante – sem interação com pessoas – para o levantamento do funcionamento do museu e a realização de entrevistas. Espera-se como resultado contribuir para uma revisão dos parâmetros de exposição e atuação do museu, bem como oferecer diretrizes para o uso e ocupação da área ferroviária, baseadas em ações educativas e de gestão ativa do território, como formas de garantir a preservação do conjunto.

Palavras-chave: museu ferroviário; educação patrimonial; patrimônio ferroviário; gestão museal; Araraquara.

ABSTRACT

Cities that reached the peak of their development as a result of the impetus provided by the implementation of railways have their history and territory marked by the presence of their remnants, which transformed their social, economic, spatial, and urban dynamics and everyday life, fostering encounters, interactions, lived experiences, and the construction of individual and collective memories. Today, however, such dynamics, altered by the deactivation of railway lines, reflect the forgetting and urban dissonance of spaces that have become irrelevant to cities and their inhabitants. In the city of Araraquara, the “Francisco Aureliano de Araújo” Railway Museum and its railway area exemplify this context. Thus, this research aims to discuss possible actions for the preservation and activation of the city’s railway heritage, based on heritage education initiatives, especially to rethink the uses of the Railway Station and other railway remnants, enabling the discussion of new forms of interpretation and appropriation of spaces, so that, through social participation, the ways of transmitting this heritage and using the area may be expanded, having as a premise that the museum, in its contemporary understanding, can become a catalyst for these processes. In a first phase, the historical-critical method was adopted, involving the collection of historical and technical data, as well as a bibliographic review and documentary research. In the second phase, the empirical method was used, with field surveys conducted at the Railway Museum and in areas owned by the railway, complemented by the non-participant observation method—without interaction with people—for assessing the museum’s operation and conducting interviews. The expected outcome is to contribute to a revision of the museum’s exhibition and operational parameters, as well as to offer guidelines for the use and occupation of the railway area, based on educational actions and active territorial management, as ways to ensure the preservation of the ensemble.

Keywords: Railway museum; heritage education; railway heritage; museum management; Araraquara.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Primeira sede do Museu Histórico e Pedagógico “Voluntários da Pátria”, aberto ao público em 1970.....	39
Figura 2. Nova sede do Museu Histórico e Pedagógico “Voluntários da Pátria”, na Praça Pedro de Toledo, onde funciona até hoje.	40
Figura 3. Exposição "Ocupação Mestre Jorge" no Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria.	41
Figura 4. Mapa de localização dos Museus Ferroviários no Estado de São Paulo.....	59
Figura 5. Inauguração do Museu Ferroviário em 1992. Vista para a Maquete de Ferromodelismo que ocupava o vão entre o térreo e o primeiro pavimento.....	63
Figura 6. Locomotiva nº 9 da EFA, que percorria um pequeno trecho partindo do marco zero da linha pertencente à antiga EFA. Sem data.	64
Figura 7. Mapa com indicação do percurso do trem turístico.	64
Figura 8. Recorte da Planta Térreo da reforma ocorrida em 2008 no prédio da Estação Ferroviária, sendo possível observar a escada e o elevador ocupando todo o saguão central. O acesso principal da rua está indicado pelas setas (intervenção da autora).	70
Figura 9. Linha do tempo dos processos envolvendo o Museu Ferroviário.	72
Figura 10. Plantas originais da Estação Ferroviária – Pav. Térreo e Superior. Intervenção da autora.	76
Figura 11. Salas destinadas à AFA (3 e 4), na qual abrigam algumas maquetes de ferromodelismo.	78
Figura 12. Salas interligadas (6, 7 e 8) destinadas a parte do acervo do museu.	78
Figura 13. Saguão principal de acesso ao museu, sendo possível observar a escada que leva ao pavimento superior.	79
Figura 14. Sala (14) onde chega a escada e o elevador, instalado na sala da administração. Com alguns uniformes e cadernetas de registro expostas.....	79
Figura 15. Sala (15) destinada aos antigos alunos formados pela Escola Profissionalizante da EFA. Apresenta apenas algumas fotos, sem haver maiores detalhes ou informações a respeito da Escola.	79
Figura 16. Sala de exposição (18).....	80
Figura 17. Mezanino (17), sobre o saguão principal de entrada.....	80
Figura 18. Antiga plataforma de embarque da Estação.....	82
Figura 19. Parte dos trilhos próximos a Plataforma de embarque e ruínas da Escola Profissional Ferroviária da EFA ao fundo – indicada pela seta.	82
Figura 20. Evento intitulado “Feira na Estação Cultura”, realizado no dia 27 de setembro de 2025, contou com várias bancas de expositores de artesanatos, brechós e produtos alimentícios.	83
Figura 21. Mapa síntese – Museu Ferroviário e entorno próximo.	84

Figura 22. Vista a partir da Av. São Paulo, observando-se o pontilhão dos trilhos. Cruzamento que leva à Vila Xavier.	84
Figura 23. Vistas para a Av. São Paulo, em direção ao Terminal de Integração de ônibus. A imagem da direita foi feita a partir do pontilhão dos trilhos – nível mais elevado.	85
Figura 24. Vista da Av. São Paulo, sendo possível identificar o Terminal de Integração de ônibus muito próximo ao Museu.	85
Figura 25. Comércio fechados ou abandonados em frente ao Museu, na calçada oposta.	85
Figura 26. Vista para a Rua Antônio Prado, sendo possível observar as relações que se estabelecem entre o Museu e o seu entorno – com o predomínio de imóveis fechados e da circulação de veículos.	86
Figura 27. Calçada lindeira ao Museu, sendo possível observar trechos irregulares que prejudicam a circulação de pedestres.	86
Figura 28. Acesso 1 ao Museu – rampa para pedestres, localizada ao lado do pontilhão na Av. São Paulo.	86
Figura 29. Acesso 2 ao Museu – escadaria principal que se localiza na direção da Av. Brasil. Também é possível observar o antigo Hotel São Bento em ruínas, e a Igreja Matriz ao fundo (indicados pelas setas).	87
Figura 30. Acesso 3 ao Museu – rampa para veículos.	87
Figura 31. Delimitação dos Sertões ou Campos de Araraquara. Indicados os Rios: Piracicaba, Grande e Paraná (intervenção da autora).	90
Figura 32. Sesmarias da região de Araraquara, década de 1810.	91
Figura 33. Esboço extraído dos Autos da divisão da Sesmaria do Ouro. Cópia feita pelo engenheiro J. Tavares Silva, São Carlos 20/09/1927. Documento depositado no Museu de Araraquara. Está indicado o nome da cidade de Araraquara (intervenção da autora).	92
Figura 34. Mapa do estado de São Paulo, com destaque para a cidade de Araraquara.	94
Figura 35. Mapa indicando os primeiros anos de crescimento urbano de Araraquara, sendo possível observar a ampliação do traçado no sentido leste, visando ocupar a margem direita da ferrovia que, no período de sua implantação ainda não era urbanizada.	95
Figura 36. Mapa do centro da cidade de Araraquara e entorno próximo da Estação Ferroviária.	96
Figura 37. Mapa do município de Araraquara – Estações Ferroviárias.	98
Figura 38. Linha do tempo da formação do município de Araraquara e desdobramentos ligados à ferrovia.	102
Figura 39. Mapa base para leitura do território com a indicação dos trechos e nós.	106
Figura 40. Mapa síntese da leitura do território.	112
Figura 41. Mapa do nó 01. Números de 1-4: Remanescentes. Letras de A-H: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	114
Figura 42. Estação Tamoio e Antigo posto telegráfico. Fotos tiradas nas posições A e C.	115

Figura 43. Resquícios das casas que compunham a vila que existiu ao redor da estação. Agência dos Correios, parte integrante da vila que existiu ao redor da estação. Sem data.	115
Figura 44. Extremidade do galpão remanescente à esquerda e correios à direita. Indicados pelas setas. Fotos tiradas na posição H.	116
Figura 45. Recorte do mapa do município de São Carlos da década de 1950, sendo possível identificar a Estação Tamoio, a partir da qual há a linha férrea que segue na direção norte – linha tronco da CPEF – e a linha que percorre as antigas fazendas da Usina.	116
Figura 46. Instalações fabris na parte posterior da estação. Fotos tiradas nas posições D e E.	117
Figura 47. Instalações fabris na parte posterior da estação. Indicação da parte visível do antigo galpão. Fotos tiradas nas posições F e G.	117
Figura 48. Mapa do nó 02. Números de 1-5: Remanescentes. Letras de A-F: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	118
Figura 49. Estação Chibarro, ainda em funcionamento em 1980.	119
Figura 50. Estação Chibarro atualmente. Foto tirada na posição A.	119
Figura 51. Recorte para aproximação à região da Estação Chibarro, no qual é possível reconhecer alguns pontos de ocupação, bem como a presença da Capela de N. S. Aparecida.	120
Figura 52. Cabine de controle da CPEF e antiga Estação Fortaleza. Fotos tiradas nas posições B e C.	120
Figura 53. Entorno da Estação Chibarro.	121
Figura 54. Capela em propriedade particular abandonada. Foto tirada da posição F.	121
Figura 55. Mapa do nó 03. Números de 1-2: Remanescentes. Letras de A-H: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	122
Figura 56. Estação do Ouro. Fotos tiradas das posições A e B.	123
Figura 57. Subestação de energia elétrica. Fotos tiradas na posição C.	123
Figura 58. Escola Pública do Ouro. 1998. Já demolida.	124
Figura 59. Estação do Ouro.	124
Figura 60. Vestígios de construções demolidas na lateral da estação. Fotos tiradas na posição H.	125
Figura 61. Recorte para aproximação à região da Estação do Ouro, no qual é possível reconhecer alguns pontos de ocupação (pontos pretos), a escola (símbolo indicado na legenda) e a Subestação de energia.	125
Figura 62. Algumas poucas residências existentes. Fotos tiradas nas posições D, E, F e G.	126
Figura 63. Mapa do trecho 07. Números de 1-6: Remanescentes. Letras de A-K: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	127
Figura 64. Recorte da Planta Esplanada de Araraquara, contendo as edificações vinculadas à ferrovia. CPEF – Departamento de Patrimônio e Cadastro, 1968.	128
Figura 65. Recorte 1 da planta da CPEF.	129

Figura 66. Recorte 2 da planta da CPEF.	129
Figura 67. Vista de parte da cidade de Araraquara.	130
Figura 68. Residências lindeiras à linha, pertencentes originalmente aos funcionários da CPEF. Fotos tiradas das posições A e B.	130
Figura 69. Vista da antiga Superintendência dos Serviços do Café e posterior armazém da Ceagesp, com o trilho também visível. Foto tirada da posição C.	131
Figura 70. Casa do mestre de linha. Aproximação ao letreiro da residência: "Turma da CH Nº2". Fotos tiradas da posição D.	131
Figura 71. Vista para a área do campo de futebol e sua relação com a rua composta por casas originalmente de funcionários da CPEF. Fotos tiradas da posição E.	132
Figura 72. Ruína do antigo depósito da Cargill, lindeira à ferrovia. Foto tirada da posição F.	132
Figura 73. Vários vagões abandonados nas proximidades do antigo armazém. Foto tirada da posição I.	133
Figura 74. Placa de cruzamento, poste e o trilho, pouco visível em meio à vegetação existente. Fotos tiradas das posições G e H.	133
Figura 75. Cruzamento sob a linha férrea. Fotos tiradas da posição A.	133
Figura 76. Mapa do trecho 08. Números de 1-11: Remanescentes. Letras de A-Q: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	135
Figura 77. Recorte da Planta Esplanada de Araraquara, contendo as edificações vinculadas à ferrovia.	136
Figura 78. Cabine de controle da Estação Araraquara da CPEF. Fotos tiradas da posição A.	136
Figura 79. Casa do Chefe, atualmente com moradores. Foto tirada da posição B.	137
Figura 80. Galpão onde funcionava um armazém e bagagens, ocupado por empresa particular. Fotos tiradas das posições C, D e E.	137
Figura 81. Vistas para o armazém onde hoje abriga a Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira.	138
Figura 82. Fachada da Estação Ferroviária de Araraquara, hoje Museu Ferroviário. Foto tirada da posição G.	138
Figura 83. Vista para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, 1895.	139
Figura 84. Vista similar para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, entre décadas de 1920 e 1930, já com o Hotel São Bento em funcionamento.	139
Figura 85. Vista similar para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, 1937, com a edificação da Companhia Paulista de Laticínios reformada, apresentando outra fachada.	140
Figura 86. Vista para a Av. São Paulo, a partir da Estação Ferroviária, com a presença de comércios e hotéis em frente à estação, sem data.	140
Figura 87. Vista similar para a Av. São Paulo, a partir da Estação Ferroviária, com a presença de comércios e hotéis em frente à estação, 1971.	141

Figura 88. Vistas atuais para a Av. Brasil e Av. São Paulo, respectivamente. É possível observar os comércios fechados.	141
Figura 89. Conjunto de casas destinadas aos funcionários da EFA, lindeiras à ferrovia. É possível identificar o emblema presente na fachada da foto da esquerda. Fotos tiradas da posição I.	142
Figura 90. Cobertura de antiga plataforma. Foto tirada da posição J.	142
Figura 91. Ruínas de antigo armazém e oficina do telégrafo. Fotos tiradas da posição K.	143
Figura 92. Ruína da Escola Profissionalizante da EFA. Foto tirada da posição H.	143
Figura 93. Parte das ruínas da Minasa TVP.	144
Figura 94. Mapa do trecho 09. Números de 1-5: Remanescentes. Letras de A-I: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	145
Figura 95. Vistas da Av. Maria Antônia Camargo de Oliveira, sendo possível observar o aspecto de barreira causado pela ferrovia e a ausência de relação com o entorno. Fotos tiradas da posição A.	146
Figura 96. Ruínas da Cooperativa de Cana e Café (esquerda) e edificação da indústria LUFA, aparentemente também inutilizada (direita). Fotos tiradas das posições B e C.	146
Figura 97. Recorte da Planta da Vila Ferroviária. E.F. ARARAQUARA, 1952.	147
Figura 98. Recorte do Jornal O Imparcial de 22 de agosto de 1958.	148
Figura 99. Algumas casas da Vila Ferroviária, originalmente destinadas aos empregados da EFA. Fotos tiradas da posição D.	148
Figura 100. Recorte do Jornal O Imparcial de 22 de agosto de 1961.	149
Figura 101. Vista para parte do Estádio da Associação Ferroviária de Esportes. Foto tirada da posição E.	149
Figura 102. Vista para a área da rotunda. Fotos tiradas da posição F.	150
Figura 103. Vistas, de ambos os lados da ferrovia, para algumas das edificações do Ceagesp. Fotos tiradas das posições G e H.	150
Figura 104. Mapa do nó 19. Números de 1-3: Remanescentes. Letras de A-F: Pontos de onde foram tiradas as fotos.	151
Figura 105. Recorte para aproximação à região de Bueno de Andrada, no qual está indicada a Fazenda Baguaçu.	152
Figura 106. Recorte de manuscrito de José Ferrari Secondo, 1935.	152
Figura 107. Recorte de manuscrito de José Ferrari Secondo, 1935.	153
Figura 108. Recorte para aproximação à região de Bueno de Andrada, no qual estão indicadas a Capela do Sagrado Coração de Jesus e a Estação.	154
Figura 109. Vista da chegada ao distrito, sendo possível identificar algumas casas à direita e o trem em circulação à esquerda. Foto tirada da posição A.	154
Figura 110. Vistas para a Estação Bueno de Andrada. Fotos tiradas da posição B.	155
Figura 111. Estação Bueno de Andrada e Subprefeitura. Fotos tiradas da posição C.	155

Figura 112. Vistas da praça desenvolvida linearmente, ao longo de um trecho da linha, com propostas de espaços de permanência. Fotos tiradas das posições D e E.	156
Figura 113. Capela do Sagrado Coração de Jesus, com destaque para a data na fachada: 1926, possivelmente indicando o ano de sua inauguração. Fotos tiradas da posição F.	157
Figura 114. Croqui esquemático do eixo governamental proposto para a área ferroviária. Elaborado pelo arquiteto Paulo Barbieri para a matéria do jornal.	162
Figura 115. Mapa de setorização. Projeto Parque dos Trilhos.	166
Figura 116. Mapa Síntese com enfoque na área ferroviária central da cidade.	168
Figura 117. Conceitos-chave que pautam a interseção entre Educação Patrimonial e o papel dos museus.	197
Figura 118. Síntese do Levantamento de Campo e ensaios prospectivos.	199

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Museus ferroviários do estado de São Paulo.	55
Tabela 2. Usos originais da Estação Ferroviária e Usos atuais pelo Museu Ferroviário.	76
Tabela 3. Estações Ferroviárias em Araraquara-SP.	98
Tabela 4. Síntese dos trechos analisados ao longo da ferrovia.....	107
Tabela 5. Etapas metodológicas propostas pelo Guia Básico de Educação Patrimonial.	176

LISTA DE ABREVIATURAS

ABPF: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

APFs: Associações de Preservação Ferroviária

APMF: Associação de Preservação da Memória Ferroviária

BNDE: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

Ceagesp: Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo

CECRAD: Centro de Conservação e Recuperação de Acervos Diversos

Cefecs: Centros Ferroviários de Cultura

CFC: Centros Ferroviários de Cultura

CNRC: Centro Nacional de Referência Cultural

COMPPhARA: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental do Município de Araraquara

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

CPEF: Companhia Paulista de Estradas de Ferro

CPHF: Centro de Preservação da História Ferroviária

EFA: Estrada de Ferro Araraquara

FEPASA: Ferrovia Paulista S.A.

FERROBAN: Ferrovias Bandeirantes S.A.

Fundart: Fundação de Arte e Cultura do Município de Araraquara

GEDUC: Gerência de Educação Patrimonial e Projetos

INRC: Inventário Nacional de Referências Culturais

ICOM: *International Council of Museums* (Conselho Internacional de Museus)

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MAPA: Museu de Arqueologia e Paleontologia de Araraquara

MEC: Ministério da Educação

MFR: Museu Ferroviário Regional

MHP: Museu Histórico e Pedagógico

NHF: Núcleo Histórico Ferroviário

Profac: Programa Ferroviário de Ação Cultural

REPEP: Rede Paulista de Educação Patrimonial

RFFSA: Rede Ferroviária Federal S.A.

SPHAN: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UNIARA: Centro Universitário de Araraquara

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
MÉTODOS E PROCEDIMENTOS	27
CAPÍTULO I - MUSEUS: MODELOS E EXPERIÊNCIAS	31
1.1. Os Museus Históricos e Pedagógicos: modelo e influência no contexto do interior paulista.....	31
1.2. Os museus sociais e a participação social.....	43
1.3. Museus Ferroviários: preservação e desafios.....	49
1.3.1. Inserção dos remanescentes ferroviários na perspectiva preservacionista.....	50
CAPÍTULO II: O MUSEU FERROVIÁRIO DE ARARAQUARA	63
2.1. Histórico da implantação do Museu Ferroviário na cidade de Araraquara	63
2.2. Análise do acervo, visitação e relação com entorno através de relato de experiência própria.....	75
CAPÍTULO III: FORMAÇÃO DE UM TERRITÓRIO CULTURAL A PARTIR DA PRESENÇA FERROVIÁRIA	89
3.1. Antecedentes à chegada da ferrovia – a formação do município de Araraquara	89
3.2. Um patrimônio local estruturador de territórios culturais	102
3.3. Uma leitura dos territórios culturais da ferrovia em Araraquara	105
3.4. Histórico de propostas de intervenção para a área ferroviária de Araraquara	160
CAPÍTULO IV – EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: CONCEITOS E PRÁTICAS	171
4.1. Educação Patrimonial no Brasil: diretrizes, ações e experiências	171
4.2. Experiências recentes de educação patrimonial em Araraquara-SP	186
4.3. Possibilidades e potencialidades dos museus ancoradas no território	195
CONCLUSÃO.....	205
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	208
APÊNDICE	220

INTRODUÇÃO

As estações ferroviárias e as linhas férreas se tornaram, a partir da segunda metade do século XIX, referências espaciais e históricas para seus habitantes. Em sua origem e durante o período de seu apogeu, como importante meio de transporte de passageiros e cargas, sua presença adquiriu grande relevância para os indivíduos e grupos que dela usufruíram, acumulando memórias de experiências e vivências proporcionadas em cada tempo e lugar. A partir dos anos 1970, com o encerramento do transporte de passageiros no Brasil e em muitos outros países na América Latina, seu uso e significado no espaço público urbano foram se modificando, passando, na maioria das vezes, de um lugar que propiciava encontros, conexões físicas, emocionais e memórias, para um lugar que evoca o oposto: o esquecimento, a fragmentação e a descontinuidade.

Araraquara foi uma das cidades do interior paulista cujo traçado urbano passou a ser orientado e atraído por esse novo polo centralizador. Foram se estruturando na região atividades e fluxos que passaram a compor uma paisagem urbana relacionada diretamente com o cotidiano da ferrovia, que, até os dias atuais, mesmo desativada, ainda remanesce em várias localidades formadas em seu entorno e, principalmente, no tecido urbano central, cujo traçado hipodâmico e pendular à estação é cindido pelos trilhos e pátios ferroviários.

É evidente, portanto, que os espaços públicos, assim como muitos dos edifícios que compõem a paisagem formada pela ferrovia, são elementos que contam a história da cidade, constituindo, por si só, espaços de memória coletiva (Candau, 2019), passíveis de reconhecimento e leitura por seus habitantes.

No entanto, em decorrência das mudanças nas dinâmicas espaciais, sociais, econômicas e políticas intrínsecas à passagem do tempo, a estação ferroviária e seu entorno próximo vivenciaram extremos opostos: de principal polo de atração e circulação de pessoas e mercadorias, com intensas trocas e interações humanas, a um lugar que parou no tempo e permaneceu como uma memória congelada de uma época e de uma dinâmica que não são mais vivenciadas. A situação marginal que essa região foi adquirindo e a fragmentação do conjunto ferroviário tornaram invisíveis a própria história da cidade e de quem ali viveu. Sem interação, comunicação ou

transformação no (e com) o tempo presente, são lugares que hoje se limitam à passagem, sem possibilitar que novas existências, vivências, histórias e novas memórias ali ocorram.

Diante desse cenário, que se revela no contexto dos remanescentes ferroviários da cidade de Araraquara, cuja situação coloca em risco sua própria permanência, representatividade e significado – como suportes físicos da imaterialidade de memórias e identidades (Meneses, 2009) –, a região vem sendo objeto de discussões, estudos e propostas desde os anos 1970, que buscavam uma integração do desenho urbano da cidade através da área ferroviária, tendo em vista a percepção de fragmentação que se tem sobre os elementos ferroviários.

Foi nesse contexto que o Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” foi instalado, na antiga estação ferroviária central da cidade. Com acervo disponibilizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), o museu possui um caráter colecionista, unilateral e vertical na transmissão das informações, características presentes também em outros museus ferroviários do estado de São Paulo. Apresenta-se desarticulado da vida cotidiana e da dinâmica urbana, isolado até mesmo dos demais elementos que compõem a estrutura ferroviária local – como pequenas estações situadas no periurbano da cidade e que, por sua vez, também foram responsáveis pelas conformações de modos de vida que se estabeleceram em decorrência de sua presença.

Nesse sentido, reconhecer os remanescentes ferroviários como parte do patrimônio local de Araraquara é, ao mesmo tempo, destacar a necessidade de compreender o patrimônio como um processo cultural que faz parte da vida, da cotidianidade, no qual diferentes comunidades inseridas em determinado território atuam como agentes ativos na valorização, consolidação e difusão de diversos patrimônios (Smith, 2011).

Em lugar de preservar lugares, edificações e objetos pelo seu valor em si mesmo, em um processo de reificação, as políticas públicas na área deveriam associar continuamente os bens culturais e a vida cotidiana, como criação de símbolos e circulação de significados (Florêncio, 2019, p. 63).

A fim de discutir possíveis ações de preservação e ativação do patrimônio ferroviário de Araraquara-SP bem como novas formas de interpretação e apropriação

dos espaços, em especial, para repensar os usos da Estação Ferroviária da cidade e dos demais remanescentes ferroviários presentes, parte-se das concepções da Nova Museologia – Museus Sociais – e dos conceitos de Educação Patrimonial, vinculados à difusão do Patrimônio Cultural – constantes na Constituição de 1988 –, para ressaltar o papel que a participação social tem nas práticas preservacionistas e museológicas, em um território cultural – entendido como o resultado das relações sociais e dos modos de vida articulados com os valores, significados e identificações a ele atribuídos ao longo do tempo –, compreendendo as diferentes memórias, significações, existências e histórias constituídas a partir da implantação das ferrovias. Abrir espaço para a escuta a partir do diálogo com o público, é reforçar a importância de outros pontos de vista e garantir o protagonismo dos sujeitos nos processos de construção de conhecimento.

[...] nos referimos al territorio cultural que tiene como protagonista a las señas de identidad o huellas del hombre que durante siglos ha ido plasmado sobre el territorio, en su intento por adaptarlo a sus necesidades vitales; sobre un medio natural que ha constituido la base y ha participado activamente en la conformación del mismo (Jiménez, 2003, p. 5).

Dessa forma, os museus públicos, como é o caso da maioria dos museus ferroviários, podem assumir a função de mediadores no âmbito da educação, criando espaços de aprendizagem e interação que permitam a mobilização e reflexão dos grupos sociais em relação ao seu próprio patrimônio (IPHAN, 2014).

O papel das ações educativas voltadas para a recuperação das memórias, valorização do patrimônio cultural e difusão do conhecimento coletivo, potencializado na estrutura de um museu social, tem grande relevância para a discussão do objeto de estudo desta pesquisa, uma vez que possibilita pensar em como promover a ressignificação do território formado por vestígios ferroviários e outras referências culturais associadas e, ao mesmo tempo, em ações de educação patrimonial que possibilitem criar novos sentidos e significados aos fatos do passado, possibilitar vivências e novas trocas, de forma que este patrimônio seja suporte para reflexões no tempo presente (Dosse, 2012), simultaneamente às transformações sociais, culturais, econômicas e políticas em curso.

Desta forma, a partir dos conceitos apontados, indaga-se se o uso como museu ferroviário, apesar de possibilitar a manutenção do edifício da estação de Araraquara,

a exemplo do que ocorre em vários outros museus ferroviários em cidades do interior do estado de São Paulo, como o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí, o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba, o Museu Ferroviário de Indaiatuba e o Museu Ferroviário Regional de Bauru, poderia tornar-se mais que um lugar para visita passiva e um repositório de vestígios materiais ferroviários, servindo como suporte para as ações de educação patrimonial.

Diante disso, o trabalho se estrutura a partir de temáticas pautadas nos diferentes conceitos museológicos e de Educação Patrimonial, dialogando com o objeto de estudo desta pesquisa: o Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” e a área ferroviária de Araraquara, entendendo-os como territórios culturais e potencialmente educativos.

O Capítulo I, **“Museus: Modelos e Experiências”** estrutura-se a partir do estudo das ideias sobre a museologia no país, começando por situar que a maioria dos museus ferroviários do estado de São Paulo se originaram a partir de uma mesma base, permanecendo, muitos deles com a mesma estrutura até os dias atuais, questão tratada no subcapítulo “Os Museus Históricos e Pedagógicos: modelo e influência no contexto do interior paulista”. Estes museus foram formados sob uma perspectiva instrutivista, cuja pedagogia doutrinadora favorecia memórias nacionais hegemônicas; são traços presentes na maioria dos museus que vieram a surgir posteriormente.

Na sequência, o subcapítulo “Os museus sociais e a participação social” se aprofunda nas questões relacionadas à Nova Museologia, que amplia a abordagem participativa, que preza por uma comunicação horizontal e linear com o público, reconhecendo-os como protagonistas. Esse subcapítulo tem como intuito ampliar os horizontes de interpretação de possibilidades museológicas, em especial, diante da exposição anterior de um modelo ainda fortemente presente na maioria dos museus.

Encerrando este Capítulo com o subcapítulo “Museus Ferroviários: preservação e desafios”, será traçado um histórico da formação dos museus ferroviários a partir do reconhecimento local dos patrimônios industriais ferroviários. Nesse subcapítulo, também será possível estabelecer uma comparação entre a forma como foram constituídos e os Museus Históricos e Pedagógicos, abordados no primeiro subcapítulo. Dessa forma, cria-se um diálogo entre ambos os aspectos, no

intuito de compreender as possibilidades museológicas que podem orientar os museus ferroviários dentro dos parâmetros dos museus sociais. A partir dessa discussão, foi realizada uma análise do funcionamento dos museus ferroviários presentes no estado de São Paulo, a fim de observar quais deles (ou se algum deles) desenvolvem atividades educativas e buscam uma maior aproximação com a população e o público em geral, verificando como essas ações se concretizam, além de, por outro lado, buscar entender por que elas não se verificam em outros museus.

O Capítulo I está amparado na leitura dos seguintes autores: Misan (2008); Avila (2014); Alves (2019); Motta (2019); Moraes (2020); Moraes (2021); Gonçalves (2005); Tamashiro e Reis (2023); Lovay (2022); Lewinski (2017); Prochnow (2014) Matos (2019); Matos (2020); Icom; Oliveira (2010); Oliveira (2011); Losnak e Oliveira (2016); Oliveira (2017); Oliveira (2024), e nos Decretos de constituição dos Museus Históricos e Pedagógicos, como o Decreto nº 26.218, de 3 de agosto de 1956; Decreto nº 33.980, de 19 de novembro de 1958; e no Decreto de municipalização dos Museus Históricos e Pedagógicos: Decreto nº 38.947, de 26 de julho de 1994.

O Capítulo II, **“O Museu Ferroviário de Araraquara”**, foi desenvolvido a partir da análise específica do Museu Ferroviário em Araraquara. Inicia-se, portanto, com o subcapítulo “Histórico da implantação do Museu Ferroviário na cidade de Araraquara”, no qual é explicitado o processo de instalação do Museu na antiga estação ferroviária da cidade, abordando momentos de inauguração, restauros, reformas, reaberturas e o processo de solicitação de estudo de tombamento da Estação Ferroviária pelo CONDEPHAAT.

O subcapítulo “Análise do acervo, visitação e relação com o entorno através de relato de experiência própria” buscou compreender mais a fundo como o museu se insere na cidade, sua relação com o público e, em especial, com o entorno onde está inserido territorialmente. Além disso, foi realizada uma análise do acervo que compõe o museu, disponibilizado pela ABPF. Para isso, foram realizadas visitas em diferentes dias da semana, em diferentes horários e em diferentes locais – sem interação com pessoas –, buscando uma compreensão prática da sua atuação.

De forma complementar, foram realizadas entrevistas com agentes institucionais diretamente relacionados com a gestão do Museu Ferroviário e com o

patrimônio histórico do município. As entrevistas tiveram como intuito entender como os próprios gestores e coordenadores interpretam o papel do museu, o perfil dos visitantes e as relações com atividades educativas, sejam elas existentes ou não.

O Capítulo II, apoia-se, principalmente, nos registros e dados históricos sobre a instituição do museu ferroviário e a composição de seu acervo, bem como documentos do CONDEPHAAT sobre a solicitação de tombamento da Estação Ferroviária.

O Capítulo III, **“Formação de um território cultural a partir da presença ferroviária”**, foi desenvolvido a partir de uma análise territorial da cidade de Araraquara, até chegar ao papel da ferrovia no desenvolvimento urbano, espacial, social e econômico da cidade de Araraquara, embasando-se, para isso, em diferentes fontes históricas. Nesse sentido, teve início com o subcapítulo “Antecedentes à chegada da ferrovia: a formação do município de Araraquara”, a fim de compreender a formação da cidade de Araraquara para, na sequência, compreender como o impacto da ferrovia determinou a formação de territórios a ela associados.

Segue para o subcapítulo “Um patrimônio local estruturador de territórios culturais”, cujo objetivo se concentra no reconhecimento do território estruturado pela área ferroviária e compreensão dos remanescentes ferroviários de Araraquara como parte do patrimônio local, responsáveis pela consolidação de paisagens e modos de vida que se estabeleceram a partir da centralidade gerada por essas estruturas, compreendendo o território como base para ações e culturas humanas (Santos, 2005). Dessa forma, o debate incluirá as discussões sobre discurso local *versus* discurso oficial (Uribe, 2021) – ou sobre o discurso autorizado do patrimônio (Smith, 2011) –, compreendendo que,

En realidad, los procesos de gestión del patrimonio están guiados por el discurso oficial con un enfoque reduccionista de mercado, que tiende, cada vez más, al abandono y derribo de las preexistencias históricas del patrimonio cultural inmueble, y en el mejor de los casos, a su dispersión y aislamiento de la estructura urbana (Uribe, 2021, p. 10).

Isso permitiu ampliar a discussão acerca do caráter essencial da participação social nos processos de patrimonialização e musealização, reconhecendo que o patrimônio local, que faz parte da memória e dos modos de vida de inúmeros sujeitos e grupos, vai além do que é imposto e definido pelo discurso oficial.

A partir do reconhecimento da importância de considerar o território nos processos de patrimonialização e de identificação dos remanescentes, vinculados à diferentes memórias a eles associados, o capítulo segue para o subcapítulo “Uma leitura do território cultural da ferrovia em Araraquara”. Após um levantamento de campo foi possível identificar os remanescentes ferroviários ainda presentes no território, elencando os que mais fortemente marcam a paisagem de Araraquara, realizando um cruzamento com os registros históricos existentes sobre eles. Esse processo contribuiu para circunscrever os debates sobre territórios culturais, já que a atribuição de significados e valores só seria possível a partir da realização de um inventário participativo.

O levantamento permitiu ampliar o entendimento do próprio Museu Ferroviário, ao percorrer integralmente o território do qual faz parte, alcançando a realidade que se conformou em decorrência da presença ferroviária.

Concluindo, finalizou-se com o subcapítulo “Histórico de propostas de intervenção para a área ferroviária de Araraquara”. A partir do reconhecimento de que a área ferroviária de Araraquara, em especial na região mais central da cidade, tem sido alvo de propostas urbanísticas, este subcapítulo buscou analisá-las, considerando os temas já apresentados – participação social, processos de patrimonialização e contextualização territorial.

Assim, inicia-se com a descrição de propostas feitas entre os anos 1970 e o início dos anos 2000, mais precisamente a partir da inserção no Plano Diretor de 2005, da diretriz urbanística e estratégica do “Corredor Estrutural de Urbanidade – Orla Ferroviária” (Câmara Municipal de Araraquara, 2005), até a aprovação, em 2024, do Plano de Macrodrenagem, que conta com parte da área ferroviária. A análise desses planos e projetos buscou entender como o governo e as ações locais pensaram a região, sob uma perspectiva preservacionista dos elementos ferroviários, desde os mais reconhecidos até os que menos recebem atenção.

Para o Capítulo III, foram consultados os seguintes autores: Prats (2005); Santos (2005); Smith (2011); Uribe (2021); Candau (2019); Schicchi (2020); Ribeiro (2019); Corrêa (1967); Haesbaert (2023); Albinati (2009), assim como os registros

históricos sobre a chegada da ferrovia na cidade de Araraquara e dados junto à Prefeitura sobre os planos e projetos para a área ferroviária.

No Capítulo IV, **“Educação Patrimonial: Conceitos e Práticas”** discute-se sobre as práticas de Educação Patrimonial no Brasil – temática central da pesquisa, juntamente com os museus –, entendendo-a como possibilidade de ampliação nas práticas participativas e de aproximação com os sujeitos e grupos. Dessa forma o capítulo se inicia com o subcapítulo “Educação Patrimonial no Brasil: diretrizes e ações” visando a construção da inserção da educação patrimonial na trajetória e ampliação do conceito de patrimônio e das práticas preservacionistas, incorporando a noção sobre Referências Culturais (Fonseca, 2000) no âmbito das políticas culturais, passando pela consolidação de ações nas quais se pretendia vincular cultura e educação, como o Projeto Interação, chegando na inserção do termo Educação Patrimonial no Brasil, em 1983, que culminará com o desenvolvimento do Guia Básico de Educação Patrimonial (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999).

A trajetória segue passando pela criação das Casas do Patrimônio criadas pelo IPHAN a partir de 2007, voltadas para a elaboração de espaços de mediação que pudessem promover atividades educativas de valorização do Patrimônio Cultural. Passa também pela relação entre o IPHAN e o Ministério da Educação (MEC) com o Programa Mais Educação de Educação Integral e, por fim, na criação da Rede Paulista de Educação Patrimonial (REPEP) em 2011, com a análise sobre a relevância dos Inventários Participativos como instrumento de educação patrimonial. Esta análise tem o intuito de traçar um panorama sobre o avanço da discussão destas ferramentas de participação, visando contextualizar o estágio atual em que se encontram as ações sob esta perspectiva no município de Araraquara.

Assim, o subcapítulo seguinte: “Experiências de educação patrimonial em Araraquara-SP” analisa ações que foram realizadas na cidade, pela municipalidade, como a que ocorreu em 2009, no Assentamento Bela Vista do Chibarro, em parceria com a Escola do Campo Hermínio Pagotto, e a formação em Educação Patrimonial direcionada aos professores da rede pública municipal e funcionários de museus e arquivo histórico de Araraquara, realizada em 2024, através da parceria entre a Secretaria Municipal de Cultura e a Secretaria Municipal de Educação. Ainda que tenham sido ações que fizeram parte de protocolos pré-estabelecidos pela Secretaria

da Educação do Estado de São Paulo, a análise tem por objetivo compreender os princípios que pautaram essas ações e dialogar com princípios educativos que se mostram mais efetivos, discutidos no item anterior.

No último subcapítulo, “Possibilidades e potencialidades dos museus ancoradas no território”, o intuito foi aproximar os conceitos de educação patrimonial e museus sociais, bem como as relações diretas desses com o território, compreendido como passível de interpretação e apropriação pelos indivíduos, configurando per se um processo educativo. A partir dos conceitos chave – participação social, construção coletiva do conhecimento, comunidade como produtora de saberes, territórios educativos e educação integrada – que permeiam as temáticas da educação patrimonial e dos museus sociais, em favor da consolidação de territórios culturais, se estabeleceu um diálogo que constitui a espinha dorsal desta pesquisa.

O Capítulo IV teve contribuição dos seguintes documentos e autores: Iphan (2014); Iphan (2016); Scifoni (2012); Scifoni (2019); Florêncio (2012); Florêncio (2019); Tolentino (2019); Fonseca (2000); Brandão (1996); Horta et. al. (1999); Demarchi e Scifoni (2019); Siviero (2019); Antonini et. al. (2019); Nito e Scifoni (2017); Rodrigues e Nishikawa (2012); Cezario e Davel (2017); Abreu (2019); Vasconcelos et. al. (2021); Repep (2019); Uribe (2015); Uribe (2021); Martín (2007); Martín (2014); Prefeitura de Araraquara – informativos sobre o curso de formação em educação patrimonial.

Finalmente, esta pesquisa pretende abrir perspectivas para o fortalecimento e a difusão da Educação Patrimonial como forma de ativação do patrimônio ferroviário, através de uma nova proposta de atuação dos Museus Ferroviários. Busca-se analisar a articulação entre o território e a materialidade com a população e os valores imateriais.

Como resultado, espera-se compreender o estado atual do Museu Ferroviário de Araraquara, os principais problemas que afetam a área ferroviária e as possibilidades de reutilização das edificações e equipamentos ferroviários ainda não protegidos, refletindo sobre as formas de gestão e preservação do conjunto, com vistas a estabelecer novos parâmetros para sua preservação.

MÉTODOS E PROCEDIMENTOS

A pesquisa adotou o método histórico-crítico, num primeiro momento, que norteou o levantamento de dados históricos e técnicos, obtidos junto aos órgãos de planejamento e gestão e em arquivos. Foi realizada uma revisão bibliográfica, com consulta a teses, dissertações e outros trabalhos especializados sobre temas relacionados à formação das ferrovias, implantação da Estação de Araraquara e sobre a criação e evolução dos conceitos sobre museus ferroviários. Também foi feita a leitura da bibliografia sobre temas como preservação de áreas ferroviárias, formação do espaço urbano das cidades paulistas, educação patrimonial e museus sociais, inclusive discutindo cartas e legislações vigentes nas três esferas de poder (nacional, estadual e municipal) de forma a possibilitar a compreensão e proposição de novas formas de gestão do patrimônio ferroviário.

Além da pesquisa bibliográfica, foi realizada uma pesquisa documental em arquivos dos órgãos de preservação e gestão da cidade, nos conselhos de preservação, no departamento técnico de preservação cultural, no arquivo histórico municipal e nos boletins da ABPF disponibilizados online, para obtenção de dados sobre as discussões públicas relativas à criação do museu ferroviário.

Nesse sentido, as informações obtidas a partir de recortes de jornais locais, como O Imparcial e Tribuna Imprensa, apresentadas ao longo do trabalho, foram coletadas tanto no Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telarolli”, como também no arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara. Já as informações e mapas referentes ao atual Plano de Macrodrenagem, foram obtidos junto à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Num segundo momento, o trabalho foi realizado a partir do método empírico, com levantamentos de campo junto ao Museu Ferroviário, que funciona no edifício da antiga estação, e das áreas de propriedade da ferrovia de forma a compreender os usos e apropriações dos remanescentes significativos ainda presentes no território. Para tanto, nesta etapa, buscou-se selecionar setores emblemáticos para análise, para o entendimento dos questionamentos apresentados e para definição dos métodos de campo.

Para o levantamento do funcionamento do museu, foi utilizado o método de observação não participante – sem interação com pessoas –, de forma a observar a rotina de uso, os frequentadores do espaço e a relação com o entorno imediato do Museu. Para isso, foi realizado um cronograma de visitas distribuídas ao longo de três semanas e em três dias na semana, alternando-se os períodos visitados entre manhã e tarde, e contemplando também dias em que ocorreram eventos no Museu.

Para o levantamento de campo ao longo da área ferroviária, adotaram-se como referência alguns dos parâmetros utilizados pela arqueologia urbana no âmbito do Programa Arqueológico do Rodoanel Metropolitano de São Paulo (Robrahn-Gonzalez, 2006)¹, sendo complementados por aqueles propostos por Ribeiro (2017)², para a leitura da linha ferroviária da Ferrovia Paulista, entre Louveira e Valinhos. Ainda que utilizados como base para a estruturação do levantamento de campo, não foram aplicados os métodos estritos da arqueologia, tendo em vista que buscou-se realizar uma prospecção difusa e pautada pelos elementos visíveis na paisagem.

Dessa forma, para reconhecimento e leitura do território, foi feita uma análise preliminar do traçado da linha, onde foram utilizadas ferramentas digitais (*Google Earth Pro*) e análise de plantas e cartografias das linhas férreas, visando reconhecer o espaço e identificar as áreas com maior potencial de existência de vestígios associados à ferrovia - especialmente aquelas mais distantes do núcleo urbano consolidado e as áreas de maior ou menor quantidade de informação e ocupação. A partir deste levantamento prévio, foram definidos três tipos diferentes de segmentos: trechos de 1,5km, 5km e nós, sendo considerada uma margem de 150m de cada lado da linha. Essa variação foi adotada para que fosse possível diferenciar níveis de informação e de ocupação ao longo da linha férrea.

¹ “[...]. Os levantamentos de campo foram realizados no que se definiu como Área Diretamente Afetada (ADA) pelo empreendimento (32 km lineares do leito da rodovia mais uma faixa com 60 metros em cada lateral, como faixa de domínio), envolvendo também sua Área de Influência Direta (AID), ou seja, uma faixa de 1 km de largura para cada lateral da rodovia. [...]. Os levantamentos de campo foram precedidos por uma análise documental sistemática (bibliográfica e cartográfica), momento em que se buscou reconhecer o cenário de ocupação da área em sua fase anterior ao início das obras do Rodoanel, elegendo terrenos de maior potencial em reunir vestígios arqueológico/ históricos” (Programa Arqueológico do Rodoanel Metropolitano de São Paulo, Robrahn-Gonzalez, 2006, p. 173).

² “Para analisar o uso do solo, elaboramos fichas de amostragem de uso e ocupação do solo, em que cada uma corresponde a 1,5km da extensão da linha férrea [...]. Para o levantamento foi estabelecida uma margem de 150m de cada lado da ferrovia [...] (Ribeiro, 2017, p. 23).

Os segmentos de 1,5km de distância foram adotados para as regiões mais adensadas e consolidadas do núcleo urbano, onde a quantidade de informação e ocupação ao longo da linha é maior, bem como a heterogeneidade delas. Os segmentos de 5km de distância foram adotados para as áreas onde a ocupação é mais dispersa, nos trechos que começam a se afastar do núcleo urbano mais consolidado. Já os nós, foram adotados para localizações nas quais a ocupação é pontual e isolada, identificadas a partir da homogeneidade predominante da paisagem rural.

Na sequência foi elaborada uma Tabela Síntese (Tabela 4), a partir da leitura realizada, contendo as informações de cada trecho e, posteriormente, um Mapa Síntese (Figura 39), sendo elencados os trechos onde a presença de remanescentes mais fortemente ainda marca a paisagem onde estão inseridos, sendo analisadas as áreas individualmente, complementando o reconhecimento territorial.

Como complementação, após aprovação do projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos, a pesquisa fez uso de entrevistas semiestruturadas, na qual foram elaborados questionários com perguntas abertas, adaptadas para cada agente entrevistado. Os questionários foram enviados a representantes da Secretaria Municipal de Cultura, da ABPF e do COMPPHARA³.

Os questionários foram aplicados de forma mista, de acordo com a preferência e disponibilidade do participante, dessa forma, um deles foi respondido por meio de entrevista realizada por chamada de vídeo, com a transcrição das respostas, enquanto os outros três foram respondidos por escrito pelos participantes e posteriormente encaminhados à pesquisadora.

As respostas ao questionário não foram tratadas como dados isolados, mas de forma a complementar as análises desenvolvidas ao longo do texto, articulando-se aos dados obtidos através do levantamento de campo e das observações realizadas. Dessa forma, foram incorporadas de maneira mais indireta e geral, evidenciando as percepções e interpretações em comum compartilhadas a respeito do território ferroviário de Araraquara.

³ Embora tenham sido previamente contatados 9 agentes, apenas 4 responderam a tempo de incluir suas respostas no trabalho. Para mais informações a respeito das respostas obtidas, ver Apêndice (p. 220).

Ao longo da pesquisa, as análises foram realizadas a partir de sucessivos cruzamentos dos dados.

CAPÍTULO I - MUSEUS: MODELOS E EXPERIÊNCIAS

1.1. Os Museus Históricos e Pedagógicos: modelo e influência no contexto do interior paulista

A Rede de Museus Históricos e Pedagógicos (MHP), criada entre as décadas de 1950 e 1970 (1956 a 1973), a partir de Decretos Estaduais que “permitiu ao poder estadual afirmar-se no campo da cultura e da educação de modo hegemônico” (Misan, 2008, p. 176), constituiu-se como a primeira e maior rede de museus implantada no país, originando um modelo de museu histórico que se instaurou no interior de São Paulo, servindo, muitas vezes, como referência para a criação e gestão de outras instituições museológicas que viriam a ser criadas posteriormente.

No momento de sua constituição, o país passava pelo processo de retomada do ideário republicano e de construção de um imaginário sobre a participação paulista nesse regime (Avila, 2014). Dessa forma, a criação da Rede de Museus Históricos e Pedagógicos no estado de São Paulo surge, em parte, para potencializar e concretizar tais pretensões do Estado, estabelecendo uma memória da República vinculada à história paulista (Misan, 2008). Essa abordagem adotava um conceito instrutivista de museu, no qual as ideias, o imaginário e as narrativas históricas eram representados e transmitidos pela ótica do Estado, com intuito pedagógico.

A iniciativa para a criação dos primeiros MHP, em 1956, partiu de Sólon Borges dos Reis⁴, sendo eles dedicados a homenagear os quatro presidentes republicanos oriundos do estado de São Paulo – Prudente de Moraes, Campos Salles, Rodrigues Alves e Washington Luís (Misan, 2008). Já em 1957, Vinício Stein Campos⁵ assume a direção do Serviço de Museus Históricos, redigindo o regulamento dos museus e propondo a criação de novas unidades para a consolidação dessa rede, sendo

⁴ Sólon Borges dos Reis (1917-2006), diplomado em Pedagogia pela USP. Um dos fundadores da Associação dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo (1945) e da União Paulista de Educação (1947). Deputado estadual (1959-1979), presidiu a Comissão de Educação e da Cultura na Assembleia Legislativa. Presidente do Centro do Professorado Paulista (1956-1997). Secretário Municipal de Educação (1993-1996) (Misan, 2008, p. 177).

⁵ Vinício Stein Campos (1908-1990), diplomado em Pedagogia, em 1932, em Santa Bárbara d'Oeste, onde lançou o semanário “O Constitucionalista”. Sócio do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP) (1952-1990). Diretor da Divisão de Museus, da Coordenadoria do Patrimônio Cultural, da Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo do Governo do Estado de São Paulo, Conselheiro do Condephaat, membro da Associação dos Cavaleiros de São Paulo, do Atheneu Paulista de História e do Centro de Ciências, Letras e Artes e da Academia Campinense de Letras. Autor de “Elementos de Museologia” (Misan, 2008, p. 177).

instaurado, em 19 de novembro de 1958, o Decreto nº 33.980 que “dispõe sobre a complementação da rede de museus históricos e pedagógicos do Estado e dá outras providências” (DECRETO N. 33.980, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1958).

Durante o período de sua criação – de 1956 a 1973 – originaram-se um total de 79 unidades, sendo de fato instaladas 53, distribuídas ao longo de todo o estado de São Paulo (Misan, 2008). Esse processo refletiu uma “produção em série” de entidades representativas da hegemonia republicana, sob tutela do Estado. Os museus foram implantados em cidades estratégicas, seja por sua importância histórica e política para o estado, seja pela relevância de seu patrono na história estadual ou nacional. Neste sentido, buscava-se reforçar a presença paulista na história republicana, inserindo essas cidades e seus patronos nesse contexto, sem, no entanto, dar o devido reconhecimento e enfoque à própria história das cidades (Misan, 2008).

Além disso, a distribuição geográfica desses museus também refletia a intenção de fortalecer narrativas históricas específicas. As cidades nas quais foram implantados os MHP dialogavam com determinados aspectos históricos e geográficos do estado, dentre eles, é possível observar que a Rede criada e implantada passava pelo caminho das bandeiras, pelas passagens de D. Pedro I e D. Pedro II, pelas inaugurações de grupos escolares – que, por sua vez, também carregam o nome de um patrono –, pelas convenções e encontros políticos que antecederam a proclamação da República, como as ocorridas em Itu (1873) e São José do Rio Pardo (1889), pelos pontos de resistência da Revolução Constitucionalista de 1932 e também pelos percursos das ferrovias e, posteriormente, das rodovias (Misan, 2008).

Diante de disso, se revela outro objetivo desses museus: a preservação da história de ocupação geográfica do estado (Misan, 2008), vinculando-a a movimentos e momentos marcantes da história nacional sob a perspectiva da elite do país e do estado.

Com um propósito educativo e pedagógico, uma das funções dos MHP era proporcionar pesquisas históricas no município (Pausini, 2019). No entanto, a criação destes Museus no estado de São Paulo, tendo como patrono uma figura histórica pertencente à elite, a qual buscava vinculá-lo à história republicana, reforça a posição

e o papel doutrinador para com os estudantes e a população em geral da cidade onde está instalado. Processo no qual é reforçada a visão e o recorte determinado do que e de quem se pretende valorizar e reconhecer como parte essencial da história do país, enfatizando discursos oficiais e dominantes em detrimento de outras narrativas sociais e históricas também pertencentes e constituintes da memória do estado e do país como um todo.

(...) considerando que incumbe ao poder público cultivar as tradições que possam constituir patrimônio de honra e de glória para a coletividade;
Considerando o papel relevante que tiveram nos destinos da nacionalidade homens que, saídos de São Paulo, governaram a Nação em quadriênios que se tornarem memoráveis;
(...) considerando que é apreciável o valor dos Museus como instrumento de cultura e educação do povo e também como elemento de recreação popular e atração turística, podendo constituir ainda, a serviço da escola, recurso pedagógico de extraordinário alcance (...) (Decreto N. 26.218, de 3 de agosto de 1956 - Dispõe sobre a instalação de Museus Histórico-Pedagógicos em Batatais, Campinas. Guaratinguetá e Piracicaba).

Esses ideais de valorização e exaltação de determinados recortes e personagens da história do país e, mais especificamente, de patronos republicanos representantes do estado de São Paulo, no início da formação dos MHP, redundaram, num processo de perpetuação da memória da participação dos paulistas na República (Misan, 2008), dando continuidade a ações e políticas voltadas para a construção de uma identidade nacional (Motta, 2017). Tais políticas ganharam força a partir da década de 1930, com o fortalecimento dos discursos sobre a formação de um Estado Nacional, se estendendo até a década de 1960. Nesse período, intelectuais, juntamente com o governo, passam a buscar em personagens históricos e em diferentes elementos arquitetônicos, urbanísticos e artísticos, referências para a representação de uma identidade brasileira a ser reconhecida, enaltecida e valorizada. Esse processo não apenas consolidava uma visão específica da nação, mas também favorecia determinados grupos dentro dessa construção discursiva, constituindo um “quadro social da memória” (Motta, 2017) que incorporava essa narrativa à memória social brasileira e à ideia de identidade nacional em construção.

Identidade essa que, por sua vez, é representativa de uma elite dominante, que se beneficiava com o uso de sua imagem como símbolo da nação, preterindo, portanto, as inúmeras identidades e memórias, pertencentes a diferentes grupos sociais que também compunham a sociedade brasileira, mas sequer foram

identificados para essa construção identitária nacional. Este aspecto simbólico pode ser observado na constituição dos Museus Históricos e Pedagógicos, cuja função, em muitos casos, ainda hoje permanece sendo a construção de uma identidade seletiva, seja nacional ou paulista.

Esse processo de construção da identidade e de valorização de uma imagem nacional também foi base para a criação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1937, anos antes da implementação dos Museus Históricos e Pedagógicos, também com ênfase na construção de discursos voltados para os ideais de Estado Nacional e identidade nacional. Tendo Mário de Andrade como um de seus idealizadores, já “apontava para a relevância do caráter pedagógico estratégico dos museus e das imagens” (IPHAN, 2014), defendendo que seu papel era, justamente, instruir, informar e difundir para a própria população – que deveria tomar conhecimento do patrimônio –, a importância de se preservar elementos monumentais brasileiros que representassem a identidade nacional, visando inverter a lógica predominante no momento, que priorizava valores e padrões europeus (Scifoni, 2019).

Em verdade, só há um meio eficaz de assegurar a defesa permanente do patrimônio de arte e de história do país: é o da educação popular. Ter-se-á de organizar e manter uma campanha ingente visando a fazer o povo brasileiro compenetrar-se do valor inestimável dos monumentos que ficaram do passado. Se não se custou muito a persuadir nossos concidadãos de que o petróleo do país é nosso, incutir-lhes a convicção de que o patrimônio histórico e artístico do Brasil é também deles, ou nosso, será certamente praticável – Declaração de Rodrigo Melo Franco de Andrade (Ministério da Cultura, 1987, p. 64, apud Oliveira, 2011, p. 32 - IPHAN 2014, p. 06).

O SPHAN (posteriormente, IPHAN) foi criado com o objetivo de garantir a preservação e a defesa dos patrimônios nacionais – ainda fixados na ideia de monumentalidade, materialidade e representação de elementos pertencentes à nação – muito próxima à noção educativa dos museus e de transmissão à sociedade do que deve ser preservado e valorizado. Esse processo contribuiu para a limitação dos conceitos de patrimônio na época, reafirmando quais bens eram dotados de valor patrimonial (Motta, 2017).

Em sua fase heroica (1937-1967), o órgão foi presidido por Rodrigo Melo Franco de Andrade, período em que o maior número de bens foi acautelado, com destaque para arquitetura religiosa, civil e militar de estilo barroco (IPHAN, 2014).

Essa priorização reforçou o caráter monumental dos bens considerados dignos de proteção, mantendo uma abordagem seletiva e elitista. As práticas protetivas tiveram como amparo legal, principalmente, o Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937⁶ (IPHAN, 2014), que instituiu os Livros do Tombo e regulamentou o processo de tombamento. Esse mecanismo, visto como resposta à preservação dos bens, se apresentava como parte essencial na função educativa neste momento.

Essas concepções de patrimônio, de representações da identidade nacional e de ideias inseridas no imaginário social se perpetuaram e influenciaram a criação dos Museus Históricos e Pedagógicos, conforme dito. Esses museus, portanto, mantêm um recorte histórico e social específico:

Na nova fase do regime republicano, a questão da identidade do país estaria atrelada à ideia de integração e desenvolvimento nacional. A nova carta institucional de 1937, as leis trabalhistas, as reformas na educação, a criação de órgãos de defesa do patrimônio nacional, a criação de 4 museus federais e a arregimentação de intelectuais para atuar como servidores do Estado, em defesa da cultura e a serviço da organização social, foram fatores importantes a contribuir para a afirmação do papel centralizador do Estado (Misan, 2008, p. 194).

Também nesse mesmo contexto, na década de 1930, estavam em curso discussões referentes à constituição dos chamados Museus Escolares, cujo crescimento e destaque ocorreram, principalmente, a partir do movimento escolanovista (1930-1940), articulado ao “chamado projeto de modernização política, econômica e cultural vivenciado pelo país nessa década” (Alves, 2019, p. 107). Os princípios da Escola Nova, por sua vez, estavam centrados na ação e na atividade espontânea das crianças, defendendo que o aprendizado se daria pela experiência (Alves, 2019), o que exigia uma revisão das metodologias pedagógicas adotadas nas escolas.

Por um lado, a escola deveria preparar as crianças às necessidades da sociedade moderna em transformação. Por outro lado, ela deveria constituir-se em elemento transformador do meio social, abrindo-se à comunidade e intervindo nos processos sociais (Alves, 2019, p. 108).

Instalados diretamente no ambiente escolar e restritos a esse público, os museus escolares tinham como principal objetivo auxiliar a aprendizagem dos alunos.

⁶ Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937).

Diante disso, contavam com o apoio e parceria do Museu Nacional, por exemplo, no desenvolvimento e elaboração dessas instituições. A estruturação dos museus escolares, portanto, seguia as orientações da Secção de Extensão Cultural (S.E.C.), órgão do Museu Nacional estabelecido por Regimento em 1941. As instruções provenientes do Museu Nacional estavam, dessa forma, ancoradas nos princípios escolanovistas de incentivo à socialização (Alves, 2019), às atividades práticas e o aprendizado pela experiência.

O foco temático desses museus estava voltado para o ensino de história natural, sendo assim, era recomendada a realização de visitas ao próprio Museu Nacional, bem como a parques e florestas, para a coleta de materiais que complementassem o acervo do próprio museu escolar (Alves, 2019).

A partir dos anos 1960, os museus escolares foram deixando de fazer parte das metodologias e legislações educacionais no Brasil, diante do avanço da chamada pedagogia tecnicista que, por sua vez, baseava-se em novos recursos educacionais, em detrimento da pedagogia escolanovista, que entrava em crise nesse momento (Alves, 2019).

Entretanto, as discussões sobre as relações entre museus e educação voltam a ganhar destaque a partir da década de 1970, em especial, com a Declaração de Santiago do Chile em 1972, que ampliou os conceitos museológicos e reforçou a conexão dos museus com as comunidades.

Dessa forma, é possível observar que os Museus Históricos e Pedagógicos, em sua instituição, resgataram sua vinculação com as escolas na sua proposta pedagógica. Tanto as instituições públicas quanto as particulares eram incumbidas da responsabilidade de coletar e preparar o material destinado aos museus. Percebe-se, assim, uma aproximação entre os MHP e os museus escolares, com a diferença de que os primeiros eram de caráter público. No entanto, ambos mantinham a função de “instruir”, sendo que os MHP, por sua vez, se aproximavam com maior força da transmissão de ideias através de um discurso direcionado.

Artigo 2.º - Os Museus Histórico-Pedagógicos a que se refere este decreto serão instalados mediante entendimentos do Departamento de Educação com as municipalidades e instituições culturais das cidades em que forem

sediados, competindo às escolas públicas e particulares a incumbência de coleta e preparação do material destinado aos Museus.

Artigo 3.º - Competirá a uma Comissão Central que emprestará unidade e coordenará os trabalhos e a Comissões Municipais que se incumbirão das tarefas locais a instalações e a manutenção dos Museus Histórico-Pedagógicos, sob jurisdição da Chefia de Serviço de Instituições Auxiliares da Escola, do Departamento de Educação. (Decreto N. 26.218, de 3 de agosto de 1956 - Dispõe sobre a instalação de Museus Histórico-Pedagógicos em Batatais, Campinas. Guaratinguetá e Piracicaba).

Com estes mesmos princípios, Vinício Stein utilizou o Museu Imperial, em Petrópolis, como referência para a implantação e constituição dos MHP. Esse museu, por sua vez, “nas décadas de 1940 e 1950, congregou importantes educadores e esteve à frente das principais discussões da relação entre museu e sociedade” (Misan, 2008, p. 190), tornando-se, dessa forma, um modelo na afirmação dos ideais escolanovistas no que diz respeito à função educadora dos museus.

Apesar das diferenças temáticas e temporais abordadas em cada museu – de um lado, a afirmação dos ideais republicanos-paulistas e, de outro, a exaltação do império –, houve uma aproximação entre eles, especialmente na valorização e no enaltecimento de um patrono e, mais precisamente, que apresentava uma relação com a cidade onde o museu seria inserido (Misan, 2008). No Museu Imperial seu patrono é D. Pedro II. Entretanto, essa prática remonta ao momento de criação do próprio Museu Imperial, na década de 1940, refletindo o contexto de construção dos ideais do Estado Nacional, da Escola Nova e, posteriormente, dos próprios MHP.

A criação do Museu Imperial contou com o apoio direto de Getúlio Vargas que, durante o Estado Novo, utilizou o contexto museológico como estratégia para consolidar a promoção de uma identidade nacional. O museu, portanto, exaltava o ideal de nação a partir do império, o que, por sua vez, também contribuía para a consolidação da própria imagem de Vargas no imaginário social e político brasileiro. Ao retratar a grandiosidade de um governo anterior com ideais semelhantes aos do Estado Novo, ajudava a refletir os anseios do governo vigente. A imagem de Vargas se vinculava, portanto, ao histórico de criação do museu, pautado na ideia de construção do imaginário do Estado Novo, reforçando a identidade nacional que se buscava consolidar por meio das representações do período imperial (Neto, 2013).

Fica evidente o papel da cultura e da educação como agentes integradores da nação nesse período – entre as décadas de 1930-1940 –, sendo essa lógica posteriormente resgatada na criação dos MHP.

(...) tanto o Museu de Petrópolis quanto o Museu Histórico Nacional contribuíram de forma intensa na construção e difusão de uma representação de Vargas como um governante que liderava a nação em um período de grandeza também histórica, expressa ainda pelo processo de projeção e formação de uma “cultura” brasileira (Neto, 2013).

Nesse sentido, a referência adotada por Vinício Stein ao Museu Imperial na constituição dos MHP reforça a concepção de museu como um espaço de (re)afirmação hegemônica, baseado em discursos educacionais direcionados, que apontam para o enaltecimento de fatos heroicos, sejam eles municipais, estaduais ou nacionais, vinculados à narrativa que se objetiva representar.

Araraquara foi uma das cidades do estado de São Paulo que se tornou sede de um MHP, integrando a rede de museus instituída entre as décadas de 1950 e 1970. A cidade teve o seu primeiro museu – Museu Histórico de Araraquara – criado através da Lei Municipal nº 361, de 5 de novembro de 1954, antecedendo a própria instauração do Decreto estadual de Criação dos primeiros MHP, em 1956.

O referido museu foi instituído como órgão anexo à Biblioteca Pública Municipal “Mário de Andrade”, com o objetivo de “organizar os serviços de documentação relativa aos interesses históricos, geográficos e culturais do município” (LEI MUNICIPAL Nº 361, DE 5 DE NOVEMBRO DE 1954). Posteriormente, em 19 de novembro de 1958, por meio do Decreto Estadual nº 33.980, novas unidades dos MHP foram instituídas no estado de São Paulo, incluindo o Museu Histórico e Pedagógico “Voluntários da Pátria” em Araraquara, sendo aberto ao público somente em 1970, em um antigo casarão na Avenida Espanha, nº 470 (Figura 1), hoje já demolido.

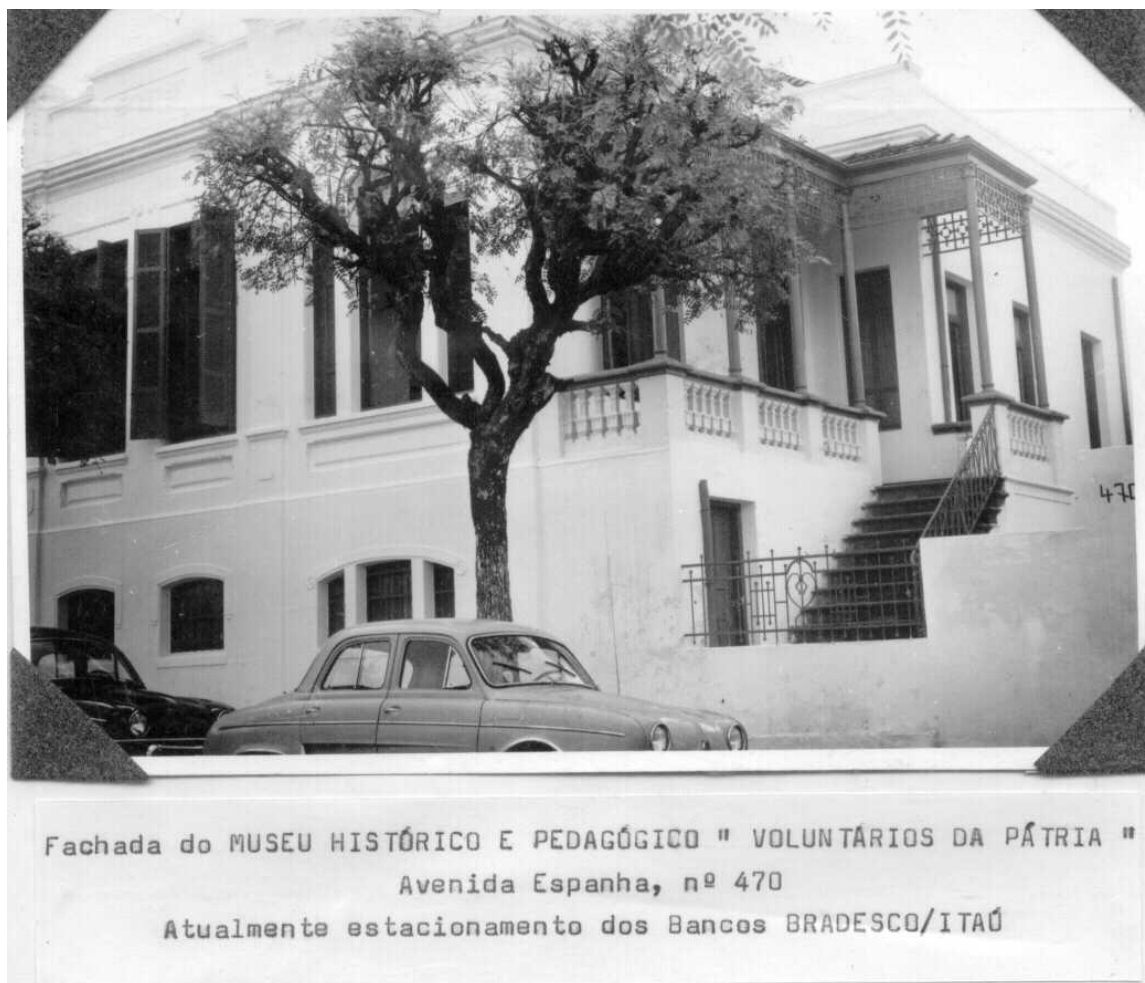


Figura 1. Primeira sede do Museu Histórico e Pedagógico “Voluntários da Pátria”, aberto ao público em 1970.

Fonte: CD Memória fotográfica de Araraquara – 100 anos em fotografia. Prefeitura do Município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes. 2007.

Em 1975, o MHP “Voluntários da Pátria” foi transferido para um espaço próprio, passando a funcionar em um edifício histórico de 1898 (Figura 2), que já havia sediado a cadeia, o Fórum, a Prefeitura, a Câmara Municipal e a Escola de Belas Artes. Esse prédio foi tombado pelo CONDEPHAAT em 2018 (Decreto de Tombamento nº SC-102, de 07/11/2018).



Figura 2. Nova sede do Museu Histórico e Pedagógico “Voluntários da Pátria”, na Praça Pedro de Toledo, onde funciona até hoje.

Fonte: CD Memória fotográfica de Araraquara – 100 anos em fotografia. Prefeitura do Município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes. 2007.

Assim como os demais MHP distribuídos pelo Estado de São Paulo, a unidade de Araraquara também leva o nome de um patrono, figura histórica de relevância para a cidade e, principalmente, para o estado. No entanto, o título “Voluntários da Pátria” não representa uma figura única, mas sim uma homenagem aos jovens araraquarenses que se voluntariaram para combater na Guerra do Paraguai em 1865. Dessa forma, reafirma-se o ideal nacionalista ao valorizar figuras de heróis da nação, neste caso, os “heróis da pátria”.

Em 1981, foi inaugurada uma exposição de peças do folclore brasileiro, incluindo, dentre os trabalhos de artistas araraquarenses, os trabalhos de Jorge

Brandão Coutinho, o Mestre Jorge⁷. Em um momento de redemocratização do país, a cultura material de segmentos mais populares foi sendo aos poucos mais valorizada e reconhecida (Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria) – sendo posteriormente ampliados os conceitos de patrimônio com a Constituição de 1988.

Anos mais tarde, no que parece ter sido uma mudança de olhar sobre o acervo, algumas peças do artista foram incorporadas permanentemente ao acervo do Museu, sendo desenvolvida, em 2022, uma exposição intitulada “Ocupação Mestre Jorge” (Figura 3), em funcionamento até o presente momento. Ainda que isolada, esta iniciativa representou uma ampliação na perspectiva museológica vigente na maioria dos MHP, que tinha um enfoque direcionado a narrativas e recortes seletivos do que se pretendia rememorar e valorizar em determinado contexto. Nesse sentido, dedicar uma exposição a um artista local que retrata em suas obras os movimentos sociais, cenas do cotidiano, personagens da cultura popular brasileira e africana e imagens sacras (Museu Históricos e Pedagógico Voluntários da Pátria), pode indicar um esforço de ir além das narrativas elitistas e lineares, especialmente se tratando de um MHP, cuja origem esteve diretamente atrelada a representações da história oficial.



Figura 3. Exposição "Ocupação Mestre Jorge" no Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria.

Fonte: Autora, 2025.

⁷ Mestre Jorge nasceu Jorge Brandão Coutinho em Araraquara, no ano de 1932. Artista nato, sua primeira paixão foi o desenho. Aos 16 anos, tentou se inscrever na Escola de Belas Artes, mas sua matrícula foi recusada. “A justificativa oficial foi o seu grau de escolaridade, mas depois se soube que a recusa se fundava no preconceito. Depois disso, ele se desinteressou do desenho e voltou-se para a escultura”, conta o filho. Trabalhou como servidor público no Departamento de Estradas de Rodagem (DER), onde se aposentou, mas nunca abandonou a escultura, sua grande paixão. Suas obras – muitas das quais premiadas e expostas em várias cidades brasileiras e estrangeiras – retratam cenas e personagens da cultura popular. O artista [...] faleceu em 2010, aos 78 anos (Câmara Municipal de Araraquara, 2018).

Atualmente o acervo do MHP de Araraquara contempla diferentes núcleos temáticos, destacando-se: objetos relacionados à arte popular de Mestre Dito⁸; uma sala dedicada a objetos de uso pessoal associados às camadas mais elevadas da sociedade, como porcelanas, relicários e mobiliários, doados por Madalena Olivastro; um espaço voltado a itens do catolicismo, também provenientes de doações; uma sala destinada a objetos de origem indígena de vários grupos do Brasil, também doados ao museu; e uma sala com itens relacionados a diversos tipos de maquinários como telefones, máquinas de escrever etc. Por outro lado, não foram identificados espaços ou conjuntos expositivos específicos dedicados aos “Voluntários da Pátria”, além de um breve texto informativo na placa localizada no hall de entrada do museu, juntamente com um histórico do próprio edifício.

Apesar do reconhecimento de esforços no sentido de ampliar as perspectivas museológicas, especialmente com a exposição de objetos de arte popular de artistas locais e de referências à grupos indígenas, observa-se que os diferentes temas expostos se apresentam de forma fragmentada e pouco contextualizada, isolados em si mesmos, diante da ausência de contextualização e articulação entre os assuntos retratados. Esses aspectos contribuem para um discurso pouco crítico, limitando as possibilidades de reflexão do visitante. Dessa forma, mesmo com a composição atual de um acervo diverso, é observada a perpetuação de uma prática museológica pautada na pedagogia da transmissão de informações, fragmentada e difusa.

Em 26 de julho de 1994 foi publicado o Decreto nº 38.947⁹ que previa a municipalização de muitos dos MHP do estado, bem como a extinção de outros. Dentre os que foram municipalizados pelo Decreto está o Museu Histórico e Pedagógico de Araraquara “Voluntários da Pátria”. Esse processo de transferência de responsabilidade e administração do MHP, juntamente com seu acervo, para o poder municipal das cidades onde estavam inseridos considerou, dentre outros pontos, que

⁸ Benedito Antônio Bento, “Mestre Dito”, nasceu em Araraquara a 5 de outubro de 1906. Foi pedreiro e pintor de tabuletas. Começou fazendo estatuetas de barro, e mais tarde, adotou uma nova técnica (armação de arame, couro, madeira, cola, tecido, saco de estopa, etc.). [...] “Santo Antônio e a Vaca”, primeiro filme araraquarense rodado em 1958, lançou Mestre Dito através de sua obra. Apesar de escultor de força singular, com trabalhos expostos em vários museus especializados em folclore da Europa, Dito “seu nego”, como também era chamado, faleceu na miséria em 17 de agosto de 1959 (Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria).

⁹ Autoriza a Secretaria da Cultura a celebrar convênio com municípios do Estado, objetivando a transferência para a administração pública municipal de museus estaduais e dá outras providências (Decreto nº 38.947, de 26 de julho de 1994).

[...] as comunidades locais, em razão da proximidade e facilidade de acesso, detêm maior interesse em zelar, conservar e ampliar os acervos já existentes nos Museus Históricos e Pedagógicos localizados no interior do Estado (Decreto nº 38.947, de 26 de julho de 1994).

No entanto, o reconhecimento e a possibilidade de uma abertura participativa para toda a comunidade local nos processos de constituição do acervo do museu, mesmo após a municipalização, não se deram de maneira efetiva, na prática. Observa-se, no caso de Araraquara, uma permanência de práticas que mantém certo distanciamento em relação ao público, diante de processos unilaterais e pouco dialógicos, apesar do acervo se mostrar, atualmente, mais diverso.

Perpetuou-se, dessa forma, um modelo de museu que passou a ser entendido como uma possibilidade padronizada para o funcionamento de museus, especialmente no interior do estado de São Paulo, sendo que os demais tipos de museus ainda reproduzem também, com certa intensidade, as práticas provenientes dos MHP.

1.2. Os museus sociais e a participação social

Tradicionalmente identificados com projetos de construção de nacionalidades, os museus adquiriram no presente novos significados sociais e políticos e, por isso, já não podem ser pensados como espaços de produção de memórias nacionais hegemônicas, tampouco como lugares para consagração de identidades nacionais ou espaços de conservação de objetos e relíquias de épocas passadas (Motta, 2019, p. 268).

A partir de parâmetros universais, a maioria dos museus foi constituída seguindo o modelo iluminista, institucionalizado por volta do século XVIII. Esses museus surgiram “a partir da abertura das coleções anteriormente restritas ao acesso público” (Moraes, 2021, p. 170), estabelecendo uma relação hierárquica em que o próprio ingresso ao contexto museológico se dava de maneira também seletiva, definindo-o como um espaço privilegiado, limitando suas práticas a determinados grupos.

Esse arquétipo de museu – iluminista – ainda fundamenta os princípios da maioria das instituições museológicas, caracterizando-se como: *autoritários*, ao se posicionarem como detentores absolutos do conhecimento e do saber relacionado ao patrimônio; *informativos*, baseando-se na transmissão unilateral e vertical das informações contidas nos museus, tratando o público como sujeito passivo; e

autocentrados, conduzindo o processo de musealização de forma endógena, sem conexão com o contexto sócio-histórico-cultural no qual está inserido e com a sociedade para a qual se destina (Moraes, 2021).

Estas características são reconhecidas, por exemplo, no modelo institucionalizado dos Museus Históricos e Pedagógicos, anteriormente apresentados, que, por sua vez, serviram de referência para o desenvolvimento de outras instituições no estado de São Paulo, ainda pautados nos princípios de reafirmação de ideais nacionalistas e hegemônicos, resgatando, portanto, o próprio arquétipo iluminista, como base museológica predominante.

Diante disso, a prática da musealização – processo de musealizar a museália (objeto do museu) – pode, por si só, ser um instrumento de dominação, de controle de narrativas e de representações, perpetuando recortes históricos, sociais e territoriais, refletindo os interesses de grupos específicos que detém o poder de definir o que será musealizado e de que forma. “É a musealidade (qualidade de valores) que movimenta a musealização” (Vaz, 2017, p. 44 apud Moraes, 2021, p. 185), sendo ela, por sua vez, uma construção social.

Assim, se estabelece a materialização de um imaginário construído e inserido na sociedade, que ancora ideais e significados por meio do processo de musealização. Essa materialidade, expressa tanto pelo espaço físico do museu quanto por seu acervo – objetos musealizados –, pode, no entanto, ser superada por meio da desconstrução do imaginário imposto. Isso exige a ampliação da lógica de musealização para além dos limites hegemônicos enraizados e dominantes, permitindo alcançar efetivamente o público e promover sua participação (Moraes, 2021). Dessa forma, torna-se possível dar visibilidade a outros imaginários, memórias, representações e existências.

Se o espaço dos museus é capaz de ancorar referências identitárias, narrativas e histórias hegemônicas, predominando e reforçando uma determinada hierarquia e ponto de vista, ele também pode ser ressignificado para incorporar outras visões, identidades e perspectivas mais amplas. A presença de diferentes sujeitos e grupos na construção da história a ser preservada e transmitida pelos museus possibilita

transformá-los em espaços de diálogo e diversidade. Os museus são, de fato, campos de conflito, disputas e negociações de sentidos (Motta, 2019).

Musealizamos porque os objetos possuem a sua musealidade (qualidade histórica, antropológica, sociológica, técnica, artística, econômica, etc.). A musealidade é atribuída e pode ocorrer por critérios determinados por especialista e/ou grupos culturais através da participação nos processos de musealização (Cury, 2020, p. 134 apud Moraes, 2020, p.151).

Os objetos musealizados tornam-se, portanto, suportes físicos do simbólico – e vice-versa (Meneses, 2009). Carregam consigo não somente significados, valores e representações de poder, mas também desempenham um papel ativo e estratégico na “mediação entre o visível e o invisível” (Gonçalves, 2005, p. 271), no qual estabelecem uma relação de continuidade sensível com as realidades neles impressas, de outro espaço e tempo (Gonçalves, 2005).

Assim, torna-se evidente a dimensão política e simbólica intrínseca aos processos de musealização (Moraes, 2021). E, por esse motivo, o reconhecimento da existência de outros sentidos, significados e símbolos – ancorados em diferentes materialidades, também passíveis de musealização – pode ser considerado um caminho essencial para que sejam extrapolados os limites do arquétipo iluminista de museu, ainda fortemente enraizado.

Dessa forma, a relação comunicativa entre a musealização e os públicos, na intenção de superar a prática unilateral, vertical e informacional passiva, se concretiza a partir do processo de viabilização da participação e também do impulso para proporcionar o envolvimento ativo dos públicos em querer, de fato, participar de todas as etapas e processos dentro do contexto museológico.

Nesse sentido, foi a partir dos anos 1960 e 1970 que as discussões sobre as práticas participativas e sociais nos museus se tornaram mais intensas (Moraes, 2021). A Mesa Redonda de Santiago do Chile, realizada em 1972 e organizada pelo Conselho Internacional de Museus (ICOM), serviu como base para a concepção da Nova Museologia. Esse encontro promoveu debates centrados especialmente no conceito de “Museu Integral”, que considera a totalidade dos problemas sociais e no conceito de “museu como ação”, compreendendo-o como instrumento dinâmico de mudança social (Varine, 1995 apud Moraes, 2021).

El museo es una institución al servicio de la sociedad, de la cual es parte inalienable y tiene en su esencia misma los elementos que le permiten participar en la formación de la conciencia de las comunidades a las cuales sirven y a través de esta conciencia puede contribuir a llevar a la acción a dichas comunidades, proyectando su actividad en el ámbito histórico que debe rematar en la problemática actual: es decir anudando el pasado con el presente y comprometiéndose con los cambios estructurales imperantes y provocando otros dentro de la realidad Nacional respectiva (Mesa Redonda de Santiago do Chile, 1972).

O museu que atua “a serviço da sociedade” assume seu papel como mediador, provocador e mobilizador, que atua junto aos públicos como instrumento de transformação social. Nesse sentido, reconhece o protagonismo dos sujeitos, dos grupos e das comunidades na valorização de memórias, identidades e narrativas, ampliando a dimensão museal e potencializando a comunicação de forma horizontal e dialógica com os seus públicos.

A partir da concepção da Nova Museologia, embasada nas discussões promovidas em 1972, tornaram-se evidentes as transformações nas compreensões sobre as funções dos museus. Essas mudanças podem ser observadas na própria definição de museu pelo ICOM, que ampliou a definição de 1946 – anterior à Mesa Redonda – para uma nova definição em 1974:

1946: A palavra ‘museu’ inclui todas as coleções abertas ao público de materiais artísticos, técnicos, científicos, históricos ou arqueológicos, incluindo zoológicos e jardins botânicos, mas excluindo bibliotecas, exceto quando estas mantêm salas de exposição permanentes.

1974: Um museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, pesquisa, comunica e expõe, para fins de estudo, educação e apreciação, evidências materiais do homem e de seu ambiente (ICOM, 224 years of defining the museum, 2020).

Compreende-se, portanto, a relação de comunicação para além da ideia tradicional de um transmissor-receptor passivo, sendo necessária a expansão do entendimento de comunicação como um eixo transformador do museu, que garante e sustenta sua própria existência (Moraes, 2020).

Em oposição ao museu tradicional, enraizado no modelo iluminista, que se voltava para si mesmo – autocentrado – um espaço desconectado e distanciado da realidade, do território e do cotidiano no qual está inserido e dele faz parte, que reflete a cultura objetificada das sociedades modernas, “concebida como uma dimensão separada da experiência cotidiana das relações sociais” (Gonçalves, 2005), surgiu a Nova Museologia, que carregava consigo uma ampliação no reconhecimento do papel

social dos museus, cuja comunicação efetiva passou a se pautar em práticas cada vez mais participativas.

Nessa perspectiva, em 1985, foi publicada na França a obra “*Nouvelles museologies*”, organizada por Alain Nicolas e editada pela associação Museologie Nouvelle et Experimentation Sociale (Gonçalves, 2005). O prefácio, escrito por Hughes de Varine, um dos idealizadores do conceito de “ecomuseu”, apresenta, entre outras manifestações, uma enumeração de alguns princípios do movimento, que sintetizam e orientam a Nova Museologia:

1. o objeto está a serviço do homem e não o inverso; 2. O tempo e o espaço não se fecham entre muros e paredes; 3. A arte não é a única expressão cultural do homem; 4. O profissional de museu é um ser social, um ator da mudança, um servidor da comunidade; 5. O visitante não é um consumidor dócil, mas um criador que pode e deve participar da construção do futuro; 6. A pesquisa, a conservação, a apresentação, a animação são funções, grupos de técnicas, mas em caso algum, missões do museu; 7. Porque o museu, para nós, é ou deve ser um dos instrumentos mais perfeitos que a sociedade se deu para preparar e acompanhar sua própria transformação (Nouvelles Museologies, Varine, 1985 apud Gonçalves, 2005, p. 262).

Esses princípios começaram a nortear as futuras práticas museológicas, incluindo a formação de profissionais da área. É a partir dos discursos da Nova Museologia que o foco do museu vai se deslocando dos objetos isolados e desconectados da realidade e dos grupos sociais, para a relação que eles estabelecem com os públicos, num processo de reconhecimento das diferentes identidades e memórias que devem ser representadas no contexto museológico (Gonçalves, 2005).

E, a partir disso, amplia-se a própria dimensão de museu que, diante das discussões sobre os processos participativos e enfoque redirecionado aos sujeitos e grupos, se expande para além do seu espaço físico, da sua edificação, alcançando as comunidades e os bairros, abrindo espaço para a ideia de “fato museal” ou “prática museal” (Gonçalves, 2005). Essa concepção indica que as atividades dos profissionais dos museus, antes restritas ao ambiente museológico, ampliam seus horizontes e potencializam sua comunicação com os públicos, em um movimento de resgate das formas de vida que se manifestam na territorialidade.

Por esse motivo, o processo de musealização é, por si próprio, uma “prática social que escapa aos limites do museu” (Moraes, 2020, p. 148). Ao buscar se

conectar com o território, com os indivíduos e com as realidades interligadas e entrelaçadas, “o museu deixa de ser o centro de tudo e torna-se articulador, provocador, mediador, abrigo, promotor de encontros e conexões para além de si” (Moraes, 2020, p. 158). O museu é, portanto, um meio para a formação e o desenvolvimento de indivíduos críticos, criativos e autônomos (Freire, 1994 apud IPHAN, s.d., p.05), capazes de pensar por si próprios, criticamente, fortalecendo sua identidade.

A comunicação, prática intrínseca aos museus deve, portanto, incorporar ativamente a participação e o diálogo horizontal, pautado em processos de escuta. Isso implica o reconhecimento do público como agente transformador que, a partir da apropriação do museu, utiliza-o como instrumento para que se fortaleça e possa, de fato, agir sobre a sua realidade (Moraes, 2021).

A partir da compreensão dos princípios da Nova Museologia, torna-se evidente que processos de transformação no campo museal são intrínsecos à sua própria evolução, acompanhando as mudanças da sociedade ao longo do tempo. Seguindo essa lógica, em agosto de 2022, no *26º International Council of Museums (ICOM)*, realizado na cidade de Praga, foi aprovada a mais recente definição de museu (Tamashiro e Reis, 2023), como resultado de um processo colaborativo de quase dois anos, que envolveu profissionais do mundo todo, incluindo representantes do ICOM Brasil (ICOM Brasil, 2022).

Ampliando a definição anterior de museu, a nova definição passou a incorporar termos e conceitos relacionados aos desafios contemporâneos como sustentabilidade, diversidade e inclusão, reforçando ainda as práticas participativas e comunitárias:

Um museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade, que pesquisa, coleciona, conserva, interpreta e expõe o patrimônio material e imaterial. Os museus, abertos ao público, acessíveis e inclusivos, fomentam a diversidade e a sustentabilidade. Os museus funcionam e comunicam ética, profissionalmente e, com a participação das comunidades, proporcionam experiências diversas para educação, fruição, reflexão e partilha de conhecimento (ICOM Brasil, Nova Definição de Museu, 2022).

Observa-se, portanto, que, ao longo do tempo, o entendimento sobre as funções dos museus e seu papel na sociedade e no território onde estão inseridos têm

se ampliado. Esse processo reflete-se em definições que passam a compreender as comunidades, os públicos e sua participação como essenciais no desenvolvimento, evolução e conexão dos museus com o cotidiano de diferentes grupos. Dessa forma, amplia-se a possibilidade de incorporar novos significados e símbolos ao que é representado, rememorado e compartilhado no contexto museológico.

Entende-se que o caráter educativo está tradicionalmente atrelado aos museus, no entanto, é necessário refletir e questionar quais conhecimentos, saberes e práticas são selecionados para serem transmitidos à sociedade por meio dessas instituições, considerando que, na maioria dos museus ainda se reproduzem ideologias e pontos de vista seletivos da história. Além disso, a educação nos ambientes museais tem se estruturado, tradicionalmente, de forma unilateral e vertical, caracterizando o que Paulo Freire (1987 apud Tamashiro e Reis, 2023) denomina “educação bancária”. Assim, embora as práticas educativas estejam presentes nos museus, seu desenvolvimento em conjunto com a participação das comunidades, de maneira horizontal e democrática ainda é raro.

É necessário, portanto, que, por meio de processos participativos, pautados na aproximação com as comunidades e grupos e de um contexto museológico, ancorado em um território com referências culturais, memoriais e identitárias, os museus se tornem efetivamente um instrumento mediador de ações transformadoras para os indivíduos, em uma contínua construção de conhecimento que, a partir da democratização do instrumento museológico (Lovay, 2022), a serviço da sociedade, inclua as inúmeras identidades e realidades existentes para além das representações hegemônicas.

A educação, espinha dorsal do museu, e o próprio ato educativo referido, são verdadeiros instrumentos de ruptura colonial e grandes promotores de transformação social e mudança de realidades complexas (Lovay, 2022, p. 108).

1.3. Museus Ferroviários: preservação e desafios

A partir das décadas de 1960 e 1970, a compreensão do que se reconhece como patrimônio e bem patrimonial foi sendo ampliada e alargada num âmbito global. Esse processo refletiu, entre outros fatores, as discussões e debates que resultaram da Declaração de Amsterdã, de 1975, a qual expandiu a definição de bens

compreendidos como patrimônio (Lewinski, 2017). Essa concepção foi além, portanto, da noção de patrimônio como monumento, cujos bens se vinculavam às construções monumentais e relevantes histórica e artisticamente, passando a incorporar também as edificações mais modestas, integrantes de realidades diversas, para além da exaltação do monumento isolado como única expressão patrimonial.

(...) O que hoje necessita de proteção são as cidades históricas, os bairros urbanos antigos e aldeias tradicionais, aí incluídos os parques e jardins históricos. A proteção desses conjuntos arquitetônicos só pode ser concebida dentro de uma perspectiva global, tendo em conta todos os edifícios com valor cultural, dos mais importantes aos mais modestos, sem esquecer os da época moderna, assim como o ambiente em que se integram. Essa proteção global completará a proteção pontual dos monumentos e sítios isolados (Declaração de Amsterdã, 1975, p. 3).

Soma-se a isso a criação, no Brasil, do Centro Nacional de Referências Culturais neste mesmo ano de 1975, quando se amplia a noção de patrimônio, em âmbito nacional, tirando o foco da monumentalidade e riqueza para ampliar o olhar para as diferentes atribuições de valores e sentidos à dinâmicas de vida, bens e práticas sociais dos diferentes sujeitos formadores da sociedade (Fonseca, 2000).

1.3.1. Inserção dos remanescentes ferroviários na perspectiva preservacionista

A partir da década de 1960, se iniciou um processo de estagnação do transporte ferroviário em detrimento do rodoviário, que ganhou destaque a partir desse momento (Prochnow, 2014). Diante desse processo, os remanescentes ferroviários passaram a uma condição de vulnerabilidade, sujeitos ao apagamento e sucateamento o que, por outro lado, impulsionou ações voltadas para a sua preservação, a partir das décadas de 1970 e 1980.

Diante disso, o reconhecimento de remanescentes industriais ferroviários como parte integrante do patrimônio histórico local, nacional e internacional, que posteriormente irá incorporar a categoria de patrimônio industrial ferroviário, ganha força. No cenário nacional, essa concepção começa a receber maior atenção também na década de 1970, período em que, a partir do contexto museológico como meio de preservação, foi criado o primeiro museu ferroviário do país, o Museu do Trem, inaugurado em 1972 na Estação Central Capiba, no Recife, Pernambuco (Matos, 2020).

Foi também a partir da década de 1970 que começaram a surgir as primeiras associações de preservação ferroviária (APFs), criadas por iniciativa de indivíduos interessados na preservação do patrimônio ferroviário nacional e que, atualmente, são classificadas como organizações civis não governamentais (Matos, 2020).

A primeira associação foi criada em 1977 – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Teve como ideal a recuperação, restauração e operação de “peças e materiais abandonados e degradados pelo tempo e pelo descaso das autoridades públicas, com risco de se perderem do traço da história ferroviária” (Matos, 2020, p. 11).

Além disso, a ABPF destacava a importância de museus e trens turísticos como as principais ações para garantir a preservação do patrimônio ferroviário (Matos, 2020). Um exemplo disso é a operação de trens turísticos, iniciada em 1979, no trajeto entre Campinas e Jaguariúna, sendo consolidado como um complexo em 1984, constituído por museu e pela operação de trem, nomeado Museu Dinâmico Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, tornando-se o “primeiro empreendimento gerido por uma associação preservacionista” (Matos, 2020, p. 11).

Apesar do surgimento de outras associações, como a Associação de Preservação da Memória Ferroviária (APMF), criada em 1984 na cidade de São Paulo, entre as décadas de 1970 e 1980 esse cenário era predominantemente dominado pela ABPF (Matos, 2020). Essa realidade foi alterada somente a partir da década de 1990, com a proliferação de novas associações, somada ao início do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1992 e sua posterior extinção no final da década (Matos, 2020).

As APFs, por sua vez, permanecem em atuação no país, buscando garantir a continuidade das práticas preservacionistas no campo do patrimônio industrial ferroviário.

A compreensão da necessidade de preservação do patrimônio e da memória ferroviária se ampliou ainda mais a partir da década de 1980, com a criação do Programa governamental de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes – Preserve –, uma iniciativa do Ministério dos Transportes voltada à preservação do setor de transportes como um todo, incluindo o ferroviário. A motivação para a criação

desse Programa se deu diante de “[...] denúncias de deterioração de documentos, prédios e peças que representam a história dos transportes no Brasil, com a agravante de parte desse material ser destinado à sucata sem nenhum estudo prévio” (BRASIL, 1989, [s.p.] apud Matos, 2020, p. 5).

A ideia inicial do Preserve, portanto, foi a de

Levantamento e recuperação de acervos arquitetônicos, operacionais e documentais para exposição em espaços museológicos que sustentassem as reservas técnicas necessárias. Além de incentivar a pesquisa sobre a ferrovia e a formação técnica/profissional (BRASIL, 1982 apud Matos, 2019, p. 98).

Como integrante de um grupo de trabalho do Preserve, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – empresa de economia mista criada em 1957 por iniciativa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), formada pela incorporação de 22 estradas de ferro – foi responsável pelo desenvolvimento das atividades e diretrizes do grupo (Matos, 2019), como a implantação de espaços para divulgação e preservação de acervos históricos, artísticos e culturais – nomeados de Centros de Preservação da História Ferroviária (CPHF) – o que ampliou sua atuação nesse contexto (Matos, 2020). Além disso, a RFFSA também criou documentos técnicos e informativos como a “Norma para Execução do Inventário de Edificações de Interesse Histórico da RFFSA”, de 1985, o “Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas”, de 1991 e o informativo “Passado e Presente” (Matos, 2020).

Entre os anos de 1981 e 1985 foram criados sete Centros de Preservação pela RFFSA – São João Del-Rei, MG (1981); Recife, PE (1982); Fortaleza, CE (1982); Curitiba, PR (1982); Rio de Janeiro, RJ (1984); São Leopoldo, RS (1985) e Paranapiacaba, SP (1985) (Matos 2020).

[Os Centros] cumpriam o objetivo de disseminar a história dos transportes, mas também assumiam a função de edificar uma cultura da preservação ferroviária, elegendo referenciais valorados na composição de uma memória oficializada por meio de um complexo trabalho de eleição de objetos, personagens, datas, monumentos, paisagens culturais e, também, pela apropriação do território (Matos, 2020, p. 6).

Em 1985, com o intuito de reconfigurar sua participação e ampliar o enfoque no transporte ferroviário, para além da abordagem geral dos transportes prevista pelo Preserve, a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

– Preserfe –, que posteriormente foi transformado em Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Matos, 2020).

A partir desse ano, no qual teve início a atuação do Preserfe, novos CPHF foram criados, bem como Núcleos Históricos Ferroviários (NHF), Museus Ferroviários Regionais (MFR) e Centros Ferroviários de Cultura (CFC). Dentre eles é possível destacar: NHF de Campos, RJ (1985); NHF Juiz de Fora, RJ (1985); NHF Miguel Pereira, RJ (1987); MFR Bauru, SP (1989); NHF Belo Horizonte, MG (1989); CFC Além Paraíba, MG (1990) e Volta Grande, MG (1990).

Como observa Matos (2019), a atuação do Preserfe tinha como objetivo abordar o acervo ferroviário de modo mais amplo. No entanto, houve um maior enfoque e destaque aos elementos arquitetônicos de maior relevância relacionados com a ferrovia, como estações e rotundas. Essa percepção sobre a relevância desses elementos em detrimento de outros, de menor escala ou que não se enquadram como mais representativos da memória ferroviária, remonta à concepção de patrimônio e à prática preservacionista do final da década de 1930, período em que os valores patrimoniais estavam restritos à monumentalidade e aos exemplares de “pedra e cal”. Assim, mesmo após a ampliação do conceito de patrimônio, com a Declaração de Amsterdã de 1975, a criação do Centro Nacional de Referências Culturais (1975) e com a posterior definição de Patrimônio Cultural na Constituição Federal Brasileira de 1988¹⁰, essa perspectiva continuou refletindo ideias de valorização vinculadas aos monumentos e a grandes arquiteturas que, do ponto de vista da preservação do contexto ferroviário eram consideradas como merecedoras de atenção.

Verificou-se, portanto, a presença de uma certa dualidade: embora existam ações voltadas à valorização do patrimônio ferroviário, muitas vezes, essa valorização se restringe aos remanescentes oficialmente reconhecidos. Os discursos propagados visavam garantir a existência de debates preservacionistas sobre os remanescentes

¹⁰ Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (Constituição Federal de 1988).

ferroviários, mas, na prática, esses elementos se distanciaram e nem sempre foram integrados à realidade local:

A patrimonialização, ou a museificação, da ferrovia na década de 1980 parece ter um sentido ambíguo, ou ambivalente. Ao contrário do discurso encontrado na documentação oficial sobre a criação dos centros, de que seriam instituições de reconhecimento da importância desses meios de transporte historicamente, me parece mais um esforço institucional do estado autoritário para se fazer parecer reconhecedor do legado por ele mesmo sucateado e, por outro lado, uma pequena vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e as erradicações dos ramais ferroviários desde a década de 1960 (Santos, 2013, [s.p.] apud Matos, 2020, p. 9).

Em decorrência desse enfoque na monumentalidade arquitetônica, em 1991 o Preserfe publicou o “Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias”, orientando a atuação sobre as arquiteturas ferroviárias, incluindo estações, rotundas e residências, entre outras (Matos, 2019). Esse Manual incluía não somente uma análise tipológica das edificações, mas também possibilidades de adaptações dos diferentes espaços para outros usos, desde que os elementos principais fossem preservados (RFFSA, 1991 apud Matos, 2019, p. 100). Essa prática de adaptação de usos refletiu-se, por exemplo, na instalação de museus ferroviários, em sua maioria situados em antigas estações ferroviárias desativadas.

Ainda no início da década de 1990, a RFFSA criou os Centros Ferroviários de Cultura (Cefecs), a partir de parcerias com as prefeituras através do Programa Ferroviário de Ação Cultural (Profac), dando continuidade às ações do Preserfe e permanecendo até 1996 (Matos, 2020). No entanto, a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização (PND), por recomendação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), resultou na transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado (IPHAN, s.d.). Esse processo levou ao progressivo abandono das atividades relacionadas a todos esses programas de preservação criados pela Rede (Matos, 2020).

Com a dissolução da Rede e o início de sua liquidação em dezembro de 1999 (IPHAN, s.d.), muitos dos espaços criados pelos programas desenvolvidos passaram a ser assumidos pelos municípios ou concessionárias, frequentemente por meio de mobilizações populares. Além disso, é importante destacar a ampliação do papel das associações preservacionistas nesse contexto, cujo número aumentou de uma, em 1977, para 23 em 2000 (Matos, 2020).

“A RFFSA foi extinta pela Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei 11.483, de 31 de maio de 2007” (IPHAN, s.d.). Essa Lei transferiu a responsabilidade pelas ações de preservação, conservação e difusão da memória ferroviária para a União, a cargo do IPHAN. E, como observa Matos (2020), o modelo criado pelo Preserfe foi parcialmente absorvido pelo IPHAN em suas práticas posteriores de preservação, reconhecendo a importância das iniciativas da RFFSA, ainda que estas não contemplassem a totalidade do patrimônio ferroviário, em sua maioria intensamente degradado.

Diante desse panorama, é possível observar que houve esforços e ações direcionadas à preservação e difusão do patrimônio ferroviário no país, impulsionados por órgãos federais como o Ministério dos Transportes com a implantação do Preserve, e a RFFSA, posteriormente, com o Preserfe. Além disso, as associações de preservação ferroviária (APFs) desempenharam um papel essencial nesse processo de preservação.

No estado de São Paulo, muitos dos museus ferroviários existentes (Figura 4) foram criados entre o final da década de 1970 e o final da década de 1990, período de atuação da maioria dos programas de preservação ferroviária mencionados. Outros museus foram criados também a partir da década de 2000. A grande maioria deles continua sob administração das respectivas prefeituras (Tabela 1).

Tabela 1. Museus ferroviários do estado de São Paulo.

Museu	Cidade	Ano de Inauguração	Horário de func.	Esfera adm. / Instituição mantenedora	Foto - edificação
Museu da Imigração do Estado de São Paulo – Maria-fumaça	São Paulo-SP (Mooca)	1993	Ter.-sáb.: das 9h às 18h. Dom.: das 10h às 18h.	Pública – Estadual/Distrital	
Museu dos Ferroviários (Museu da Companhia Paulista)	Jundiaí-SP	1979	Ter.-dom.: das 10h às 17h.	Pública – Municipal / -	

Museu Ferroviário Estação Guararema	Guararema-SP	2023	Sáb.-dom.-fer.: das 8h às 17h.	Pública – Municipal / Prefeitura de Guararema	
Museu Ferroviário Estação Luís Carlos	Guararema-SP	2023	Sáb.-dom.-fer.: das 10h às 18h.	Pública – Municipal / Prefeitura de Guararema	
Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular	Santo André - Paranaípiacabá-SP	1986	Sáb.-dom.-fer.: das 10h às 16h.	Privada / ABPF	
Estação e Museu ferroviário de Sabaúna	Mogi das Cruzes-SP	2014	Sáb.-dom.: das 9h às 15h.	Mista / ANPF	
Museu ferroviário Municipal João Evaristo de Abreu Duarte	Ribeirão Pires-SP	2016	Fechado	Pública – Municipal / -	
Museu da Estrada de Ferro Sorocabana	Sorocaba-SP	1997	Ter.-sex.: das 9h às 16h.	Pública – Municipal / -	
Museu ferroviário de Itapetininga	Itapetininga-SP	2005	Seg.-sex.: das 9h às 12h.	Privada / Associação Museu Ferroviário de Itapetininga	
Museu ferroviário de Indaiatuba	Indaiatuba-SP	2004	Ter.-sex.: das 8h às 18h. Sáb.-dom.: das 9h às 12h30.	Pública – Municipal / Fundação Indaiatubana de Educação e Cultura	

Centro Cultural "Prof. Ulysses da Rocha Cavalcanti" - Museu ferroviário "Deusdolar Ferreira Gomes"	Jaguariúna-SP	1992	Qua.-dom. e fer.: das 9h às 17h.	Pública – Municipal / -	
Museu Municipal de Hortolândia "Estação Jacuba" – Centro de Memória de Hortolândia "Professor Leovigildo Duarte Junior"	Hortolândia- SP	2014	Ter.-sex.: das 9h às 16h. Último fim de semana do mês: das 9h às 13h.	Pública – Municipal / -	
Estação Cultural da Fundação Romi	Santa Bárbara D'Oeste-SP	2007	Ter.-sáb.: das 8h às 17h. Dom.: das 8h às 12h.	Privada / Fundação Romi	
Museu do Ferroviário	Botucatu-SP	2011	Seg.-sex.: das 13h às 18h.	Particular – museu domiciliar	
Museu ferroviário Regional de Bauru	Bauru-SP	1989	Ter.-sex.: das 8h30 às 17h. Sáb.: das 8h30 às 13h30.	Pública – Municipal / -	
Museu ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo"	Araraquara- SP	1992	Seg.-sex.: das 9h às 17h.	Pública – Municipal / Prefeitura de Araraquara	

Museu Ferroviário "Alberto de Oliveira"	São Simão-SP	2011	-	Pública – Municipal / Prefeitura de São Simão	
Museu ferroviário "Moisés Joaquim Rodrigues"	Araçatuba-SP	2016	Seg.-sex.: das 8h às 17h. Sáb.: das 9h às 17h.	Pública – Municipal / Prefeitura de Araçatuba	
Museu do ferroviário "Agenor Francisco Felizardo"	Assis-SP	Criado em 2000. Desativado em 2013 – seu acervo passa a compor o Museu e Arquivo Histórico de Assis (MAHA)	Seg.-sex.: das 8h às 17h.	Público – Municipal / Prefeitura de Assis	
Museu ferroviário da Alta Paulista	Tupã-SP	2024	Seg.-sex.: das 8h às 17h.	Pública – Estadual/Distrital / UNESP e Prefeitura Municipal da Estância Turística de Tupã	
Museu da FEPASA (Minimuseu-vitrine que funciona em conjunto com os depts de Turismo e Cultura e Biblioteca Municipal)	Martinópolis-SP	1987	-	Pública – Municipal / -	
Museu Ferroviário de São José do Rio Preto	São José do Rio Preto-SP	2024	Seg.-sex.: das 8h30 às 16h30.	Pública - Municipal / Prefeitura de São José do Rio Preto	

Elaborada pela autora, 2025.



Figura 4. Mapa de localização dos Museus Ferroviários no Estado de São Paulo
Fonte: Elaboração própria, 2025.

É possível observar, no entanto, que a grande maioria dos museus ferroviários do estado de São Paulo foi constituída e ainda se pauta no modelo tradicional de museu – arquétipo do museu iluminista. Fundamentados em características já citadas – autoritários, informativos e autocentrados –, os processos de musealização se fecham em si próprios, ausentando-se das práticas comunicativas e participativas para com o público e das inter-relações com o território e o contexto em que está inserido (Moraes, 2021).

Soma-se a isso o modelo instaurado no estado, que resultou na reprodução e proliferação de museus pautados em ideais hegemônicos e em práticas pedagógicas doutrinadoras – os Museus Históricos e Pedagógicos (MHP). Essa herança enraizada no estado de São Paulo influenciou e fundamentou a concepção de outros museus criados posteriormente, incluindo os museus ferroviários. O caráter colecionista e informativo de seus acervos faz com que a seleção do que estará exposto pouco

avance além de uma perspectiva ainda pautada em uma visão “heroica” do período ferroviário nacional.

Percebe-se, ainda, o resgate de figuras consideradas relevantes no contexto ferroviário para assumirem, assim como nos MHP, o papel de patronos dos museus. Esse movimento reforça a ideia de um heroísmo ferroviário que desbravou o estado de São Paulo e alavancou economicamente o país como um todo. Perpetua-se, dessa forma, a construção seletiva de uma imagem e de um ideal vinculados ao contexto ferroviário que se deseja representar, como parte da história tanto do estado quanto do país.

A memória ferroviária tal como utilizada pelo Estado brasileiro se assemelha a essa concepção de memória coletiva no sentido de uma totalização de recordações individuais sobrepostas. Inseridas em um quadro social da memória tiveram seus discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros (Prochnow, 2014, p. 16).

Assim, é possível observar que, apesar dos esforços para preservar a memória ferroviária por meio dos museus, suas práticas e modelos nem sempre cumprem plenamente seu papel museológico. Muitas vezes, distanciam-se de seus públicos, como evidenciado, por exemplo, na Tabela 1, onde se verifica que muitos dos museus mantêm horários de funcionamento restritos ao horário comercial, de segunda a sexta-feira, limitando significativamente a participação das pessoas nos seus espaços; além da grande maioria deles não incorporarem práticas participativas e possibilitarem processos comunicativos, de escuta e de diálogo, de forma horizontal, com os próprios públicos e comunidades.

Ao se localizarem em antigas estações ou em algum outro remanescente ferroviário, esses museus não deixam de estar diretamente integrados à toda estrutura ferroviária que se estendeu por várias cidades e que impulsionou a formação de territórios a partir das múltiplas relações que se desenvolveram tendo a linha férrea como o elemento estruturador. No entanto, observa-se, com frequência, um tratamento isolado com relação a esses museus, cujo enfoque se restringe à edificação que os abriga e ao acervo permanente que os compõem, resultando em um distanciamento com relação ao território do qual fazem parte. Isso faz com que a valorização, conservação e reconhecimento acabem permanecendo mais centrados

nos edifícios isoladamente, ausentando-se os olhares mais amplos para o conjunto que compõe o patrimônio ferroviário em cada cidade.

As intenções no sentido de buscar uma aproximação maior com o território – para além dos muros da edificação – comumente se dão através de passeios em trens turísticos que realizam determinado percurso, muitos deles promovidos pela ABPF. É o caso de Jaguariúna (Centro Cultural “Prof. Ulysses da Rocha Cavalcanti” - Museu ferroviário “Deusdolar Ferreira Gomes”), Guararema (Museu Ferroviário Estação Guararema e Museu Ferroviário Estação Luís Carlos), Paranapiacaba (Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular) e São Paulo (Museu da Imigração do Estado de São Paulo – Maria-Fumaça). Sendo que neste último, o museu não tem o enfoque direcionado ao contexto ferroviário, propriamente dito, apenas o passeio de Maria-Fumaça que mais se aproxima da perspectiva ferroviária.

Araraquara, cujo Museu Ferroviário é o objeto desta pesquisa – e que será abordado mais a fundo no próximo capítulo –, se insere, portanto, como um exemplo não somente de uma estrutura urbana e de um território desenvolvido em decorrência da ferrovia, mas também é um exemplo no contexto museológico que se estruturou de forma semelhante aos museus ferroviários de outras cidades do interior paulista.

São territórios culturais constituídos a partir do estabelecimento de relações e modos de vida, compondo memórias e identidades de diferentes sujeitos e grupos que tiveram dinâmicas de vida e sociais relacionadas à realidade existente em decorrência dos elementos ferroviários. Portanto, é fundamental que essas memórias e essas identidades sejam preservadas a partir da ressignificação destes espaços em um tempo cuja função já não é mais a original.

São processos que devem atentar, significativamente, ao reconhecimento de que o patrimônio industrial ferroviário, para além das edificações e elementos materiais, também inclui os saberes tradicionais, a memória dos trabalhadores e as expressões culturais (Meneguello, 2025), desenvolvidas e enraizadas em determinados territórios.

El reconocimiento del patrimonio industrial inmaterial refuerza su relevancia como parte de la historia social y económica de la región, y extiende su comprensión más allá de las estructuras físicas, al poner las experiencias humanas en el centro de la preservación (Meneguello, 2025, p. 230).

Para que isso se concretize de maneira efetiva, portanto, no contexto museológico, é necessário que se amplie a percepção sobre o papel dos museus e sua aproximação com os públicos, comunidades e com o território, a partir de um processo permanente de comunicação que vise a participação dos sujeitos em todos os âmbitos e processos museológicos, compreendendo o museu a partir da perspectiva social, avançando para os conceitos da Nova Museologia, conforme explicitados anteriormente.

CAPÍTULO II: O MUSEU FERROVIÁRIO DE ARARAQUARA

2.1. Histórico da implantação do Museu Ferroviário na cidade de Araraquara

O Museu Ferroviário de Araraquara, assim como outros museus ferroviários do estado de São Paulo, foi criado através de iniciativa da ABPF. Ocupando o primeiro pavimento do edifício da Estação Ferroviária de Araraquara, o Museu foi inaugurado em 06 de junho 1992 (Figura 5). Os esforços para sua implantação tiveram início em 1990, quando a ABPF obteve, em comodato com a FEPASA, a cessão desse pavimento para fins museológicos (ABPF, 2011).

Composto por peças, ferramentas, fotografias e por uma maquete de ferromodelismo, o acervo do museu incluía também um material rodante: um trem turístico (Figura 6) que operava em um pequeno trecho de aproximadamente 400m nas proximidades do museu. O percurso partia do marco zero da EFA, junto à Estação, e seguia até o viaduto da Avenida Duque de Caxias (Figura 7). Se tratava da locomotiva nº 9 da EFA, cujo funcionamento contribuiu significativamente para impulsionar as visitas ao museu, sendo considerada um grande atrativo ao público (ABPF, 2008).



Figura 5. Inauguração do Museu Ferroviário em 1992. Vista para a Maquete de Ferromodelismo que ocupava o vão entre o térreo e o primeiro pavimento.

Fonte: ABPF, Boletim agosto de 2011.



Figura 6. Locomotiva nº 9 da EFA, que percorria um pequeno trecho partindo do marco zero da linha pertencente à antiga EFA. Sem data.
Fonte: Acervo de Geraldo Godoy, membro da ABPF.

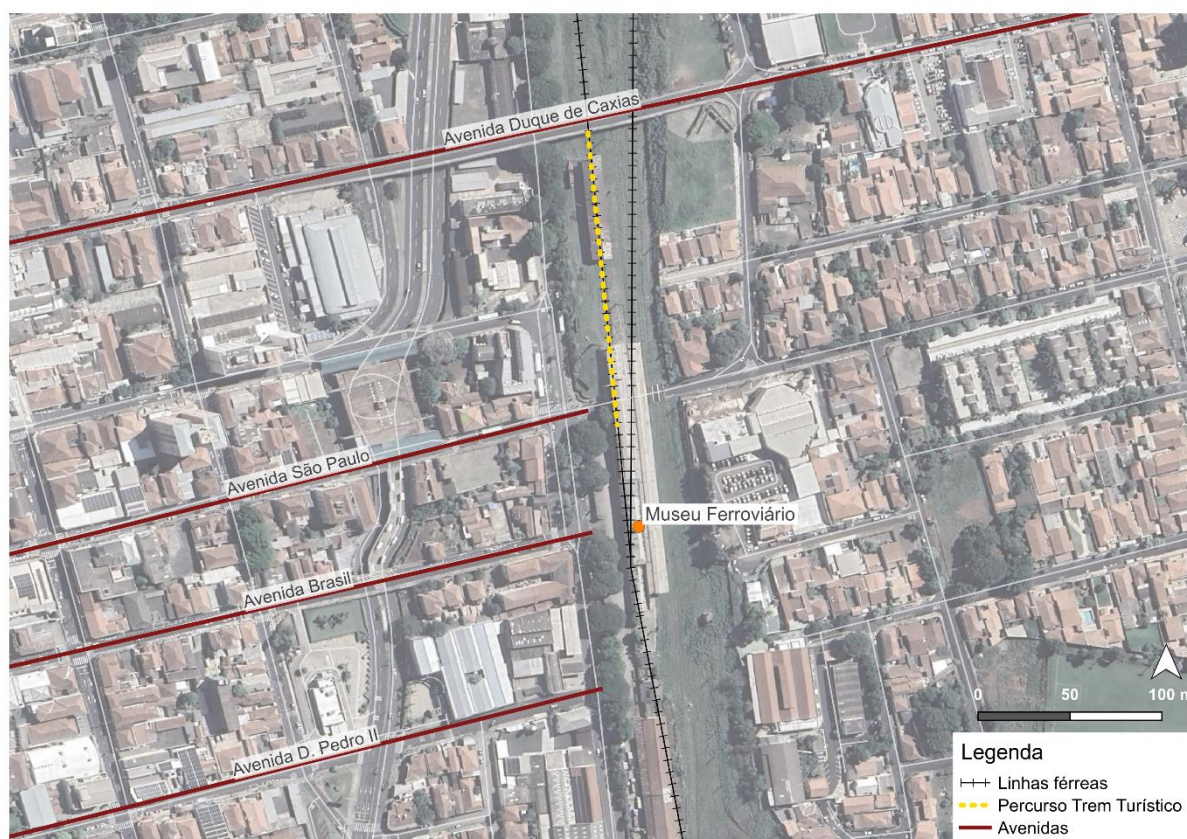


Figura 7. Mapa com indicação do percurso do trem turístico.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

O museu permaneceu em funcionamento até o período de 1997-1998, quando ocorreu a incorporação da FEPASA pela RFFSA. No final de 1998 teve início o processo de privatização da malha paulista, culminando na dissolução da RFFSA em 1999 (Ministério dos Transportes, 2019). A partir disso, a concessionária então responsável – Ferrobán – assumiu o controle da área ferroviária do município e

solicitou a desocupação total do edifício da Estação, cujo primeiro pavimento era utilizado pelo Museu (ABPF, 2011).

Nesse mesmo contexto, a locomotiva utilizada no pequeno percurso turístico foi transferida para Campinas, e lá permanece até hoje, integrando o acervo de material rodante da chamada Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, administrada pela ABPF.

Da mesma forma, todo o acervo que compunha o museu precisou ser removido. Diante da não disponibilidade de outro espaço que pudesse abrigá-lo, a cidade de Ibitinga – próxima à Araraquara – se propôs a organizar um pequeno museu ferroviário, comprometendo-se a manter acervo que fizera parte do Museu Ferroviário de Araraquara, ciente, porém, da possibilidade de devolução do mesmo quando fosse solicitado (ABPF, 2011).

No entanto, a dissolução do Museu Ferroviário de Araraquara no final da década de 1990, cuja implantação foi vista como uma grande conquista da ABPF no período, fez com que fossem surgindo, nos anos subsequentes, discussões sobre possibilidades de reinstalá-lo no município. Esse processo foi impulsionado tanto pela continuidade dos esforços da própria Associação, que desde a sua criação esteve à frente do projeto, quanto pela mobilização de outras entidades interessadas na causa.

Em maio de 2001, poucos meses após a passagem do último trem de passageiros na cidade – ocorrida em 15 de março –, foram publicadas no jornal local “O Imparcial” as propostas apresentadas pelo então prefeito Edinho Silva, voltadas para o resgate da memória da ferrovia em Araraquara. Entre elas, destacava-se a criação do chamado Turistrem, que previa a implantação de um trem turístico ligando os municípios de Araraquara, São Carlos e Rio Claro, através de parcerias entre as prefeituras e a iniciativa privada, envolvendo as empresas concessionárias do período, como a Ferrobán (O Imparcial, 2001).

Durante as discussões sobre essa proposta, o então presidente da Ferrobán declarou a possível inviabilidade da operação da linha entre as três cidades, devido à falta de empresas interessadas em operacionalizar o serviço. Em contrapartida, sugeriu alternativas envolvendo “pequenos trechos, como, por exemplo, uma linha

ligando Araraquara à Tutóia, e outra, ligando São Carlos à Fazenda do Conde do Pinhal” (O Imparcial, 2001).

Entretanto, tais possibilidades exigiam estudos detalhados para garantir a viabilidade de sua execução, algo que não teve avanço nos anos seguintes. Assim, não se concretizou nenhum tipo de percurso turístico no município de Araraquara, bem como a interligação ferroviária entre as cidades mencionadas.

A segunda proposta apresentada na mesma matéria d’O Imparcial (2001) tratava de discussões referentes à ocupação e utilização dos edifícios ferroviários – sob responsabilidade da Ferrobán, na época – com o objetivo de possibilitar a reinstalação do Museu Ferroviário no município, que anteriormente ocupava um dos pavimentos da Estação.

Um dos imóveis em vista, é o localizado no 2º andar da estação ferroviária [acredita-se se tratar do pavimento superior – 1º andar –, o mesmo onde anteriormente já esteve instalado o museu]. Segundo o prefeito, “de imediato, a Prefeitura já poderia utilizar o prédio da antiga estação e os anexos a ela, onde serão criados novos espaços culturais e de resgate da memória de Araraquara”.

[...]

“Poderíamos assim trazer de volta o Museu Ferroviário e ocupar o prédio anexo à estação com uma das secretarias municipais. [...]”, adiantou Manoel Araújo Sobrinho [Coordenadoria de Negócios, Turismo e Serviços do Município], salientando ainda que no Plano Diretor do Município, em fase de elaboração, deverá constar um grupo temático, ao qual será atribuído o planejamento estratégico da ocupação dos prédios (O Imparcial, 9 de maio de 2001, Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara).

Conforme mencionado pelo então Coordenador de Negócios, Turismo e Serviços do Município, a proposta de utilização dos prédios integrantes da estrutura ferroviária central da cidade, possivelmente se relacionava ao que viria a ser incorporado ao Plano Diretor de 2005: “Corredor Estrutural de Urbanidade – Orla Ferroviária”, genericamente chamado de “Parque dos Trilhos”. Trata-se de uma diretriz urbanística que propunha novos usos e formas de ocupação para a chamada orla ferroviária, prevendo a instalação de diferentes equipamentos, sobretudo culturais e institucionais – tema que será discutido no próximo capítulo deste trabalho.

As propostas apresentadas na época revelavam, portanto, uma intenção clara: resgatar a memória ferroviária da cidade, seja por meio da implantação de um trem turístico, seja pela busca da reinstalação do Museu Ferroviário. Essas discussões

emergiam justamente em um momento marcado pelo intenso desmonte do transporte ferroviário – com o encerramento do transporte de passageiros em Araraquara e em diversas outras cidades paulistas, além do processo de privatizações – ao mesmo tempo em que se observava uma crescente mobilização em torno da preservação dos remanescentes ferroviários. Como mencionado no capítulo anterior, nesse período ocorreu também uma ampliação do número de associações ferroviárias preservacionistas voltadas ao patrimônio ferroviário.

Dando continuidade a esse processo, no final do ano seguinte, em 19 de dezembro de 2002, o jornal O Imparcial publicou uma matéria apresentando uma nova possibilidade para a reabertura do Museu Ferroviário: uma parceria entre a UNIARA (Centro Universitário de Araraquara) e a Prefeitura, articulada com o apoio da ABPF.

O reitor Luiz Felipe Cabral Mauro disse que a UNIARA tem a obrigação de trabalhar pela preservação da memória. “A EFA foi um fator determinante de desenvolvimento da região e é preciso levar essas informações históricas à juventude, por meio de um museu, mostrando a importância da ferrovia para as novas gerações. A Prefeitura demonstrou um interesse muito grande numa parceria neste projeto, e o museu será o ponto inicial para recompor a memória e o desenvolvimento de projetos junto aos estudantes”, disse Cabral Mauro.

O coordenador da área de Ciências Humanas da UNIARA, professor Mivaldo Messias Ferrari, disse que a ideia é criar um museu diferenciado e dinâmico, com parte do acervo itinerante e com o desenvolvimento de cursos e projetos pedagógicos. “Queremos que o museu seja um centro de pesquisa”, disse Ferrari (O Imparcial, 19 de dezembro de 2002, Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara).

Nesse sentido, torna-se evidente a intenção dessa parceria – especialmente ao envolver uma Universidade local – de desenvolver o espaço do museu para além da exposição de peças e outros elementos do acervo, mas visando a ampliação da preservação da história e da memória ferroviária da cidade através de pesquisas, cursos e estudos, estabelecendo uma articulação entre o equipamento de cultura, representado pelo museu, e o equipamento educacional, representado pela universidade.

Para viabilizar esse objetivo, considerou-se a possibilidade de reinstalar o Museu no prédio da antiga Escola Profissionalizante de Ferroviários, criada pela EFA. A escolha decorreu da impossibilidade de uso do edifício da estação, que permanecia operacional sob gestão da concessionária vigente. No entanto, a utilização do prédio da antiga Escola exigiu negociações entre a prefeitura e a concessionária e, além

disso, o edifício encontrava-se ocupado por uma família, demandando medidas para sua desocupação (O Imparcial, 2002).

Paralelamente, foi necessário retomar o acervo, que permanecia sob administração do município de Ibitinga. A devolução foi intermediada pelo representante regional da ABPF junto à Prefeitura de Ibitinga. Assim, o acervo passou a ser preservado pela UNIARA, ficando abrigado em um galpão cedido pela instituição.

Em troca do material que retornou para Araraquara, a UNIARA e a ABPF doaram à Prefeitura de Ibitinga um acervo de mais de 100 fotos da Companhia Douradense, ramal da Companhia Paulista desativada na década de 1960 que percorria a cidade de Ibitinga e região, constituindo material mais pertinente à memória histórica daquela cidade (O Imparcial, 19 de dezembro de 2002, Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara).

No ano seguinte, entretanto, a edição de 5 de fevereiro de 2003 do jornal Tribuna Impressa apresentou uma significativa atualização: a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e a Brasil Ferrovias – empresa formada em 2002, a partir da união de três empresas: Ferronorte, Ferrobán (que detinha a concessão da malha paulista, passando por Araraquara) e Novoeste – chegaram a um acordo sobre o local onde seria reinstalado o Museu Ferroviário. Ficou confirmado que o “prédio da antiga Estação Ferroviária deverá ser cedido ao município para receber as peças que contam a história das pessoas que trabalharam na Estrada de Ferro e dos moradores que viram a cidade crescer com a chegada dos trilhos” (Tribuna Impressa, 2003).

Diante disso, foi descartada a possibilidade de utilização do prédio da antiga Escola Profissionalizante, tanto pela inviabilidade de sua desocupação e reintegração de posse em médio prazo, quanto pelo avançado estado de deterioração em que o edifício se encontrava.

Na verdade, todos os parceiros do projeto – Prefeitura Municipal, Centro Universitário de Araraquara (UNIARA) e Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) – preferiam, desde o início, colocar o acervo na Estação por ser o núcleo de toda a história da ferrovia na cidade (Tribuna Impressa, 5 de fevereiro de 2003, Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara).

No ano de 2006 foi firmado um convênio¹¹ entre a Ferroban, a Prefeitura Municipal de Araraquara, a Empresa Morada do Sol Turismo e Eventos e a RFFSA – em processo de liquidação. Esse convênio previa a transferência, por parte da Ferroban e com anuência da RFFSA, do direito de uso de parte da área ferroviária para o município, incluindo galpões, armazéns, depósitos e a própria edificação da Estação Ferroviária, com o objetivo de viabilizar a implantação do Museu Ferroviário.

Com isso, tornou-se possível concretizar a reabertura do Museu na cidade, novamente na Estação Ferroviária, mas desta vez com a possibilidade de utilização integral do edifício, ao contrário da primeira implantação, quando apenas o pavimento superior pôde ser ocupado.

Dessa forma, em 2008 foi realizada uma reforma na estação, visando adequar o prédio para receber o museu. Entretanto, as intervenções propostas – como a instalação de uma escada e de um elevador no saguão, área central de acesso ao edifício (Figura 8) – geraram algumas divergências mas, apesar disso, houve uma inauguração simbólica no mesmo ano, com poucas peças em exposição (ABPF, 2011).

¹¹ Convênio nº 001/ERSAP/06, que entre si fazem FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S/A, o Município de Araraquara e Empresa Morada do Sol Turismo e Eventos S/A e Rede Ferroviária Federal S/A – em liquidação.

O convênio ainda contava com a transferência pela Morada do Sol Turismo e Eventos do prédio da Oficina de Locomotivas para a Ferroban e, em contrapartida, esta deveria implantar um sistema de segurança (sistema de câmeras) na área do CEAR (Centro de Eventos de Araraquara e Região) – que ocupa outras edificações pertencentes originalmente às Oficinas de Locomotivas da EFA –, de propriedade da Morada do Sol Turismo e Eventos.

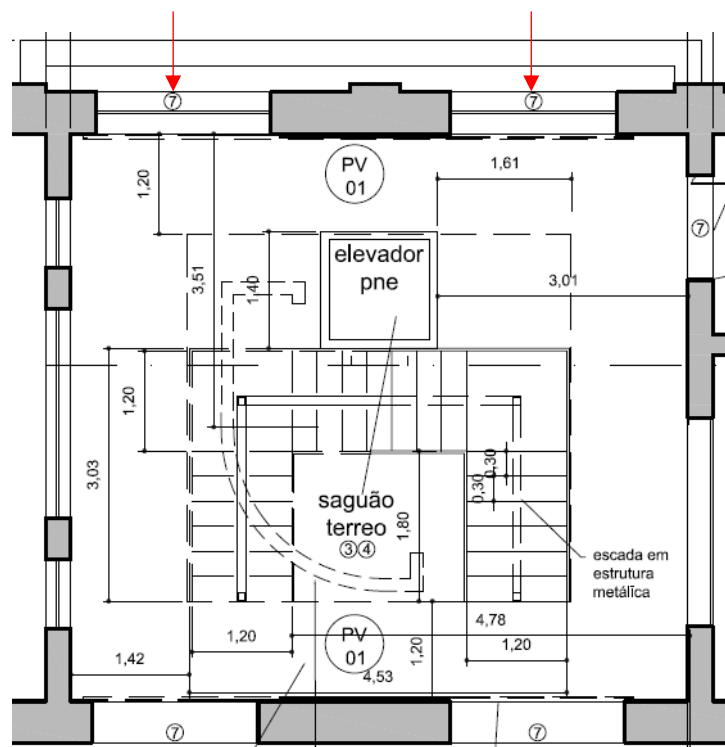


Figura 8. Recorte da Planta Térreo da reforma ocorrida em 2008 no prédio da Estação Ferroviária, sendo possível observar a escada e o elevador ocupando todo o saguão central. O acesso principal da rua está indicado pelas setas (intervenção da autora).

Também em 2008 foi promulgada a Lei nº 6.858, de 5 de setembro de 2008, que passou a denominar oficialmente o Museu Ferroviário de Araraquara como “Francisco Aureliano de Araújo”¹². A escolha do patrono revela uma intenção simbólica de valorização do trabalhador ferroviário, deslocando o foco tradicionalmente atribuído a engenheiros e ocupantes de cargos hierarquicamente elevados no sistema ferroviário. Observa-se, entretanto, que esse fato ocorre mesmo diante da permanência de um modelo museológico de caráter colecionista, que mantém recortes seletivos da história, aproximando-se da lógica implementada dos MHP, cujos patronos, por sua vez, representavam figuras de relevância e reconhecimento estadual e nacional.

Nos anos subsequentes, uma nova reforma foi realizada com o objetivo de sanar as divergências geradas pela intervenção anterior. A reabertura definitiva do museu ocorreu em 2011.

Quanto às obras que estão sendo realizadas no Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo”, inaugurado no final do ano passado, a assessoria de

¹² Francisco Aureliano de Araújo: Nascido em 1926, em Angicos-RN, casou-se com Maria do Céu de Araújo com quem teve 12 filhos. Mudou-se para Araraquara, onde serviu à ferrovia de 1950 a 1978, quando foi bruscamente vitimado por uma locomotiva (Museu Ferroviário de Araraquara).

imprensa do município afirma que a Prefeitura Municipal, o Centro Universitário de Araraquara – UNIARA e a ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária informam que as mudanças realizadas no Museu Ferroviário estão sendo feitas para a preservação da memória do museu, por meio da recuperação da antiga escada e da manutenção do saguão em sua originalidade (O Imparcial, 10 de junho de 2009, Arquivos de documentação referente à Estação Ferroviária de Araraquara do CONDEPHAAT).

Nesse contexto, com a reabertura do museu, foi promulgada a Lei Municipal nº 7.576, de 28 de novembro de 2011, que instituiu oficialmente o Museu Ferroviário de Araraquara¹³. A gestão passou a ser administrada pela Secretaria Municipal de Cultura, entendendo-se que a parceria anteriormente firmada com a UNIARA, tendo participação da ABPF se manteve apenas até a concretização do objetivo de reabertura do Museu.

¹³ Art. 1º Fica instituído o Museu Ferroviário de Araraquara como uma unidade museológica subordinada à Secretaria Municipal de Cultura, por meio da Coordenadoria Executiva do Patrimônio Histórico e Cultural.

§ 1º O Museu Ferroviário terá como objetivo a preservação da memória dos ferroviários, bem como da história da ferrovia em Araraquara, da região, do Estado e do País. O Museu terá como objetivo a salvaguarda dos acervos, facultando e disponibilizando esses acervos para o público em geral e para pesquisadores afins (Lei Municipal nº 7.576, de 28 de novembro de 2011).

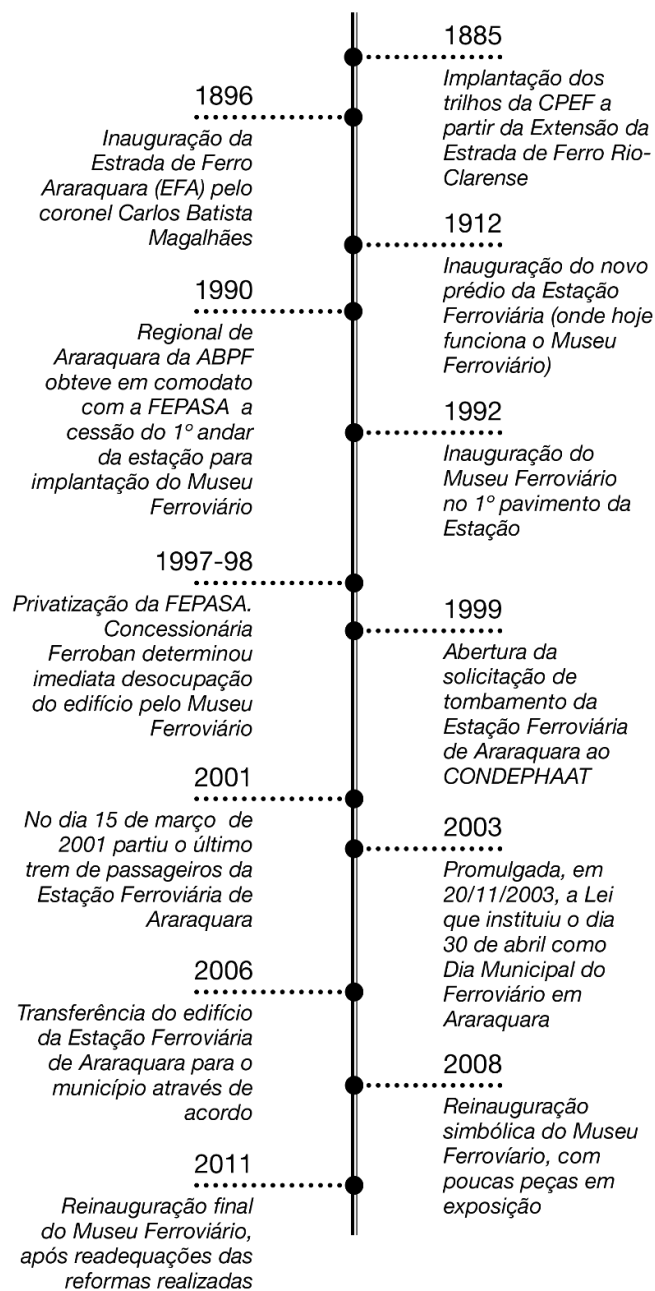


Figura 9. Linha do tempo dos processos envolvendo o Museu Ferroviário.

Fonte: Elaborada pela autora, 2025.

Paralelamente aos processos envolvendo o Museu Ferroviário – desde sua criação até os períodos de fechamento e posterior reabertura (Figura 9) –, o edifício da Estação Ferroviária também passou a ser objeto de estudo para tombamento pelo CONDEPHAAT.

A solicitação para abertura do processo de tombamento foi encaminhada em 1999, por iniciativa do Instituto de Arquitetos do Brasil – Núcleo Araraquara. O texto inicial da solicitação destacava a importância histórica da edificação e sua relevância como símbolo do desenvolvimento urbano:

[...] para a cidade a estação ferroviária é um marco urbanístico-arquitetônico, além de histórico, em posição de destaque na paisagem, encarando a Matriz na elevação oposta, é uma conquista de Araraquara.
[...] A estação se constituiria polo de atração de pequeno comércio e hotéis, bares e botequins” (Texto direcionado ao CONDEPHAAT pelo IAB Araraquara, setembro de 1999).

Nesse período, já havia a possibilidade – ou mesmo o desejo – de remoção dos trilhos da área urbana central da cidade, onde se localiza a Estação Ferroviária. Essa perspectiva futura também foi registrada no texto encaminhado ao CONDEPHAAT, no ato de solicitação do tombamento:

Estando em estudos a remoção dos trilhos que vai liberar ampla faixa de terreno entre os setores urbanizados, a exigir projeto que indique usos e ocupação mais adequados à cidade, a presença da estação será a referência urbana mais importante para a sua elaboração (Texto direcionado ao CONDEPHAAT pelo IAB Araraquara, setembro de 1999).

Por um lado, pode revelar a existência de intenções relacionadas a possíveis intervenções na área dos trilhos, as quais, posteriormente, seriam objeto de estudo passando a incorporar o Plano Diretor de 2005 com a diretriz urbanística “Corredor Estrutural de Urbanidade – Orla Ferroviária” (que será discutida no próximo capítulo).

Por outro lado, a menção à possível retirada dos trilhos em um contexto de solicitação de tombamento da edificação, também pode evidenciar uma preocupação com sua preservação e conservação, a fim de garantir sua integridade em meio a possíveis intervenções que poderiam representar um risco ao edifício histórico. Soma-se a isso o contexto de dissolução da RFFSA e consequente transferência de elementos ferroviários, como estações, para a administração de empresas concessionárias, o que também poderia ampliar as incertezas quanto ao futuro dessas estruturas.

Nesse sentido, observa-se, a partir da documentação presente nos arquivos do CONDEPHAAT, que nos anos subsequentes à abertura da solicitação de análise de tombamento, em 1999, a incerteza acerca do uso e destino da Estação Ferroviária de Araraquara – em meio às grandes transformações em curso envolvendo o setor ferroviário –, intensificou a busca pelo tombamento do edifício.

No entanto, foi somente em 2009 que se oficializou a abertura, de fato, do processo de estudo de tombamento da Estação¹⁴, que estava sendo solicitado desde 1999, alterando-se, assim, seu status de guichê para estudo de tombamento¹⁵. Conforme o Artigo 142, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 13.426, de 16 de março de 1979,

A deliberação do Conselho ordenando o tombamento ou a simples abertura do processo, **assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade** [grifo nosso], pelo que o fato será imediatamente comunicado à autoridade policial sob cuja jurisdição se encontre o bem em causa para os devidos fins (Decreto Estadual nº 13.426, de 16 de março de 1979).

Apesar de assegurada a preservação do bem, nos termos do referido Decreto, até o presente momento, o processo ainda não chegou a uma decisão final, permanecendo na fase de estudo de tombamento. Atualmente a Estação Ferroviária encontra-se protegida através da Lei Municipal – LC 850, Anexo VII¹⁶.

A partir dos dados e informações reunidos sobre a Estação Ferroviária de Araraquara – que abriga o Museu Ferroviário –, foi possível identificar agentes e intenções relacionados à preservação, tanto da edificação quanto da memória ferroviária, por meio da presença de um espaço museológico instalado justamente em um prédio de grande relevância histórica para a ferrovia na cidade.

Esses aspectos são reforçados a partir dos dados obtidos com os questionários, os quais revelam uma convergência quanto ao reconhecimento do Museu Ferroviário como um elemento fundamental para a preservação ferroviária e para a difusão da história da própria cidade.

¹⁴ [...] em sua sessão ordinária de 16 de março de 2009, o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável à abertura do processo de estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Araraquara (Presidente do CONDEPHAAT, 14 de abril de 2009).

¹⁵ O Guichê 720/99, que pede o tombamento pelo CONDEPHAAT da Estação Ferroviária de Araraquara, ainda não é um estudo de tombamento. Ele continua apenas um guichê. A mudança de status de guichê para tombamento acontecerá apenas quando for possível à área técnica realizar análises adequadas sobre o assunto, e ao Conselho apreciar a matéria (Coordenadora da UPPH, Secretaria de Estado da Cultura - CONDEPHAAT, 11 de dezembro de 2008).

¹⁶ ANEXO VII

BENS, ÁREAS E EDIFÍCIOS PROTEGIDOS

[...]

III - os seguintes edifícios e espaços

a) Estação Ferroviária de Araraquara, localizada na Rua Antônio Prado s/n

[...]

(Lei Complementar nº 850, de 11 de fevereiro de 2014).

Entretanto, essas intenções e objetivos revelam forte alinhamento às perspectivas preservacionistas do SPHAN, no período de sua criação, na década de 1930. O tombamento do edifício isolado, bem como o caráter colecionista e informativo do acervo do museu – baseado em uma comunicação unilateral e vertical na transmissão das informações – permaneceriam como características até os dias atuais.

Ao mesmo tempo em que foram identificadas tentativas de transformar o Museu Ferroviário em um espaço de diálogo e pesquisa, especialmente por meio de uma aproximação com a Universidade local, esses anseios não chegaram a se concretizar na prática. Assim, prevalece uma visão conservadora no funcionamento do museu, o que contribui para seu distanciamento dos públicos e de outras possibilidades de abertura que permitam um diálogo efetivo e a construção de uma comunicação mais direta.

2.2. Análise do acervo, visitação e relação com entorno através de relato de experiência própria

A partir de visitas realizadas por três dias por semana, ao longo de três semanas, alternando-se os períodos visitados entre manhã e tarde, observando a realidade do museu, sem interação com as pessoas, foi possível ampliar o entendimento sobre o funcionamento e o uso do museu, bem como sobre as relações estabelecidas com o entorno e com a própria cidade, considerando sua localização na antiga Estação Ferroviária.

As visitas foram distribuídas ao longo dos diferentes dias e semanas considerando quatro focos principais:

- 1- Observação interna no Museu Ferroviário;
- 2- Observação da entrada principal, com atenção às relações entre os acessos e a rua;
- 3- Observação do entorno, concentrando-se na rua paralela e lindeira ao Museu (Rua Antônio Prado) e nas principais avenidas perpendiculares (Av. Brasil e Av. São Paulo);

- 4- Observação das proximidades do Terminal de Integração de Ônibus, compreendendo-o como um núcleo de circulação de pessoas vinculado ao modal de ônibus, em contraposição ao antigo modal ferroviário próximo.

A distribuição do acervo pelos espaços da antiga Estação Ferroviária foi definida em 2011, sob orientação da ABPF, e permanece com pouca ou nenhuma alteração até os dias atuais, configurando-se como uma exposição permanente (Figura 10).

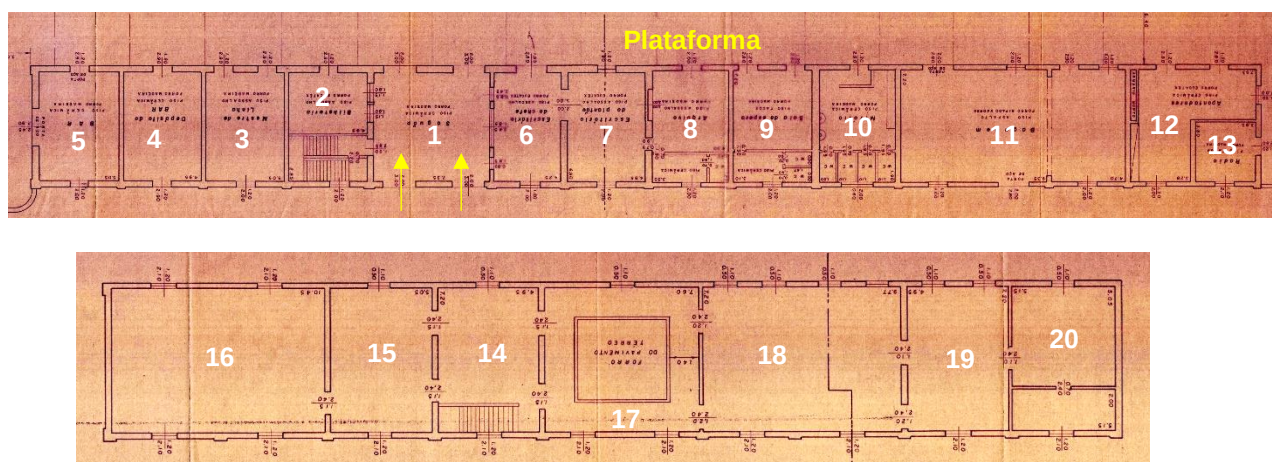


Figura 10. Plantas originais da Estação Ferroviária – Pav. Térreo e Superior. Intervenção da autora.
Fonte: FEPASA – Setor Técnico, 1977. Acervo de Geraldo Godoy.

Tabela 2. Usos originais da Estação Ferroviária e Usos atuais pelo Museu Ferroviário.

Sala	Uso original - Estação	Uso atual - Museu
Pavimento Térreo		
1	Saguão principal de acesso	Saguão principal de acesso
2	Bilheteria	Administração / Sala dos funcionários – elevador (inutilizado) para acesso ao pav. Superior
3	Sala do Mestre de Linha	Sala AFA – maquetes de ferromodelismo
4	Depósito do bar	Sala AFA – maquetes de ferromodelismo
5	Bar	Copa para os funcionários
6	Escritório do Chefe	Sala de exposição
7	Escritório do Plantão	Sala de exposição

8	Arquivo	Sala de exposição
9	Sala de espera	Sanitário masculino
10	Sanitários	Sanitário feminino
11	Bagagem	Sem uso para o museu
12	Apontadores	Sem uso para o museu
13	Rádio	Sem uso para o museu
Pavimento Superior		
14	-	Sala de exposições – chegada da escada e elevador (inutilizado)
15	-	Sala de exposições
16	-	Auditório
17	-	Mezanino
18	-	Sala de exposições
19	-	Reserva técnica/depósito, originalmente pensada para receber itens relacionados à imigrantes – Sala dos imigrantes
20	-	-

Elaborada pela autora, 2025.

Foram destinadas duas salas no térreo à AFA – Associação de Ferromodelismo de Araraquara – (salas 3 e 4), as quais, atualmente abrigam algumas maquetes (Figura 11). No entanto, esses espaços permanecem predominantemente fechados durante o funcionamento do museu, sendo abertos ao público apenas em eventos ou quando há membros da Associação presentes e habilitados a operar as maquetes expostas. Outras três salas (6, 7 e 8), também localizadas no térreo, abrigam parte do acervo museológico reunido ao longo dos anos, composto por aparelhos de staff, mesas, ferramentas e diversos objetos utilizados para manutenção e operação dos vagões, dos trilhos e da estação (Figura 12).



Figura 11. Salas destinadas à AFA (3 e 4), na qual abrigam algumas maquetes de ferromodelismo.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 12. Salas interligadas (6, 7 e 8) destinadas a parte do acervo do museu.
Fonte: Autora, 2025.

O restante do acervo exposto se distribui pelo pavimento superior da antiga Estação, acessado por uma escada localizada na lateral do saguão principal de entrada (Figura 13), sobre o qual há um mezanino (Figura 17). Nesse pavimento, três salas são destinadas à exposição (14, 15 e 18) (Figuras 14, 15 e 16). Há também um auditório (16), originalmente planejado para exposições de filmes, palestras e seminários, embora, na prática, seja raramente utilizado. Além disso, o pavimento conta com um espaço destinado a reserva técnica do museu (19).



Figura 13. Saguão principal de acesso ao museu, sendo possível observar a escada que leva ao pavimento superior.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 14. Sala (14) onde chega a escada e o elevador, instalado na sala da administração. Com alguns uniformes e cadernetas de registro expostas.
Fonte: Autora, 2025.

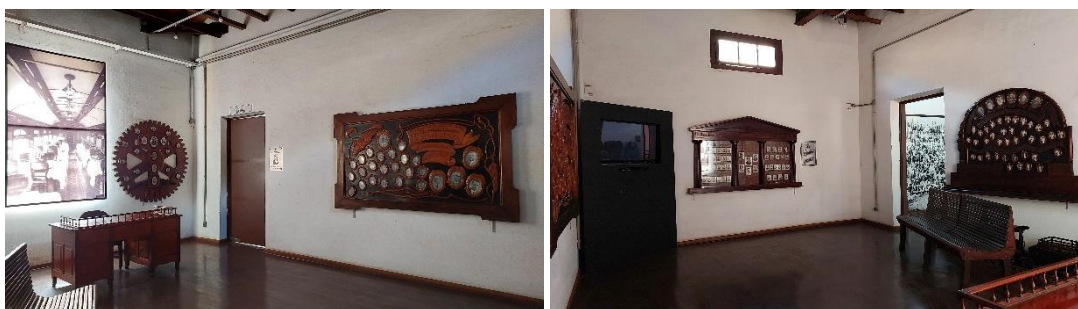


Figura 15. Sala (15) destinada aos antigos alunos formados pela Escola Profissionalizante da EFA. Apresenta apenas algumas fotos, sem haver maiores detalhes ou informações a respeito da Escola.
Fonte: Autora, 2025.





Figura 16. Sala de exposição (18).

Contém: uma grande linha do tempo com alguns dos principais marcos temporais relacionados com a ferrovia no mundo, no Brasil e em Araraquara; algumas cadernetas de funcionários e Relatórios das empresas ferroviárias; além de utensílios e ferramentas; e uma TV para exibição de fotos que, muitas vezes é ligada apenas em dias de evento.

Fonte: Autora, 2025.

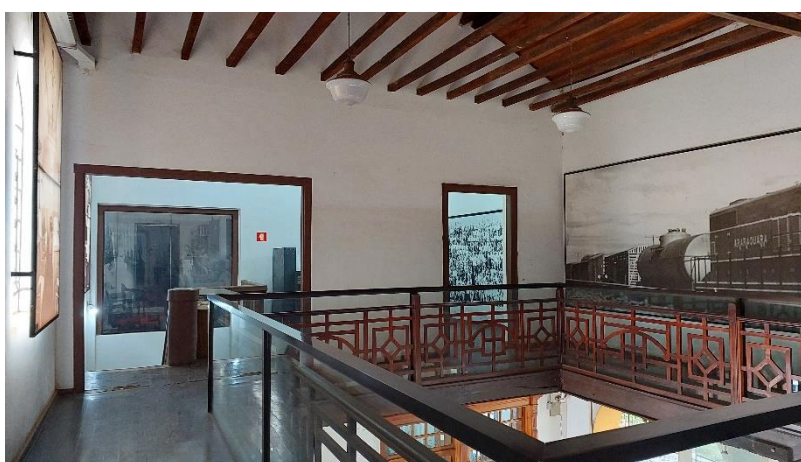


Figura 17. Mezanino (17), sobre o saguão principal de entrada.

Fonte: Autora, 2025.

Ao longo dos dias observados, a visitação mostrou-se baixa ou nula. A consulta ao livro de presenças, entretanto, permitiu identificar que, entre os anos de 2024 e 2025, a média diária tem variado entre 5 e 10 visitantes, sendo que os picos de visitação ocorrem sobretudo em dias de visitas escolares ou durante a realização de eventos.

Além disso, nas respostas aos questionários, foi observado um consenso quanto à existência de um vínculo afetivo estabelecido pela população para com o patrimônio ferroviário, principalmente ex-ferroviários e seus familiares, onde as possibilidades de difusão dessa história são mais amplas, representando um perfil relevante dos visitantes do museu, juntamente com grupos escolares, pesquisadores e turistas. Ao mesmo tempo, é reconhecida a necessidade de maior aproximação com

o público mais jovem, especialmente através de estratégias educativas, visando um alcance mais efetivo às novas gerações¹⁷.

A reduzida quantidade de visitantes também pode estar relacionada ao horário de funcionamento do museu – restrito ao horário comercial, de segunda a sexta-feira, das 9h às 17h – o que limita o acesso de públicos que trabalham ou estudam nesse período. Esses aspectos também foram reforçados pelos agentes institucionais entrevistados que evidenciam as limitações de ordem estrutural, administrativa e orçamentária que impactam diretamente no funcionamento. Porém, houve várias manifestações de desejo de ampliação do horário e das possibilidades de ações educativas.

Observa-se ainda que tanto o uso quanto a visitação concentram-se quase exclusivamente na edificação da antiga Estação Ferroviária. O pátio ferroviário é pouco considerado nas visitas, inclusive nos dias de evento, quando há maior circulação de pessoas. A ocupação tende a se restringir à plataforma da estação (Figura 18), área externa e coberta, enquanto o pátio e demais remanescentes ferroviários nas proximidades – como antigos galpões e armazéns – permanecem apenas como elementos visíveis à distância, quando percebidos pelo público.

Nesse contexto, destaca-se também a presença da Escola Profissional Ferroviária da EFA (Figura 19), localizada nas imediações da Estação. Embora possua uma sala temática no Museu destinada a homenagear os formandos, o edifício – atualmente em ruínas – não estabelece qualquer relação efetiva com o Museu, assim como ocorre com os demais remanescentes existentes no pátio ferroviário.

¹⁷ Para mais informações, ver no Apêndice (p. 220), as respostas dos entrevistados.



Figura 18. Antiga plataforma de embarque da Estação.

Fonte: Autora, 2025.

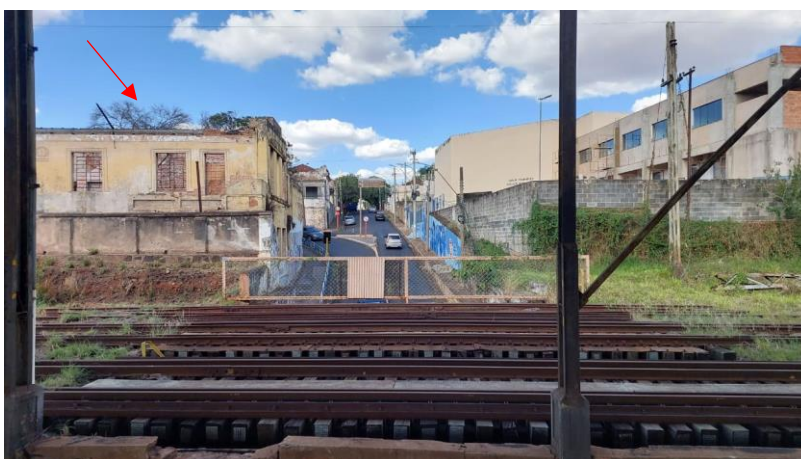


Figura 19. Parte dos trilhos próximos a Plataforma de embarque e ruínas da Escola Profissional Ferroviária da EFA ao fundo – indicada pela seta.

Fonte: Autora, 2025.

Durante a observação das dinâmicas de visitação e ocupação dos espaços do museu e da antiga Estação tornou-se ainda mais evidente que o museu, em seu estado atual, configura-se como um espaço expositivo pouco dinâmico.

O Museu realiza alguns eventos ao longo do ano que, de forma indireta, funcionam como atrativo para a presença de um público mais numeroso. Em 2003 foi promulgada a Lei Municipal nº 6.062 que instituiu o Dia Municipal do Ferroviário, a ser celebrado oficialmente no dia 30 de abril. Nos anos de 2024 e 2025, a realização desse evento ocorreu, respectivamente, em um sábado e em um domingo, constituindo uma exceção à rotina de funcionamento do museu. Além desse, o espaço do Museu também recebeu o evento intitulado Jornada do Patrimônio, no mês de agosto de 2024 e 2025, ocorrido em diversas cidades do estado de São Paulo.

Outros eventos – ainda que não numerosos e não necessariamente relacionados com a temática ferroviária, como o Dia do Ferroviário e a Jornada do Patrimônio mencionados – também costumam ocorrer aos finais de semana, especialmente aos sábados, o que possibilita que um público mais amplo tenha acesso ao museu. Durante essas ocasiões, os visitantes circulam pelos espaços expositivos e têm contato com o acervo e com a própria edificação da Estação Ferroviária, ao mesmo tempo em que a plataforma de embarque é ocupada por expositores de produtos artesanais, como ocorrido no evento “Feira na Estação Cultura” (Figura 20).

Entretanto, esses eventos acabam não tendo como foco o Museu Ferroviário. Neste caso, a visita se torna uma ação secundária, realizada em decorrência do evento – e não como um objetivo principal.



Figura 20. Evento intitulado “Feira na Estação Cultura”, realizado no dia 27 de setembro de 2025, contou com várias bancas de expositores de artesanatos, brechós e produtos alimentícios.

Fonte: Autora, 2025.

A partir da leitura realizada no entorno próximo, foi desenvolvido o Mapa Síntese (Figura 21), que consolida as observações constatadas.



Figura 21. Mapa síntese – Museu Ferroviário e entorno próximo.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Nas observações realizadas na parte externa do Museu, abrangendo as ruas e o entorno imediato, constatou-se uma reduzida circulação – ou praticamente inexistente – de pedestres nas proximidades do Museu ou acessando-o. Os fluxos mais significativos de pedestres se concentraram no eixo Vila Xavier-Terminal de Ônibus/Centro (Figura 22, 23 e 24) e, paralelamente ao Museu, porém na calçada oposta, em direção ao Terminal de Ônibus/Centro.



Figura 22. Vista a partir da Av. São Paulo, observando-se o pontilhão dos trilhos. Cruzamento que leva à Vila Xavier.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 23. Vistas para a Av. São Paulo, em direção ao Terminal de Integração de ônibus. A imagem da direita foi feita a partir do pontilhão dos trilhos – nível mais elevado.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 24. Vista da Av. São Paulo, sendo possível identificar o Terminal de Integração de ônibus muito próximo ao Museu.
Fonte: Autora, 2025.

Acredita-se que grande parte dessa baixa circulação e permanência de pessoas nas proximidades do Museu, e mesmo no acesso a ele, decorra da ausência de espaços de permanência tanto na sua entrada quanto no entorno, marcado pela presença de uma grande quantidade de imóveis fechados, inutilizados ou abandonados (Figura 25 e 26). Esses aspectos ampliam a sensação de insegurança, conferindo ao local um caráter predominantemente de passagem, onde ocorre maior intensidade de veículos, tanto individuais quanto coletivos. Isso resulta em um espaço pouco acolhedor ao pedestre.

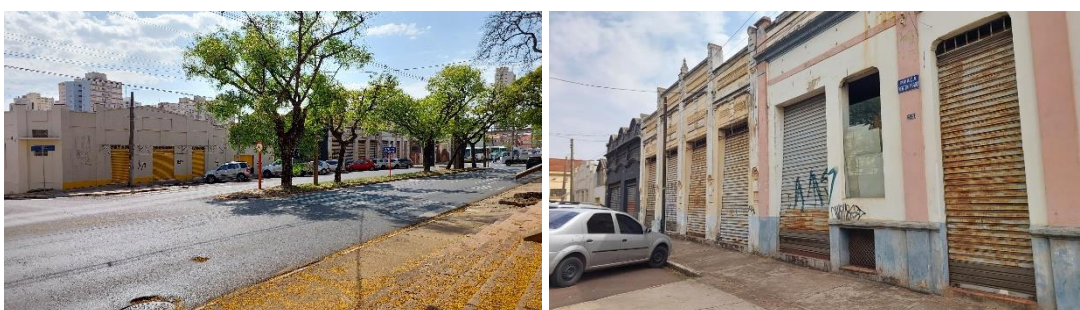


Figura 25. Comércio fechados ou abandonados em frente ao Museu, na calçada oposta.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 26. Vista para a Rua Antônio Prado, sendo possível observar as relações que se estabelecem entre o Museu e o seu entorno – com o predomínio de imóveis fechados e da circulação de veículos.
Fonte: Autora, 2025.

Outro fator que pode agravar a reduzida circulação de pessoas refere-se às condições das calçadas, frequentemente estreitas e, em muitos trechos, irregulares (Figura 27), nas proximidades dos três acessos do Museu (Figura 28, 29 e 30). Soma-se à intensidade de circulação de veículos e ao grande número de cruzamentos, tornando a circulação a pé muito arriscada.



Figura 27. Calçada lindeira ao Museu, sendo possível observar trechos irregulares que prejudicam a circulação de pedestres.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 28. Acesso 1 ao Museu – rampa para pedestres, localizada ao lado do pontilhão na Av. São Paulo.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 29. Acesso 2 ao Museu – escadaria principal que se localiza na direção da Av. Brasil. Também é possível observar o antigo Hotel São Bento em ruínas, e a Igreja Matriz ao fundo (indicados pelas setas).

Fonte: Autora, 2025.



Figura 30. Acesso 3 ao Museu – rampa para veículos.

Fonte: Autora, 2025.

A limitação do horário de observação, vinculada ao horário de funcionamento do Museu – comercial – também influencia o registro reduzido de visitantes e transeuntes no período analisado.

Neste sentido, todos esses fatores mencionados contribuem para reforçar a restrita circulação e passagem de pedestres, inclusive mais próximas ao museu ou acessando-o, sendo restritas aos eixos acima citados, em uma dinâmica direta e objetiva. Não foi observado movimento de pedestres no entorno do museu ou próximo a seu acesso. Por outro lado, trata-se de uma área bastante arborizada, com potencial para o desenvolvimento de espaços de permanência vinculados ao Museu.

É possível constatar que a dificuldade de fruição extrapola o edifício do Museu e seu entorno, sendo uma característica do próprio tecido urbano, ou seja, se estende pelas ruas adjacentes, onde há muitos imóveis fechados/abandonados. Tais aspectos refletem, por sua vez, os próprios processos da implantação do museu na cidade, cuja consolidação institucional foi marcada por descontinuidades, disputas em torno do uso

do espaço ferroviário e prevalência de uma lógica preservacionista centrada no edifício isolado, sendo características que se materializam nas dinâmicas espaciais observadas.

Isso constitui um agravante para a preservação do conjunto, já que os remanescentes estão distribuídos no tecido urbano, como galpões, antigas fábricas e residências originalmente destinadas aos funcionários das companhias que atuaram no município – CPEF e EFA –, alcançando ainda áreas além da malha urbana consolidada, onde há pequenas estações.

A localização da Estação representa apenas um recorte de uma ampla estrutura que contribuiu para a conformação de modos de vida e de dinâmicas sociais, espaciais e econômicas – incluindo a instalação de hotéis, bares e restaurantes nas suas imediações, e que hoje compreendem os imóveis fechados ou abandonados. Esses processos influenciaram intensamente no desenvolvimento urbano de Araraquara, assim como de outras cidades paulistas, cuja paisagem ainda é fortemente marcada por diferentes elementos ferroviários.

Esses aspectos, porém, podem representar uma potencialidade ao papel do Museu se considerada a possibilidade de extrapolar suas atividades para além do limite físico do edifício da antiga Estação Ferroviária.

CAPÍTULO III: FORMAÇÃO DE UM TERRITÓRIO CULTURAL A PARTIR DA PRESENÇA FERROVIÁRIA

Para além dos limites do edifício do Museu Ferroviário, o traçado das linhas férreas que atravessam o município de Araraquara – juntamente com galpões, ruínas de antigas fábricas implantadas à margem da ferrovia e vilas operárias formadas por residências destinadas aos ferroviários – compõem a história da ferrovia que se entrelaça à própria história da cidade.

Esses remanescentes revelam diferentes aspectos da realidade moldada pela ferrovia, e adicionam elementos e camadas às memórias a ela associadas, ampliando o olhar para além da própria Estação que, muitas vezes, representa o próprio conjunto.

A partir da estrutura constituída pela ferrovia e pelos demais elementos diretamente a ela vinculados, se configura um território de características singulares, cujas marcas – físicas e simbólicas – persistem ao longo do tempo.

Nesse sentido, a partir de um espaço físico construído em função de uma atividade econômica – o transporte ferroviário, diretamente ligado à economia cafeeira – também se construíram memórias e identidades.

[...] a paisagem tem caráter diacrônico e conforma uma estratigrafia cultural composta pelo legado material e imaterial de uma comunidade concreta em interação diacrônica com um determinado território em que se reconhece todas as identidades e construções simbólicas (Lopez, 2017, p. 227).

Na cidade de Araraquara, a implantação da ferrovia constituiu um importante vetor para o desenvolvimento urbano, sendo responsável pela expansão do traçado da cidade e pelo surgimento de uma nova dinâmica local. Ao mesmo tempo, impulsionou a economia ao possibilitar a comunicação com outras cidades e regiões do estado, além de estabelecer ligação com o porto de Santos – principal destino do escoamento e ponto de exportação da produção cafeeira no período.

3.1. Antecedentes à chegada da ferrovia – a formação do município de Araraquara

A região conhecida como Sertões ou “Campos de Araraquara” (Figura 31) – denominação utilizada, inicialmente, para indicar toda a área situada a partir da margem direita do Rio Piracicaba, “até atingir o Rio Grande no sentido norte (divisa

com o atual Estado de Minas Gerais) e o Rio Paraná no sentido noroeste (divisa com o atual Estado de Mato Grosso do Sul)” (Truzzi e Follis, 2012, p. 23) – tinha como característica marcante o isolamento, tanto em relação ao próprio estado de São Paulo quanto a outras regiões do país. Isso se deu em decorrência do fato de que esse território em questão permaneceu “pouco conhecido do não índio até o último quartel do século XVIII, em contraponto à região da margem esquerda do Rio Piracicaba, mais trilhada e conhecida dos paulistas” (Truzzi e Follis, 2012, p. 23).

Figura 31. Delimitação dos Sertões ou Campos de Araraquara. Indicados os Rios: Piracicaba, Grande e Paraná (intervenção da autora).
Fonte: Mano, 2006, p. 12 *apud* Truzzi; Follis, 2012, p. 23.

O ponto de partida para o início da exploração e formação dos primeiros caminhos que atravessariam a região dos Campos de Araraquara, ocorreu com a descoberta de ouro na região de Cuiabá. Esse fato ampliou as possibilidades de acesso às minas, na qual uma das rotas consideradas incluíam o território em questão, ainda pouco conhecido – o Rio Piracicaba era “considerado como limite da civilização” (Corrêa, 1967, p. 23), onde se localizava a chamada Vila de Itu.

teria grande significado. Para efetivar seu funcionamento seria indispensável um povoamento que garantisse sua conservação”. Foi por esse motivo que as principais atividades dos primeiros moradores que se estabeleceram na região foram justamente a criação de gado e lavouras de subsistência.

Considerado um dos nomes mais relevantes na formação da cidade de Araraquara, Pedro José Neto chegou à região em 1790, proveniente de Itu, em busca de refúgio fugindo da justiça. Passou a explorar o território e estabeleceu as posses de: Ouro, Rancho Queimado, Cruzes, Lageado, Cambuí, Monte Alegre – onde fixou-se – e Bonfim (Álbum de Araraquara, 1948). Essas e outras posses, por sua vez, foram posteriormente distribuídas a novos exploradores que chegavam na região, os quais passaram a requerer cartas de sesmarias. O processo de divisão formal dessas terras teve início em 1812 (Álbum de Araraquara, 1948).

Entretanto, foi em 1810 que o bairro de Araraquara apareceu pela primeira vez no caderno de recenseamento de Piracicaba, sendo a Sesmaria do Ouro reconhecida como a área que deu origem ao futuro núcleo urbano (Álbum de Araraquara, 1948) (Figura 32 e 33). Conforme aponta Costa (2015, p. 25), “Joaquim Duarte do Rego transferiu parte de suas terras da vargem do ribeirão do Chibarro a seu filho, o padre Joaquim Duarte Novaes. Vem dessa posse do padre Duarte – a sesmaria do Ouro – as terras para erguer a cidade”.



Figura 32. Sesmarias da região de Araraquara, década de 1810.
Fonte: Costa, 2015.

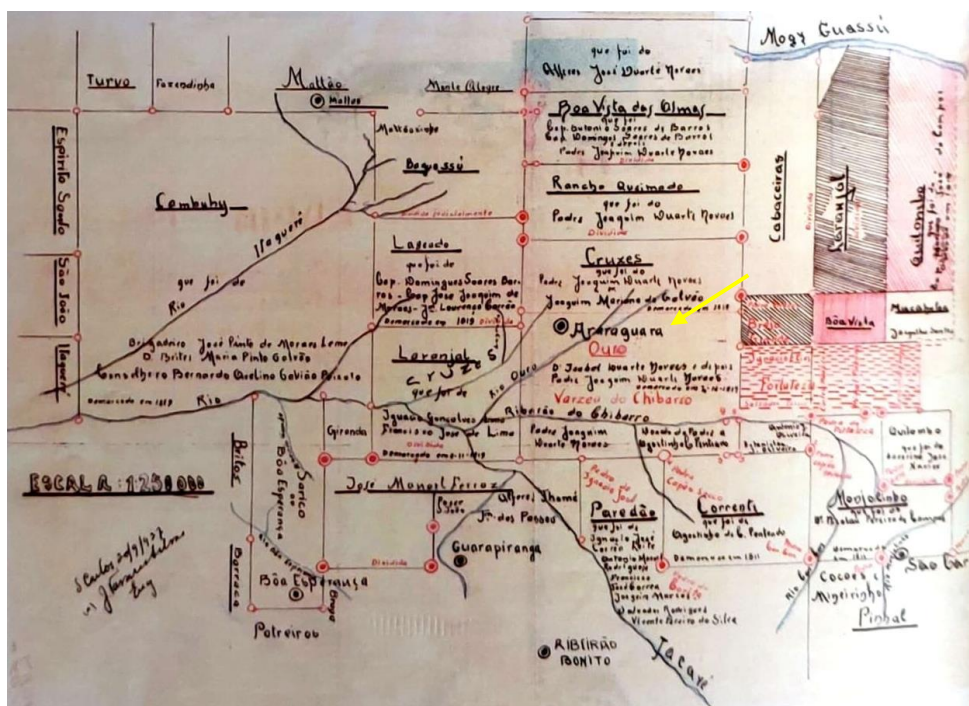


Figura 33. Esboço extraído dos Autos da divisão da Sesmaria do Ouro. Cópia feita pelo engenheiro J. Tavares Silva, São Carlos 20/09/1927. Documento depositado no Museu de Araraquara. Está indicado o nome da cidade de Araraquara (intervenção da autora).
Fonte: Costa, 2015.

Diante da consolidação do núcleo que se formava na região a partir do estabelecimento das primeiras propriedades, gradualmente, houve um crescimento na articulação com outras áreas já povoadas, ainda que o aspecto de isolamento persistisse em razão da localização afastada do território.

Uma zona tida ainda nos anos de 1810 a 1815 como “sertão”, distante dos centros mais povoados e mais desenvolvidos, vivendo de uma economia de subsistência e de um pastoreio medíocre, sua ligação com zonas mais prósperas se fazia por uma troca elementar de produtos: compra de gado, venda de algodão e queijos e compra de produtos indispensáveis a seus moradores. Essa troca ficava na dependência de bons caminhos e mercados seguros, com o que, nem sempre se podia contar (Corrêa, 1967, p. 33).

Foi então, a partir da formação destes pequenos agrupamentos na região, que em 22 de agosto de 1817 foi instituída a freguesia de São Bento de Araraquara, após a construção da capela de São Bento por Pedro José Neto em 1814. Posteriormente, em 1832, o núcleo foi elevado à categoria de Vila para, em 1889 ser elevado à categoria de cidade (Vidal, 1915, p. XIII apud Demarzo e Whitaker, 2020).

Entretanto, foi somente com o ingresso da região de Araraquara na economia cafeeira que a antiga característica de isolamento – que, no contexto econômico anterior, não representava um empecilho para o desenvolvimento das trocas com as

regiões vizinhas – passou a configurar-se como um entrave para o novo modelo econômico que se instaurava e se desenvolvia (Corrêa, 1967).

Para que a região pudesse participar do sistema criado por aquela economia não bastava que fossem abertas fazendas de café ou que as antigas fazendas produtoras de cana se transformassem em produtoras de café. Economia tipicamente comercial, dependendo das facilidades de comunicação com os centros consumidores, o acesso aos mercados de consumo ou exportadores passou a ser condição indispensável ao sucesso da empresa [...]. Para enfrentar a concorrência no tempo e nos preços seria preciso que o problema da distância fosse resolvido. Nas condições em que se encontrava essa economia por volta de 1870, a distância criava um impasse que somente a construção de um meio de transporte rápido e barato poderia superar (Corrêa, 1967, p. 204).

Foi a partir deste contexto que o transporte ferroviário, diretamente vinculado à economia cafeeira em ascensão, foi ganhando destaque e protagonismo, expandindo-se pelo interior do estado de São Paulo. Em 1876, a CPEF prolongou seus trilhos até Rio Claro (Corrêa, 1967). Para então, por meio dos esforços de Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal – representante da classe dominante dos capitalistas do café (Demarzo e Whitaker, 2020) –, os trilhos pudessem alcançar Araraquara em 1885, por extensão da Estrada de Ferro Rio-Clareense.

Assim como Rio Claro, Araraquara se tornou um entroncamento ferroviário e ponta de trilhos para outras localidades até atingir o porto do Rio Paranaíba, região próxima da província de Goiás, com a cidade de Cuiabá (Ribeiro, 2019, p.35). Ambas se constituíram como prolongamentos da CPEF, com a colaboração e participação dos fazendeiros, produtores de café e outros produtos na região.

Nesse sentido, foi somente com a chegada da Estrada de Ferro que, finalmente, a região conseguiu de fato romper com as antigas barreiras do isolamento que a caracterizavam, integrando-se no sistema econômico em ascensão e fortalecendo as conexões com outras localidades.

Anos mais tarde, em 1896, o coronel Carlos Batista Magalhães inaugurou uma Companhia totalmente araraquarense – a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) –, que possuía também sua própria oficina de montagem e uma Escola Profissionalizante destinada à formação de trabalhadores para a companhia ferroviária (Bergamim, 2015).

Dessa forma, a implantação da ferrovia na cidade (Figura 34), juntamente com os demais elementos a ela vinculados, como as estações, se tornaram importantes vetores que impulsionaram o desenvolvimento. Não apenas impulsionou a economia – vinculada, principalmente, ao café – mas também o crescimento urbano e espacial do território de Araraquara, que passou a ser orientado e atraído por esse novo polo centralizador.

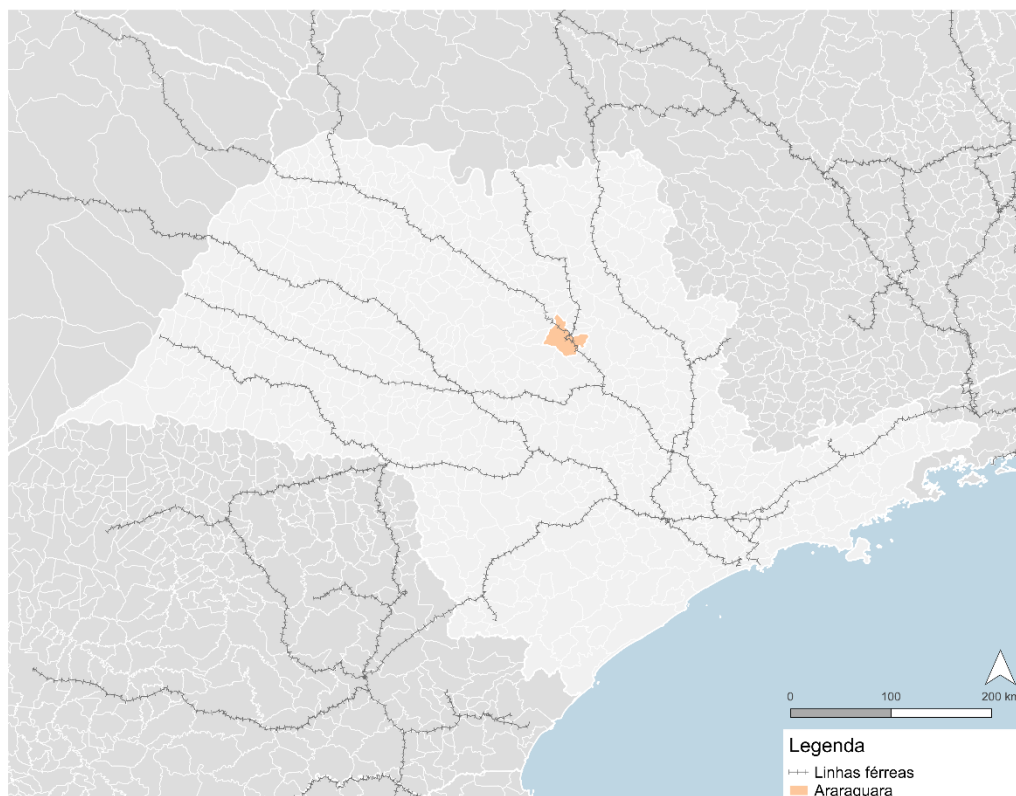


Figura 34. Mapa do estado de São Paulo, com destaque para a cidade de Araraquara.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A cidade de Araraquara cujo traçado urbano se mantinha concentrado na margem esquerda do chamado Córrego da Servidão – hoje canalizado e subterrâneo à Avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira (Via Expressa), cujas obras tiveram início em 1963 e foram concluídas apenas em 1973 –, passou a expandir-se de forma mais intensa após a implantação da linha férrea na margem oposta (Figura 35). Esse processo levou à necessidade de abertura de eixos viários que convergissem diretamente para a Estação Ferroviária, sendo criadas três grandes avenidas: Avenida São Paulo – a primeira a ser construída com o intuito de cruzar o Córrego da Servidão –, Avenida Brasil, e Avenida D. Pedro II, que tinham como intuito atender ao grande fluxo de pessoas que passou a circular por aquela área (Rodrigues et al., 2020).

Recorde-se que os trilhos determinaram o sentido da expansão da cidade, atraindo-a em sua direção e para além deles, jamais se constituindo, por si só, num instrumento para separá-la em duas. Talvez fosse oportuno recordar que o que separa grupos são os preconceitos e os rituais de relacionamento. Se estes dois aspectos são suplantados, barreiras físicas nada significam (Demarzo e Whitaker, 2020, p.16).

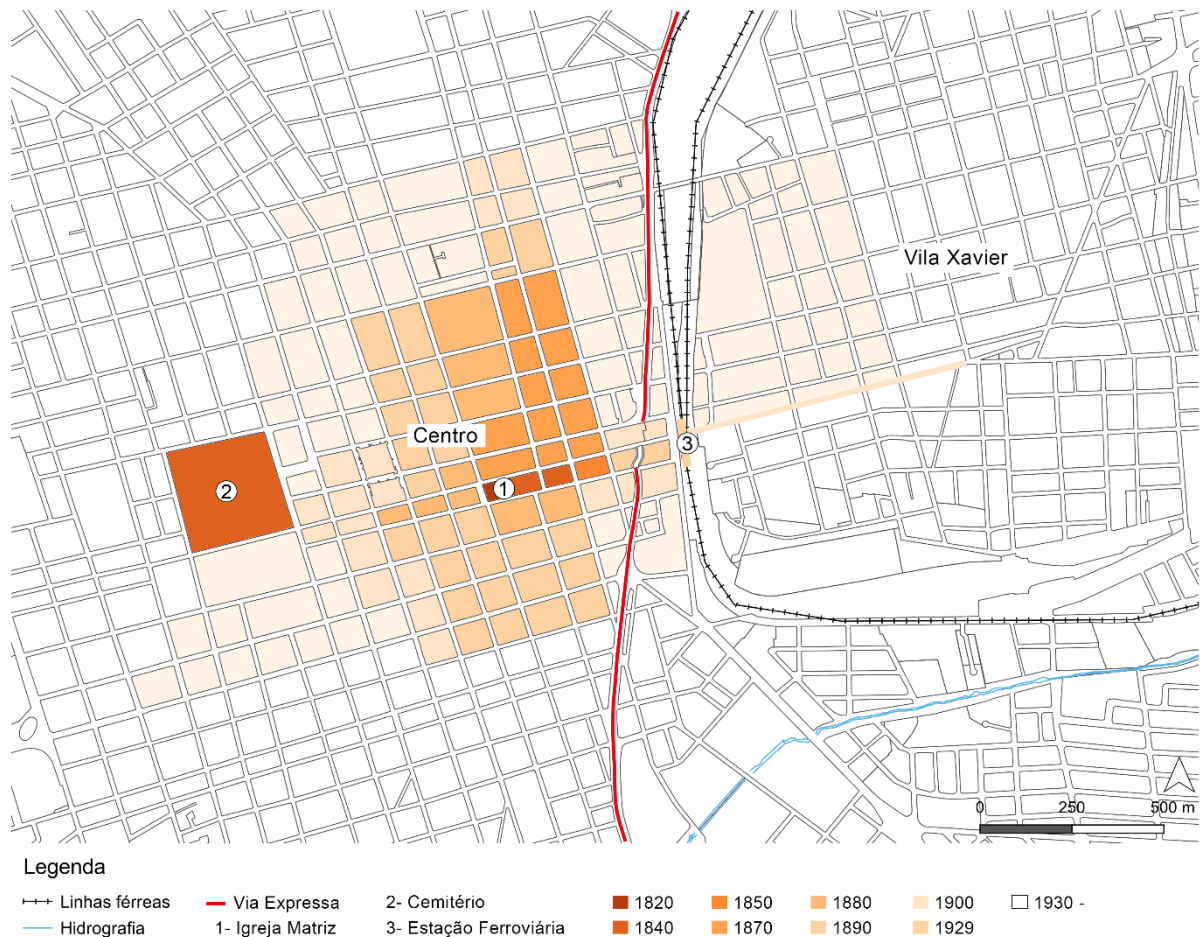


Figura 35. Mapa indicando os primeiros anos de crescimento urbano de Araraquara, sendo possível observar a ampliação do traçado no sentido leste, visando ocupar a margem direita da ferrovia que, no período de sua implantação ainda não era urbanizada.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Portanto, além de constituir um meio de escoamento da produção da região, a cidade desenvolveu comércios e serviços para atender a população, inclusive de outras cidades, que vinham para adquirir produtos também trazidos pela ferrovia. Um exemplo disso são os imóveis – hoje fechados ou abandonados, localizados em frente à própria Estação Ferroviária, apresentados no capítulo anterior –, que anteriormente funcionaram como pontos de permanência e circulação de pessoas devido aos comércios que ali se instalaram.

Com o tempo, a cidade foi tendo sua dinâmica intensificada e transformada pelas demandas geradas pela ferrovia. Foram implantados hotéis, como o Hotel

Municipal, bancos e outros edifícios de caráter econômico e comercial. O desenho urbano, por sua vez, passou a receber melhorias, como arborização nos calçamentos e implantação e renovação da iluminação pública (Rodrigues et al., 2020).

Somado a isso, a área do entorno próximo da estação foi ganhando destaque devido à intensa circulação de pessoas e mercadorias, sendo também, mais tarde, em 1959, palco para a implantação do Mercado Municipal de Araraquara. A intensidade destas atividades e fluxos criou uma paisagem urbana relacionada com o cotidiano da ferrovia que, até os dias atuais, mesmo desativada, ainda remanesce em várias localidades formadas em seu entorno e principalmente no tecido urbano central, cujo traçado hipodâmico e pendular à estação é cindido pelos trilhos e pátios ferroviários (Figura 36).

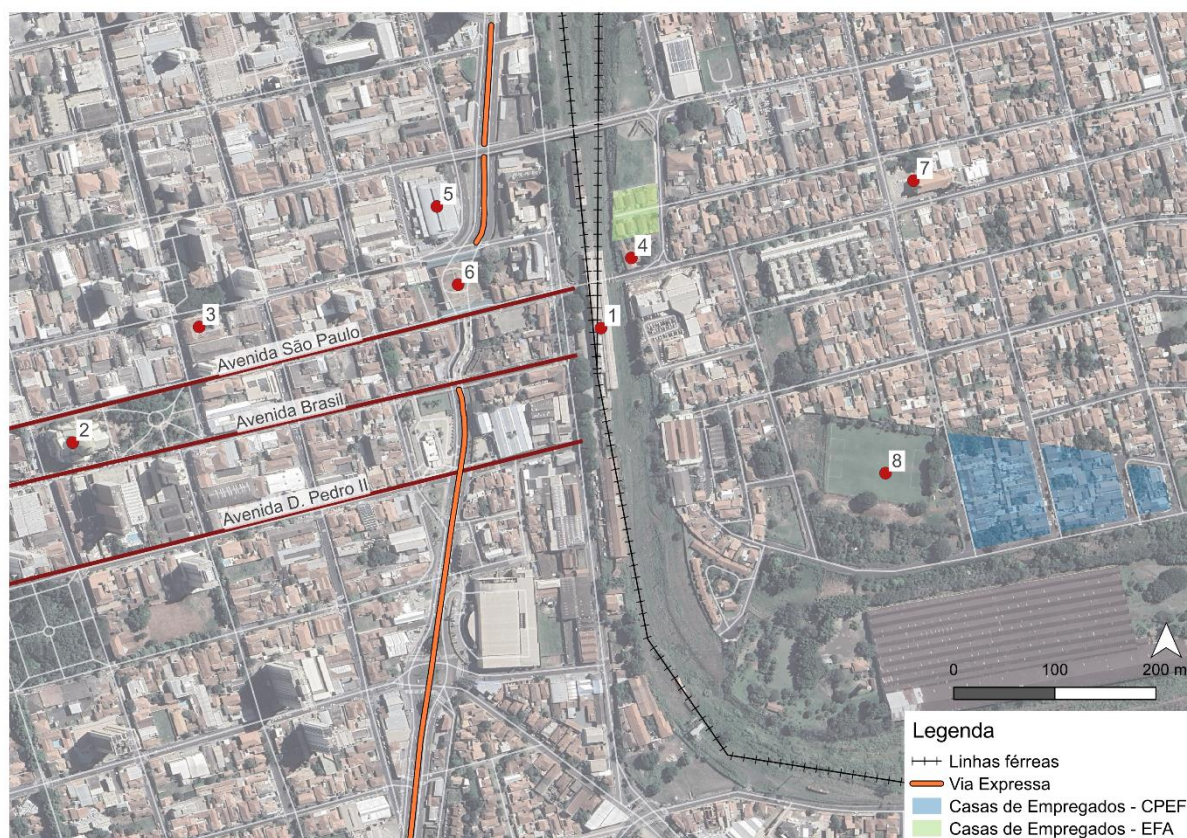


Figura 36. Mapa do centro da cidade de Araraquara e entorno próximo da Estação Ferroviária. 1- Estação Ferroviária Araraquara (hoje Museu Ferroviário); 2- Basílica de São Bento (originalmente a igreja Matriz da cidade); 3- Hotel Municipal (inaugurado em 1919); 4- Escola Profissionalizante da EFA (implantada em 1948); 5- Mercado Municipal (inaugurado em 1959); 6- Terminal de Integração de Ônibus (implantado em 1990); 7- Igreja Santo Antônio (Paróquia de Santo Antônio de Araraquara foi criada em 1936); 8- Associação Atlética Ferroviária (criada pelos próprios funcionários das empresas ferroviárias).

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

No caso de Araraquara, o traçado urbano, os espaços públicos e muitos dos edifícios que compõem a paisagem formada a partir da ferrovia são elementos que contam a história da cidade, que por si só constituem espaços de memória coletiva (Candau, 2019), passíveis de reconhecimento e leitura por seus habitantes.

Para além da área urbana consolidada do município, onde se concentra grande parte dos elementos ligados à ferrovia, a estrutura ferroviária estabeleceu diferentes pontos de conexão ao longo de toda a linha, através da implantação de pequenas estações, tanto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) quanto da Estrada de Ferro Araraquara (EFA), localizadas nas regiões periurbanas e rurais da cidade. No local onde estavam inseridas, não deixaram de exercer sua influência catalisadora, a partir do papel que desempenhavam. Como parte de todo um conjunto que tinha como objetivo conectar pessoas, mercadorias e lugares, as estações foram se tornando verdadeiros polos atrativos, influenciando fortemente em dinâmicas espaciais e formas de ocupação que se estabeleceram nesses diferentes territórios, tendo a linha férrea como o elemento estruturador.

Nestes lugares, pequenas vilas se formavam, sendo desenvolvidas relações sociais e modos de vida, na maioria das vezes, diretamente pautados e direcionados pela atividade econômica em curso. Ao mesmo tempo em que a ferrovia dominava o movimento e circulação, suas estruturas possibilitavam o desdobramento de novos bairros, cuja articulação se dava pela própria linha férrea. Dentre essas estações destacam-se a Estação Tamoio – localizada no território de Ibaté, mas estabeleceu importantes relações com o território de Araraquara –, Chibarro, Ouro – tombada como ruína em 2020 pelo Conselho Municipal de Preservação de Araraquara (COMPPHARA) –, Cesário Bastos, Eng. Rosa Martins e Tutóia – já demolidas –, e a Estação Bueno de Andrada localizada no distrito de mesmo nome (Figura 37).

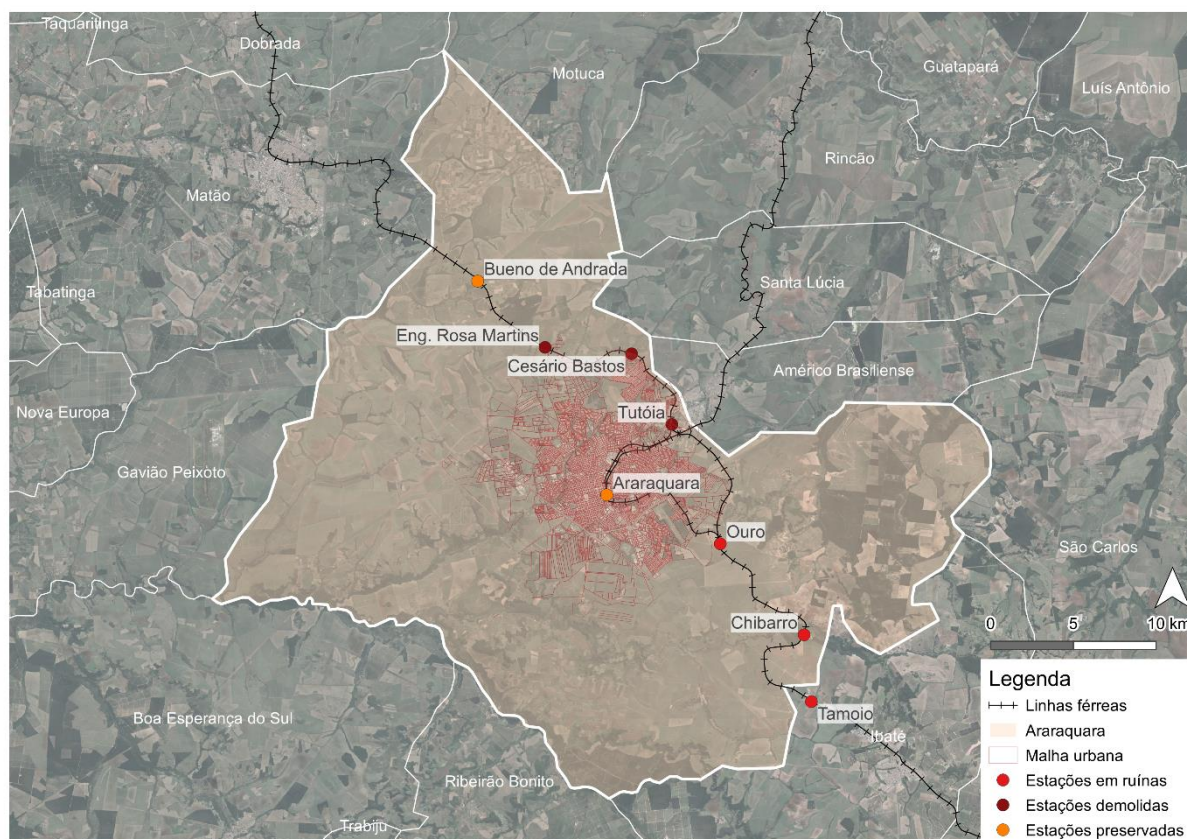


Figura 37. Mapa do município de Araraquara – Estações Ferroviárias.
 Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Com a desativação das ferrovias como meios de transporte de passageiros, a crise cafeeira e a política rodoviarista dos anos 1960-80, não somente a região que compõe o chamado “centro velho” da cidade e a estação foram perdendo sua relevância (Barbosa, 1998), como toda a estrutura ferroviária que compunha o território, incluindo as pequenas estações e as vilas que se formaram em seu entorno. Estas estações foram sendo negligenciadas, até muitas delas serem drasticamente esvaziadas – fisicamente e simbolicamente – e terem sua existência, história e memória sujeitas ao completo apagamento (Tabela 3).

Tabela 3. Estações Ferroviárias em Araraquara-SP.

Estação	Ano de inauguração	Empresa	Estado atual da edificação	Imagem atual (se houver)
Tamoio	1909 – Posto telegráfico; 1922 – Novo prédio da Estação	CPEF	Ruína	

	(aumento de bitola)			
Chibarro	1884 – Estação Fortaleza 1922 – Novo prédio da Estação, nomeada Chibarro (aumento de bitola)	CPEF	Ruína	
Ouro	1897	CPEF	Ruína	
Araraquara	1885 – Prolongamento da E.F. Rio-Clarense 1912 – Novo prédio da Estação	CPEF / EFA	Preservada (Museu Ferroviário)	
Tutóia	1914	EFA	Demolida	-
Cesário Bastos	1898 – Estação Cruzes 1908 – Nome alterado para Cesário Bastos	EFA	Demolida	-
Eng. Rosa Martins	1927	EFA	Demolida	-
Bueno de Andrada	1898 – Com nome de Estação Itaquerê	EFA	Preservada (mas necessita manutenções)	

Elaborado pela autora, 2025.

Dessa forma, em decorrência das mudanças nas dinâmicas espaciais, sociais, econômicas e políticas intrínsecas à passagem do tempo (Figura 38), os elementos

que fizeram parte da estrutura ferroviária e funcionaram como polos atrativos no território por ela formado, em especial, a estação central de Araraquara e seu entorno próximo, vivenciaram extremos opostos: de principal polo de atração de circulação de pessoas e mercadorias, com intensas trocas e interações humanas a um lugar que parou no tempo, e permaneceu como uma memória congelada. Lugares antes de permanência, hoje são apenas de passagem.

Por ali não circularam só pessoas e mercadorias. A atração que os trens exerciam, por seu poder de transporte e comunicação, certamente desencadeava um fascínio sobre o imaginário das populações das pequenas cidades do interior, criando também uma certa circulação de ideias (Whitaker, 2004 apud Bergamim, 2015, p.35).

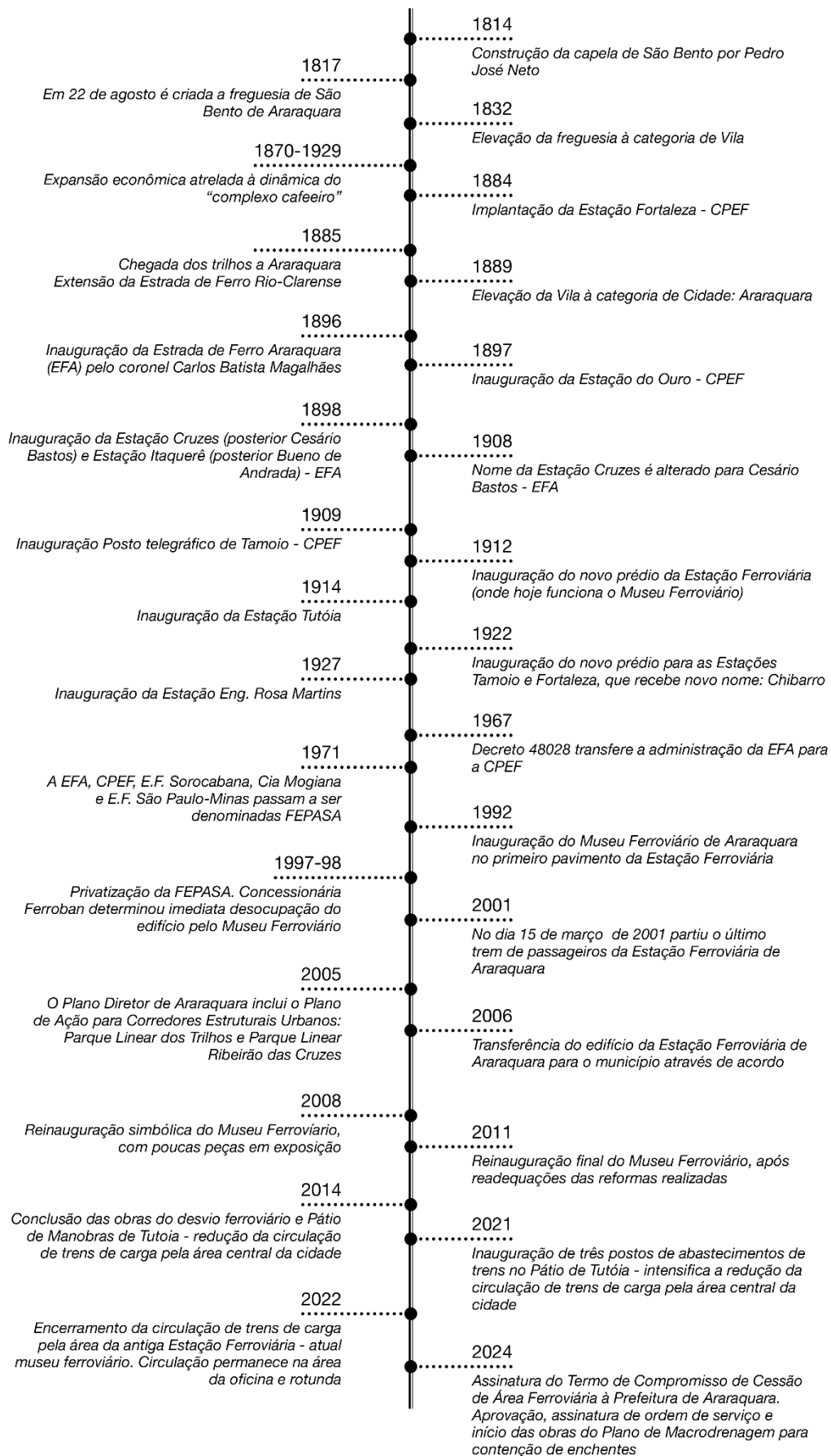


Figura 38. Linha do tempo da formação do município de Araraquara e desdobramentos ligados à ferrovia.

Fonte: Elaborada pela autora, 2025.

Como aponta Santos (2005), os territórios estruturam-se a partir da ação antrópica de diferentes tempos e características, e os vestígios que ali permanecem compõem o mosaico diacrônico do território, que revelam e tem como potencialidade a ativação das memórias de seus indivíduos e grupos, a partir de seu reconhecimento contextualizado no espaço urbano ao longo do tempo.

O território araraquarense, em sua origem, configurou-se como um ponto estratégico nas rotas que levavam às minas de ouro de Cuiabá, permitindo que diferentes indivíduos e grupos se estabelecessem nessa região. Décadas mais tarde, a economia cafeeira – diretamente vinculada ao transporte ferroviário – tornou-se um dos principais vetores de desenvolvimento local, retirando Araraquara de seu relativo isolamento e incorporando-a a circuitos mais amplos de circulação.

Atualmente, os movimentos associados às dinâmicas econômicas persistem, ainda que sob novas formas e articulações. Mesmo assim, permanecem fortemente impressos na paisagem urbana os vestígios de outro tempo, sobretudo aqueles relacionados à ferrovia.

3.2. Um patrimônio local estruturador de territórios culturais

A partir da compreensão da formação, na cidade de Araraquara, de um território profundamente vinculado à dinâmica ferroviária, é possível perceber que o encerramento do transporte ferroviário de passageiros e o sucateamento desse modal produziram impactos diversos sobre o conjunto ferroviário local.

Embora seu entorno tenha passado por um processo de esvaziamento, abandono e desarticulação com o contexto e a dinâmica urbana atuais, a antiga Estação Ferroviária de Araraquara permanece como o elemento de maior representatividade da história ferroviária no município, tanto pela sua imponência física na paisagem urbana, como pela própria localização – próxima ao centro da cidade. Por outro lado, elementos de menor escala – e de localização mais afastada do centro –, como as pequenas estações anteriormente mencionadas, recebem

menor atenção em relação à sua preservação. Tais estruturas, juntamente com outros componentes do patrimônio ferroviário, acabam sujeitas ao esquecimento.

Isso se deve, principalmente, pela constatação de que o processo de patrimonialização é, muitas vezes, sustentado pelo “discurso patrimonial autorizado” (Smith, 2011), o qual privilegia determinadas narrativas em detrimento de outras. Nessa perspectiva, a concepção de patrimônio tende a se associar à monumentalidade e à valorização de aspectos considerados gloriosos ou positivos sobre o passado (Smith, 2011).

Essa leitura dominante sobre o patrimônio produz diversas consequências, entre elas a exclusão de identidades e referências que não se adequam a esse discurso ou que são opostos a ele, sendo, com frequência, desconsiderados ou desvalorizados patrimônios vinculados a grupos que não pertencem às elites ou que não são considerados relevantes. Esses aspectos reforçam a distinção imposta entre os patrimônios locais e aqueles oficialmente reconhecidos pelos órgãos de preservação. Portanto, pode-se entender o patrimônio como um campo de conflito, especialmente no que tange à compreensão de que é frequentemente usado como instrumento de legitimação do poder, representando ideais, identidades e histórias (Uribe, 2021) que não contemplam a diversidade e a pluralidade de existências, realidades e manifestações culturais.

No entanto, é necessário compreender o patrimônio como um processo cultural integrado à vida cotidiana, conforme destaca Smith (2011), no qual diferentes grupos, inseridos em um determinado território, atuam como agentes ativos na valorização, consolidação e difusão de múltiplos patrimônios. Essa abordagem resulta no entendimento de que o patrimônio não se apresenta como algo isolado no espaço ou parado no tempo, mas é um fenômeno dinâmico, que acompanha a sociedade, se transformando continuamente. Nessa relação, a sua dimensão imaterial é ancorada pela materialidade preservada, e vice-versa.

Dessa forma, torna-se fundamental ampliar a compreensão acerca do conceito de patrimônio para além daquilo que é imposto pelo chamado “discurso autorizado”

(Smith, 2011) ou “oficial”¹⁸ (Uribe, 2021), aproximando-se do local, de modo a possibilitar a escuta de outras vozes em um processo de compartilhamento de suas próprias referências culturais. Como aponta Prats (2005), é essencial considerar as relações interpessoais e as interações sociais nesse processo, conferindo centralidade ao fator humano, em uma perspectiva que permite integrar diferentes realidades e identidades, não apenas as dominantes.

Como discutido anteriormente, o processo de patrimonialização dos remanescentes ferroviários no Brasil, em âmbito nacional, a partir da década de 1980, ilustra essa dinâmica. A valorização desse patrimônio permaneceu, em grande parte, restrita aos remanescentes arquitetônicos considerados mais representativos da história ferroviária, como as estações centrais de diferentes cidades.

Nesse sentido, a ausência de uma efetiva compreensão de que o patrimônio ferroviário é composto por um conjunto de muitos elementos, não necessariamente contíguos fisicamente, mas conectados e articulados entre si formando uma extensa rede – que se ramifica em diferentes contextos espaciais e sociais relacionados diretamente com o território – reflete-se na seletividade restrita do que é reconhecido ou valorizado. Nesse processo, no entanto, ao isolar os remanescentes que recebem maior atenção do restante do conjunto do qual faz parte, produz-se uma progressiva descontextualização com relação ao próprio território no qual está inserido, sendo excluídas as relações que se estabeleciam entre os diferentes elementos ferroviários com a cidade, o que prejudica a própria preservação destes remanescentes mais valorizados.

Son múltiples los casos de conjuntos mutilados y arrasados donde, con suerte, la única evidencia física que queda en pie es la estación que se ha mantenido en gracia de su declaratoria como BIC [Bien de Interés Cultural] de la nación, pero en desafortunada desgracia por perder su esencia como conjunto en buena parte, por la inexistencia de un plan especial de protección

¹⁸ El discurso local se interpreta como la construcción de la identidad que nace, se modela y consolida en las cotidianidades e interacciones de los sujetos sociales, derivadas de la memoria y prácticas culturales. Se expresa a través de los imaginarios urbanos y apropiaciones colectivas en el espacio tiempo, sobre las cuales se atribuyen valoraciones simbólicas y significativas en los contextos locales. La noción de discurso oficial, en el contexto que nos ocupa, tiene origen en la idea del “discurso patrimonial autorizado”, y se construye a partir de las versiones arqueológica y monumentalista, heredadas de la Europa del siglo XIX, que plantea una mirada estática, hegemónica y oficialista de las versiones de identidad, que si bien, en principio pueden tener valor de legitimidad, se apartan de los procesos y dinámicas socioculturales de resignificación y apropiación (Uribe, 2021, p. 03).

asociado a la zona de influencia, lo que termina alterando aún más su imagen y presencia en el paisaje (Uribe, 2021, p. 10).

A descontextualização e, principalmente, o apagamento do suporte material, compromete diretamente sua essência imaterial, ou seja, as memórias, as identidades, o sentido e os significados a ele atribuídos.

O patrimônio ferroviário de Araraquara, a exemplo de outras cidades do estado de São Paulo, é representativo desse processo: a Estação Ferroviária localizada na área central da cidade é vista com maior reconhecimento, sendo ali implantado o Museu Ferroviário. No entanto, os demais elementos ferroviários constituintes de todo o conjunto permanecem sujeitos ao apagamento.

[...] a despeito de sua relevância em termos arquitetônicos, a manutenção das estações, por sua condição de isolamento e singularidade não são capazes de garantir as características dos “lugares de memória” (Nora, 1993) da maioria dos indivíduos e grupos locais envolvidos. Suas presenças desvinculadas das formas de vida passadas e presentes, dos fluxos e movimentos da ferrovia, ou mesmo da dinâmica urbana atual em que estão envolvidas, permitem apenas a constituição de cenários, objetos de contemplação, mesmo quando possuem uma função, em geral, como museus regionais ou locais, quando não são apenas loteadas para abrigar setores do funcionalismo municipal (Schicchi et al., 2020, p. 290).

Dessa forma, reconhecer o território formado pela ferrovia e seus diferentes elementos, é uma ação estratégica de valorização e preservação do patrimônio ferroviário, podendo o Museu Ferroviário servir como o elo catalisador e articulador desses processos.

3.3. Uma leitura dos territórios culturais da ferrovia em Araraquara

Com base nos conceitos discutidos, foi realizada uma leitura do território formado pela ferrovia, percorrendo toda a linha que atravessa o município, com o objetivo de compreender e reconhecer os diferentes remanescentes ainda existentes, bem como observar as distintas relações estabelecidas nesse território. A partir dos vestígios materiais observados no espaço, buscou-se identificar as características imateriais que lhes são inerentes.

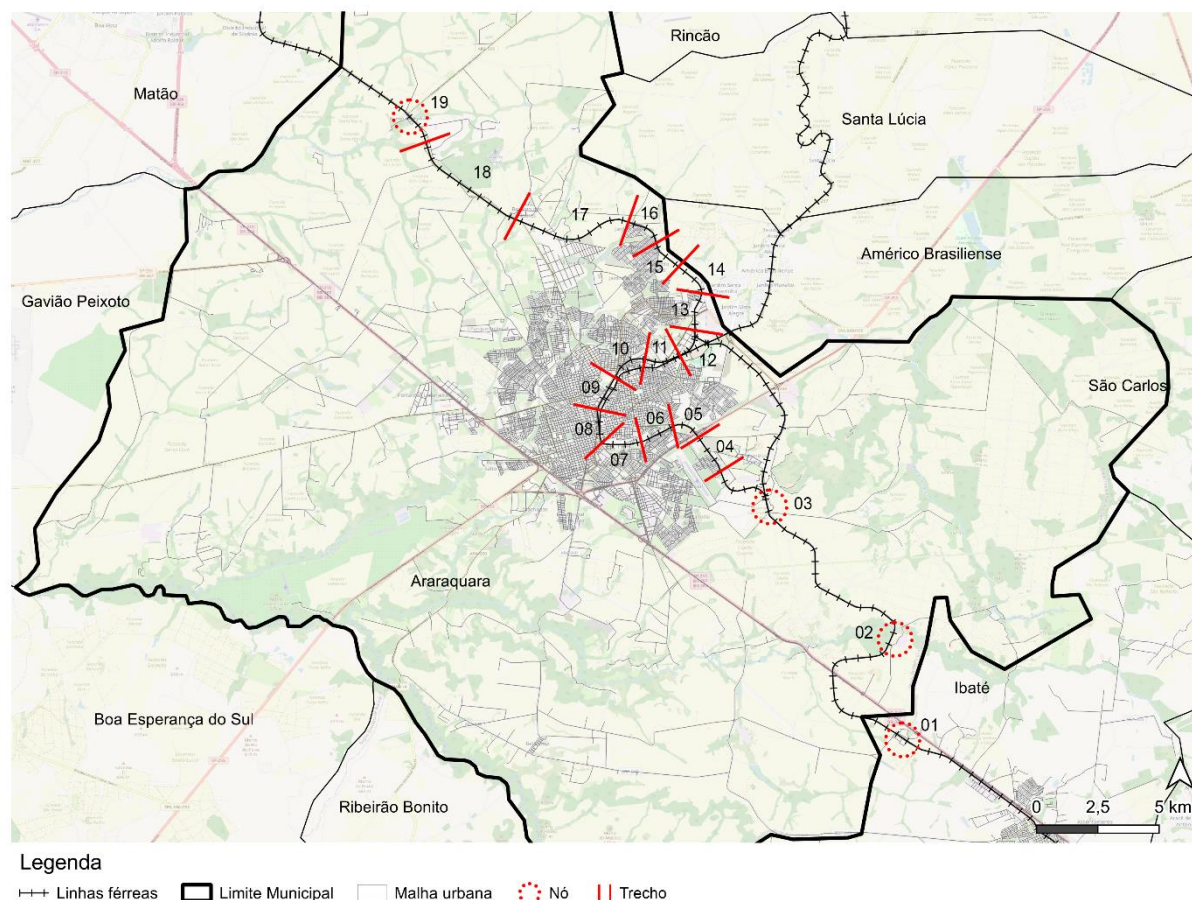


Figura 39. Mapa base para leitura do território com a indicação dos trechos e nós.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A partir de uma análise prévia do traçado da linha, e reconhecido o espaço e as áreas com maior potencial de existência de vestígios associados à ferrovia, especialmente aquelas mais distantes do núcleo urbano consolidado e de maior ou menor densidade de ocupação, foram definidos três tipos diferentes de segmentos: distâncias de 1,5km, 5km e nós (Figura 39). Essa variação foi adotada para que fosse possível diferenciar níveis de informação e de ocupação ao longo da linha férrea.

Os segmentos de 1,5km de distância foram adotados para as regiões mais adensadas e consolidadas do núcleo urbano, onde a quantidade de informação e ocupação ao longo da linha é maior, bem como a heterogeneidade delas. Os segmentos de 04 a 16 possuem distância de 1,5km.

Os segmentos de 5km de distância foram adotados para as áreas onde a ocupação é mais dispersa, nos trechos mais afastados do núcleo urbano mais consolidado. Neste caso, são os segmentos 17 e 18, partindo da área urbana de Araraquara até o distrito de Bueno de Andrada (círculo de número 19).

Já os nós, foram adotados para localizações nas quais a ocupação é pontual e isolada, identificadas a partir da homogeneidade predominante da paisagem rural. Neste caso, os nós selecionados estão diretamente posicionados nas estações ferroviárias da CPEF e EFA, que marcam a ocupação de áreas de fazendas: Nós 01, 02 e 03 – Estação Tamoio, Estação Chibarro e Estação do Ouro (CPEF), e o nó 19 localizado no distrito de Bueno de Andrada, cuja Estação Ferroviária pertenceu à antiga EFA.

Os segmentos selecionados para análise do território foram numerados em direção ao interior do Estado de São Paulo, tendo em vista que essa estrutura chegou em Araraquara a partir do prolongamento da estrada de ferro da CPEF, partindo de Rio Claro. Os segmentos partem da Estação Tamoio, cuja proximidade com a divisa da cidade de Araraquara e com a antiga Usina Tamoio possibilita sua inclusão como parte da análise da estrutura ferroviária de Araraquara. E os segmentos se encerram no distrito de Bueno de Andrada, que compreende a última estação ferroviária em território araraquarense, pertencente à EFA, que segue para cidade de Matão.

A análise se concentrou numa distância de 150m de cada lado da linha férrea, sendo passível de ampliação de acordo com a realidade e as características locais de cada segmento ou nó, a fim de incorporar todos os remanescentes visíveis ainda presentes na paisagem urbana.

Para os trechos em que havia remanescentes com possíveis registros históricos como fotografias, reportagens em jornal local, cartografias etc., foi realizado um cruzamento de dados e um cotejamento entre a situação anterior e atual, a fim de enriquecer a análise e as discussões sobre o território.

Para melhor esquematização da leitura, foi elaborada a Tabela 4.

Tabela 4. Síntese dos trechos analisados ao longo da ferrovia

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
-------------------------------	--	--------------------------------------	-------------------------------	----------------------

01	Rural	Nó	Industrial	1- Estação Tamoio; 2- Posto de Telégrafo; 3- Galpão originalmente relacionado à ferrovia; 4- Correio.
02	Rural	Nó	Industrial e residencial (chácaras)	1- Estação Chibarro; 2- Cabine de controle da CPEF; 3- Antiga Estação Fortaleza; 4- Possível remanescente: residência ou armazém; 5- Capela particular abandonada (não foram encontradas informações se sua origem está atrelada ao povoado que existiu no entorno da Estação).
03	Rural	Nó	Poucos resquícios de ocupação residencial	1- Estação do Ouro; 2- Subestação de energia; 3- Alguns resquícios de ruínas de construções vizinhas à estação.
04	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea desativada ainda presente na extremidade do bairro (Parque das Hortênsias)
05	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea desativada, ainda visível em alguns trechos.
06	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea desativada ainda visível em alguns trechos na extremidade do bairro (Jardim Santa Julia III)

07	Urbana	1,5	Residencial	1- Antiga fábrica da Cargill; 2- Antiga Superintendência dos Serviços do Café, que depois passou a ser armazém da Ceagesp; 3- Antigas construções anexas à superintendência, como escritório; 4- Construções anexas à ferrovia, como antiga casa do mestre de linha. 5- Associação Atlética Ferroviária; 6- Conjunto de residências dos trabalhadores da CPEF.
08	Urbana	1,5	Comércio e serviços	1- Cabine de Controle da CPEF – Estação Araraquara; 2- Casa do chefe, ainda preservada e com moradores; 3- Ruínas de antigo armazém e bagagem; 4- Antigo armazém de abastecimento – hoje Escola Municipal de Dança e Secretaria da Educação; 5- Estação Ferroviária – hoje Museu Ferroviário; 6- Ruínas da antiga Escola Profissionalizante da EFA; 7- Conjunto de residências dos trabalhadores da EFA, ainda preservadas e com moradores; 8- Cobertura de antiga plataforma; 9- Antigo armazém; 10- Antiga oficina do telégrafo; 11- Antiga fábrica Minasa.

09	Urbana	1,5	Residencial e comercial	Em ruínas: 1- Cooperativa de cana e café; 2- Indústria LUFA. Além de remanescentes de edificações ainda em uso e funcionamento como: 3- Conjunto de residências dos trabalhadores da EFA; 4- Rotunda; 5- Galpões do Ceagesp.
10	Urbana	1,5	Residencial	Remanescentes: 1- Oficinas de manutenção de Locomotivas da antiga EFA (parte em funcionamento pela Rumo, parte possui outro uso. Além da linha férrea ao norte/oeste, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística e vestígios da linha férrea ao sul/leste, desativada.
11	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea ao norte, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística e vestígios da linha férrea ao sul, desativada.
12	Urbana	1,5	Institucional e serviços	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea superior, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística e vestígios da linha férrea ao sul, desativada.
13	Urbana	1,5	Institucional e industrial	Neste trecho os remanescentes percebidos se concentram nas

				proximidades da antiga Estação Tutóia, como: 1- Galpão da Ceagesp (ainda em funcionamento).
14	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística.
15	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística.
16	Urbana	1,5	Residencial	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística.
17	Urbana	5	Residencial (Chácaras) / Rural	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística.
18	Rural / Expansão Urbana	5	Rural	Não há remanescentes relacionados à ferrovia neste trecho observado. Apenas a linha férrea, ainda em funcionamento pelas locomotivas da Rumo Logística, e uma placa com o nome “Rosa Martins”, possivelmente indicando a localização de uma antiga estação ferroviária de mesmo nome, porém, sem qualquer vestígio da mesma.

19	Urbana (Distrito de Bueno de Andrada)	Nó	Residencial e comercial	1- Estação Bueno de Andrada; 2- Edificação onde hoje funciona os correios e a subprefeitura do distrito de Bueno de Andrada; 3- Capela Sagrado Coração de Jesus.
----	---------------------------------------	----	-------------------------	--

Elaborada pela autora, 2025.

A partir dessa leitura do território compreendido pela ferrovia em Araraquara, foi possível reconhecer e identificar a presença de remanescentes ferroviários que caracterizam e definem a sua paisagem. Dentre os trechos observados, foram elencadas cinco áreas nas quais foi identificada a presença mais significativa de remanescentes, indicadas no mapa da Figura 40.

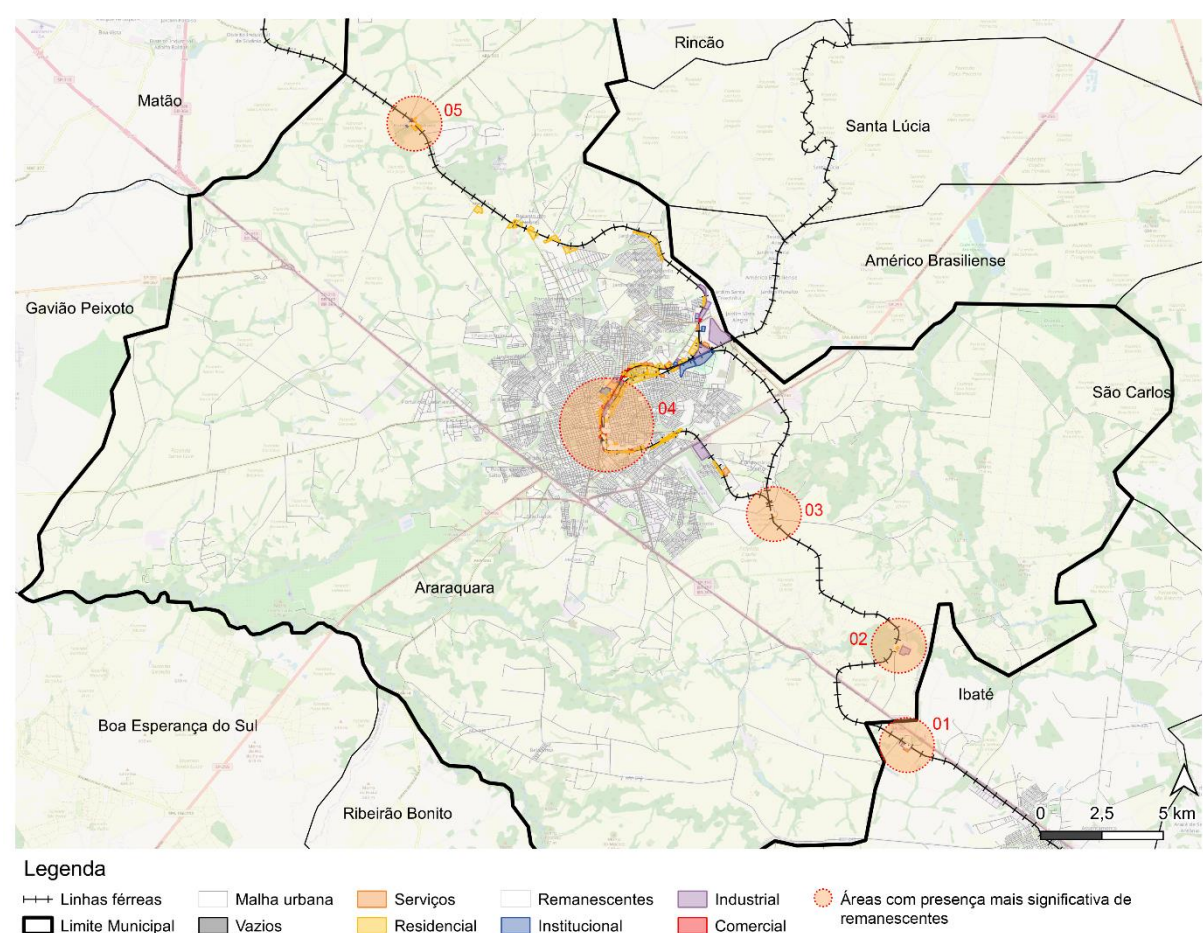


Figura 40. Mapa síntese da leitura do território.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Todas as áreas destacadas são marcadas pela presença de uma estação ferroviária que, ao longo da sua história, representou um polo de grande relevância no cenário ferroviário, como mencionado anteriormente.

Como constatado, as áreas não são contíguas fisicamente, no entanto, fizeram parte da consolidação de uma grande rede que teve como elemento estruturador a linha férrea.

Na dispersão dos vestígios industriais ferroviários fica evidente tanto na condição pretérita quanto atualmente. Do ponto de vista de sua formação passada, a dispersão é da própria natureza da operação ferroviária para permitir o deslocamento - ainda que a empresa ferroviária não se explique por isto. Sua dispersão produz efeitos econômicos e políticos no território (transporte de carga agrícola, articulação com outras atividades agroindustriais, novas formações urbanas, políticas de transporte ou imigração) (Oliveira, 2017, p. 45).

ANÁLISE DA ÁREA 01 – Equivalente ao Nó 01

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural). Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
01	Rural	Nó	Industrial	1- Estação Tamoio; 2- Posto de Telégrafo; 3- Galpão originalmente relacionado à ferrovia; 4- Correio.



Figura 41. Mapa do nó 01. Números de 1-4: Remanescentes. Letras de A-H: Pontos de onde foram tiradas as fotos.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Essa área (Figura 41) é marcada pela presença da Estação Tamoio que, embora localizada no município de Ibaté – muito próxima da divisa com Araraquara –, estabeleceu fortes relações com o território araraquarense em razão da conexão direta existente com a Usina Tamoio, uma das mais relevantes usinas sucroalcooleiras do estado de São Paulo durante o período de seu apogeu, integrando o conjunto “Refinadora Paulista S.A.”.

Em 1909, foi instalado, próximo à Estação de Ibaté, um posto telegráfico na linha da CPEF. Esse posto foi elevado à categoria de estação – Estação Tamoio – em 1922, quando também foi inaugurado um novo prédio (Figura 42), o que impulsionou o início da formação de uma vila ferroviária no entorno (Figura 43). Como vestígio dessa ocupação, encontra-se ainda o antigo edifício da agência dos correios (Figura 44).



Figura 42. Estação Tamoio e Antigo posto telegráfico. Fotos tiradas nas posições A e C. Aproximação do letreiro da Estação Tamoio, sendo possível visualizar a data de sua inauguração (1921). Foto tirada na posição B.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 43. Resquícios das casas que compunham a vila que existiu ao redor da estação. Agência dos Correios, parte integrante da vila que existiu ao redor da estação. Sem data.
Fonte: Arquivo do Processo 59253/2009 – Complexo da Estação Ferroviária de Araraquara – CONDEPHAAT.



Em 1987, no povoado que se formou ao redor da Estação Tamoio já não havia mais moradores, e em 1998 a região já se encontrava em completo estado de abandono e deterioração (Estações ferroviárias do Brasil, Tamoio).

Dessa forma, as residências e muitos dos elementos que fizeram parte da vila já não existem mais. A área, atualmente, compreende algumas instalações fabris (Figura 46 e 47), o que reforça a drástica alteração nas suas dinâmicas de uso e ocupação ao longo do tempo. Alguns dos remanescentes identificados: galpão e edificação dos correios também representam essas transformações, os quais passaram a receber outros usos, relacionados com a realidade atual do local.



Figura 46. Instalações fabris na parte posterior da estação. Fotos tiradas nas posições D e E.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 47. Instalações fabris na parte posterior da estação. Indicação da parte visível do antigo galpão. Fotos tiradas nas posições F e G.
Fonte: Autora, 2025.

A partir dessas edificações que ainda resistem na paisagem, é possível reconhecer a existência de uma ocupação significativa, que consolidou relações sociais e territoriais pautadas pela relação direta com a ferrovia, em outro tempo, contexto e realidade, cujo lugar agora é marcado por ocupações muito distintas.

ANÁLISE DA ÁREA 02 – Equivalente ao Nó 02

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
------------------------	---	-------------------------------	------------------------	---------------

	Macrozoneamento o do Plano Diretor de 2014			
02	Rural	Nó	Industrial e residencial (chácaras)	1- Estação Chibarro; 2- Cabine de controle da CPEF; 3- Antiga Estação Fortaleza; 4- Possível remanescente: residência ou armazém; 5- Capela particular abandonada (não foram encontradas informações se sua origem está atrelada ao povoado que existiu no entorno da Estação).

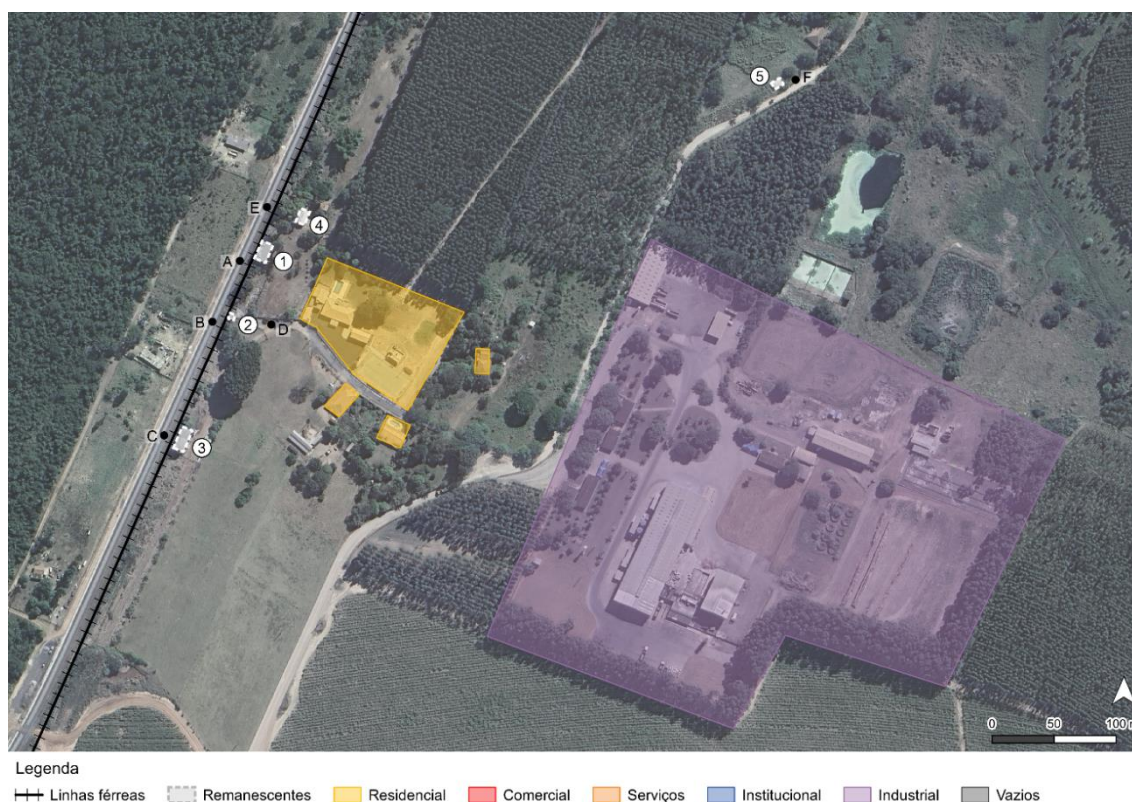


Figura 48. Mapa do nó 02. Números de 1-5: Remanescentes. Letras de A-F: Pontos de onde foram tiradas as fotos.
Fonte: Elaboração própria, 2025.

Marcada pela presença da Estação Chibarro, a área em questão (Figura 48) também teve sua realidade, suas dinâmicas e sua consolidação diretamente relacionadas com a estrutura ferroviária representada pela estação – e demais elementos a ela articulados.

A primeira estação ferroviária implantada recebeu o nome de Fortaleza e foi inaugurada em 1884. Essa estação funcionou até 1922, quando foi aberta uma nova estação, nomeada Chibarro (Figura 49 e 50), em decorrência do aumento da bitola.



Figura 49. Estação Chibarro, ainda em funcionamento em 1980.
Fonte: Flávio Michellini – Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/chibarro.htm>



Figura 50. Estação Chibarro atualmente. Foto tirada na posição A.
Aproximação do letreiro da Estação, sendo possível observar o ano de sua inauguração (1921) e a marca, na parte superior, do antigo letreiro com o nome anterior da Estação: Fortaleza.
Fonte: Autora, 2025.

Ao redor dela também foi formado um pequeno povoado, sendo possível identificar alguns vestígios de ocupações nessa região a partir de informações contidas em mapas do município de Araraquara, como é o caso do mapa de 1971 do IBGE (Figura 51).



Figura 51. Recorte para aproximação à região da Estação Chibarro, no qual é possível reconhecer alguns pontos de ocupação, bem como a presença da Capela de N. S. Aparecida.
Fonte: IBGE, Município de Araraquara – Folha SF-22-X-D-VI-4, 1971.

A presença das ocupações neste registro cartográfico, mesmo que em pouca quantidade e da Capela de N. S. Aparecida reforça a ideia de que nessa área foram sendo estabelecidos modos de vida, relações sociais e territoriais cuja estação e demais estruturas ferroviárias foram os precursores dessa realidade de outrora. Porém, atualmente, assim como na Estação Tamoio, anteriormente apresentada, os remanescentes (Figuras 52 e 53) encontram-se deteriorados, em uma situação de abandono, cujo apagamento completo desses vestígios passa a ser apenas uma questão de tempo.



Figura 52. Cabine de controle da CPEF e antiga Estação Fortaleza. Fotos tiradas nas posições B e C.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 53. Entorno da Estação Chibarro.

(Esquerda) Limites de uma propriedade existente no local, cujos muros e cercas impendem a aproximação aos remanescentes da estação e cabine de controle, vistos ao fundo. Foto tirada na posição D. (Direita) possível residência ou armazém vinculado aos demais, localizado próximo à estação. Foto tirada na posição E.

Fonte: Autora, 2025.

No entorno destes remanescentes existem algumas residências vinculadas a pequenas chácaras ou sítios, além também da presença de uma indústria – INCOFAP: Industria e Comércio de Farinhas de Penas.

Em uma antiga propriedade particular abandonada foi possível encontrar a ruína de uma pequena capela (Figura 54), provavelmente também particular. Não foi possível obter informações a respeito da data de origem desta capela e se esteve atrelada diretamente ao povoado que se formou no período de funcionamento da estação. No entanto, a presença desta ruína pode ser entendida como uma confirmação da existência de uma ocupação nesta área, em outro tempo e em outro contexto. Sendo ou não relacionada ao período de uso e funcionamento da Estação Chibarro, e atrelada ou não às relações sociais e espaciais que se deram provenientes da dinâmica ferroviária, pode revelar uma herança de ocupação neste território.



Figura 54. Capela em propriedade particular abandonada. Foto tirada da posição F.

Fonte: Autora, 2025.

ANÁLISE DA ÁREA 03 – Equivalente ao Nó 03

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
03	Rural	Nó	Poucos resquícios de ocupação residencial	1- Estação do Ouro; 2- Subestação de energia; 3- Alguns resquícios de ruínas de construções vizinhas à estação.



Figura 55. Mapa do nó 03. Números de 1-2: Remanescentes. Letras de A-H: Pontos de onde foram tiradas as fotos.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Essa área (Figura 55) é amplamente reconhecida pela presença da Estação do Ouro (Figura 56) e de outros elementos a ela associados, como a Subestação de Energia Elétrica da CPEF (Figura 57). Inaugurada em 1897, a estação integrava a linha tronco da CPEF e, após a sua implantação, teve início a formação de uma pequena vila no entorno, nomeada Vila do Ouro.



Figura 56. Estação do Ouro. Fotos tiradas das posições A e B.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 57. Subestação de energia elétrica. Fotos tiradas na posição C.
Fonte: Autora, 2025.

Entre os poucos registros disponíveis sobre essa vila, destaca-se o seguinte recorte do jornal local “O Imparcial”, de 27 de maio de 2001, que permitiu compreender um pouco mais sobre os aspectos da realidade e das dinâmicas existentes na vila:

Quase sem ninguém e esquecido pelo tempo, a pequena Vila do Ouro viveu em meados do século passado momentos que marcaram a vida de ferroviários e pessoas não ligadas à ferrovia, mas que tinham no pequeno povoado motivos de sobra para se orgulhar onde a Companhia Paulista mantinha o último desvio ferroviário antes de Araraquara.
[...] Seu Negrini conta que o trem era o único meio de transporte ligando o pequeno vilarejo com a cidade.
[...] Além da Estação, que nos finais de semana era o ponto mais frequentado por quem ficava na vila, o Ouro ainda ostentava o prédio da Sub-estação alimentadora da rede elétrica, uma escola e um galpão anexo à estação, que servia de posto de armazenagem.
[...]. Hoje, com quase todas as casas depredadas, a pequena Vila do Ouro parece esquecida em meio ao mato que tomou conta do lugar (Jornal O Imparcial de 27 de maio de 2001. Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara).



Figura 58. Escola Pública do Ouro. 1998. Já demolida.
 Fonte: Acervo de Domingos Carnesseca Neto. Fotografia de Tetê Viviani.

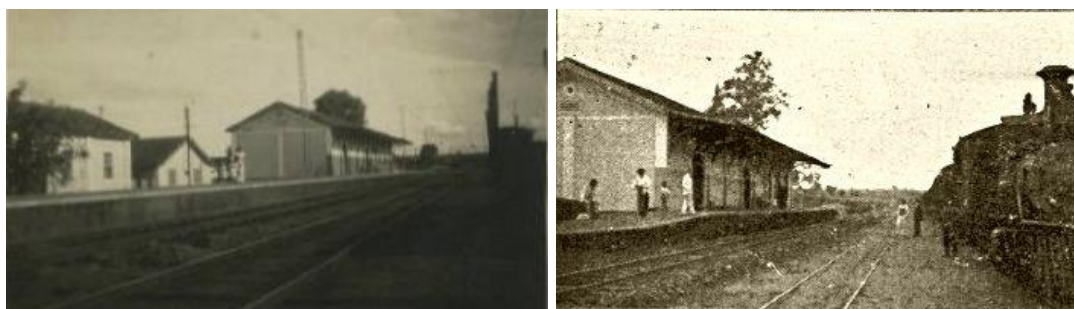


Figura 59. Estação do Ouro.
 (Esquerda) Estação do Ouro, sendo possível identificar outras construções ao redor, hoje demolidas. 1951. Fotografia de Carlos Ronaldo Lopes. (Direita) Estação do Ouro. 1918. Fotografia de Filemon Peres.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/o/ouro.htm>

A maioria das edificações presentes nas fotografias (Figuras 58 e 59), hoje já não existem mais, apagadas por completo ou restando apenas alguns poucos vestígios da sua existência (Figura 60).





Figura 60. Vestígios de construções demolidas na lateral da estação. Fotos tiradas na posição H.
Fonte: Autora, 2025.

Além disso, assim como na Estação Chibarro, a cartografia se tornou uma fonte importante para entendimento da ocupação do território. A visita ao local da Estação do Ouro confirmou as informações obtidas através do jornal e das fotografias – a existência do pequeno vilarejo, da escola e da subestação de energia (Figura 61).

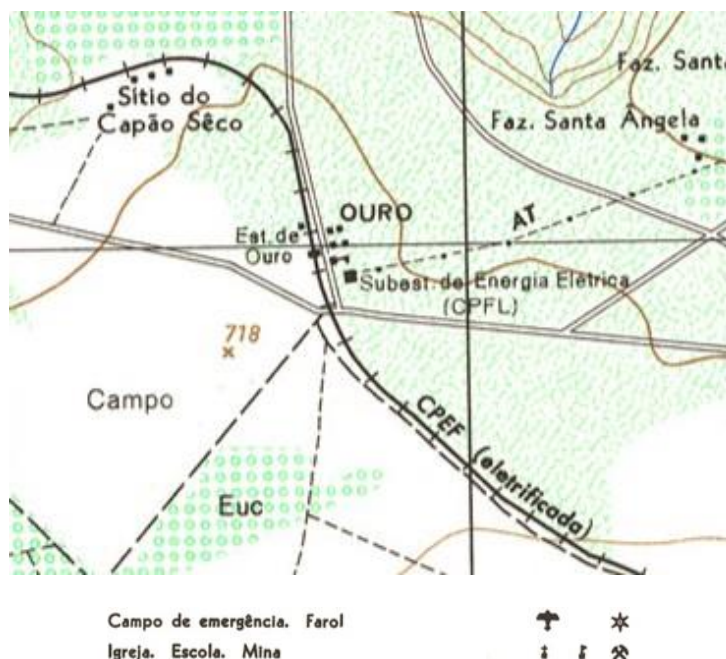


Figura 61. Recorte para aproximação à região da Estação do Ouro, no qual é possível reconhecer alguns pontos de ocupação (pontos pretos), a escola (símbolo indicado na legenda) e a Subestação de energia.

Fonte: IBGE, Município de Araraquara – Folha SF-22-X-D-VI-4, 1971.

Ignácio de Loyola Brandão, escritor nascido em Araraquara, em um de seus livros, intitulado “A morena da Estação”, narra sobre sua própria vida na cidade de Araraquara e a relação direta que teve com a ferrovia, em decorrência de ser filho de ferroviário da antiga EFA. Dessa forma, nesse livro foram encontrados alguns registros que mencionam pequenas estações como a do Ouro, e que também acabam por revelar como esses pequenos núcleos eram percebidos e reconhecidos, tanto pelo

próprio autor, que narra em primeira pessoa, mas também, possivelmente, pelos demais moradores da cidade de Araraquara:

Podíamos caminhar pelos dormentes, mas era difícil, nossos passos eram menores de que a distância entre um dormente e o outro, ficávamos logo cansados. O desafio era chegar até a Vila do Ouro, estação próxima a Araraquara, onde não havia nada, meia dúzia de casinhas esparramadas, ninguém sabia por que existia o lugar. Nem por que se chamava Ouro (Brandão, 2010, p.65).

Em 11 de agosto de 2020, a prefeitura de Araraquara, por meio do Decreto nº 12.337, validou a deliberação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Araraquara (COMPPHARA) para o tombamento de diversos bens imóveis do município. Dentre eles encontra-se a Estação do Ouro, cuja ruína passou a ser tombada a partir desse decreto.

Entretanto, observa-se que o tombamento, por si só, não assegurou a preservação, conservação ou manutenção deste bem. No caso da Estação do Ouro, é evidente a condição de abandono tanto na edificação quanto na área que a circunda, que ainda possui algumas ocupações residenciais (Figura 62).



Figura 62. Algumas poucas residências existentes. Fotos tiradas nas posições D, E, F e G.
Fonte: Autora, 2025.

ANÁLISE DA ÁREA 04 – Equivalente aos trechos 07, 08 e 09

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural)	Regra aplicada	Usos atuais dominantes	Remanescentes
------------------------	---------------------	----------------	------------------------	---------------

	Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	(1,5 / 5 / nó)		
07	Urbana	1,5	Residencial	1- Antiga fábrica da Cargill; 2- Antiga Superintendência dos Serviços do Café, que depois passou a ser armazém da Ceagesp; 3- Antigas construções anexas à superintendência, como escritório; 4- Construções anexas à ferrovia, como antiga casa do mestre de linha. 5- Associação Atlética Ferroviária; 6- Conjunto de residências dos trabalhadores da CPEF.



Figura 63. Mapa do trecho 07. Números de 1-6: Remanescentes. Letras de A-K: Pontos de onde foram tiradas as fotos.
 Fonte: Elaboração própria, 2025.

Marcada pela intensa presença de remanescentes ferroviários, a área em questão (Figura 63) apresenta uma paisagem característica e marcante ao longo do território percorrido. Mesmo com o encerramento da circulação de trens por essa área – em decorrência do desvio ferroviário que parte da Estação do Ouro e vai até o pátio de manobras de Tutóia –, a região ainda é marcada pela presença ferroviária.

A partir do recorte da planta das propriedades da CPEF – Departamento de patrimônio e cadastro, de 1968 (Figuras 64, 65 e 66), que equivale a este trecho em análise, foi possível identificar os remanescentes registrados in loco, bem como as residências destinadas aos funcionários, constituindo o conjunto que compõe a paisagem (Figura 66).

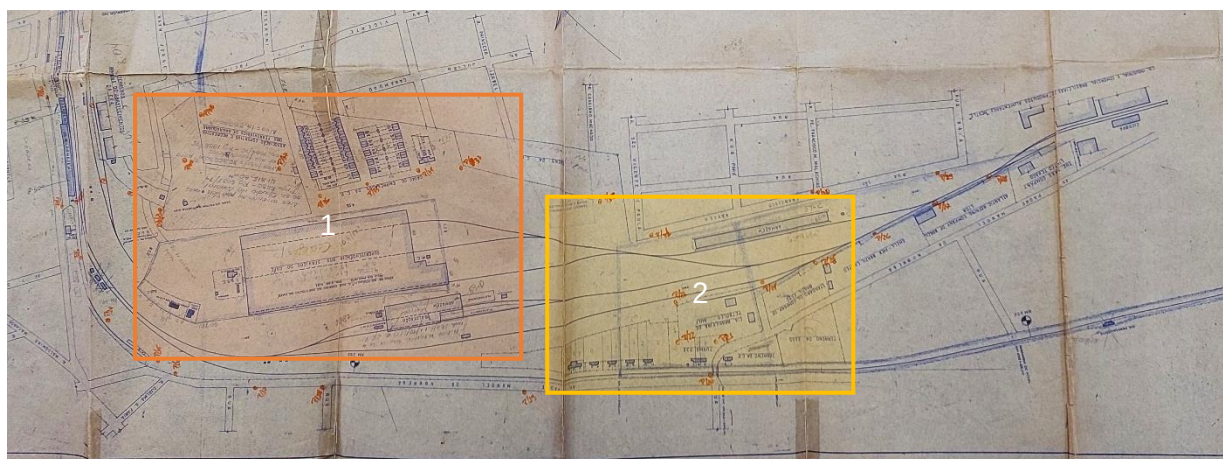


Figura 64. Recorte da Planta Esplanada de Araraquara, contendo as edificações vinculadas à ferrovia. CPEF – Departamento de Patrimônio e Cadastro, 1968.
Fonte: Prefeitura de Araraquara.

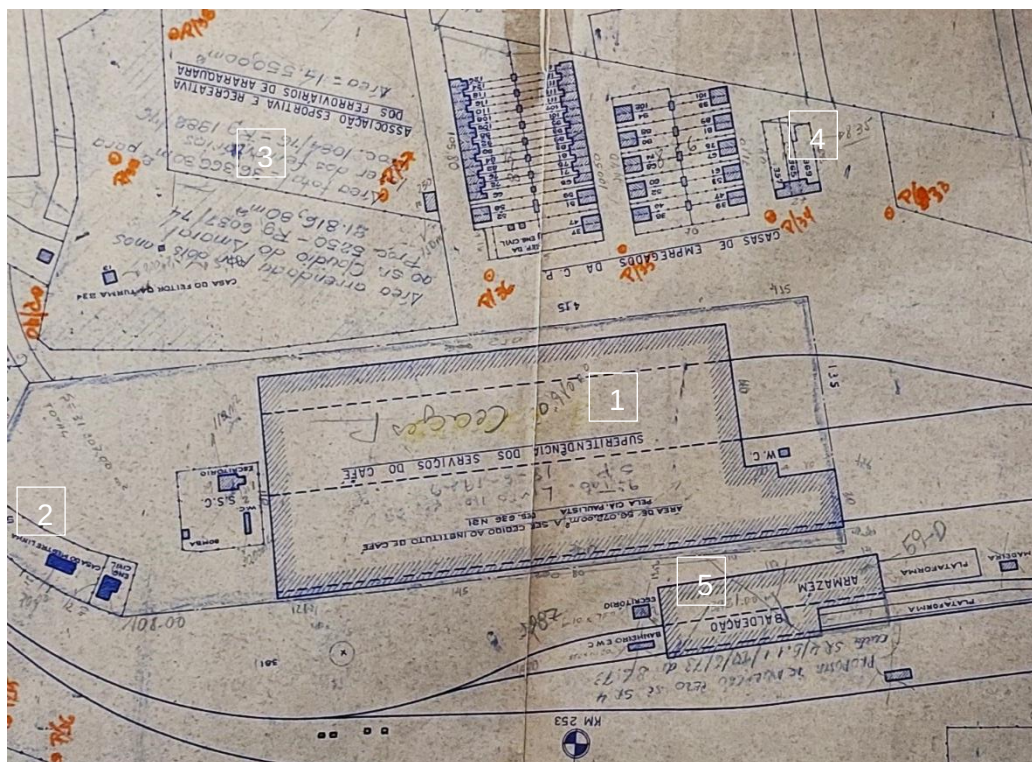


Figura 65. Recorte 1 da planta da CPEF.

É possível identificar: 1- Superintendência dos serviços do café (posterior armazém da Ceagesp) com escritório na lateral esquerda; 2- Casa do mestre de linha; 3- Associação Esportiva e Recreativa dos Ferroviários de Araraquara; 4- Casas de empregados da C.P; 5- Baldeação e armazém (construções atualmente demolidas).

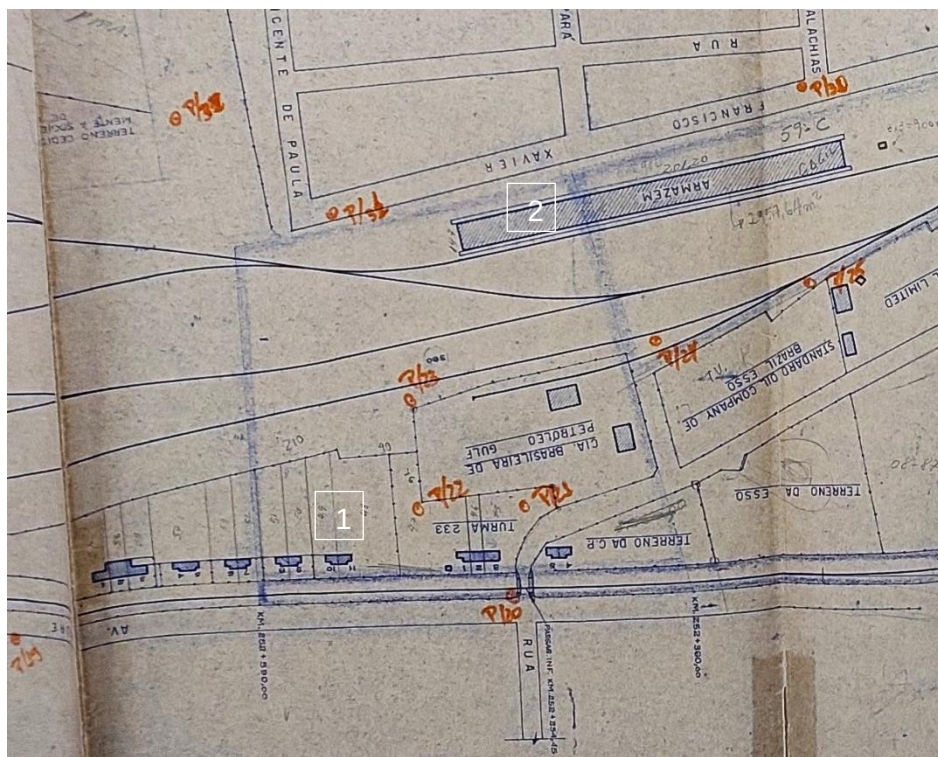


Figura 66. Recorte 2 da planta da CPEF.

É possível identificar: 1- residências; 2- armazém da antiga Cargill. Demais construções presentes na planta são pertencentes a outras empresas.



Figura 67. Vista de parte da cidade de Araraquara.

É possível identificar 1- o grande armazém da Ceagesp e, ao fundo, 2- o antigo armazém da Cargill e 3- as residências dos funcionários. Sem data.

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara: 100 anos em fotografias – Eduardo Luiz Veiga Lopes. Prefeitura de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. 2007.

Dentre os elementos que constituem a planta das propriedades da CPEF, a maioria deles ainda marca a paisagem local. Lindeiras à linha, é possível identificar no território algumas das residências dos funcionários, algumas ainda utilizadas, outras abandonadas (Figura 67) – indicadas no Recorte 2 da planta da CPEF (Figura 66).



Figura 68. Residências lindeiras à linha, pertencentes originalmente aos funcionários da CPEF. Fotos tiradas das posições A e B.

Fonte: Autora, 2025.

Além dessas residências, ainda é possível identificar os remanescentes da Superintendência dos Serviços do Café – posteriormente armazém Ceagesp (Figura 69) –, bem como a casa do mestre de linha (Figura 70) – ambas indicas no Recorte 1 da planta da CPEF (Figura 65).



Figura 69. Vista da antiga Superintendência dos Serviços do Café e posterior armazém da Ceagesp, com o trilho também visível. Foto tirada da posição C.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 70. Casa do mestre de linha. Aproximação ao letreiro da residência: “Turma da CH Nº2”.
Fotos tiradas da posição D.
Fonte: Autora, 2025.

Na margem oposta da linha férrea, na Vila Xavier, o trecho conta com a presença da área onde foi um campo de futebol pertencente à antiga Associação Atlética Ferroviária, fundada pelos próprios funcionários da CPEF, que hoje encontra-se, aparentemente, inutilizado. Nas proximidades do campo também foi implantado outro conjunto de residências destinadas aos ferroviários da Companhia (Figura 71) – elementos indicados no Recorte 1 da planta da CPEF (Figura 65).



Figura 71. Vista para a área do campo de futebol e sua relação com a rua composta por casas originalmente de funcionários da CPEF. Fotos tiradas da posição E.
Fonte: Autora, 2025.

O trecho ainda conta com um outro remanescente industrial, localizado próximo à ferrovia cuja presença marca fortemente a paisagem: a ruína do antigo depósito da Cargill (Figura 72). Assim como essa área como um todo e os demais remanescentes que compõe o conjunto, a ruína da Cargill também permanece isolada do tecido urbano, da rua e do bairro que o circunda, sem que haja qualquer tipo de relação, mantendo-se a ruína intacta e sujeita ao apagamento e degradação progressivos.



Figura 72. Ruína do antigo depósito da Cargill, lindeira à ferrovia. Foto tirada da posição F.
Fonte: Autora, 2025.

Somados a esses vestígios dos diferentes elementos que fizeram parte da estrutura ferroviária – também identificados na planta da CPEF –, os bairros atravessados pela linha ainda contam com a presença de vagões abandonados (Figura 73), placas de indicação de cruzamentos, alguns postes e trechos remanescentes do próprio trilho (Figuras 74 e 75) que, embora não receba mais a circulação de trens, permanece visível em determinados pontos e encoberto pela vegetação em outros.

Apesar da linha estar desativada ao longo desse trecho – em decorrência do desvio ferroviário que parte da Estação do Ouro e segue até o pátio de manobras de Tutóia –, não se observa qualquer tipo de relação entre a rua, o bairro e a área

destinada ao tráfego ferroviário, prevalecendo a condição de barreira que o leito adquiriu ao longo do tempo.



Figura 73. Vários vagões abandonados nas proximidades do antigo armazém. Foto tirada da posição I.

Fonte: Autora, 2025.



Figura 74. Placa de cruzamento, poste e o trilho, pouco visível em meio à vegetação existente. Fotos tiradas das posições G e H.

Fonte: Autora, 2025.



Figura 75. Cruzamento sob a linha férrea. Fotos tiradas da posição A.

Fonte: Autora, 2025.

Os bairros que ocupam as margens da linha férrea nessa área – como parte do território percorrido pela ferrovia – adquirem uma característica própria diante da presença de uma paisagem diretamente relacionada à ferrovia e a história da cidade. Mesmo em um contexto de inutilização e abandono, a resistência dos vestígios ferroviários ainda marcantes no território, revelam a relevância e o simbolismo que toda essa estrutura ainda representa na atualidade.

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
08	Urbana	1,5	Comércio e serviços	1- Cabine de Controle da CPEF – Estação Araraquara; 2- Casa do chefe, ainda preservada e com moradores; 3- Ruínas de antigo armazém e bagagem; 4- Antigo armazém de abastecimento – hoje Escola Municipal de Dança e Secretaria da Educação; 5- Estação Ferroviária – hoje Museu Ferroviário; 6- Ruínas da antiga Escola Profissionalizante da EFA; 7- Conjunto de residências dos trabalhadores da EFA, ainda preservadas e com moradores; 8- Cobertura de antiga plataforma; 9- Antigo armazém; 10- Antiga oficina do telégrafo; 11- Antiga fábrica Minasa.



Figura 76. Mapa do trecho 08. Números de 1-11: Remanescentes. Letras de A-Q: Pontos de onde foram tiradas as fotos.

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Este é o trecho (Figura 76) que conta com a presença de mais remanescentes, sejam eles em ruínas ou em edificações ainda em uso e funcionamento, mesmo que para outra função. Isso se dá pelo fato de estar localizada neste trecho a antiga Estação Ferroviária de Araraquara – onde hoje abriga o Museu Ferroviário –, cuja presença estabeleceu um grande núcleo ferroviário que se desenvolveu na região central da cidade, recebendo outros elementos vinculados a essa estrutura, como galpões, armazéns, residências e fábricas.

É também neste trecho, a partir da estação ferroviária, que se iniciava a Estrada de Ferro Araraquara, possibilitando a circulação simultânea de duas grandes companhias ferroviárias na cidade: CPEF, que seguia no sentido à Américo Brasiliense e a EFA que seguia sentido Bueno de Andrada.



Figura 77. Recorte da Planta Esplanada de Araraquara, contendo as edificações vinculadas à ferrovia.

1- Casa do chefe; 2- Armazém e bagagem; 3- armazéns de abastecimento da EFA; 4- Estação; 5- Residências EFA; 6- Armazém; 7- Oficina do telégrafo; 8- Instalações Dianda Lopes CIA LTDA (Posteriormente fábrica da Minasa TVP). CPEF – Departamento de Patrimônio e Cadastro, 1968.
Fonte: Prefeitura de Araraquara.

As ruínas da maioria dos elementos indicados na planta da CPEF (Figura 77) ainda se encontram presentes no território, como a cabine de controle da Estação Araraquara da CPEF (Figura 78), a casa do chefe (Figura 79) e o antigo galpão de armazém e bagagens (Figura 80).



Figura 78. Cabine de controle da Estação Araraquara da CPEF. Fotos tiradas da posição A.

Fonte: Autora, 2025.



Figura 79. Casa do Chefe, atualmente com moradores. Foto tirada da posição B.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 80. Galpão onde funcionava um armazém e bagagens, ocupado por empresa particular. Fotos tiradas das posições C, D e E.
Fonte: Autora, 2025.

Outros armazéns que fizeram parte originalmente da EFA – armazéns de abastecimento – foram, por sua vez, reformados e atualmente abrigam, um deles a Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira (Figura 81) e o outro a Secretaria Municipal de Educação. Inaugurada em 2002, a Escola foi idealizada e concebida pela então presidente da Fundart (Fundação de Arte e Cultura de Araraquara) na época, que visava pela democratização do acesso à cultura, à arte e à dança. Inicialmente, era vinculada à Secretaria Municipal de Cultura, mas em 2005 passou a ser gerida pela Secretaria Municipal de Educação, diante do seu caráter voltado à educação complementar (O Imparcial, 2022).

A sede passou a ser o referido armazém reformado em 2010, cujo espaço maior possibilitou a ampliação na quantidade de alunos atendidos (O Imparcial, 2022).



Figura 81. Vistas para o armazém onde hoje abriga a Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira. A foto da direita foi tirada a partir da plataforma da estação, atual Museu Ferroviário, sendo possível identificar a escola na margem oposta das linhas férreas, já cobertas pela vegetação. Fotos tiradas das posições F e G.

Fonte: Autora, 2025.

Considerado o principal elemento ferroviário da cidade, a Estação de Araraquara (Figura 82) se tornou um marco e uma grande referência, tanto simbólica, quanto visual, compondo uma paisagem específica da região. Juntamente com os demais elementos vinculados à ferrovia, apesar de não terem mais a função e uso originais, resistem fortemente às transformações ao longo do tempo.



Figura 82. Fachada da Estação Ferroviária de Araraquara, hoje Museu Ferroviário. Foto tirada da posição G.

Fonte: Autora, 2025.

Registros fotográficos se tornaram uma ferramenta chave para o entendimento das transformações proporcionadas com a chegada dessa estrutura ferroviária, em especial no centro da cidade onde está localizada a antiga Estação Ferroviária.

Esses registros históricos materializam as memórias relacionadas à realidade urbana vinculadas ao contexto ferroviário, que se tornou um polo atrativo e de grande

relevância no período, passando a adquirir um aspecto completamente oposto na atualidade: de abandono e esquecimento (Figuras 83-88).

É possível identificar a abertura de comércios, hotéis, pavimentação das ruas e, principalmente, a circulação de pessoas que passaram a usufruir destes espaços, que passaram a servir como ponto de encontro e lugares de permanência.



Figura 83. Vista para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, 1895.

Pode-se ler: “1- Máquina de beneficiar café de Januário da Cunha Bueno e em 1928 Laticínio; 2- Boteco Luppeti, hoje HOTEL SÃO BENTO; 3- Sobrado de JOSÉ XAVIER DE MENDONÇA construído em 1891 por AGOSTINHO TUCCI; 4- A quarta construção da Igreja Matriz de São Bento, inaugurada em 31 de outubro de 1891”.

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara, 100 anos em fotografia. Prefeitura do município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes, 2007.



Figura 84. Vista similar para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, entre décadas de 1920 e 1930, já com o Hotel São Bento em funcionamento.

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara, 100 anos em fotografia. Prefeitura do município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes, 2007.



1937

Figura 85. Vista similar para a Av. Brasil, a partir da Estação Ferroviária, 1937, com a edificação da Companhia Paulista de Laticínios reformada, apresentando outra fachada.

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara, 100 anos em fotografia. Prefeitura do município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes, 2007.



Figura 86. Vista para a Av. São Paulo, a partir da Estação Ferroviária, com a presença de comércios e hotéis em frente à estação, sem data.

"1- Av. São Paulo; 2- Praça Antônio Prado".

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara, 100 anos em fotografia. Prefeitura do município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes, 2007.



Figura 87. Vista similar para a Av. São Paulo, a partir da Estação Ferroviária, com a presença de comércios e hotéis em frente à estação, 1971. Pode-se ler: “1- Bar e café Oishi; 2- Hotel Acácio; 3- Banco do Brasil; 4- Edifício Tamoio; 5- Uirapuru Hotel”.

Fonte: CD Memória Fotográfica de Araraquara, 100 anos em fotografia. Prefeitura do município de Araraquara em comemoração aos 190 anos de Araraquara. Eduardo Luiz Veiga Lopes, 2007.



Figura 88. Vistas atuais para a Av. Brasil e Av. São Paulo, respectivamente. É possível observar os comércios fechados.

Fonte: Autora, 2025.

Essas imagens, a partir de uma mesma perspectiva, porém em momentos diferentes ao longo da história e do desenvolvimento urbano, revelam as dinâmicas pelas quais o território passou ao longo do tempo, desde a chegada da ferrovia, sendo identificados espaços e lugares de uso e de permanência em pleno funcionamento.

Esses aspectos reforçam e confirmam a vivacidade que marcou a região da Estação, e que, por sua vez, mesmo não fazendo parte do conjunto de elementos ferroviários que compunham toda a estrutura ali implantada, esses comércios e hotéis

surgiram em decorrência dessa estrutura e, juntamente com ela, ganharam relevância.

E é justamente com o declínio do transporte ferroviário de passageiros e a posterior desativação da linha férrea neste trecho, que o entorno também perde sua força e seu prestígio, tendo, aos poucos, seus comércios e hotéis fechados, alterando drasticamente a característica do local.

Assim como apresentado no trecho anterior as residências destinadas aos funcionários da CPEF, este trecho contém parte do conjunto de residências destinadas aos funcionários da EFA (Figura 89) – também indicadas na planta da CPEF (Figura 77) –, localizadas ao lado da antiga Escola Profissionalizante. Possuem moradores e se encontram ainda preservadas, sendo mantido o emblema característico na fachada da maioria delas.



Figura 89. Conjunto de casas destinadas aos funcionários da EFA, lindeiras à ferrovia. É possível identificar o emblema presente da fachada da foto da esquerda. Fotos tiradas da posição I.
Fonte: Autora, 2025.

Ao longo da linha ainda estão presentes outros elementos, também em ruínas, vinculados à ferrovia, como a cobertura de uma antiga plataforma (Figura 90), a edificação de um antigo armazém e a oficina do telégrafo (Figura 91).



Figura 90. Cobertura de antiga plataforma. Foto tirada da posição J.
Fonte: Autora, 2025.



Figura 91. Ruínas de antigo armazém e oficina do telégrafo. Fotos tiradas da posição K.
Fonte: Autora, 2025.

Na margem oposta aos trilhos, na esquina da Avenida Santo Antônio (nomeada São Paulo antes de cruzar o pontilhão dos trilhos em direção à Vila Xavier) há a ruína da Escola Profissionalizante da EFA (Figura 92), fundada para a formação dos futuros ferroviários e funcionários da companhia araraquarense, sendo considerado um elemento de grande prestígio e reconhecimento. A partir da extinção do Núcleo do Ensino Profissional da cidade pela Lei 77, de 23 de fevereiro de 1948, a Diretoria da EFA então criou a Escola Profissional Ferroviária (O Imparcial, 1953). Atualmente, a edificação se encontra em péssimo estado de conservação, fazendo parte do conjunto de elementos vinculados à ferrovia que permanecem sujeitos ao progressivo apagamento.



Figura 92. Ruína da Escola Profissionalizante da EFA. Foto tirada da posição H.
Fonte: Autora, 2025.

Na sequência e presentes nessa mesma margem da ferrovia, estão as ruínas da antiga fábrica da Minasa TVP (Figura 93) – fabricação de maionese e molhos –, fundada em 1986 em Araraquara. Compreende uma grande área – indicada na planta da CPEF (Figura 77) – que também se encontra hoje em estado de abandono.



Figura 93. Parte das ruínas da Minasa TVP.

Fotos tiradas das posições L e M.

Vistas a partir do pontilhão da Av. Padre Antônio Cezarino sobre a ferrovia. Fotos tiradas da posição N: Esquerda: vista para o norte. Direita: vista para o sul, sendo possível identificar parte dos trilhos e parte das ruínas da Minasa TVP ao fundo (indicada pela seta).

Fonte: Autora, 2025.

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes
09	Urbana	1,5	Residencial e comercial	Em ruínas: 1- Cooperativa de cana e café; 2- Indústria LUFA. Além de remanescentes de edificações ainda em uso e funcionamento como: 3- Conjunto de residências dos trabalhadores da EFA; 4- Rotunda; 5- Galpões do Ceagesp.



Figura 94. Mapa do trecho 09. Números de 1-5: Remanescentes. Letras de A-I: Pontos de onde foram tiradas as fotos.

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Este trecho (Figura 94) compreende a área da Rotunda e dos demais elementos ferroviários voltados para a manutenção das locomotivas. Nesse sentido, é justamente a partir deste trecho que a linha férrea permanece em funcionamento – compreende a linha que pertencia à EFA e que segue em direção à Bueno de Andrada. A linha pertencente à CPEF, que seguia em direção à Américo Brasiliense, se encontra desativada.

Configura-se, dessa forma, uma área ainda em uso e funcionamento pela empresa Rumo e que compõe uma paisagem característica, sendo marcada tanto visualmente quanto sonoramente pela presença desses grandes elementos ferroviários e pelas locomotivas em movimento nos momentos em que se direcionam a esses espaços.

Neste trecho, é dada continuidade ao percurso pela Avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira, sendo possível constatar a barreira que se estabelece entre a rua e as ocupações comerciais com a área da ferrovia que, justamente por se tratar de uma área que se mantém em funcionamento e cujo trilho permanece em uso, as limitações se tornam ainda mais intensas.

Soma-se ao fato da Avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira (Figura 95), conhecida também como Via Expressa, potencializar a característica de passagem e a sensação de barreira e limite imposta pela ferrovia.



Figura 95. Vistas da Av. Maria Antônia Camargo de Oliveira, sendo possível observar o aspecto de barreira causado pela ferrovia e a ausência de relação com o entorno. Fotos tiradas da posição A.
Fonte: Autora, 2025.

Além disso, assim como o trecho anterior que contava com as ruínas da antiga fábrica da Minasa TVP, este trecho também conta com as ruínas de alguns outros elementos industriais que se desenvolveram na margem da ferrovia: antiga Cooperativa de Cana e Café e antiga Fábrica LUFA (Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Refratários), que aparentemente encontra-se desocupada (Figura 96).

Estes antigos usos relevam uma realidade e uma dinâmica que foi sendo estabelecida vinculada à estrada de ferro, configurando a paisagem e o traçado urbano.



Figura 96. Ruínas da Cooperativa de Cana e Café (esquerda) e edificação da indústria LUFA, aparentemente também inutilizada (direita). Fotos tiradas das posições B e C.
Fonte: Autora, 2025.

E ainda assim como o trecho anterior, este também conta com uma vila ferroviária, desenvolvida para os empregados da EFA, incorporando assim, o conjunto de elementos que, apesar de não exercerem a função ferroviária direta, surgiram em decorrência de tal estrutura.

O bairro onde está localizado o conjunto de casas ainda recebe o nome de Vila Ferroviária até hoje (Figuras 97, 98 e 99), e muitas das casas permanecem com a mesma característica original, sendo preservados, inclusive, os emblemas na fachada, semelhantes aos do conjunto de casas do trecho anterior, caracterizando as propriedades vinculadas à EFA.

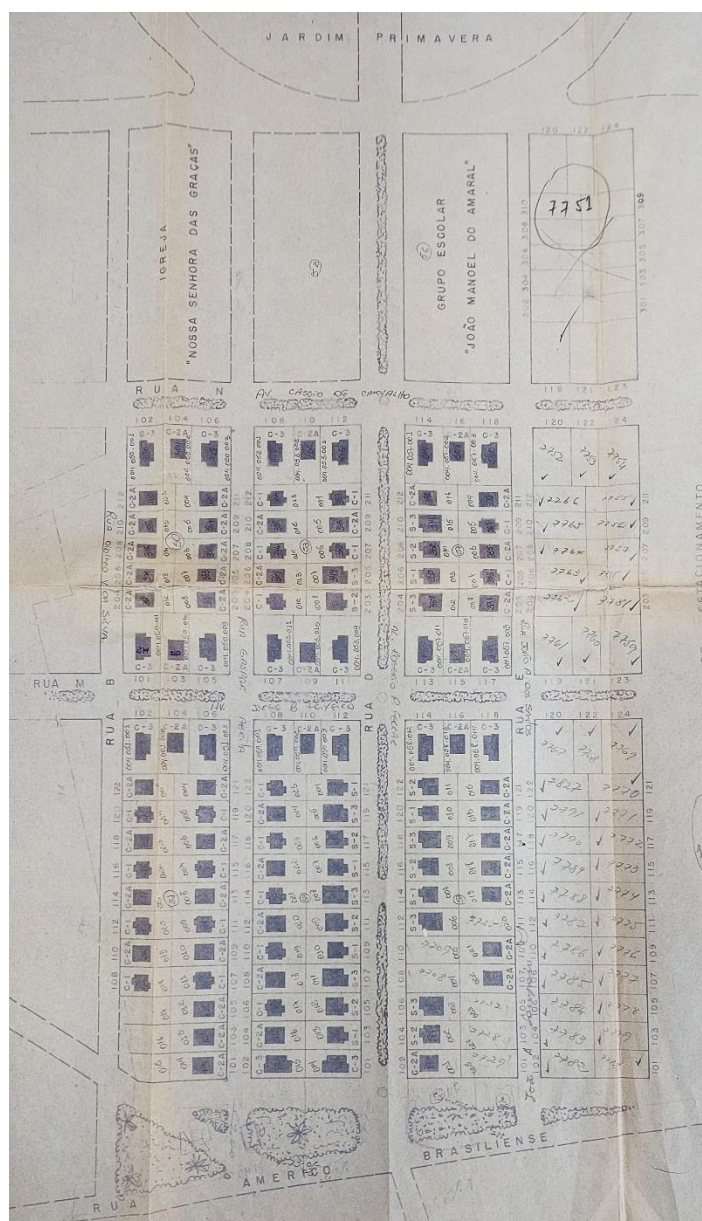


Figura 97. Recorte da Planta da Vila Ferroviária. E.F. ARARAQUARA, 1952.
Fonte: Prefeitura de Araraquara.



Figura 98. Recorte do Jornal O Imparcial de 22 de agosto de 1958.

Pode-se ler: “Vista aérea da Vila Ferroviária, um dos grandes residenciais dos dignos servidores da Estrada de Ferro Araraquara. As ruas serão asfaltadas e os passeios já receberam o petit-pavê, cujas despesas correram por conta do governo Jânio Quadros. Este núcleo está dotado de todos os melhoramentos urbanos”. Na figura ainda é possível identificar os trilhos percorrendo a cidade, estando a área da cidade na margem oposta à vila ferroviária ainda pouco desenvolvida. É nítido também a presença do estádio da Associação Ferroviária de Esportes.

Fonte: Jornal O Imparcial, 22 de agosto de 1958 – Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telarolli”.

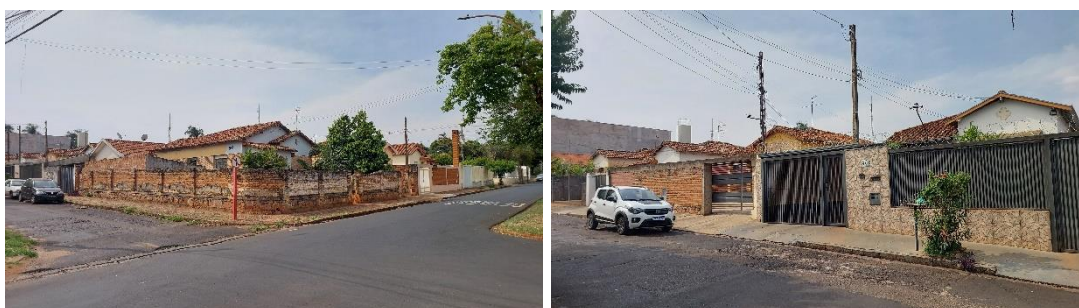


Figura 99. Algumas casas da Vila Ferroviária, originalmente destinadas aos empregados da EFA.

Fotos tiradas da posição D.

Fonte: Autora, 2025.

E além do desenvolvimento de residências, os próprios ferroviários da EFA, em 1950, fundaram a Associação Ferroviária de Esportes (AFE) que, anos mais tarde adquiriu o Estádio da Fonte Luminosa (Figuras 100 e 101) e passou a desenvolvê-lo ainda mais (O Imparcial, 1974). Este estádio, por sua vez, se encontra ao lado do conjunto de casas da Vila Ferroviária, não deixando de fazer parte deste grande conjunto de elementos que surgiram a partir da ferrovia.



Figura 100. Recorte do Jornal O Imparcial de 22 de agosto de 1961. Pode-se ler: “Esta é uma fabulosa vista aérea, tomada por Lucio A.C. Silva, do magnífico Estádio da Fonte Luminosa. Nessa majestosa praça de esportes, a Associação Ferroviária de Esportes, orgulho da Morada do Sol, manda os seus prêmios de campeonato e pratica os seus treinamentos. Ao lado, veem-se as piscinas, as quais possuem em suas torres de saltos, uma verdadeira obra prima de arquitetura moderna”. Na parte superior da figura ainda é possível identificar a Vila Ferroviária. Fonte: Jornal O Imparcial, 22 de agosto de 1961 – Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.



Figura 101. Vista para parte do Estádio da Associação Ferroviária de Esportes. Foto tirada da posição E. Fonte: Autora, 2025.

Como um dos elementos ferroviários mais marcantes na paisagem deste trecho, a Rotunda, juntamente com as demais edificações a ela associadas, se

localiza bem à frente da Vila Ferroviária, na margem oposta da Av. Maria Antônia Camargo de Oliveira, reforçando ainda mais as relações de proximidade que se estabeleceram entre o local de trabalho e o local de moradia dos antigos ferroviários que viveram neste bairro.

A área da Rotunda (Figura 102), por sua vez, marca o ponto dos trilhos que permanecem em funcionamento, seguindo em direção à Bueno de Andrada, passando pelo pátio de manobras de Tutóia.



Figura 102. Vista para a área da rotunda. Fotos tiradas da posição F.
Fonte: Autora, 2025.

Logo após essa área, permanece também em uso e funcionamento os galpões e armazéns da Ceagesp (Figura 103), que compõem o conjunto de elementos que marcam visualmente a paisagem deste trecho.



Figura 103. Vistas, de ambos os lados da ferrovia, para algumas das edificações do Ceagesp. Fotos tiradas das posições G e H.
Fonte: Autora, 2025.

ANÁLISE DA ÁREA 05 – Equivalente ao Nó 19

Código do trecho ou nó	Zona (Urbana/Rural) Segundo informações do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2014	Regra aplicada (1,5 / 5 / nó)	Usos atuais dominantes	Remanescentes

19	Urbana (Distrito de Bueno de Andrada)	Nó	Residencial e comercial	1- Estação Bueno de Andrada; 2- Edificação onde hoje funciona os correios e a subprefeitura do distrito de Bueno de Andrada; 3- Capela Sagrado Coração de Jesus.
----	---------------------------------------	----	-------------------------	--



Figura 104. Mapa do nó 19. Números de 1-3: Remanescentes. Letras de A-F: Pontos de onde foram tiradas as fotos.

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Este trecho (Figura 104) compreende a última estação ferroviária dentro do perímetro municipal, a Estação de Bueno de Andrada, ao redor da qual também foi formada uma vila, atualmente distrito de Bueno de Andrada.

Poucos foram os registros encontrados que detalham o desenvolvimento do povoado e a origem do distrito, no entanto, manuscritos do memorialista José Ferrari Secondo, presentes no Arquivo Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telarolli”, foram uma das bases utilizadas para obtenção de informações a respeito de Bueno de Andrada.

O Distrito de Bueno de Andrada tem sua origem marcada a partir do povoado nomeado “Itaquerê”, sendo este, por sua vez, oriundo da chamada Fazenda Baguassú

(Figura 105), que teve seu auge no período cafeeiro da região de Araraquara. Foi durante a divisão das sesmarias da região que a Fazenda Baguassú foi originada, a partir de uma sobra de terras, sendo possível confirmar a partir do manuscrito da Figura 106.



Figura 105. Recorte para aproximação à região de Buena de Andrade, no qual está indicada a Fazenda Baguassú.

Fonte: IBGE, Município de Araraquara – Folha SF-22-X-D, 1979.

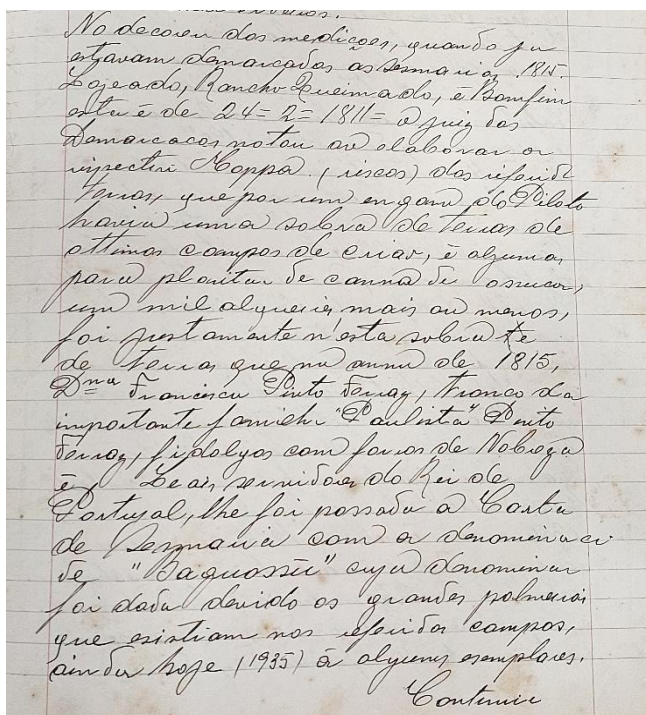


Figura 106. Recorte de manuscrito de José Ferrari Secondo, 1935.

Onde se lê: “No decorrer das medições, quando já estavam demarcadas as sesmarias 1815 lajeado, Rancho Queimado e Bonfim esta é de 24/02/1811 o juiz das demarcações notou ao elaborar o (?) das referidas terras que por um engano do Piloto havia uma sobra de terras de ótimos campos de criar e algumas para plantação de cana de açúcar, um mil alqueire mais ou menos, foi justamente nesta sobra de terras que no ano de 1815 Dona Francisca Pinto Ferraz, tronco da importante família “Paulista” Pinto Ferraz, fidalgos com (?) da Nobreza e leais servidores do Rei de Portugal, lhe foi passada a Carta de Sesmaria com a denominação de “Baguassú” cuja denominação foi dada devido as grandes palmeiras que existiam nos referidos campos, ainda hoje (1935) há alguns exemplares”. Fonte: Manuscritos de José Ferrari Secondo, 1935, Arquivo Público Histórico “Prof. Rodolfo Telarolli”.

E foi na região da Fazenda Baguassú que foi implantada uma estação, dando início ao desenvolvimento do primeiro trecho da linha férrea da Estrada de Ferro Araraquara, compreendido pelas Estações Araraquara, Cruzes (posteriormente Cesário Bastos) e Itaquerê (posteriormente Buena de Andrade), inaugurado em 1898.

As obras para implantação da linha e da estação em Itaquerê tiveram início em 1896 sob coordenação do Engenheiro Dr. Bueno de Andrada.

Em decorrência da implantação da estação é que tem início o desenvolvimento do povoado Itaquerê, fato registrado no manuscrito da Figura 107:

Em 1 de Outubro de 1898, a Companhia Araraquara inaugurou o seu primeiro trecho. Araraquara, Cruzes e Itaquerê, esta data não pode ficar esquecida, é o marco do começo do povoado, as paralelas de aço iam para a frente, trazer o progresso, e a grandeza do Brasil, esforço de um grupo de araraquarenses ilustres que jamais ficarão esquecidos nas gerações futuras.

Factor decisivo, é um pouco de observação política, não permitimos que a Companhia Araraquara, alcançasse a Capital de Mato Grosso, a Cidade nobre de Cuiabá, através do Engenheiro Dr. Clemente Bueno (proe) O povoado que deu origem à Vila de Itaquerê teve começo em 1899,

Conteúdo

Figura 107. Recorte de manuscrito de José Ferrari Secondo, 1935.

Onde se lê: “Em 1 de outubro de 1898 a Companhia Araraquara inaugurou o seu primeiro trecho. Araraquara, Cruzes e Itaquerê, esta data não pode ficar esquecida, é o marco do começo do povoado, as paralelas de aço iam para a frente, trazer o progresso e a grandeza do Brasil, esforço de um grupo de araraquarenses ilustres que jamais ficarão esquecidos nas gerações futuras.

[...]

O povoado que deu origem a vila de Itaquerê teve começo em 1899, com a instalação de um pequeno rancho (?), e alguns ranchos de lenhadores(?), coberto de sapé, e não poucas vezes ao passar a locomotiva dava fim com as suas (?) a cobertura de alguns deles, o povoado esteve muito tempo estacionado(?), mas em 1918 tomou um pequeno impulso, já se construiu mais alguma palhoça(?) com o apelido de casa, então a pedido das (?) da estação de Itaquerê coadjuvadas pelo Sr. Dr. Carlos (?) e Silva e o médico(?) Carlos de Moraes Barros foi enviado o requerimento ao Bispo da Diocese de São Carlos (?) para a provisão para a Capela do Itaquerê [...].”

Fonte: Manuscritos de José Ferrari Secondo, 1935, Arquivo Público Histórico “Prof. Rodolfo Telarolli”.

Itaquerê

com a instalação de um pequeno rancho com o nome de, e alguns ranchos de lenhadores, coberto de sapé, e não poucas vezes ao passar a locomotiva dava fim com as suas faixas e coberturas de alguns deles, o povoado esteve muito tempo estacionado, mas em 1918, tomou um pequeno impulso, já se construiu mais alguma palhoça com o apelido de casa, então a pedido dos moradores da estação de Itaquerê coadjuvadas pelo Sr. Dr. Carlos Alberto e Silva e o médico Carlos de Moraes Barros, foi enviado o requerimento ao Bispo da Diocese de São Carlos e Licença para a provisão para a Capela do Itaquerê.

O povoado de Itaquerê é elevado à Distrito de Paz em 1924 através da Lei nº 2.024, tendo suas divisas definidas. E em 1937, através da Lei nº 2974, o Distrito de Paz de Itaquerê passa a denominar-se Bueno de Andrada (Figura 108) em homenagem ao Engenheiro responsável pela construção do trecho da ferrovia da Estrada de Ferro Araraquara no Distrito e implantação da Estação ferroviária.



Figura 108. Recorte para aproximação à região de Bueno de Andrada, no qual estão indicadas a Capela do Sagrado Coração de Jesus e a Estação.

Fonte: IBGE, Município de Rincão – Folha SF-22-X-D-VI-2, 1971.

Estes registros, portanto, foram essenciais para a compreensão do surgimento do Distrito que, por sua vez, esteve diretamente atrelado à construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro Araraquara. Esse aspecto reforça a potência que os elementos ferroviários, como as estações, têm ao impulsionarem ocupações ao seu redor e o estabelecimento de dinâmicas específicas que surgem em sua decorrência, sendo perpetuadas ao longo do tempo ao se adequarem às mudanças de cada época.

Nesse sentido, é possível observar a proximidade das residências e comércios com a estação e a linha férrea – em funcionamento pela Rumo – que passa pelo distrito (Figura 109).



Figura 109. Vista da chegada ao distrito, sendo possível identificar algumas casas à direita e o trem em circulação à esquerda. Foto tirada da posição A.

Fonte: Autora, 2025.

Assim como a Estação Araraquara, onde hoje se localiza o Museu Ferroviário, a Estação Bueno de Andrada (Figura 110) se encontra com maior preservação, diferentemente das demais estações apresentadas, que se encontram em ruínas ou

já demolidas. No momento da visita ao local, a edificação da estação não estava com nenhum uso.



Figura 110. Vistas para a Estação Bueno de Andrada. Fotos tiradas da posição B.
Fonte: Autora, 2025.

Além da Estação Bueno de Andrada, este trecho ainda conta com mais algumas construções remanescentes e certamente também relacionadas à realidade ferroviária, como é o caso da edificação que hoje abriga os correios e a subprefeitura do distrito, localizada ao lado da estação (Figura 111).



Figura 111. Estação Bueno de Andrada e Subprefeitura. Fotos tiradas da posição C.
Fonte: Autora, 2025.

Na margem oposta à estação, é possível observar uma praça linear, lindeira à linha férrea (Figura 112), na qual foram propostas diferentes formas de ocupação e permanência que, de certa forma, é estabelecida uma relação mais próxima da ferrovia ali existente e em funcionamento, no qual esse uso se abre para a linha e para a estação, na margem oposta. Esses aspectos se diferenciam de outros trechos nos quais a linha férrea, em funcionamento ou não, adquire a característica predominante de barreira e fragmentação, onde muitas vezes o entorno se fecha em sua direção.

Essas possibilidades de permanência e uso à margem da ferrovia podem ser reafirmadas tanto pela própria circulação de pedestres para cruzamento entre ambos os lados da linha, quanto aos finais de semana, quando o distrito recebe um elevado número de visitantes atraídos pelas conhecidas “coxinhas douradas”.

Nesse sentido, constatou-se que a realidade e dinâmicas ali estabelecidas, incorporam a presença da ferrovia que, mesmo ainda em funcionamento com circulação de trens de carga, não permanece às costas ou aos fundos do entorno. Essas relações, mesmo não sendo conscientes, proporcionam uma fruição do território que, moldado a partir da chegada da ferrovia, foi se modificando e se adequando às novas realidades de outros tempos.



Figura 112. Vistas da praça desenvolvida linearmente, ao longo de um trecho da linha, com propostas de espaços de permanência. Fotos tiradas das posições D e E.
Fonte: Autora, 2025.

Como parte da história do distrito de Bueno de Andrada, há também a presença da Capela do Sagrado Coração de Jesus (Figura 113), também próxima à estação. Representa, por sua vez, o desenvolvimento do núcleo que estava sendo estabelecido na região.





Figura 113. Capela do Sagrado Coração de Jesus, com destaque para a data na fachada: 1926, possivelmente indicando o ano de sua inauguração. Fotos tiradas da posição F.

Fonte: Autora, 2025.

A realização desse processo de leitura do território atravessado pela ferrovia em Araraquara, permitiu compreender e confirmar os desdobramentos no espaço urbano, sociais e culturais decorrentes da implantação da ferrovia na cidade. O reconhecimento e a identificação dos vestígios materiais no espaço ampliaram a compreensão sobre a imaterialidade nele impressa.

A indústria e a produção são componentes fundamentais da atividade humana em todo o mundo e deixaram uma marca distintiva nas paisagens dos territórios habitados. Essas paisagens, muitas vezes denominadas “paisagens da produção”, representam a interação entre a atividade industrial e a natureza, bem como a influência da humanidade no ambiente construído e na configuração da paisagem (Sobrinho, 2024, p. 61).

Para além da delimitação de um espaço a partir de um limite ou fronteira geográfica, “o território, concebido como resultado das relações de poder, fundamentado nas relações concretas e simbólicas (Raffestin, 1993), incorpora a concretude e contradições das relações sociais” (Carmello et al., 2022, p. 135). Nesse sentido, compreender o território como o resultado do espaço definido e articulado pelas diferentes relações e apropriações que ali se estabeleceram, significa reconhecer que a sua dimensão físico-material não pode ser analisada isoladamente, bem como as dimensões relacionais e simbólicas a ela associadas.

Desde a formação da cidade de Araraquara, passando pela implantação da ferrovia, até chegar à realidade atual, é evidente o jogo de forças que se estabeleceram, num exercício de poder orientado pelo – e para – o território (Haesbaert, 2023). Ao mesmo tempo, ao ser entendido como a base das relações sociais, “do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais e da vida, sobre

as quais ele influi” (Santos, 2000, p. 96 apud Albinati, 2009, p. 75), o território adquire sentido justamente quando há identificações, significações e apropriações dos espaços (Albinati, 2009).

A leitura do território permitiu, portanto, identificar as inúmeras relações que se consolidaram em decorrência da ferrovia, articuladas e diretamente vinculadas com o território – seja no reconhecimento da influência da estrutura ferroviária no desenvolvimento urbano, expressa tanto na ampliação do seu traçado quanto na implantação de comércios, serviços e diferentes equipamentos que estabeleceram uma relação direta com a ferrovia, seja na formação das diversas vilas ferroviárias no entorno das estações que, mesmo naquelas cujo esvaziamento e alteração de usos transformaram drasticamente suas características, os vestígios ainda presentes possibilitaram o reconhecimento e o entendimento da realidade de outro tempo.

Dessa forma, compreender que a dimensão simbólica – constituída pelas relações, valores e significados – é intrínseca à formação do território e que os remanescentes ferroviários têm que ser interpretados no seu conjunto, indissociável, significa reconhecê-lo como dotado de uma dimensão cultural, construída a partir da existência de múltiplos sujeitos que agem sobre ele (Albinati, 2009), ao longo da sua história. O território em questão apresenta elementos que integram o campo do patrimônio industrial ferroviário, compondo o conjunto do patrimônio local de Araraquara, sendo que, por sua vez,

Los recursos patrimoniales están intimamente relacionados con el territorio del que forman parte como ecosistema humano. El territorio concebido de este modo aparece como el espacio en que se ha desarrollado la actividad humana en el transcurso de la historia (Santos, 2005, p. 104).

Nesse sentido, a partir dessas premissas, torna-se essencial compreender a importância de manter os elementos culturais – materiais e imateriais – contextualizados no território do qual fazem parte. O reconhecimento do funcionamento da ferrovia e das relações que a partir dela se desdobraram possibilita entendê-la como um elemento estruturador tanto do chamado território-zona – composto por espaços contínuos – quanto do território-rede – composto por pontos descontínuos no espaço (Haesbaert, 2006 apud Albinati, 2009).

O território-zona pode-se revelar pela própria linha férrea que, de maneira contínua, estabelece-se como vetor que conecta diferentes espaços. Já o território-rede pode resultar da articulação entre os diferentes territórios desenvolvidos e associados à linha. Essas dinâmicas são exemplificadas através do Mapa Síntese apresentado (Figura 39), no qual os diferentes territórios identificados e diretamente vinculados à ferrovia, articulam-se entre si, compondo essa grande rede.

É justamente nessa rede de territórios – nesse território-rede – que se insere o Museu Ferroviário. Com o objetivo de apresentar, preservar e ativar a memória ferroviária da cidade, é fundamental assegurar uma efetiva contextualização territorial desse elemento cultural, reforçando a articulação com a rede do qual faz parte.

O espaço apropriado torna-se território, entretanto, geralmente, quando o gestor, o técnico, o planejador vinculado ao Estado concebe espaços públicos sob uma lógica externa, cria espaços sem territorialidade. No caso dos espaços culturais, o paradoxo é ainda maior: desconsiderar o território seria criar espaços sem cultura (Albinati, 2009, p. 76).

Ampliar o entendimento acerca do patrimônio ferroviário, para além da monumentalidade e dos elementos oficialmente reconhecidos e identificados, significa extrapolar os limites da Estação Ferroviária de Araraquara, onde se localiza o Museu, e olhar para o território, reconhecendo a diversidade de elementos que compõem esse patrimônio, possibilitando dar visibilidade e voz às diversas histórias e realidades existentes.

Formados a partir das identificações, significações e apropriações de espaços (Albinati, 2009), constituindo-se como base das relações sociais, os territórios configuram-se como territórios culturais e vivos (Moll, 2009 apud Florêncio, 2019), passíveis de reconhecimento, apreensão e aprendizado pelas comunidades e grupos. Como palco dos diferentes modos de ser e estar no mundo – categoria intangível do patrimônio - o território assume um papel intrínseco com a comunidade, a partir, justamente das relações que nele foram estabelecidas e o constituíram ao longo do tempo. No caso de Araraquara, se trata das relações econômicas, políticas e espaciais diante da implantação do transporte ferroviário, e cujas estruturas a ele vinculadas possibilitaram o surgimento e o desenvolvimento de relações sociais, expressas na formação das vilas ferroviárias.

Esses aspectos, portanto, dialogam diretamente com as questões que fundamentam a Nova Museologia, apresentadas no Capítulo I, especialmente no que tange ao entendimento da musealização como prática que extrapola os limites físicos do museu. A concepção de museu integral – que considera a totalidade dos problemas e das questões sociais –, ao buscar se aproximar das comunidades e dos seus cotidianos, a fim de integrar-se à realidade dos seus públicos, reconhecendo e assumindo a importância da participação social e coletiva nos seus processos, está consequentemente alcançando também o território.

En palabras de Duch, el territorio es “un espejo donde la población se contempla y reconoce, una expresión del hombre y de la naturaleza, una expresión del tiempo, una interpretación del espacio, un laboratorio para el estudio histórico de la población, un conservatorio por la preservación del Patrimonio Natural y Cultural, una escuela donde se pueden hacer actividades y tomar conciencia del presente y el futuro de la población” (Duch, J., 1995, 2000). Así pues, el territorio supone un espacio museístico abierto, que permite una visión global de la realidad natural, social y económica, la evolución cultural y la identidad de la comunidad (Gant, 2009, p. 267).

3.4. Histórico de propostas de intervenção para a área ferroviária de Araraquara

A partir da abordagem do território formado pela ferrovia em Araraquara, em um reconhecimento mais aprofundado sobre as implicações sociais e espaciais que se desdobraram, se desenvolveram e se transformaram ao longo do tempo – acompanhando as mudanças relacionadas ao contexto ferroviário –, tornou-se fundamental compreender que a área ferroviária, especialmente aquela inserida no núcleo urbano consolidado, passou a constituir-se como objeto de discussões e propostas na cidade.

Considerando a consolidação da ideia de barreira e fragmentação que a linha férrea adquiriu ao longo do tempo, essas propostas se pautaram na busca por uma reintegração urbana, com ênfase na área central da cidade, tendo em vista a possibilidade futura de remoção dos trilhos dessa região, o que a deixaria disponível para qualquer tipo de intervenção.

Nesse sentido, apesar de não terem sido encontradas maiores informações sobre o início dessas ideias e discussões, em 1970 já havia sido notada a existência de debates a esse respeito, como apresentado na edição de 22 de agosto daquele mesmo ano do jornal “O Imparcial”.

Nessa publicação, destacava-se o anseio de transformar a cidade de Araraquara em uma futura capital do estado de São Paulo. Entre as vantagens elencadas para sustentar tal proposta, estava a sua localização estratégica, situada geograficamente no centro do estado e atravessada por importantes ferrovias e rodovias.

Para isso, ainda que muito distante de ser concretizada, uma das ideias que surgiram foi a criação de uma nova área governamental e administrativa, sendo transferida do centro da cidade. Ela seria implantada ao longo de um grande eixo linear que passaria a constituir-se como um vetor do desenvolvimento urbano, contendo diferentes tipos de equipamentos a ele associados, como escolas, áreas para esportes e áreas habitacionais (Figura 114).

Esse eixo, por sua vez, corresponde justamente à área ferroviária que atravessa a região mais central da cidade, se estendendo em direção às suas extremidades, mas concentrando-se no núcleo urbano consolidado:

A primeira ideia que nos vêm é a criação de um eixo que, atravessando a cidade, fosse dar diretamente no conjunto governamental. Este eixo passaria no que é o vale do rio do Ouro e no leito da estrada de ferro, que naturalmente seria mudada para os altos da cidade. Este eixo seria uma avenida do tipo Park-way, isto é uma avenida cercada de parques, nas quais existiriam playgrounds, escolas, campos de esporte e grandes jardins. O governo, com seus três poderes, ocuparia o extremo norte deste eixo, ficando quase todo isolado do restante da cidade, estando ali junto a ele todas as secretarias e órgãos necessários. No outro extremo seria criada uma cidade satélite em unidades de vizinhança para receber todos os funcionários estaduais (O Imparcial, 22 de agosto de 1970, Arquivo Público Histórico “Prof. Rodolfo Telarolli”).

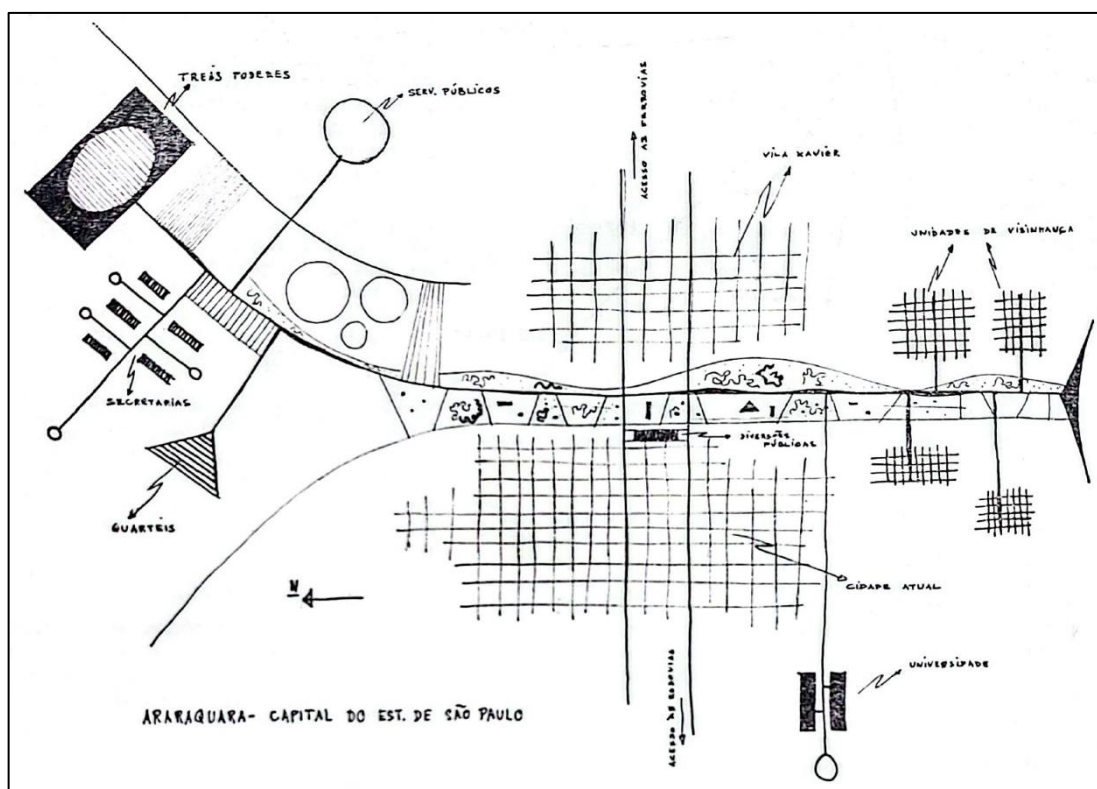


Figura 114. Croqui esquemático do eixo governamental proposto para a área ferroviária. Elaborado pelo arquiteto Paulo Barbieri para a matéria do jornal.
 Fonte: O Imparcial, 22 de agosto de 1970, Arquivo Público Histórico “Prof. Rodolfo Telarolli”.

Nesse momento já era possível identificar o forte anseio pela remoção dos trilhos da área consolidada da cidade – fato que viria a ser parcialmente concretizado anos mais tarde, em 2014, com a construção do desvio ferroviário que parte da Estação do Ouro em direção ao pátio de manobras de Tutóia. Essa obra possibilitou o encerramento da circulação dos trens pela área central da cidade, embora tenham permanecido os trilhos e os diversos elementos ferroviários a eles associados

Esse cenário revela a interpretação e relação que se estabelecia com a área do leito ferroviário na cidade, sendo implantado e construído progressivamente no imaginário social a forte noção de barreira e fragmentação que essa área passou a significar. Essa percepção foi consolidando a ideia de que os trilhos representavam um empecilho e um entrave ao desenvolvimento e evolução urbana, não sendo consideradas, naquele momento, alternativas para a área que não envolvessem a remoção completa da estrutura ferroviária existente.

Anos mais tarde, as discussões a respeito da área ferroviária ganharam intensidade, culminando na formulação, para o Plano Diretor de 2005, da diretriz

urbanística denominada “Corredores e Polos Estruturais de Urbanidade”¹⁹. Nessa diretriz, os corredores foram definidos como Avenida Parque Ribeirão das Cruzes, Avenida Parque Orla Ferroviária e Unidades de Conservação e Preservação Histórico-Cultural, incluindo o centro histórico, sendo proposto, portanto, o desenvolvimento de vetores estruturais na cidade.

A proposta para a Avenida Parque Orla Ferroviária retomou elementos presentes na ideia divulgada em 1970, que envolvia a remoção dos trilhos após a construção de um desvio ferroviário e o desenvolvimento de um grande parque linear na área do leito ferroviário, articulado a diversos equipamentos distribuídos ao longo dessa faixa:

Art. 119.

§ 1º A implantação de vias arteriais será constituída, entre outras, pelos seguintes projetos especiais:

[...]

II - Corredor Estrutural de Urbanidade Leste - da Orla Ferroviária, onde está prevista a implantação de avenidas-parque paralelas, com um conjunto de projetos estratégicos e complementares, a curto e médio prazos:

- a) Transferência e construção definitiva, com cenário estratégico a curto prazo, do pátio de manobras e oficinas de manutenção na região de Tutóia;
- b) Construção de uma nova variante ferroviária, a médio e longo prazo, que circunde a área urbana do município entre os divisores de água da bacia do Jacaré-Guaçú e o Mogi-Guaçú ao norte, de restrição à urbanização, retirando o tráfego ferroviário de carga da área central;

[...]

h) Urbanização da área remanescente que forma o Corredor Estrutural de Urbanidade Leste - da Orla Ferroviária com a implantação de projeto paisagístico e de urbanização complementar do Parque Linear [...] (Lei Complementar nº 350, de 27 de dezembro de 2005)

Essa diretriz urbanística foi mantida na revisão do Plano Diretor realizada em 2014, com a promulgação da Lei Complementar nº 850. Entre as propostas que compunham o “Corredor Estrutural de Urbanidade – Orla Ferroviária”, a única que efetivamente se concretizou foi a construção do desvio ferroviário, concluído no final daquele ano, o que reduziu drasticamente a circulação de trens de carga pela área

¹⁹ Art. 109. Os Corredores e Pólos de Centralidades Urbana apresentam a seguinte constituição de definições e objetivos:

I - Corredores e Pólos Estruturais de Urbanidade-CEU, definido como corredores e pólos de incentivo e formação de novas centralidade e espacialidades urbanas, bem como a integração do tecido urbano, representado pela acessibilidade de eixos estruturais da cidade, denominados nesta Lei de Avenida-Parque Ribeirão das Cruzes, Avenida-Parque Orla Ferroviária, e Unidades de Conservação e Preservação Histórico-Cultural, incluindo o centro histórico (Lei Complementar nº 350, de 27 de dezembro de 2005)

central da cidade. Fato este que, por sua vez, abriria espaço para futuras possibilidades de uso e intervenção na área.

Além disso, foram incorporadas ao “CEU-Orla Ferroviária” propostas que previam a implantação de diversos equipamentos distribuídos ao longo de todo o corredor. Essas propostas não deixaram de resgatar algumas das ideias discutidas já em 1970, abarcando desde a criação de um parque linear com equipamentos de lazer e esportes, unidades de habitação e conjuntos residenciais, até a implantação de um Centro Cívico e Administrativo, que transferiria a sede governamental da cidade para essa área.

Também foram previstas iniciativas voltadas para a cultura – como a implantação de Museus (Ferroviário, do esporte, da laranja e de ciência e tecnologia) e a restauração de locomotivas da EFA – bem como propostas para o transporte, como a implantação de um VLT, ciclovias e terminais intermodais.

A partir disso, em 2015 foi criada pela Câmara Municipal a “Comissão Especial de Estudos – Parque dos Trilhos” que tinha por objetivo:

Colaborar para que a cidade saiba como poderá ocupar a área quando os trens deixarem de circular pelo Centro. Algumas ideias já foram aceitas como a utilização do espaço para prédios públicos, parque linear arborizado e a implantação de um veículo leve sobre trilhos (VLT) do Jardim das Hortênsias ao Parque Pinheirinho cruzando toda a região central, além de vias de ligação entre o Centro e a Vila Xavier (Câmara Municipal de Araraquara - CEE-Parque dos Trilhos, 06 de abril de 2016).

Nesse sentido, diversas propostas passaram a ser analisadas pelos vereadores envolvidos com a Comissão, contando com estudos elaborados por estudantes, professores, arqueólogos, arquitetos e engenheiros. Esses estudos iam desde a proposição de edificações com usos variados, até propostas que envolviam a setorização de toda a área em questão, dividindo-a em setores destinados às diferentes secretarias municipais, sendo propostos espaços e usos a elas relacionados:

Centro de Atividades para Idosos e Habitação de Interesse Social, onde ficariam a Secretaria de Desenvolvimento Social e o Fundo Social; Centro Gastronômico/Economia Criativa (Secretaria da Agricultura); Centro de Cultura e Educação (Secretaria da Cultura e Coordenadoria de Turismo); Centro Cívico e Tecnológico (Prefeitura e 11 secretarias, Posto de Atendimento ao Trabalhador – PAT, Banco do Povo e Câmara Municipal); Centro Esportivo/Araraquara Olímpica (Secretaria de Saúde e Esporte e

Lazer); Cidade Judiciária/Habitação; e Unidade de Vizinhança (serviços públicos, esporte e lazer) (Proposta da equipe de desenvolvimento urbano. Câmara Municipal de Araraquara – CEE-Parque dos Trilhos, 18 de outubro de 2016).

Dessa forma, ainda em 2016, foi desenvolvido um estudo mais concreto do projeto do Parque dos Trilhos, elaborado a partir das análises e sínteses das diferentes ideias pensadas para a área (Figura 115). Nesse estudo, foram definidos o objetivo principal e a área de intervenção que, por sua vez, corresponde ao que foi estabelecido para o CEU-Orla Ferroviária no Plano Diretor, cujo enfoque permanece direcionado à área consolidada do núcleo urbano.

O projeto do Parque dos Trilhos tem como principal objetivo requalificar a área atualmente ocupada pelo trecho da via férrea e pátio de manobras e manutenção a serem desativados, integrando a mesma ao tecido urbano da cidade e às áreas de fundo de vale do Córrego do Ouro e Pinheirinho, por meio da formação de um anel verde de aproximadamente 15 km de extensão que proporcionará a continuidade e complementaridade dos serviços públicos, dos sistemas naturais e de lazer (Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Comissão Parque dos Trilhos. Convênio Câmara Municipal de Araraquara e Prefeitura Municipal de Araraquara, 2016, p. 12).

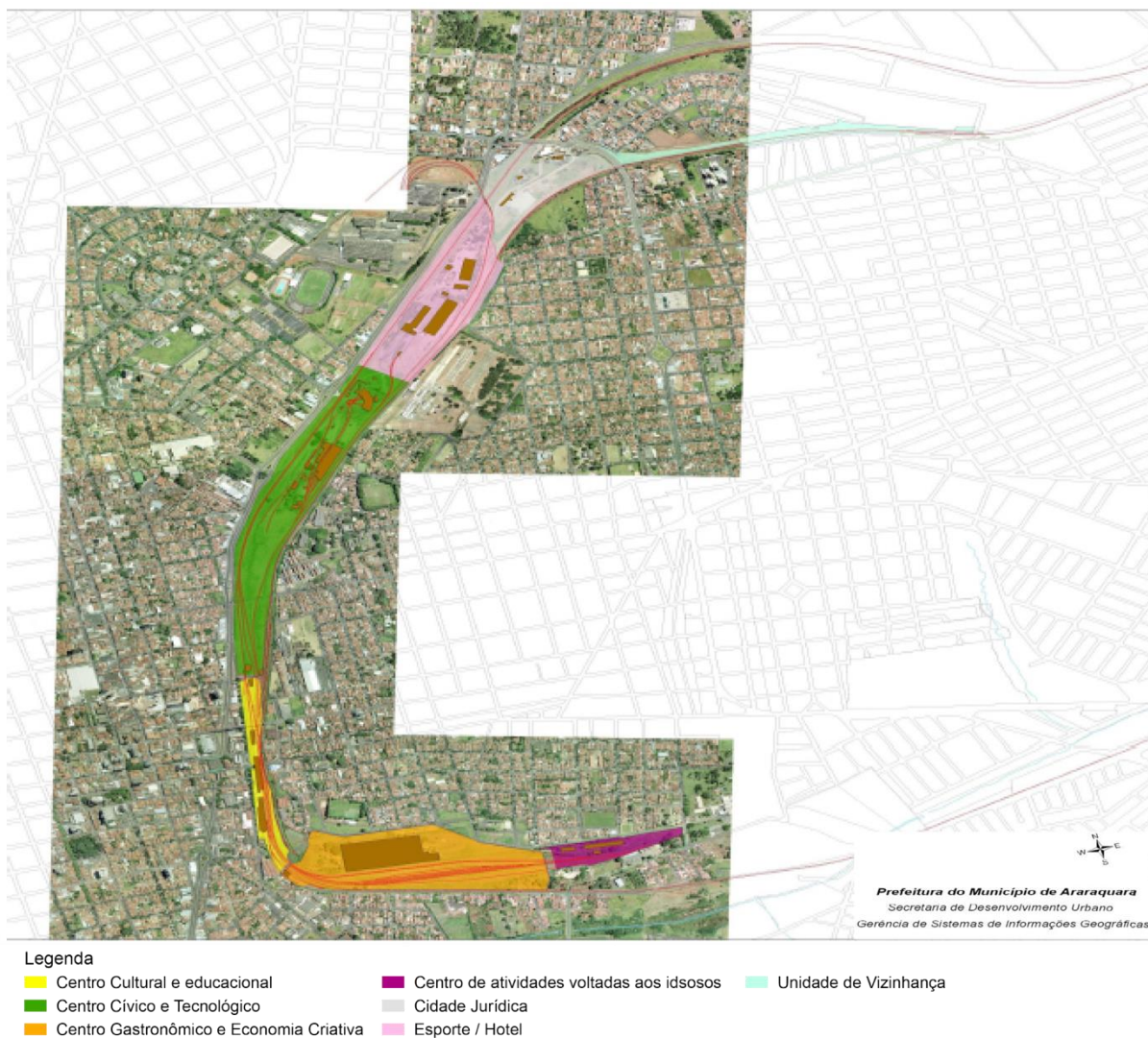


Figura 115. Mapa de setorização. Projeto Parque dos Trilhos.

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Comissão Parque dos Trilhos. Convênio Câmara Municipal de Araraquara e Prefeitura Municipal de Araraquara, 2016, p. 23.

Em 2017, com a reformulação da Comissão Especial de Estudos, foram instituídas cinco comissões temáticas para estudo e desenvolvimento de áreas específicas, voltadas para: Mobilidade Urbana, Meio Ambiente/Drenagem, Patrimônio Histórico, Institucional e Planejamento²⁰.

É possível perceber, portanto, a persistência de ideias antigas para a área em questão, ao mesmo tempo em que se intensifica o enfoque na mobilidade urbana e na necessidade de incorporar estudos sobre um sistema de drenagem urbana –

²⁰ Cada uma conta com profissionais especializados nas áreas de interesse, provenientes da Prefeitura, de universidades (Unesp, USP, UNIP e UNIARA), de instituições comerciais, turísticas e voltadas à conservação do patrimônio histórico, além de arquitetos, engenheiros, estudantes e professores universitários (Câmara Municipal de Araraquara, 17 de março de 2017).

especialmente devido aos frequentes alagamentos que acometem a região da Via Expressa, sob a qual está canalizado o Córrego da Servidão.

Além disso, destaca-se a existência de um objetivo específico voltado diretamente para a “preservação do patrimônio histórico do município, através da revitalização da estação ferroviária e requalificação dos galpões/edificações de valor histórico ao longo da via férrea” (Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Comissão Parque dos Trilhos. Convênio Câmara Municipal de Araraquara e Prefeitura Municipal de Araraquara, 2016, p. 14). No entanto, a partir do mapa de setorização apresentado, constatou-se que, diante das diferentes temáticas de usos e ocupações propostas para a área – articuladas pelo parque linear proposto –, o patrimônio ferroviário é considerado apenas sob um viés preservacionista restrito, limitado à materialidade isolada dos remanescentes presentes no recorte de intervenção. Esse recorte, denominado “orla ferroviária”, compreende apenas o núcleo urbano consolidado, não englobando a amplitude da história e do patrimônio ferroviário de Araraquara, tanto em sua dimensão física e material quanto em sua imaterialidade.

A questão voltada à drenagem urbana, portanto, passou a ter desdobramentos mais concretos a partir de 2024, com a aprovação do Plano de Macrodrenagem. Esse Plano, por sua vez, pôde ser desenvolvido após a cessão, por parte do Ministério dos Transportes, de uma parcela da área ferroviária – até então de responsabilidade federal – para o município.

Com isso, foram propostas quatro lagoas de retenção distribuídas em pontos estratégicos das Bacias do Ribeirão do Ouro e do Córrego da Servidão (afluente do Ribeirão do Ouro). Suas localizações coincidem com trechos do CEU-Orla Ferroviária, sendo que uma dessas lagoas se situa justamente em parte da área ferroviária central da cidade, nas proximidades do Museu Ferroviário.

Foram ainda propostos parques públicos nas áreas de abrangência dessas lagoas, cuja denominação buscou “homenagear os povos originários que foram os primeiros ocupantes dos Campos de Aracoara e seus grupamentos” (Prefeitura Municipal de Araraquara, 2024). Dessa forma, foram definidos: Parque da Nação Guarani, Parque da Nação Tupi, Parque da Nação Jê e o Parque dos Trilhos – este último retomando o antigo anseio de intervenção na área ferroviária. No entanto,

apesar disso, as intenções preservacionistas ou de resgate à memória – tanto dos povos originários quanto da história ferroviária com o “Parque dos Trilhos” – são reduzidas ou até mesmo nulas, prevalecendo as questões da drenagem, que no caso deste Plano é o foco principal, estando a complementação do desenvolvimento da área de abrangência das lagoas centradas em aspectos físicos e paisagísticos.

O fato de uma das lagoas ter sido proposta em um setor da área ferroviária de Araraquara demandou a inserção de uma pergunta, no questionário utilizado para as entrevistas, a respeito da pertinência de sua localização e possíveis impactos para o museu. Algumas das respostas confirmaram que existe um reconhecimento da necessidade de uma consideração e um cuidado sensível na elaboração e execução do projeto de macrodrenagem no que tange aos aspectos patrimoniais presentes.

Todas essas propostas de intervenção para a área ferroviária foram sintetizadas no Mapa Síntese (Figura 116).

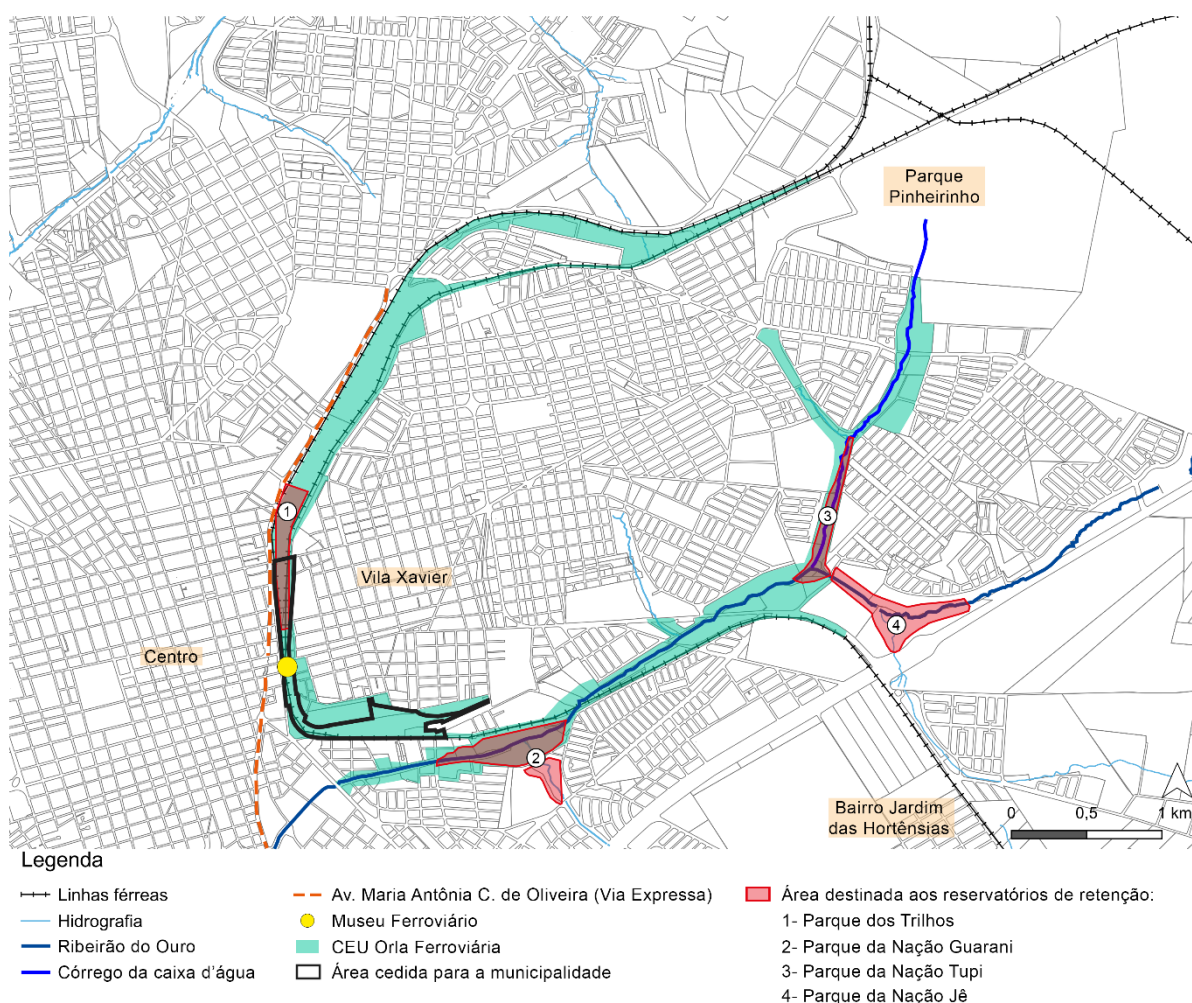


Figura 116. Mapa Síntese com enfoque na área ferroviária central da cidade.

Elaborado a partir de informações contidas em: Mapa: “Estratégia de Produção da Cidade – PEU – Planos Estratégicos Urbanos”. Fonte: Lei Complementar nº 350, de 27 de dezembro de 2005 – Prefeitura de Araraquara; Planta da Área a ser segregada e cedida para a municipalidade. Fonte: Rumo Malha Paulista Levantamento Planimétrico, Área a ser segregada – Pátio Estação de Araraquara. Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Prefeitura de Araraquara; e Mapa com indicação dos reservatórios de retenção e seus respectivos parques. Fonte: Efeito das Obras de Macrodrenagem do Ribeirão do Ouro nos Pontos de Inundação da Bacia, Eng. Civil Pedro Ivo de Almeida Santos.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A partir dessas constatações, foi possível reconhecer que a abrangência das diferentes propostas para a área ferroviária do município – nomeando-a como “Orla Ferroviária” – permanece restrita ao núcleo urbano central. Esse fato, por sua vez, coincide com a área 05 da leitura territorial anteriormente apresentada, a qual reúne a maior concentração de remanescentes ferroviários ainda existentes no território, marcando significativamente sua paisagem.

Por outro lado, esses aspectos contribuem para a não incorporação da totalidade ferroviária do município às propostas, especialmente, no que tange aos demais remanescentes ainda existentes, situados nas outras áreas identificadas na síntese da leitura territorial.

Outra questão que reforça essas reflexões, se relaciona com a definição da área abrangida pelo CEU-Orla Ferroviária. Envolve não somente a área relacionada à presença dos trilhos, mas abrange também as áreas compreendidas pelo Ribeirão do Ouro e Córrego da Caixa d’água, o que resulta em um corredor circular que se fecha em si mesmo, englobando, entre outros, o bairro da Vila Xavier. Isso se deve a um enfoque que foi dado às questões voltadas à mobilidade urbana e à drenagem urbana, por isso a abrangência do corredor se expandiu para além do âmbito estritamente ferroviário. No entanto, a denominação como “Orla Ferroviária” pode não representar adequadamente a abrangência física dessa proposta.

Nesse sentido, as análises dessas propostas que envolvem a área ferroviária de Araraquara permitiram reconhecer que as questões relacionadas ao patrimônio ferroviário propriamente dito não ocupam posição central, sobretudo quando comparadas aos temas de mobilidade e drenagem, cujos quais são percebidos como mais relevantes nesses processos.

Essa constatação reforça a ausência de iniciativas efetivas que visassem, principalmente, a integração dos remanescentes – tanto em sua materialidade quanto

em sua imaterialidade – à realidade atual, e que poderia mantê-los contextualizados no território do qual fazem parte. O que se constata é o oposto, as intenções preservacionistas voltadas ao patrimônio ferroviário se restringem ao tratamento isolado a alguns dos remanescentes, em especial à Estação Ferroviária. Dessa forma, não se incorporou a totalidade dos remanescentes, estejam eles agrupados ou dispersos pelo território de Araraquara. A rede formada pelos elementos ferroviários acaba enfraquecida no contexto atual das propostas.

Além disso, no desenvolvimento das propostas apresentadas, não foram identificadas formas de participação social, envolvendo as comunidades e a população em geral de maneira efetiva, o que possibilitaria ampliar as ideias a serem concebidas a partir de um âmbito coletivo, em um processo de aproximação com os indivíduos e futuros usuários das áreas em questão.

Nesse sentido, torna-se evidente a necessidade de compreender a ferrovia e os elementos a ela associados como patrimônio local estruturador de territórios culturais, cuja preservação e ressignificação dependem do entendimento como um conjunto ancorado na memória, na significação e na interpretação atribuídos pelos sujeitos. Nessa perspectiva, a garantia da participação configura-se como prática fundamental aos processos preservacionistas.

CAPÍTULO IV – EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: CONCEITOS E PRÁTICAS

4.1. Educação Patrimonial no Brasil: diretrizes, ações e experiências

Conforme apontado no Capítulo I, as práticas educativas vinculadas ao contexto patrimonial remontam à década de 1930, mais especificamente ao período de criação do SPHAN, em 1937 (renomeado como IPHAN em 1970). Documentos, iniciativas e projetos já manifestavam a importância de ações educativas diretamente relacionadas ao patrimônio histórico, cultural e artístico nacional, tendo como principal objetivo a garantia da proteção e preservação dos bens (IPHAN, 2014).

Entretanto, como abordado anteriormente, a valorização e patrimonialização de determinados elementos em detrimento de outros refletiam os ideais hegemônicos e dominantes que se buscava favorecer a partir da seleção do que se considerava merecedor de preservação. Assim, por meio do controle do contexto cultural, consolidava-se a representação de uma imagem elitista da sociedade e da cultura brasileira que se pretendia preservar.

Ao longo da chamada “fase heroica” do SPHAN (1937-1967), a compreensão das práticas educativas ligadas à preservação do patrimônio cultural se pautava na ideia de que os sujeitos deveriam ser instruídos, educados e informados – numa prática vertical de cima para baixo – sobre os diferentes patrimônios representativos da nação e sobre a importância de preservá-los e protegê-los. No entanto, os patrimônios valorizados não representavam a totalidade e a pluralidade dos indivíduos e grupos formadores da sociedade. Assim, ao mesmo tempo em que se esperava a compreensão dos sujeitos sobre a importância da preservação, eles não se reconheciam naquele patrimônio tido como representativo da nação.

Ao longo de sua “fase heroica” (1937-1967), é possível afirmar que as iniciativas educativas promovidas pelo IPHAN se concentraram na criação de museus e no incentivo a exposições; no tombamento de coleções e acervos artísticos e documentais, de exemplares da arquitetura religiosa, civil, militar e no incentivo a publicações técnicas e veiculação de divulgação jornalística, com vistas a sensibilizar um público mais amplo sobre a importância e o valor do acervo resguardado pelo órgão (IPHAN, 2014, p. 06).

Assim, compreende-se a lógica empregada nas iniciativas educativas desse momento, relacionada à ideia de “conhecer para preservar” (Scifoni, 2019). Ou seja, tratava-se de educar no sentido da transmissão de informações, mantendo uma

abordagem instrutivista e impositiva sobre a noção de patrimônio e sobre quais elementos deveriam ser inseridos no campo da preservação, visando, nesse período, à construção e consolidação de uma identidade nacional, com o intuito de atrair os olhares e a valorização para o que existia no próprio país.

Grande parte dessas práticas ocorreu paralelamente ao início da aplicação do instrumento de tombamento. Ao mesmo tempo em que se tombava um bem com o objetivo de preservá-lo e conservá-lo – compreendendo-o como uma ferramenta essencial nas práticas preservacionistas daquele período –, percebia-se a necessidade de ensinar a sociedade como um todo sobre essa prática, a fim de garantir o consenso sobre a necessidade de sua preservação. Idealizava-se, portanto, a valorização da história do país por meio da imposição de uma noção de coletividade – a nação – que, no entanto, não se refletia efetivamente no que era entendido como patrimônio. Fazia-se necessária, assim, a criação de vínculos e afetos dos sujeitos com os bens, por meio do ensino e da instrução (Scifoni, 2019).

No entanto, diferentes elementos culturais, que extrapolam e se distinguem da ideia hegemônica, seletiva e monumental de patrimônio imposta naquele momento, hoje, são justamente os que se entende como representativos de indivíduos e grupos sociais, onde os sujeitos podem se reconhecer em remanescentes culturais que integram sua vida, história e cotidiano. Contudo, diante da exaltação dos monumentos patrimoniais dominantes, representativos da identidade nacional, elementos e patrimônios de menor escala, que se encontravam fora dessa lógica ideológica, não eram reconhecidos como bens dignos de valorização – até mesmo pelos próprios sujeitos e grupos, levados a considerar apenas o patrimônio imposto como detentor de valor, em função das novas práticas e concepções oriundas da criação do SPHAN.

Não menos importante é considerar, nesse sentido, o jogo social que se estabeleceu por meio da manipulação ou instrumentalização da memória e do esquecimento – ambos produtos sociais (Florêncio, 2019) – pelos detentores do poder (Tolentino, 2019). Trata-se de escolhas que atribuíam valor a determinados bens a partir de uma “imposição simbólica para afirmar determinadas hegemonias” (Scifoni, 2012, p. 34). Compreende-se, assim, o campo de conflitos, disputas e negociações que permeia o patrimônio cultural.

Anos mais tarde, a partir de 1970, teve início um processo de ampliação da concepção de patrimônio e das questões relacionadas à sua preservação, introduzindo no “vocabulário das políticas culturais a noção de referência cultural” (Fonseca, 2000, p. 83). Foi a partir da incorporação desses novos aspectos que se criou o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) por iniciativa de Aloísio Magalhães, que iniciou suas atividades em 1975 (IPHAN, 2014).

Nesse momento, passou a ganhar maior destaque na pauta preservacionista a necessidade de reconhecimento dos sujeitos como agentes detentores de sua própria cultura, para os quais diferentes referências culturais faziam sentido e compunham a sua realidade. Assim, eram feitas indagações a respeito de quem teria a “legitimidade para selecionar o que preservar, a partir de quais valores, em nome de que interesses e de que grupos” (Fonseca, 2000, p. 83), ampliando-se a compreensão para a dimensão social e política intrínseca aos processos de patrimonialização e preservação.

Ampliou-se a noção de diversidade dos bens pertencentes a diferentes sujeitos e grupos, os quais poderiam ser identificados e incluídos nos processos de preservação, reconhecendo a nação como plural, para além da ideia de homogeneização proposta anteriormente, cuja identidade nacional se limitava a representações seletivas.

Esses novos parâmetros introduzidos nas discussões preservacionistas passaram a refletir também nos processos educativos vinculados ao patrimônio. Com a ampliação da concepção de patrimônio, a introdução da noção de referências culturais e, conseqüentemente, o reconhecimento dos sujeitos como agentes para os quais essas referências faziam sentido e possuíam valor, as ações educativas também passaram a exigir uma reformulação e ampliação, para além das práticas instrutivistas e impositivas voltadas à garantia da preservação apenas dos patrimônios monumentais ou oficiais. Ampliar o conceito e a noção de patrimônio tornou inviável a manutenção dos processos educativos dentro da concepção restrita que se tinha anteriormente.

Embora não tenha atuado diretamente com projetos na área de educação, as diretrizes teóricas e conceituais defendidas e o *modus operandi* adotado pelo CNRC favoreceram a instauração de parâmetros renovados para uma

interlocução mais abrangente entre processos educacionais e preservação patrimonial (IPHAN, 2014, p. 08).

Em 1979, o IPHAN passou a incorporar os instrumentos do CNRC e os do Programa das Cidades Históricas (PCH), criado em 1973. O IPHAN passou ao âmbito de uma secretaria, alterando sua denominação para Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), assumindo a função de órgão normativo. No mesmo ano foi criada a Fundação Nacional Pró-Memória, funcionando como braço executivo da Secretaria (Rezende et al., 2015).

Seguindo os parâmetros abordados pelo CNRC e como extensão das experiências desenvolvidas, a Fundação Nacional Pró-Memória formulou, em 1981, o “Projeto Interação”, que teve como uma de suas linhas programáticas a “Interação entre educação básica e os diferentes contextos culturais existentes no país”. O projeto considerava a necessidade de expandir a educação para além dos limites da escola, alcançando as comunidades, os diferentes contextos culturais de vivências dos sujeitos e o próprio território, entendido como portador de identidades. Essa linha tinha por objetivo desenvolver:

Ações destinadas a proporcionar à comunidade meios para participar, em todos os níveis, do processo educacional, de modo a garantir que a apreensão de outros conteúdos culturais se faça a partir dos valores próprios da comunidade. A participação referida se efetivará através da interação do processo educacional às demais dimensões da vida comunitária e da geração e operacionalização de situações de aprendizagem com base no repertório regional e local (Brandão, 1996, p. 293).

O Projeto Interação, portanto, visava uma ampla aproximação entre a educação básica e o cotidiano dos alunos (IPHAN, 2014), num processo contínuo de reconhecimento e valorização de sua própria cultura, envolvendo a participação da comunidade da qual faziam parte. Enfatizava-se, assim, o protagonismo dos sujeitos em vivência comunitária junto às referências culturais que compunham suas diferentes realidades em seus contextos culturais locais, evidenciando novas perspectivas para as práticas educativas – especialmente “considerando a ideia de que o binômio cultura-educação é indissociável” (IPHAN, 2014, p. 09) –, caminhando em paralelo com os princípios defendidos pelo CNRC em favor da valorização da diversidade e da pluralidade cultural existentes no país.

Em 1983, a expressão Educação Patrimonial, de fato, foi introduzida no Brasil. Isso ocorreu a partir do “1º Seminário sobre o Uso Educacional de Museus e

Monumentos”, realizado no Museu Imperial de Petrópolis-RJ e coordenado pela então diretora e museóloga Maria de Lourdes Parreiras Horta. A base e inspiração metodológica foi o modelo da *heritage education*, desenvolvido na Inglaterra, cujas experiências utilizaram museus e monumentos com fins educacionais (Florêncio, 2012). A partir disso, foi possível o desenvolvimento da metodologia que viria a ser descrita posteriormente no “Guia Básico de Educação Patrimonial”, lançado em 1999, tornando-se importante material de apoio para as ações educativas realizadas pelo IPHAN (IPHAN, 2014).

Ao longo de todo o percurso descrito – acompanhando o desenvolvimento, evolução e a ampliação das práticas educativas no campo do patrimônio cultural –, o “Guia Básico de Educação Patrimonial” refletia, por um lado, um avanço nas práticas educativas propostas e no entendimento dessas práticas como um processo permanente e sistemático. Isso ocorreu a partir da ampliação do reconhecimento da diversidade cultural do país, dos sujeitos e das comunidades como protagonistas nesse processo, bem como da ampliação da concepção de patrimônio cultural, que passou a incluir, conforme dito, outros elementos além dos monumentos e bens já consagrados e representativos da identidade nacional (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999).

O Patrimônio Cultural Brasileiro não se resume aos objetos históricos e artísticos históricos e artísticos, aos monumentos representativos da memória nacional ou aos centros históricos já consagrados e protegidos pelas Instituições e Agentes Governamentais. Existem outras formas de expressão cultural que constituem o patrimônio vivo da sociedade brasileira: artesanatos, maneiras de pescar, caçar, plantar, cultivar e colher, de utilizar plantas como alimentos e remédios, de construir moradias, a culinária, as danças e músicas, os modos de vestir e falar, os rituais e festas religiosas e populares, as relações sociais e familiares, revelam os múltiplos aspectos que pode assumir a cultura viva e presente de uma comunidade (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999, p. 05).

Por outro lado, no entanto, o Guia ainda mantinha alguns resquícios da concepção de patrimônio vigente na década de 1930, assim como a ideia de que a preservação se efetivaria a partir do conhecimento do patrimônio já consolidado. Isso se deveu, em parte, ao próprio contexto no qual os conceitos de educação patrimonial se originaram no país – o Museu Imperial (Demarchi e Scifoni, 2019). Tais aspectos tornaram-se mais evidentes ao se observar as etapas das práticas educativas formalizadas pela metodologia proposta no Guia: observação, registro, exploração e apropriação.

Nelas, se busca aproximar os alunos dos patrimônios/monumentos a partir da apresentação material. Após, eles são convidados a registrarem o que viram, indicando aquilo que consideram relevante. Com isso, eles são instigados a pesquisarem mais sobre o objeto em questão. Por fim, espera-se a apropriação de cada aluno do patrimônio estudado (Demarchi e Scifoni, 2019, p. 13).

Tabela 5. Etapas metodológicas propostas pelo Guia Básico de Educação Patrimonial.

Etapas	Recursos/ Atividades	Objetivos
1) <u>Observação</u>	exercícios de percepção visual/sensorial, por meio de perguntas, manipulação, experimentação, medição, anotações, comparação, dedução, jogos de detetive ...	• identificação do objeto/função/significado; • desenvolvimento da percepção visual e simbólica.
2) <u>Registro</u>	desenhos, descrição verbal ou escrita, gráficos, fotografias, maquetes, mapas e plantas baixas ...	• fixação do conhecimento percebido, aprofundamento da observação e análise crítica; • desenvolvimento da memória, pensamento lógico, intuitivo e operacional.
3) <u>Exploração</u>	Análise do problema, levantamento de hipóteses, discussão, questionamento, avaliação, pesquisa em outras fontes como bibliotecas, arquivos, cartórios, instituições, jornais, entrevistas.	• desenvolvimento das capacidades de análise e julgamento crítico, interpretação das evidências e significados.
4) <u>Apropriação</u>	recriação, releitura, dramatização, interpretação em diferentes meios de expressão como pintura, escultura, drama, dança, música, poesia, texto, filme, vídeo.	envolvimento afetivo, internalização, desenvolvimento da capacidade de auto-expressão, apropriação, participação criativa, valorização do bem cultural.

Fonte: Guia Básico de Educação Patrimonial, 1999, p. 09.

Essa metodologia tinha como objetivo a “alfabetização cultural” que, apesar de “possibilitar ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido” (Horta; Grunberg e Monteiro, 1999, p. 04), na prática acabava se centralizando em patrimônios materiais tutelados pelos órgãos de preservação, resultando em uma redução das possibilidades de valorização da pluralidade de

culturas. “A seleção abusiva promovida pelo tombamento de determinados bens, vinculados à história monumental, é reiterada pela educação patrimonial pelo Guia” (Demarchi e Scifoni, 2019, p. 14).

Essas discussões foram se aprimorando pouco a pouco nos anos subsequentes, em especial, com as concepções dos inventários participativos, ferramenta que se revelou como essencial para as práticas educativas e que viria a ser consolidada e formalizada em 2016, com a publicação do texto “Educação Patrimonial – Inventários Participativos: Manual de Aplicação do IPHAN”.

Diante dessas novas discussões e transformações ocorridas em torno da ideia de patrimônio, é de grande importância considerar também a consolidação da ampliação do conceito de patrimônio cultural através do viés antropológico que fundamentou o artigo 216 da Constituição Federal de 1988. A partir dele, compreende-se que a política patrimonial deveria assumir um caráter social, ao reconhecer que a atribuição de valor deixava de ser papel único e exclusivo do Estado (Siviero, 2019), abrindo-se à população como parte integrante do patrimônio e das decisões a ele atreladas. Essa ampliação de perspectiva pode ser observada no parágrafo primeiro do próprio artigo 216 da Constituição Federal de 1988:

§1º O Poder Público, **com a colaboração da comunidade** [grifo nosso], promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (Constituição Federal de 1988).

Além disso, como complementação às ações e políticas relacionadas à ampliação do conceito de patrimônio cultural, em 2000 foram instituídos os registros do patrimônio cultural de natureza imaterial²¹, pelo Decreto nº 3.551²² (Tolentino, 2019), ampliando cada vez mais a noção de patrimônio cultural. Isso possibilitou um

²¹ Conforme define o artigo 2º da Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, ocorrida em Paris, em 2003, a expressão patrimônio imaterial designa “[...] as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhe são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural”. (Cury, 2004, p. 373 apud IPHAN, 2014, p. 15).

²² Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências (Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000).

maior reconhecimento por parte dos indivíduos acerca dos elementos que integram seu cotidiano como dignos de valoração.

Soma-se a isso as definições que, paralelamente, pautam a dimensão educacional – partindo do binômio indissociável cultura-educação –, a partir da formulação da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabeleceu as novas diretrizes e bases da educação nacional. Essa legislação considerou que os processos educativos extrapolam os limites da escola e abrangem também a dimensão cultural de cada indivíduo inserido em uma comunidade e em um território.

Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais (Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996).

Nesse sentido, ao mesmo tempo em que a concepção de patrimônio foi deixando de se restringir aos bens monumentais, “de pedra e cal”, representativos de um pequeno recorte social e se abriu para o território onde está inserido, para a comunidade da qual faz parte, incluindo não apenas os aspectos físicos, mas também os imateriais, a educação também foi ganhando novas perspectivas, ao reconhecer a relevância da comunidade, do território e da dimensão cultural como instrumentos educativos e transformadores dos sujeitos – desde os princípios do Projeto Interação até a consolidação da nova Lei de Diretrizes e Bases.

Essa caminhada em conjunto foi possibilitando, portanto, o entendimento da abrangência das práticas de educação patrimonial como processo permanente de construção coletiva e dialógica do conhecimento entre os sujeitos e destes com o seu próprio patrimônio e o território onde está inserido (Florêncio, 2019). A partir das novas perspectivas sobre o patrimônio e sua relação com as comunidades, e sobre o papel da educação nesse contexto, compreende-se a educação patrimonial como instrumento essencial tanto no âmbito da educação formal quanto da educação não formal.

A fim de melhor estruturar e sistematizar as ações educativas voltadas para as políticas de preservação, o IPHAN criou, em 2004, a primeira instância da instituição voltada para a Educação Patrimonial: a Gerência de Educação Patrimonial e Projetos – GEDUC (IPHAN, 2014).

Com o objetivo de ampliar o alcance do IPHAN e sua relação com a sociedade civil e os poderes locais, tiveram início, em 2007, discussões voltadas para a elaboração de espaços que pudessem promover práticas e atividades educativas de valorização do Patrimônio Cultural: as chamadas Casas do Patrimônio.

No ano seguinte, as diretrizes gerais foram debatidas e consolidadas coletivamente na “Oficina para Capacitação em Educação Patrimonial e Fomento a Projetos Culturais nas Casas do Patrimônio”, para, finalmente, em 2009, ser formulada a “Carta de Nova Olinda” – documento que estruturou e consolidou as ações e objetivos a serem implementados pelas Casas do Patrimônio –, a partir do 1º Seminário de Avaliação e Planejamento das Casas do Patrimônio, realizado em Nova Olinda-CE (IPHAN, 2014).

A Casa do Patrimônio tem por objetivo constituir-se como um espaço de interlocução com a comunidade local, de articulação institucional e de promoção de ações educativas, visando fomentar e favorecer a construção do conhecimento e a participação social para o aperfeiçoamento da gestão, proteção, salvaguarda, valorização e usufruto do Patrimônio Cultural (Carta de Nova Olinda, 1º de dezembro de 2009, IPHAN).

É importante destacar, portanto, que, diante do objetivo de maior integração com as características, comunidades e culturas locais, cada Casa exigiria um estudo prévio e o desenvolvimento de práticas específicas a serem implementadas de acordo com as especificidades e singularidades do local (IPHAN, 2014, p. 37), sempre buscando ampliar os espaços de diálogo com a sociedade, envolvendo-a ativamente no desenvolvimento dos projetos locais (Florêncio, 2019).

As Casas do Patrimônio devem envolver todos os segmentos sociais, na esfera pública e privada, que estejam comprometidos com a proteção e difusão do Patrimônio Cultural, com especial ênfase: 1. Escolas e instituições de ensino; 2. Associações de moradores; 3. Coletivos não formalizados; 4. Grupos detentores de bens culturais protegidos; 5. Organizações da sociedade civil; Instituições de Ensino Superior (IPHAN, 2014, p. 38).

As Casas do Patrimônio, atualmente nomeadas como Redes do Patrimônio, exemplificam os esforços empreendidos pelo IPHAN, representando experiências iniciais que consolidaram todo um percurso marcado pela evolução e desenvolvimento da Educação Patrimonial no país. Refletem não somente as novas perspectivas sobre a concepção de patrimônio cultural – que foram se ampliando ao longo dos anos –, mas também as transformações no entendimento do que se compreende por educação e de como suas práticas podem se efetivar no campo patrimonial. Esse

percurso vai desde uma concepção instrutivista até o entendimento da educação como prática libertadora e transformadora, indissociável da cultura.

Ao compreender a educação que se processa e se efetiva nos espaços da vida cotidiana, nos territórios vivos onde os encontros acontecem e as manifestações culturais se desenvolvem, evidencia-se a aproximação com as perspectivas da chamada Educação Integral (Florêncio, 2012), proposta pelo Programa Mais Educação. “A Educação Integral considera como ‘territórios educadores’ o bairro, a cidade, a roça, o quilombo, o assentamento rural, a aldeia, ou seja, o lugar da vida comunitária” (Florêncio, 2012, p. 27).

Em 2011, foi iniciada uma parceria entre o IPHAN e o Ministério da Educação (MEC), por meio da qual a temática da Educação Patrimonial passou a integrar o macrocampo Cultura e Artes do Programa Mais Educação, de Educação Integral (IPHAN, 2014). Foram propostas atividades de Educação Patrimonial que articulassem os princípios do Programa com as diretrizes da política de Educação Patrimonial (IPHAN, 2014), considerando, especialmente, a concepção de territórios educativos e o reconhecimento da diversidade e pluralidade cultural, com o objetivo de promover a compreensão do território onde a escola estava inserida, bem como dos espaços que faziam parte da vida cotidiana de cada aluno.

Para isso, a atividade educativa buscou, inicialmente, uma proposta que possibilitasse o mapeamento e o reconhecimento das referências culturais e das potencialidades educativas presentes no contexto escolar, a partir das perspectivas e olhares dos próprios alunos. Essa proposta resultou no desenvolvimento do “Inventário Pedagógico do patrimônio local”, disponibilizado em 2012 (Florêncio, 2019). Esse Inventário teve como base metodologias e ferramentas já existentes no IPHAN, como o “Inventário Nacional de Referências Culturais” (INRC)²³. Foi a partir

²³ O INRC é, antes, um instrumento de conhecimento e aproximação do objeto de trabalho do IPHAN, configurado nos dois objetivos principais que determinaram sua concepção: 1. Identificar e documentar bens culturais, de qualquer natureza, para atender à demanda pelo reconhecimento de bens representativos da diversidade e pluralidade culturais dos grupos formadores da sociedade; e 2. Apreender os sentidos e significados atribuídos ao patrimônio cultural pelos moradores de sítios tombados, tratando-os como intérpretes legítimos da cultura local e como parceiros preferencias de sua preservação (Inventário Nacional de Referências Culturais, IPHAN, 2000, p. 08).

do Inventário Pedagógico que, posteriormente, surgiu a ferramenta institucional dos “Inventários Participativos” (Florêncio, 2019).

Compreender a Educação Patrimonial como uma prática social, que se efetiva e se processa nos espaços de vida das pessoas (Florêncio, 2012), é reconhecer o caráter essencial da participação social e a concepção das comunidades como sujeitos do processo (Scifoni, 2012) – protagonistas das ações e das práticas, entendendo-as como verdadeiras detentoras das referências culturais dos territórios e das realidades das quais fazem parte. A ferramenta dos Inventários Participativos, portanto, reafirma ainda mais essa concepção, ao buscar ampliar os processos de escuta com a comunidade, de onde parte o reconhecimento das referências.

Apesar dos esforços voltados ao aprofundamento do tema da Educação Patrimonial e à implementação de ações práticas, a atuação no campo foi se dando, muitas vezes, de forma dispersa (Antonini; Nito e Neves, 2019) e pulverizada, o que dificultou a construção estruturada em rede e a consolidação efetiva dos princípios orientadores das práticas. Frequentemente, essas ações se constituíram como fins em si mesmas, nas quais, como observa Florêncio (2019, p. 60), “ações pontuais e esporádicas de promoção e divulgação se misturam a propostas educativas continuadas, inseridas na dinâmica social das localidades”.

Diante desse cenário e da necessidade de uma maior articulação entre os projetos e os profissionais atuantes na área, foi criada, em 2011, a Rede Paulista de Educação Patrimonial – REPEP. Formulada como uma rede aberta à participação de qualquer pessoa ou profissional interessado nas questões práticas e teóricas relacionadas à Educação Patrimonial, a REPEP tem como objetivo a construção coletiva de conhecimento, por meio da troca e do compartilhamento de saberes e experiências de Educação Patrimonial no estado de São Paulo. A Rede teve início a partir de um projeto no Programa Ensinar com Pesquisa da Universidade de São Paulo (USP) (Antonini; Nito e Neves, 2019).

Os trabalhos coletivos desenvolvidos por meio de reuniões frequentes, que possibilitaram análises críticas sobre o tema com trocas intensas de conhecimento, resultaram na elaboração de diretrizes e princípios norteadores das ações da rede, consolidados no texto “Princípios da educação patrimonial” (Antonini; Nito e Neves,

2019). São eles: Transversalidade; Dimensão política; Respeito à diversidade; Interlocução; Autonomia e centralidade dos sujeitos; e Transformações sociais.

Foi a partir do coletivo cultural da Rede Paulista de Educação Patrimonial, em parceria com o Movimento Baixo Centro, que uma importante ação foi desenvolvida no Elevado Presidente João Goulart, conhecido popularmente como Minhocão, com o objetivo de elaborar o “Inventário Participativo do Minhocão” (Nito e Scifoni, 2017). Para isso, foi criado, em 2015, o Grupo de Trabalho (GT Minhocão), que se consolidou como o primeiro coletivo a utilizar da ferramenta de Inventário Participativo – mesmo antes da publicação do “Manual de aplicação do IPHAN: Educação Patrimonial: Inventários Participativos”, que só seria publicado no ano seguinte. A atuação do GT se estendeu por 4 anos, sendo finalizada com a publicação do “Dossiê: Inventário Participativo Minhocão contra a gentrificação”, em 2019 pela própria REPEP.

O “Inventário Participativo do Minhocão” buscou evidenciar as referências culturais e os patrimônios cotidianos (REPEP, 2019), que faziam sentido para as pessoas que vivem e usufruem daquele espaço, fazendo parte da sua realidade de vida, num exercício de reconhecimento e tomada de consciência como sujeitos de seu próprio patrimônio, em risco diante de futuras transformações.

A preocupação central do inventário é com a manutenção das referências culturais historicamente construídas e ligadas à presença dos grupos sociais que ocuparam o território do Minhocão ao longo do tempo. De forma que seja possível embasar as discussões sobre o direito de permanência dos grupos sociais diversos que ocuparam esse espaço ao longo do tempo (REPEP, 2019, p. 12).

Sendo uma ferramenta de Educação Patrimonial, o Inventário Participativo “considera a comunidade como protagonista para inventariar, descrever, classificar e definir o que lhe discerne e lhe afeta como patrimônio, numa construção dialógica do conhecimento acerca de seu patrimônio cultural” (IPHAN, 2016, p. 05). Dessa forma, a participação dos sujeitos e grupos é imprescindível, possibilitando o compartilhamento e o reconhecimento das referências culturais e dos bens aos quais são atribuídos valores e sentidos.

Portanto, “o inventário participativo pode ser compreendido, assim, como uma estratégia de mobilização contra a gentrificação” (REPEP, 2019, p. 16). Trata-se de

um processo educativo no qual os sujeitos se reconhecem como verdadeiros agentes detentores de seu patrimônio e transformadores de sua própria realidade.

O inventário participativo, aplicado em territórios que sofreram intervenções no passado e hoje se apresentam fragmentados, subutilizados e/ou com processos de obsolescência física, pode revelar elementos de referência comum, pouco visíveis nos levantamentos e análises de uso e ocupação do solo, sendo essenciais para o mapeamento de locais com significância cultural para os indivíduos e distintos grupos locais.

As ideias de barreira e fragmentação são recorrentes nas interpretações sobre as linhas férreas e áreas ferroviárias que cortam inúmeras cidades paulistas – como é o caso da cidade de Araraquara, atravessada pela linha férrea que abriga, em sua estação principal, o Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo.

A área ferroviária de Araraquara, de forma semelhante ao que vem ocorrendo com o Minhocão, também foi alvo de estudos, propostas e diretrizes urbanas para requalificação, incluindo desejos de retirada dos trilhos e discussões sobre a criação de um possível parque, como é o caso atual da construção, na área ferroviária, de uma das quatro lagoas previstas no Plano de Macrodrenagem, aprovado em 2024, já mencionado. No entanto, nessas propostas, não foi definida uma forma de participação social nas decisões, bem como a consideração sobre a realidade da população local e suas relações com o território.

O Inventário Participativo, portanto, pode se configurar como um exemplo prático de ação educativa vinculada a um território, reafirmando o protagonismo dos sujeitos e grupos na valorização de suas referências culturais que se encontravam em risco.

Inventário compartilhado é ao mesmo tempo um objetivo e um meio: trata-se, com certeza, de chegar a um produto, utilizando todos os meios de coleta, de registro e difusão; mas é também, e talvez principalmente, uma pedagogia que visa a fazer nascer no território a imagem complexa e viva de um patrimônio comum, de múltiplos componentes e facetas, que se tornará o húmus do desenvolvimento futuro e que será igualmente compartilhado por todos (Varine, 2012, p. 59 apud Florêncio, 2025, 1º Jornada Técnica: Educação Patrimonial e Artes).

Outra experiência relevante que se aproxima das práticas vinculadas ao desenvolvimento de um inventário participativo – no que tange à consideração das

comunidades na identificação e valorização das suas próprias referências culturais – e que resulta diretamente em potenciais possibilidades educativas é o chamado “Museu de Território”. “Tem uma vocação diferente do convencional, que se apoia geralmente no trinômio espaço-museu-obra. É na comunidade, no patrimônio e no território, entendendo este último em sua plena intencionalidade educadora, que ele se dá” (Garcia, 2018).

O território é vivo e carrega a identidade dos indivíduos e grupos que nele se estabelecem, ao mesmo tempo em que atua também diretamente na formação dessas identidades. Dessa forma, as práticas museológicas aproximam-se efetivamente das comunidades e dos patrimônios presentes no seu cotidiano, a partir do momento em que extrapolam os limites físicos impostos ao seu funcionamento e reconhecem a importância de outros referenciais – materiais e imateriais – na constituição das diversas memórias e identidades associadas diretamente com o território.

Uma experiência recente de implementação deste princípio foi realizada em Perus, com a aprovação do Plano Diretor de 2014, quando foram criados os Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem (TICP), que transformaram o bairro em um território educativo, a partir do reconhecimento das inúmeras camadas históricas e identitárias que marcam o seu território – “ponto de parada de tropeiros, lar resistente de indígenas guaranis e também palco da mais longa greve de operários da história, na primeira fábrica de cimento do país” (Garcia, 2018). Eles possibilitaram que moradores e ativistas locais “começassem a desenhar a ideia de um museu de território, que conectasse os diversos pontos de cultura da região. Nascia assim o Museu Territorial de Interesse da Cultura e da Paisagem TEKOA JOPO’Í, batizado em homenagem aos guaranis” (Garcia, 2018).

O desenvolvimento desse museu territorial foi possível graças à articulação e participação efetiva da comunidade na identificação dos elementos referenciais no território, carregados simbólica e afetivamente. Isso permitiu a criação de trilhas de aprendizagem²⁴ que interligaram diretamente o conjunto de elementos com significados diversos, constituindo assim uma rede estruturadora do patrimônio local.

²⁴ “As trilhas são: Trilha Ditadura Nunca Mais, que fala sobre a vala clandestina no Cemitério Dom Bosco; a Trilha de Reapropriação e Ressignificação de Espaços Públicos; a Trilha Perus Feira Graffiti

Esses aspectos, portanto, abriram caminho para o desenvolvimento do turismo, atraindo benefícios diretos à economia local (Garcia, 2018). Nesse sentido, ao ampliarem-se as práticas museológicas ao território, promovendo a sua difusão, ampliam-se também as perspectivas relacionadas ao patrimônio e à diversidade cultural.

É importante destacar que a antiga Fábrica de Cimento de Perus, foi um elemento catalizador do processo, diante do seu papel emblemático na região, que impulsionou o desenvolvimento local a partir da formação de vilas operárias no seu entorno, tornando-se alvo de movimentos locais em sua defesa. Destaca-se o anseio dos moradores por um Centro Cultural destinado ao resgate e preservação da memória dos trabalhadores. Como decorrência, foi realizado seu tombamento, em 1991, de uma área que envolvia a Fábrica e parte de seu entorno, integrando o Patrimônio Histórico da cidade de São Paulo. Posteriormente, em 1992, foi decretada pela prefeita Luiza Erundina “a utilidade pública de uma parte da área para a implantação de um Centro Cultural do Trabalhador” (Bortoto e Bezerra, 2019, 193), que, no entanto, não foi concretizado.

Nessa mesma década, portanto, o movimento pela criação do Centro Cultural alcançou o ambiente escolar da região e, a partir das perspectivas mais amplas de educação, considerando as comunidades e o território – como apontado anteriormente com a Lei de Diretrizes e Bases nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 –, práticas pedagógicas foram sendo incorporadas a partir da “importância da articulação entre escolas, memória e história locais para a construção de conhecimentos considerados importantes para a formação integral dos estudantes” (Bortoto e Bezerra, 2019, p. 197). Nesse sentido, os estudantes foram se inserindo no contexto da Fábrica e do movimento local de luta pelo Centro Cultural, reforçando os aspectos identitários da comunidade a partir da difusão de sua história.

Apesar dos esforços até os dias atuais, a Fábrica permanece em estado de ruínas, não deixando, no entanto, de fazer parte dos Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem como um dos elementos articuladores das trilhas do Museu Territorial, evidenciando sua relevância como referência cultural daquele local. A existência do

– Galeria de Arte de Rua; a Trilha O Jaraguá é Guarani; a Trilha Agroecologia Campo e Cidade MST; e a Trilha Ferrovia Perus – Pirapora” (Garcia, 2018).

Movimento pela Reapropriação da Fábrica de Cimento²⁵ reforça a importância do caráter coletivo no fortalecimento da identidade e da história local, em uma articulação direta com o território do qual faz parte.

Os Museus de Território representam, portanto, potenciais instrumentos educativos, dado que o seu desenvolvimento só se processa a partir da participação efetiva da comunidade a ele inerente.

4.2. Experiências recentes de educação patrimonial em Araraquara-SP

A cidade de Araraquara já foi cenário de ações de Educação Patrimonial que, ainda que estivessem ancoradas em protocolos específicos pré-estabelecidos pela Secretaria de Educação do Estado de São Paulo, a análise do seu desenvolvimento foi essencial para embasar o entendimento acerca dos princípios que pautaram essas ações em relação a práticas educativas diretamente relacionadas com os processos de patrimonialização, como é o caso da ferramenta dos Inventários Participativos anteriormente apresentada.

Uma dessas ações ocorreu no ano de 2011, através da Fundação Araporã, organização sem fins lucrativos da cidade, que visa a preservação do patrimônio arqueológico, histórico cultural e defesa e direitos dos povos indígenas, sustentabilidade e economia solidária e criativa.

A ação em questão intitulada “Programa de Educação Patrimonial no contexto do Projeto de Prospeção Arqueológica na Área de Abrangência da LT 500 Kv nova Araraquara CTEEP – Araraquara Furnas (SP)”, teve como base o Termo de Referência da Superintendência Regional do IPHAN de São Paulo do ano de 2009, que definiu que o Programa de Educação Patrimonial deveria buscar a Inclusão Social com especial atenção aos grupos denominados vulneráveis, além de:

Uma visão humanista, holística, democrática, participativa e emancipadora; A concepção patrimonial em sua totalidade, considerando a interdependência entre os meios natural, socioeconômico e cultural; O pluralismo de ideias e concepções pedagógicas, na perspectiva da inter, multi e

²⁵ “O Movimento pela Reapropriação da Fábrica de Cimento de Perus é um coletivo formado pelas principais lideranças do bairro – situado na região noroeste de São Paulo – assim como estudantes, professores, universitários e demais ativistas que lutam em prol da utilização do espaço, atualmente degradado pela ação do tempo” (Movimento pela Fábrica de Cimento Perus. Disponível em <https://movimentofabricaperus.wordpress.com/sobre-o-movimento/quem-somos/>).

transdisciplinaridade; A vinculação entre a ética, a educação, o trabalho e as práticas sociais; A continuidade e a permanência do processo educativo; A avaliação crítica do processo educativo; O reconhecimento e o respeito à pluralidade e à diversidade individual e cultural; A abordagem articulada de assuntos e questões patrimoniais locais, regionais, nacionais e globais (IPHAN/ SP, 2009, p. 02 apud Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 04).

A ação educativa foi desenvolvida junto à Escola do Campo – Escola Municipal de Ensino Fundamental (EMEF) Hermínio Pagotto, do Assentamento de Reforma Agrária Bela Vista do Chibarro, região periurbana e rural de Araraquara, com o intuito de envolver as crianças e profissionais da escola nas práticas realizadas. Teve como objetivo “disseminar a importância do patrimônio cultural da região e contribuir para a formação do cidadão consciente de sua responsabilidade social e de seu papel como agente cultural e de preservação do meio em que vive” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 15).

O local escolhido para a realização da ação se deu diante da relevância histórica e social ao longo de diferentes períodos. No apogeu na economia cafeeira, no final do século XIX, o local recebia o nome de Fazenda Bela Vista, sendo controlada pelo coronel Dr. Antônio Joaquim de Carvalho e compondo a rede de fazendas produtoras de café na região, contando com grande quantidade de mão de obra escrava e imigrante. Em 1930, entretanto, com o declínio do ciclo do café a fazenda foi vendida para a família Morganti, proprietária da Usina Tamoio, passando a integrar a produção canavieira da região para o seu refinamento na usina (Rodrigues e Nishikawa, 2012).

A partir da década de 1960, a usina começou a entrar em declínio, especialmente com as mudanças econômicas do país que se vinculavam ao processo de modernização, resultando em uma diminuição da mão de obra, extinção do colonato, cujos colonos passaram assumir a condição de assalariados. Entretanto, apesar dos esforços para acompanhar as transformações com novas técnicas de produção, a usina ruiu completamente em 1969, sendo vendida para o Grupo Silva Gordo, detentor de forte capital financeiro (Rodrigues e Nishikawa, 2012).

No entanto, anos mais tarde, diante da má administração, a usina começou a entrar em colapso, intensificado por problemas de ordem trabalhista como o “não recolhimento de FGTS, atrasos salariais, paralisação da empresa, improdutividade das terras, elevados débitos fiscais para com o Fisco Estadual e estabelecimentos

oficiais de crédito do Estado” (Rosim, 1997, p. 43 apud Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 22). Em 1981, os embates entre funcionários e dos donos da Usina culminaram em uma greve. E, após esforços de Sindicatos, como o dos Trabalhadores Industriários e Agrícolas de Araraquara e dos Empregados Rurais, e outras entidades de classe na cidade, foi somente em 1989 que “a Fazenda Bela Vista do Chibarro foi ocupada pelos trabalhadores rurais, sendo a partir de então, destinada ao Projeto de Reforma Agrária Assentamento Bela Vista do Chibarro” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 24).

É possível observar diferentes aspectos e características que marcaram esse território em diferentes períodos, constituindo sua história e sua identidade, atravessada por realidades diversas, até os dias atuais.

Assim, foi proposto o plano de ação educativo: “Campo e cidade: valorização dos aspectos históricos e culturais: entendendo Araraquara do ponto de vista Arqueológico”. Para a sua realização foram desenvolvidas as chamadas oficinas de sensibilização patrimonial, se constituindo em 3 etapas.

“A primeira se deu a partir de uma investigação a respeito do patrimônio arquitetônico e arqueológico presente no assentamento Bela Vista do Chibarro” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 06), sendo realizada diretamente no espaço da Escola do Campo e contando com o apoio do Grupo de Estudos Arqueológicos – GEA da Fundação Araporã. Essa etapa iniciou com uma breve explicação sobre a importância da legislação para a preservação do patrimônio, bem como a respeito da pesquisa arqueológica no Brasil e a sua atuação no município e na região. Além disso, foi traçado um panorama “sobre a produção cultural existente no assentamento Bela Vista do Chibarro, procurando elencar algumas estruturas e situações que fossem possíveis de ser reconhecidas assim que apresentadas ao público” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 30).

Posteriormente, foi dado início à atividade prática que teve como embasamento direto as atividades e ações propostas pelo Guia Básico de Educação Patrimonial (1999), seguindo diretamente as etapas metodológicas indicadas, iniciando com a observação dos bens patrimoniais presentes no assentamento, como o casarão do Coronel Antônio Joaquim de Carvalho, existente desde o período cafeeiro – que atualmente está em ruínas - a partir da realização de um percurso.

Neste momento os alunos puderam registrar o que mais lhes chamou atenção. Posteriormente, foi sugerida a realização de pesquisas sobre a história dos bens culturais, como forma de aprofundamento do conhecimento, seguindo algumas perguntas norteadoras. Para, finalmente, e como último passo dessa etapa, encontrar formas para apresentar os dados obtidos nas pesquisas para a comunidade, como textos e desenhos, a fim de proporcionar um envolvimento afetivo com o patrimônio e assim, apropriar-se dele (Rodrigues e Nishikawa, 2012).

A segunda etapa constituiu na realização de uma oficina de cerâmica indígena no Centro de Conservação e Recuperação de Acervos Diversos (CECRAD), na área central da cidade de Araraquara, tendo como intuito “dar continuidade às discussões a respeito do que é patrimônio cultural e como este se constitui no contexto das diversas sociedades” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 09).

Esta oficina proporcionou o (re)conhecimento dos alunos com relação ao saber fazer, consistindo no entendimento do patrimônio imaterial a partir das técnicas de produção das sociedades pré-coloniais, reconhecendo seu modo de vida e suas tradições a partir da materialidade do objeto de cerâmica e sua funcionalidade, “pois o que se pretende é romper com a concepção de que as sociedades pré-coloniais são inferiores a nossa” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 28). Além disso, nessa etapa foram realizadas visitas monitoradas a dois museus da cidade: Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria e Museu de Arqueologia e Paleontologia de Araraquara (MAPA) (Rodrigues e Nishikawa, 2012).

Na terceira etapa foi realizada uma oficina de pintura de cerâmica, na qual os alunos puderam entender os significados e os simbolismos que essa prática tem para as populações indígenas (Rodrigues e Nishikawa, 2012). Ao final de toda a atividade, foi proposta uma exposição comunitária com os trabalhos realizados pelos alunos ao longo das etapas, localizada em uma área da Escola de comum acesso a todos os alunos, professores e moradores da comunidade do assentamento.

O conhecimento adquirido por intermédio da informação histórica, geográfica e ambiental pode proporcionar aos educadores e alunos a ampliação de seu universo do saber à medida que proporciona o entendimento de como era estabelecido as relações que os indivíduos tinham com o Meio Ambiente, evidenciando a possibilidade de uma ação educativa não só no que compete aos aspectos do meio, mas também no que compete ao reconhecimento da necessidade de preservação do patrimônio arqueológico, no entendimento

de que há necessidade de se constituir uma identidade associando sociedade, meio ambiente e patrimônio arqueológico (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 29)

Nesse sentido, observa-se que as ações realizadas se pautaram também na concepção de que os saberes, os modos de fazer, as tradições e as relações que se estabeleceram com o território e o meio ambiente onde estão inseridos também são manifestações culturais que compõem a multiplicidade do patrimônio cultural, indo além do que é determinado pela oficialidade.

Como complementação e servindo de apoio didático às atividades realizadas, foi elaborado pela equipe um material escrito intitulado “Educação Patrimonial – conhecendo para preservar: a Arqueologia e o Patrimônio Cultural da região de Araraquara/SP”. O objetivo foi “evidenciar alguns bens culturais e arqueológicos locais e apresentá-los de forma lúdica para facilitar o envolvimento do público participante do programa educacional” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 36).

O conteúdo histórico presente neste material acerca dos patrimônios existentes na área do assentamento, como as ruínas relacionadas ao período cafeeiro – Casarão e áreas a ele adjacentes –, incorporou não somente o aspecto vinculado a ascensão econômica daquele período, mas também a realidade da escravidão no Brasil, evidenciando que os vestígios históricos ainda presentes no local podem refletir aspectos diversos e contribuir para um reconhecimento e análise crítica da sua existência.

Além disso, conceitos relacionados a patrimônio cultural, histórico e ambiental, bem como sobre arqueologia e Educação Patrimonial também foram inseridos no material didático.

Diante das ações realizadas, é importante ressaltar o reconhecimento, por parte dos organizadores, da possibilidade de fomento de um processo reflexivo dos sujeitos, entendendo o caráter contínuo que o processo educativo possui, ainda que as ações tenham sido pontuais. Além disso, com a prática proposta, segundo a equipe, “não se pretende manter uma visão nostálgica de uma época, mas sim entender esse passado histórico para ressignificá-lo e proporcionar a construção de uma identidade atual, associada à compreensão dos processos históricos” (Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 35).

É possível reconhecer que as ações também se pautaram pelo discurso do “conhecer para preservar”, tendo em vista o objetivo de promover e disseminar o conhecimento acerca do Patrimônio Cultural de Araraquara, visando que a apropriação desenvolvida a partir da apresentação material ligada à história resultasse no fortalecimento da sua preservação.

Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois inexistiria uma plataforma de referência e cada ato seria uma reação mecânica, uma resposta nova e solitária a cada momento, um mergulho do passado esvaziado para o vazio do futuro. É a memória que funciona como instrumento (...) de identidade, conservação e desenvolvimento que torna legível os acontecimentos (Meneses, 1984, p. 34 apud Rodrigues e Nishikawa, 2012, p. 35).

Esse reconhecimento que busca como resultado a valorização e a preservação, ainda que sejam dos elementos patrimoniais já consolidados e consagrados, como é o caso do casarão, são iniciativas que representam um esforço em trazer para o debate as intenções de valorização e preservação de elementos que não deixam de fazer parte da história daquele lugar. Na maioria das vezes, essa valorização e proteção não são efetivadas pelos próprios poderes locais. O casarão é um exemplo, portanto, de um bem que integra um patrimônio histórico e cultural marcado pelo discurso oficial, e seu valor se encerra em si mesmo. É um bem em ruínas cuja inserção na realidade atual e no cotidiano comunitário do assentamento não se concretiza.

Ao compreender isso, o diálogo com as populações locais pode se tornar uma ação positiva com relação ao patrimônio da cidade. Essas práticas, portanto, têm o potencial de se ampliarem ainda mais, especialmente após a publicação dos Inventários Participativos em 2016.

Ao se tratar de educação, ir além do “conhecer para preservar” é alcançar a interpretação individual e dos grupos sobre suas referências culturais no território, a partir de processos contínuos de escuta e ampliação da percepção acerca do que faz sentido para essas pessoas. É necessário que esse patrimônio, que fez parte da história de outro período, mas cuja materialidade ainda persiste no espaço, possa ser ressignificado diante da realidade atual, envolvendo ativamente a população que tem seu cotidiano ainda marcado por sua presença.

São processos que devem ser permanentes e contínuos, e o passo dado a partir dessa ação realizada pela Fundação Araporã junto ao Assentamento Bela Vista pode se mostrar significativo para um impulso a futuras ações na cidade.

Anos mais tarde, em 2024, outra iniciativa voltada para Educação Patrimonial em Araraquara foi realizada, a partir de uma parceria entre a Secretaria Municipal de Cultura e a Secretaria Municipal de Educação. Foi realizado um curso de formação para professores da rede pública municipal de ensino e funcionários de museus e do arquivo histórico da cidade, com o intuito de buscar uma aproximação dos profissionais e dos alunos com os patrimônios locais, visando sua preservação. Segundo a Prefeitura de Araraquara, esse projeto:

Tem como propósito fomentar a curiosidade, o interesse, o conhecimento e a identidade dos estudantes, visando a sua transformação em sujeitos históricos críticos e participativos. [...] a formação para os professores tem o objetivo de somar às práticas já desenvolvidas por muitos em seu cotidiano nas escolas e salas de aula, reforçando os diversos aspectos do patrimônio (Prefeitura de Araraquara, 2024a).

O curso foi desenvolvido em seis encontros realizados ao longo do ano de 2024, contando com palestras mensais ministradas por diversos especialistas no tema. O primeiro encontro teve como tema "Patrimônios, Memórias e Sustentabilidade" e contou com a então Secretária Municipal de Cultura Teresa Telaarolli, que ministrou a palestra de abertura sobre a história de Araraquara, e a então Secretária Municipal de Educação, Clélia Mara dos Santos (Prefeitura de Araraquara, 2024a).

O segundo encontro teve como tema "Memória, Cultura e Território" e contou com a participação de Paulo Portella – artista plástico, educador e museólogo –, Alemberg Quindins – historiador das tradições populares e criador da Fundação Casa Grande Memorial do Homem Kariri em Nova Olinda-CE (Casa do Patrimônio da Chapada do Araripe) – e Mayra Laudanna – doutora em filosofia com experiência na área de Artes, pintura e estudos teóricos e históricos sobre gravura e escultura brasileiras (Prefeitura de Araraquara, 2024b). Além disso, esse encontro, ocorrido em maio de 2024, fez parte da 22ª Semana Nacional de Museus que teve como tema

“Museus, Educação e Pesquisa” e da 21ª edição do Território da Arte de Araraquara²⁶ com tema “Cada instante é sempre”.

O terceiro encontro contou com a participação do superintendente do IPHAN no estado de São Paulo, Danilo Nunes (Prefeitura de Araraquara, 2024c). Já o quarto encontro, com o tema “Os Patrimônios Ambientais da Cidade de Araraquara”, ocorreu diretamente no Parque do Basalto, contando com as palestrantes Profa. Dra. Flavia Cristina Sossae – atua com Educação Ambiental desde 1992 – e Simone Cristina de Oliveira – então coordenadora do Departamento de Águas e Esgotos (DAAE) de Araraquara (Prefeitura de Araraquara, 2024d).

O quinto encontro foi voltado para o tema “Baile do Carmo: um patrimônio imaterial negro de Araraquara” contando com a palestra da Profa. Dra. Valquíria Pereira Tenório – professora de Ensino Básico, Técnico e Tecnológico no Instituto Federal de São Paulo (IFSP), campus Matão-SP, responsável pelas disciplinas de Sociologia no Ensino Médio, História da Educação e Sociedade, Cultura e Educação das Relações Étnico-raciais no curso de Licenciatura em Química. Coordena ainda o Projeto de Extensão Clube de Leitura Ubuntu desde 2019 no IFSP, além de ser responsável pelo Mês da Consciência Negra e pelo Projeto de Ensino “Música, Literatura e Sociedade”. Integrante da Academia Araraquarense de Letras, é autora do livro “Baile do Carmo: Memória, sociabilidade e identidade étnicoracial em Araraquara”, de 2013 (Prefeitura de Araraquara, 2024e).

Já o sexto e último encontro, com o tema “Mitos, lendas e causos de Araraquara”, contou com a participação de Michel Françoso – Mestre em antropologia pela UNESP (Campus de Araraquara Faculdade de Ciências e Letras) e doutorando em antropologia social pela Universidade de São Paulo (PPGAS-USP) – e Francisco José Santoro – Arquiteto e Urbanista pela Universidade Federal do Paraná e membro do COMPPHARA (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico de Araraquara). Neste último encontro, foi também lançada a Cartilha “Educar para o Patrimônio - Araraquara, uma Cidade Educadora” (Prefeitura de Araraquara, 2024f).

²⁶ Mostra anual de Artes Visuais promovida pela Secretaria Municipal da Cultura e Fundart (Fundação de Arte e Cultura de Araraquara), na qual se inscrevem artistas, cujas obras dialogam com as Artes Visuais contemporâneas, sejam elas bidimensionais e/ou tridimensionais. Após a seleção, é realizada uma exposição na cidade (Mapa das artes, 2024).

Essa iniciativa, especialmente ao observar a Cartilha divulgada ao final da formação – que elencou os principais patrimônios e museus da cidade, explica os conceitos de cultura e de patrimônio material e imaterial e propõe jogos lúdicos – acaba por reforçar as práticas e os ideais de transmissão do conhecimento sobre o patrimônio local, a partir da abordagem instrutivista e informativa, cuja ausência de práticas participativas pode contribuir para uma limitação nos aspectos reflexivos sobre as questões do patrimônio (Demarchi, 2016).

Por se tratar de um curso de formação para os professores e profissionais de museus da cidade, o caráter unilateral e vertical – de cima para baixo – se perpetuou, sendo consolidado com a cartilha ao final que, por sua vez, é vista como um caminho pelo qual os conceitos patrimoniais podem se aproximar dos alunos, reforçando a necessidade de instruí-los, também pautada na ideia do “conhecer para preservar”.

Como apontado sobre a ação junto ao Assentamento, essa prática realizada ao longo do ano de 2024 mostrou-se significativa no sentido de proporcionar uma ampliação da visão dos profissionais envolvidos sobre o patrimônio local – ainda que voltados para os patrimônios oficiais –, trazendo luz à sua relevância cultural e histórica para a cidade e para a importância de preservá-los. Por outro lado, é importante reconhecer que a busca pela aproximação com os alunos e com visitantes dos museus pode ser mais efetiva através dos processos de escuta e práticas cada vez mais participativas, envolvendo-os em todas as etapas dos processos preservacionistas e de patrimonialização, a fim de potencializar a valorização dos saberes locais e de suas próprias referências culturais, em uma prática horizontal conjunta, para além do reconhecimento oficial.

Os passos dados não deixam de ser relevantes para o tema abordado, mas, a partir de uma análise crítica, fica evidente a necessidade de ir além, a partir da existência de possibilidades que podem ser integradas para ampliar essas práticas e processos na cidade como um todo. Destaca-se, nesse sentido, os Inventários Participativos que, como abordados anteriormente, originaram-se justamente do Inventário Pedagógico desenvolvido a partir da articulação direta entre cultura e educação – IPHAN e Ministério da Educação (MEC) e que podem potencializar a aproximação com o público e os alunos, possibilitando com que esses sujeitos se

percebam como agentes ativos da sua própria história e do seu patrimônio, afinal, na prática da educação com o patrimônio o enfoque principal é o indivíduo (IPHAN, s.d.)

O inventário participativo das referências culturais tem demonstrado ser uma ferramenta importante como ação educativa que fornece subsídios [...] e fortalece o sentimento de pertencimento ao lugar daquelas pessoas, trabalhando para a consciência da tarefa histórica dos sujeitos e do seu poder de transformação da realidade (Demarchi, 2016, p. 52).

4.3. Possibilidades e potencialidades dos museus ancoradas no território

A relação entre educação e museu, para que ocorra de maneira efetiva, exige que se vá além da mera transmissão unilateral de informações e conhecimentos. Implica reconhecer e afirmar a necessidade de que o museu seja, cada vez mais, um espaço e um contexto construído “com” pessoas, e não apenas “para” as pessoas. Supera-se assim, a noção de público-alvo em favor da de público participante (Florêncio, 2019).

O entendimento e afirmação do caráter fundamental da participação social é essencial nesse processo, como pressuposto básico da aprendizagem e da formação cidadã, base da educação libertadora, como afirmam Cezario e Davel (2017):

Trata-se do museu compreendido como processo vivo, que se cria e desenvolve através de um fazer participativo, acolhendo contínua e paulatinamente a diversidade cultural e identitária do seu meio (Cezario e Davel, 2017, p. 85).

O museu, por sua vez, está inserido em um território e, compreendê-lo como território cultural, associado à presença museológica – cuja existência se justifica justamente pelo contexto em que está inserido – é afirmar o seu caráter educativo, por sua própria natureza. Nesse sentido, os museus se configuram como potenciais espaços plenos de convívio, trocas e compartilhamento de conhecimentos e saberes que podem ser ativados como contextos educativos. Entretanto,

Os diferentes contextos culturais em que as pessoas vivem são, também, contextos educativos que formam e moldam os jeitos de ser e estar no mundo. Essa transmissão cultural é importante, porque tudo é aprendido por meio dos pares que convivem nesses contextos (Florêncio, 2019, p. 64).

Dessa forma, a educação – eixo estruturador das ações de educação patrimonial (Scifoni, 2012) –, indissociável da cultura e, conseqüentemente, do patrimônio, pode ser, assim como os museus e a própria cultura, mediadora “para a construção coletiva do conhecimento, a que identifica a comunidade como produtora

de saberes, que reconhece, portanto, a existência de um saber local” (Florêncio, 2012, p. 27). A mediação dessa tríade – educação, museu e cultura – se efetiva por meio da contribuição para a tomada de consciência dos indivíduos quanto ao seu papel de sujeitos, agentes da sua própria história (Scifoni, 2012).

Essa conscientização almejada é também aquela que, ao reconhecer o indivíduo como agente ativo nos processos de patrimonialização e musealização, abre caminho para o questionamento do universo patrimonial desigual, constituindo parte essencial das práticas de educação patrimonial de perspectiva libertadora e emancipatória (Scifoni, 2012).

Esses processos podem, portanto, possibilitar que as práticas de educação patrimonial se tornem ações político-sociais, colaborando com transformações nas políticas preservacionistas (Siviero, 2019).

No contexto museológico, o reconhecimento da lógica hegemônica amplamente instituída na composição de muitos acervos e temáticas, quando mediado por ações educativas, abre espaço para a busca por mudanças, impulsionadas pela ampliação de vozes por meio de processos participativos, ou seja,

Na perspectiva freiriana, em que nega a educação “bancária”, as novas tendências da museologia educacional defendem a prática da educação libertária, em que o diálogo e a reflexão auxiliam no desenvolvimento cognitivo do educando. Pois, o museu passou a potencializar as críticas, os questionamentos e a reflexão do sujeito educado (Vasconcelos, 2018, p. 146 apud Vasconcelos; Boldrini e Ramos, 2021, p. 599).

A partir da operação dialética entre o visível e o invisível (Braga, 2017), que estrutura o funcionamento do museu, os suportes materiais passam a ancorar novos sentidos, memórias e significados, à medida em que mais agentes se tornam ativos nos processos museológicos. Ao mesmo tempo, outros suportes passam a ser evidenciados e valorizados, impulsionados pela ampliação das memórias coletivas compartilhadas. É um processo de construção coletiva, no qual as bases materiais, físicas e espaciais do museu devem assegurar a existência e a permanência da imaterialidade que nelas se ancora, consolidando a reflexão crítica construída por meio das práticas educativas e participativas.

A afirmação de que “as experiências educativas são mais efetivas quando integradas às demais dimensões da vida das pessoas” (Florêncio, 2019) – ao fazerem

sentido e serem percebidas nas práticas cotidianas – implica o reconhecimento da importância de abrir também os espaços do museu para a vida, para a realidade que o cerca e compõe socialmente e espacialmente o território do qual faz parte. Trata-se de um processo no qual, ao mesmo tempo em que o museu se aproxima das pessoas, também amplia as possibilidades educativas vinculadas aos seus espaços.

Possibilitar a participação, envolver os sujeitos e mediar as ações educativas é garantir que essa aproximação se efetive a partir de trocas nas quais todos sejam ouvidos. Isso contribui para a evolução do próprio museu, integrado à comunidade e à história que representa, conforme se sintetiza na Figura 117.

Embora existam museus de território, que não se limitam às paredes de uma casa propriamente dita, os museus se fazem fortemente pela noção de espaço, um espaço que habita outro tempo, não mais o do cotidiano, mas o do extraordinário (Abreu, 2019, p. 182).

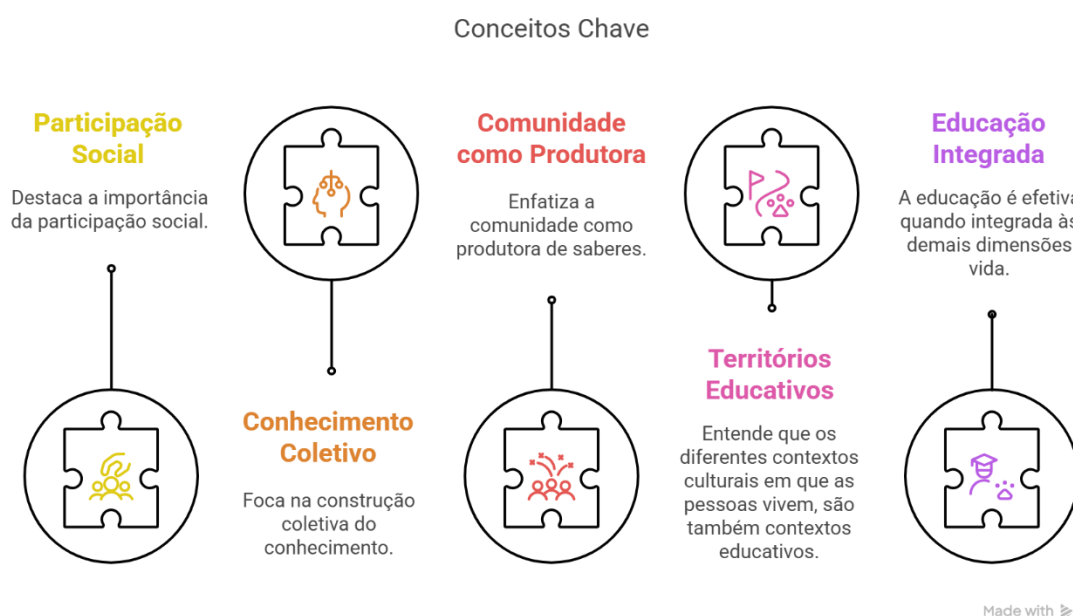


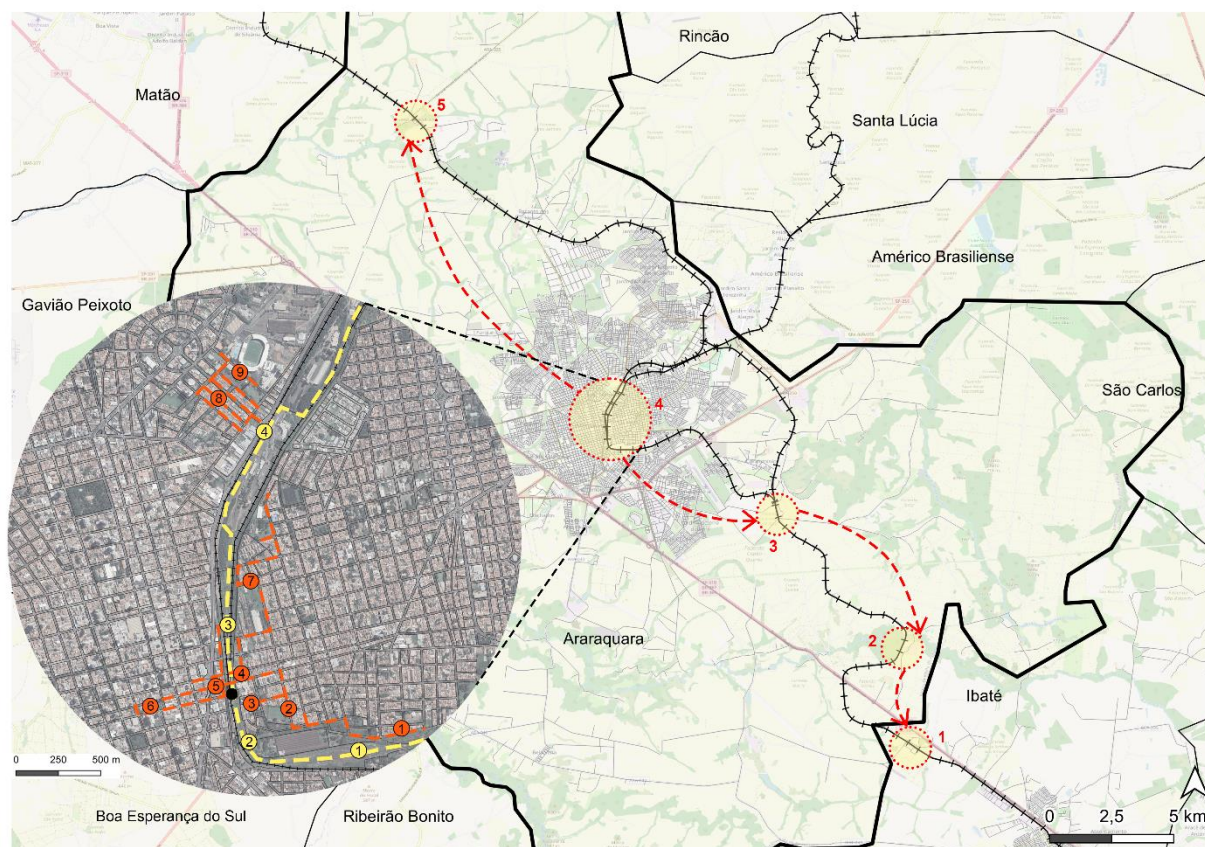
Figura 117. Conceitos-chave que pautam a interseção entre Educação Patrimonial e o papel dos museus.

Fonte: Elaboração própria através do Napkin, 2025.

A partir desse entendimento, constrói-se uma base que pode potencializar o Museu Ferroviário de Araraquara, objeto desta pesquisa, a se consolidar como mediador de processos educativos, da tomada de consciência dos indivíduos enquanto sujeitos e agentes do seu próprio patrimônio, dos processos de musealização e do reconhecimento e valorização do território como fundamento dos processos sociais e culturais.

Para tal, é imprescindível que a ação educativa se expanda para o território cultural formado pelos remanescentes ferroviários presentes, como referências materiais para as memórias coletivas dos grupos e pessoas envolvidos.

Dessa forma, o levantamento de campo realizado permitiu consolidar ensaios prospectivos (Figura 118) visando uma ampla abertura do Museu Ferroviário ao território do qual faz parte, alcançando os territórios culturais formados e aproximando-se da cotidianidade urbana a partir do reconhecimento de que o patrimônio ferroviário se constitui como conjunto, como rede e sua presença histórica se associa e se vincula diretamente também à história da própria cidade.



Legenda

— Linhas férreas Limite Municipal Malha urbana → Circuito de Estações: 1- Tamoio; 2- Chibarro; 3- Ouro; 4- Araraquara; 5- Bueno de Andrada.
 ● Museu Ferroviário --- Circuito interno --- Circuito externo

Circuito de Estações

1- Estação Tamoio



2- Estação Chibarro



3- Estação do Ouro



4- Estação Araraquara



5- Estação Bueno de Andrada



Circuito interno

1- Antigo galpão Ceagesp



2- Casa do Mestre de linha



2- Cabine de controle e armazém



3- Antigo armazém



4- Rotunda e oficinas



Circuito externo

1- Ruínas da Cargill



2- Vila ferroviária CPEF e Associação Atlética Ferroviária



3- Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira



4- Ruínas da Escola Profissionalizante EFA



4- Vila Ferroviária EFA - nas proximidades da estação



5- Antigos comércios em frente à Estação



6- Basílica de São Bento



7- Ruínas da Minasa



8- Vila Ferroviária EFA



9- Estádio da Associação Ferroviária de Esportes (AFE)



Figura 118. Síntese do Levantamento de Campo e ensaios prospectivos.
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Conforme constatado, as áreas onde a presença de remanescentes mais fortemente marca a paisagem estão diretamente localizadas junto às estações ferroviárias ainda presentes no território. A partir disso foi possível considerar a possibilidade de desenvolvimento de um “Circuito de Estações”, visando a efetivação da preservação, não somente da estação central de Araraquara – a qual atualmente recebe maior atenção –, mas também das demais estações, incorporando-as na perspectiva preservacionista da cidade, considerando as edificações e as ruínas no entorno de cada uma delas que, por sua vez, reforçam e confirmam ocupações passadas e formas de vida que existiram anteriormente nesses territórios.

Além disso, a possibilidade do desenvolvimento desse circuito pode fortalecer o reconhecimento deste patrimônio como conjunto, indo além de uma preservação isolada dos remanescentes, mas garantindo sua existência e sua memória histórica associada aos territórios que compõem essa grande rede. Sua articulação pode ser consolidada a partir de trilhas entre as diferentes estações, as quais podem potencializar a percepção territorial e física do usuário ao percorre-las. Ou ainda, a partir de percursos virtuais que resgatem o trajeto original das viagens de trem, indicando o papel dessas estações e a trajetória histórica da sua formação juntamente com seu entorno, indo até o momento atual em que se encontram. Nesse último exemplo torna-se possível a incorporação virtual, na história da ferrovia no município, das estações já demolidas, reativando sua memória, ainda que a materialidade já tenha desaparecido.

Somado a isso, na área mais consolidada do núcleo urbano e com a maior quantidade de remanescentes identificados no território, em um raio mais amplo a partir da Estação Araraquara – onde se situa o Museu Ferroviário –, foram pensados circuitos culturais que tiveram como ponto de partida a identificação desses remanescentes que podem ser considerados referenciais importantes no desenvolvimento de percursos.

A partir da ideia de conjunto, os circuitos pensados constituem trajetos que buscam interligar e articular os diferentes remanescentes ainda presentes. O “Circuito interno” foi assim nomeado por se tratar da área ferroviária onde diretamente circulavam os trens, onde ainda hoje estão presentes os antigos trilhos, mesmo que desativados. Nessa área, foram identificados vestígios materiais que vão desde

vagões abandonados, até galpões, antigos armazéns, casa do mestre de linha e fábricas, além de áreas que permanecem em funcionamento como a rotunda e as oficinas. Permeados por extensos vazios desde a sua formação, a materialidade ainda visível e possível de identificação constitui um importante suporte de memórias e histórias a ela vinculados.

A implantação de um parque na área ferroviária onde foi pensado o “Circuito interno” pode permanecer sendo uma possibilidade. No entanto, diferente do que já foi proposto para a área, como as discussões envolvendo o Parque dos Trilhos, a ideia é que se vá além da proposição isolada de diferentes usos, que muitas vezes se distanciam dos aspectos que visam o resgate da memória ferroviária – ainda que consideradas as edificações remanescentes –, e se pense em propostas que não ignorem a memória e a história marcadas na materialidade, mas que esses aspectos sejam primordiais na proposição e localização de projetos de equipamentos futuros.

Antes da ocupação sistemática por novas edificações na qual a área se adensa e se fragmenta em usos e setores diversos, é fundamental o cuidado com a forma a serem utilizados os vazios e os edifícios remanescentes, a partir do reconhecimento do valor histórico intrínseco a esses espaços.

Os exemplos dos remanescentes apontados nesse circuito que, tendo como ponto de partida a preservação da memória, podem se ancorar nesses vestígios como pontos prioritários para ativação, considerando um olhar sensível de que deve ser considerado o conjunto e ideia de rede na preservação ferroviária, garantindo sua contextualização histórica, social e territorial.

O “Circuito externo” foi assim nomeado por se tratar de percursos que extrapolam a área estritamente ferroviária, alcançam a malha urbana e possibilitam uma expansão na percepção do conjunto. Isso se deve ao fato de que não somente os elementos diretamente ligados à circulação dos trens compõem o patrimônio ferroviário, mas também os elementos que surgiram em sua decorrência como as vilas ferroviárias, os campos de futebol destinados aos funcionários, escolas ferroviárias e comércios implantados em frente à estação, de forma difusa na malha urbana, e que surgiram em razão do movimento causado pela ferrovia.

Além disso, o Circuito externo poderia avançar até a Basílica de São Bento que, além de se localizar no mesmo eixo da Estação – a Basílica se situa entre as avenidas Brasil e São Paulo que, juntamente com a Avenida Dom Pedro II, alcançam a Estação Ferroviária –, que é um marco referencial da formação e do desenvolvimento do município e poderia formar um “circuito fundacional”. A partir da constatação de que a história ferroviária se mescla à da cidade, incorporar esta igreja ao percurso pensado, pode reforçar essa perspectiva a partir da leitura territorial.

Os elementos elencados nos dois circuitos (interno e externo) a partir dos remanescentes ferroviários e outras referências culturais relacionadas, portanto, representam exemplos de referências espaciais e históricas que podem servir de âncora à ativação da memória ferroviária em Araraquara, juntamente com as estações ferroviárias que compõem o Circuito de Estações. No entanto, para que isso se concretize é essencial o envolvimento ativo e direto da população em todas as etapas, desde o desenvolvimento de um inventário participativo²⁷, que consolidaria o levantamento dos remanescentes ferroviários que fazem sentido para os indivíduos e lhes são referenciais, bem como os significados, símbolos e memórias a eles atribuídos, reforçando a existência dos territórios culturais, até o desenvolvimento de propostas para a área e a sua posterior gestão.

Os circuitos pensados para o trecho elencado indicam possibilidades que podem ser expandidas para outros territórios e contextos, alinhadas às dinâmicas participativas com a população.

Nesse sentido, o Museu Ferroviário, compreendido como um espaço de interação social e encontro efetivo, pode atuar como o grande elo estruturador desses processos, do qual pode partir a mobilização e a articulação social que visa garantir a preservação do patrimônio ferroviário como conjunto e dos territórios culturais por ele formados.

²⁷ “O Inventário Participativo é uma ferramenta de Educação Patrimonial com objetivo de estimular as discussões sobre patrimônio cultural, assim como, fomentar que as próprias comunidades busquem identificar e valorizar suas referências culturais. Por meio desse instrumento, a comunidade é protagonista para inventariar, descrever, classificar e definir bens culturais, além de levar o tema da preservação do patrimônio cultural a um entendimento mais amplo. Dessa forma, abrange territórios, sociabilidades e o direito ao espaço público como possibilidades de constante aprendizado e formação, associando valores como cidadania, democracia, participação social e melhoria de qualidade de vida” (IPHAN, Governo Federal, Ministério da Cultura. Disponível em <https://www.gov.br/iphan/pt-br/patrimonio-cultural/educacao-patrimonial/inventarios-participativos>).

Há experiências precedentes que trabalharam com a ideia de rede de estações ferroviárias, como na Colômbia, que podem reforçar os aspectos e caminhos apontados neste trabalho. Trata-se do desenvolvimento de um modelo de gestão integral para a ferrovia de Antioquia, na categoria itinerário cultural²⁸, realizada por Jaramillo Uribe (2015). Essa proposta se pautou na abordagem participativa como recurso fundamental para a identificação, valorização, preservação, apropriação e uso dos remanescentes patrimoniais ferroviários, em uma intrínseca relação com o território compreendido como “espaço percebido, sentido e vivido” (Comerci, 2004, p. 159 apud Uribe, 2021, p. 7).

Conforme proposto, a estreita relação com o território, com a comunidade e com a cultura e a gestão participativa do patrimônio, pode possibilitar uma ampliação no reconhecimento dos elementos materiais e imateriais ligados ao contexto ferroviário, a partir do compartilhamento de memórias, referências e experiências em um diálogo aberto e permanente com as comunidades (Uribe, 2021). Estas, por sua vez, não são somente detentoras da memória, mas também e, principalmente, agentes na transformação e ativação do patrimônio, se instrumentalizados a partir de processos educativos e no compartilhamento ativo de saberes (Uribe, 2015).

Dessa forma, as estratégias participativas colocadas em prática visando o desenvolvimento de um modelo de gestão a partir do itinerário cultural da ferrovia de Antioquia, possibilitou a identificação e o entendimento de que essa gestão pode fortalecer “as capacidades que as comunidades e atores chaves podem desenvolver nos processos de seleção, ordenação e interpretação do itinerário cultural” (Uribe, 2015, p. 288). Ao mesmo tempo, se torna necessário o reconhecimento de que processos de ativação envolvem não somente a sociedade, mas também o poder

²⁸ Um itinerário cultural é uma via de comunicação terrestre, aquática, mista ou de outro tipo, materialmente determinada, com uma dinâmica e funções históricas próprias ao serviço de um objetivo concreto e determinado que reúne as seguintes condições:

a) constituir o testemunho de movimentos interativos de pessoas e de intercâmbios multidimensionais contínuos e recíprocos de mercadorias, de ideias, de conhecimentos e de valores em períodos significativos entre povos, países, regiões ou continentes ao longo de consideráveis períodos de tempo;

b) ter contribuído para uma fecundação mútua das culturas envolvidas, no espaço e no tempo, a qual se manifesta tanto no seu património tangível como no intangível;

c) ter integrado, num sistema dinâmico, os laços históricos e culturais associados à sua existência.

Os itinerários culturais representam processos evolutivos, interativos e dinâmicos das relações humanas interculturais, realçando a rica diversidade das contribuições de diferentes povos para o património cultural (Carta sobre os Itinerários Culturais. ICOMOS, Quebec, Canadá, 2008).

político, sendo fundamental o estabelecimento de negociações que busquem alcançar interesses e objetivos comuns (Uribe, 2015).

Esses aspectos, portanto, reforçam a importância que os processos participativos podem desempenhar na preservação da memória ferroviária a partir da incorporação dos territórios culturais nas práticas preservacionistas e de identificação do patrimônio ferroviário como conjunto. Ao aproximar-se das comunidades, as memórias e os significados atribuídos aos diferentes elementos e lugares se diversificam, ao mesmo tempo em que se amplia o reconhecimento de que este patrimônio pode fazer parte da cotidianidade da vida e ir além do discurso oficial amplamente difundido.

El capital del itinerario está representado en sus comunidades, no sólo como sujetos portadores de memoria sino como agentes de cambio y activación, por ello el énfasis del modelo de gestión participacionista. Su ámbito y escala de actuación, debe construirse desde un escenario de la cotidianidad en la escala local y enriquecerse gradualmente en la medida en que se activa la memoria e imaginarios de las comunidades participantes. Podría decirse que la construcción del modelo es un ejercicio permanente e inacabado que se extiende en el territorio como escenario comunitario; algo similar a lo que fue el proceso de construcción del ferrocarril, al punto de convertirse en la síntesis de una ruta integrada de intercambio multidimensional que impactó en múltiples paisajes culturales (Uribe, 2015, p. 342).

Outro precedente importante em que esta ideia de criação de circuitos culturais se aproxima é a ideia de Museu de Território, ainda que não seguindo os parâmetros estritos desse modelo de museu. Conforme apresentado anteriormente, as referências culturais materiais podem funcionar como elementos de contato com o território vivido, reavivando memórias coletivas, a partir da participação da comunidade no seu desenvolvimento. Neste caso, os princípios de um Museu do Território podem ser adaptados para um trabalho de “interpretação do patrimônio”, construído de forma processual e compartilhada, com participação de vários agentes envolvidos na preservação da memória ferroviária.

CONCLUSÃO

Ao compreender a forma de atuação e o funcionamento atuais do Museu Ferroviário de Araraquara, observa-se um distanciamento em relação aos públicos e às comunidades, decorrente de uma prática comunicativa ainda restrita à transmissão unilateral e verticalizada de informações. Essa desarticulação também se projeta sobre as relações espaciais com a cidade e com o território do qual o museu faz parte. Tal constatação evidencia a necessidade de uma atualização das práticas museológicas que possibilitem um maior dinamismo, a partir de uma ampliação nos agentes envolvidos nos processos museais e de uma expansão na perspectiva de abrangência territorial do museu.

Essa necessidade se justifica pelo fato de que os diferentes territórios formados pela ferrovia são territórios culturais – constituídos a partir dos diferentes modos de vida, das relações sociais e das atribuições de significados e valores, em uma articulação direta entre o espaço e a realidade histórico-social, construída ao longo do tempo. Ao serem incorporados nas práticas museológicas, envolvendo diretamente a população em todos os seus processos, esses territórios passam a assumir um protagonismo fundamental no resgate e na preservação da história e da memória ferroviária, ao mesmo tempo em que o museu deixa de se configurar como um espaço expositivo fechado em si mesmo e passa a se expandir para a cidade e para os espaços originados da dinâmica ferroviária.

Esses aspectos podem contribuir para reforçar a compreensão do patrimônio ferroviário como conjunto indissociável e, uma vez apropriados por processos que impliquem a participação social, possibilitem ativar as memórias e os significados a ele atribuídos, integrados à realidade cotidiana.

Nesse sentido, os ensaios prospectivos apresentados envolvendo o Circuito de Estações e seus territórios culturais, aliados aos circuitos interno e externo, relacionados ao pátio ferroviário e ao tecido urbano de Araraquara, apontados anteriormente, se aproximam também da ideia de museu de território, embora em menor escala. O Museu Ferroviário existente, nesse contexto, pode assumir um papel catalisador e estruturador desses processos, atuando como um instrumento mediador entre memória, território e comunidade.

As ações e as práticas que se voltam para uma aproximação e um contato direto com a população e com os territórios têm potencial para consolidá-los como espaços educativos, ao ancorarem-se nas memórias dos territórios culturais e dos vestígios materiais neles ainda presentes. Ao reconhecer que as referências culturais e os processos educativos se manifestam na cotidianidade, nos espaços de vida dos indivíduos e nos territórios por eles apropriados, se ampliam as possibilidades de compreensão do patrimônio para além das narrativas oficiais, historicamente marcadas por discursos hegemônicos.

Essas práticas dialogam diretamente também com os conceitos mais recentes de Educação Patrimonial analisados, que reconhecem a importância da participação social nos processos de preservação, culminando no desenvolvimento de ferramentas fundamentais, como os Inventários Participativos.

Nesse contexto, reconhece-se também que o desenvolvimento urbano atravessado pela presença ferroviária não é restrito ao contexto de Araraquara, mas se insere em um processo mais amplo, comum a outras cidades do interior do estado de São Paulo, nas quais a ferrovia desempenhou papel central na conformação urbana, bem como na construção de memórias e identidades locais. A desativação do transporte ferroviário de passageiros impactou diretamente essas dinâmicas, produzindo transformações de ordem social, espacial e urbanística – em contextos que compartilham características semelhantes –, refletindo diretamente nos processos preservacionistas dos conjuntos ferroviários.

A ausência de políticas de preservação que visassem uma maior integração, após as mudanças ocorridas no uso do transporte ferroviário, resultou em territórios fragmentados e gradativamente abandonados. Trata-se de um processo que extrapola os limites municipais, tendo em vista que as áreas ferroviárias constituem redes territoriais historicamente conectadas, se difundindo pelos territórios das cidades atravessadas pelos trilhos.

O caso de Araraquara evidencia uma lógica preservacionista recorrente no interior paulista, marcada pela valorização pontual de elementos considerados mais representativos da história ferroviária, como estações centrais, em detrimento do

reconhecimento do patrimônio ferroviário como conjunto, especialmente no que tange à estruturação de territórios culturais.

Esses aspectos refletem não somente nas dinâmicas do Museu Ferroviário de Araraquara, mas também em outros museus ferroviários do interior do estado, frequentemente caracterizados por modelos museológicos cujos acervos permanentes possuem um caráter colecionista, com transmissão unilateral das informações. Essas práticas reforçam o distanciamento desses museus das dimensões sociais, territoriais e mais participativas, mantendo-se, na maioria dos casos, isolados nos edifícios onde se localizam.

A análise desenvolvida sobre o Museu Ferroviário e os territórios culturais formados em Araraquara pode-se constituir em uma referência para a ativação de outros museus ferroviários no estado de São Paulo, cuja existência se justifica ainda pela presença da ferrovia e pelos territórios por ela formados. Esses territórios, presentes nas diferentes cidades, vão além das edificações onde estão localizados os museus, estejam eles em outros espaços ou nas próprias estações, como ocorrem nas cidades de São José do Rio Preto, Jundiaí, Mogi das Cruzes, Indaiatuba, Jaguariúna, Hortolândia e Bauru, por exemplo.

A presença dos museus ferroviários (conforme indicado na Tabela 1 da p. 55) pode potencializar a articulação com os territórios culturais e com a população, estruturando os processos voltados à preservação dos conjuntos ferroviários, o que torna cada vez mais urgente revisar os critérios de preservação discutidos, diante do progressivo esquecimento, desatualização e abandono desse patrimônio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Regina. Os museus como desafios para a antropologia. In: TAMASO, Izabela; GONÇALVES, Renata de S.; VASSALLO, Simone (Orgs.). **A antropologia na esfera pública: patrimônios culturais e museus** [ebook]. Goiânia: Editora Imprensa Universitária, 2019.

ALVES, Vânia Maria S. Museus Escolares no Brasil (1930-1970): revitalização e crise. **Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. 8, n. 16, p. 105-124, ago.-dez. Brasília, 2019.

ALBINATI, Mariana. O território nas políticas culturais para as cidades. **Políticas Culturais em Revista**, Universidade Federal da Bahia, Salvador-BA, 2 (2), p. 72-83, 2009.

ÁLBUM DE ARARAQUARA. ALMEIDA, Nelson M. de (Org.). Araraquara, 1948.

ANABB. **Todos querem a Brasil Ferrovias**. Disponível em: <https://www3.anabb.org.br/biblioteca/noticias/todos-querem-a-brasil-ferrovias>. Acesso em 06 de novembro de 2025.

ANTONINI, Ana Clara V.; NITO, Mariana K. da S.; NEVES, Maryclea C. M. Construindo uma Rede de Educação Patrimonial: a experiência da Rede Paulista de Educação Patrimonial (REPEP). **Revista CPC**, São Paulo, n.27 especial, p.233-254, jan.-jul. 2019.

Araraquara é a primeira cidade do Brasil a receber área ferroviária desativada para obra antienchente. G1 São Carlos e Araraquara. 02 de maio de 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2024/05/02/araraquara-e-a-primeira-cidade-do-brasil-a-receber-area-ferroviaria-desativada-para-obra-antienchente.ghtml> Acesso em 30 de novembro de 2025.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Decreto Estadual nº 13.426, de 16 de março de 1979.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA (ABPF). **Boletim ABPF**. Ano VI, n. 70, dez. 2008. Informativo eletrônico. Campinas: ABPF, 2008.

_____. **Boletim ABPF**. Ano IX, n. 102, ago. 2011. Informativo eletrônico. Campinas: ABPF, 2011.

ÁVILA, Ana Carolina X. **Museus históricos e pedagógicos no século XXI: processo de municipalização e novas perspectivas**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

BARBOSA, Cibele. **Centro de Araraquara vive esvaziamento**. Folha de São Paulo, Ribeirão Preto, 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri16089830.htm>

BERGAMIM, Francisco de A. **E era assim... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.** Programa de Pós-Graduação em desenvolvimento regional e meio ambiente, Centro Universitário de Araraquara, 2015.

BORTOTO, Regina Célia S.; BEZERRA, Maria Helena B. Fábrica de Cimento Portland Perus: Articulação pedagógica entre movimentos populares e escolas no bairro de Perus. **Rev. CPC**, São Paulo, n 27 especial, p.185-210, jan./jul. 2019.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O difícil espelho: limites e possibilidades de uma experiência de cultura e educação.** Rio de Janeiro. IPHAN, 1996.

BRANDÃO, Ignácio de L. **A morena da estação.** 1 ed. São Paulo. Moderna, 2010.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, Senado Federal, 1988.

_____. **Decreto nº 25 de 30 de novembro de 1937.** Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em 08 abr. 2025.

_____. **Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000.** Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm. Acesso em 10 abr. 2025.

_____. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996.** Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em 11 abr. 2025.

CAIRES, Ângela C. R. Usina Tamoio: Lugar de trabalho e de vida. **Revista Uniara**, Araraquara-SP, v. 18, nº 1, julho de 2015.

_____. Usina Tamoio: Patrimônio histórico e cultural de Araraquara. **Revista Brasileira Multidisciplinar – ReBraM**, Araraquara-SP, v. 20, (supl.) n. 1, 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA. **De cadeia a museu: O prédio do Museu Histórico e Pedagógico ‘Voluntários da Pátria’ tem muita história para contar.** Câmara Municipal de Araraquara, 2020. Disponível em <https://www.cmararaquara.sp.gov.br/noticias/de-cadeia-a-museu,10-08-2020>. Acesso em 11 mar. 2025.

_____. **Lei Complementar nº 350, de 27 de dezembro de 2005.** Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento e Política Urbana e Ambiental de Araraquara e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacaodigital.com.br/Araraquara-SP/LeisComplementares/350>. Acesso em 27 abr. 2025.

_____. **Lei Municipal nº 361, de 5 de novembro de 1954.** Cria o Museu Histórico de Araraquara. Disponível em: <https://www.legislacaodigital.com.br/Araraquara-SP/LeisOrdinarias/361/Arquivos/1>. Acesso em 10 mar. 2025.

_____. **Memória: Araraquara na Guerra do Paraguai, há 155 anos: memorial da Câmara relembra os voluntários que partiram da cidade para o combate.**

Câmara Municipal de Araraquara, 2020. Disponível em: [https://www.camara-arq.sp.gov.br/noticias/memoria-araraquara-na-guerra-do-paraguai-ha-155-anos,09-03-](https://www.camara-arq.sp.gov.br/noticias/memoria-araraquara-na-guerra-do-paraguai-ha-155-anos,09-03-2020#:~:text=Sim!,e%20Joaquim%20Manoel%20de%20Oliveira.&text=Fontes%20Biblioteca%20Nacional%20Guerra%20do%20Paraguai)

[2020#:~:text=Sim!,e%20Joaquim%20Manoel%20de%20Oliveira.&text=Fontes%20Biblioteca%20Nacional%20Guerra%20do%20Paraguai](https://www.camara-arq.sp.gov.br/noticias/memoria-araraquara-na-guerra-do-paraguai-ha-155-anos,09-03-2020#:~:text=Sim!,e%20Joaquim%20Manoel%20de%20Oliveira.&text=Fontes%20Biblioteca%20Nacional%20Guerra%20do%20Paraguai). Acesso em 11 mar. 2025.

_____. **Memória: Museu Histórico.** Câmara Municipal de Araraquara, 2020.

Disponível em: <https://www.camara-arq.sp.gov.br/Memorial/Visualizar/41050>. Acesso em 11 mar. 2025.

_____. **CEE do Parque dos Trilhos conhece projetos de urbanistas da**

UFSCAR. 27 de agosto de 2015. Disponível em [https://camara-](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/cee-do-parque-dos-trilhos-conhece-projetos-de-urbanistas-da-ufscar)

[arq.sp.gov.br/noticias/cee-do-parque-dos-trilhos-conhece-projetos-de-urbanistas-da-ufscar](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/cee-do-parque-dos-trilhos-conhece-projetos-de-urbanistas-da-ufscar). Acesso em 28 nov. 2025.

_____. **Comissão da Orla Ferroviária da Câmara estuda viabilidade de trem turístico em Araraquara.** 06 de abril de 2016. Disponível em [https://camara-](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/comissao-da-orka-ferroviaria-da-camara-estudara-viabilidade-de-trem-turistico-em-araraquara)

[arq.sp.gov.br/noticias/comissao-da-orka-ferroviaria-da-camara-estudara-viabilidade-de-trem-turistico-em-araraquara](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/comissao-da-orka-ferroviaria-da-camara-estudara-viabilidade-de-trem-turistico-em-araraquara). Acesso em 30 nov. 2025.

_____. **Projeto para Parque dos Trilhos é apresentado na Câmara.** 18 de

outubro de 2016. Disponível em <https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/projeto-para-parque-dos-trilhos-e-apresentado-na-camara>. Acesso em 30 nov. 2025.

_____. **Comissão Especial de Estudos organiza Comissões Temáticas do Parque dos Trilhos.** 17 de março de 2017. Disponível em [https://camara-](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/comissao-especial-de-estudos-organiza-comissoes-tematicas-do-parque-dos-trilhos)

[arq.sp.gov.br/noticias/comissao-especial-de-estudos-organiza-comissoes-tematicas-do-parque-dos-trilhos](https://camara-arq.sp.gov.br/noticias/comissao-especial-de-estudos-organiza-comissoes-tematicas-do-parque-dos-trilhos). Acesso em 30 nov. 2025.

_____. **Vereador articula exposição permanente com obras de Mestre Jorge na cidade.** 12 de junho de 2018. Disponível em

<https://cmararaquara.sp.gov.br/noticias/vereador-articula-exposicao-permanente-com-obras-de-mestre-jorge-na-cidade> Acesso em 21 de dez. 2025.

CAMPOY, Camila; SCHICCHI, Maria Cristina da S.; LÓPEZ, Enrique L. **Patrimônio, ferrovia e turismo: serra do Itaqueri (Brasil) e serra norte de Sevilha (Espanha).**

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Córdoba, Junho-Agosto 2024. Barcelona: Córdoba: UPC, UNC, 2024.

CANDAU, Joel. **Memória e Identidade.** Tradução Maria Letícia Ferreira. 1ª ed. 5ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2019.

CARMELLO, Monica F.; SANTOS, Moacir José dos; PIMENTA, Carlos Alberto M. A abordagem territorial do desenvolvimento: um olhar metodológico sobre a dimensão cultural e seus componentes. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, V. 18, n. 1, p. 134-150, Taubaté, SP, 2022.

CEZARIO, Hilda Bárbara M.; DAVEL, Eduardo P. B. A mobilização cultural na gestão de museus: a força da participação comunitária e da identidade territorial. **Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. 6, n. 12, p. 84-104, jul.-dez. Brasília, 2017.

Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia Araraquara/SP. Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes. 2015. Disponível em <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/contratos-e-convenios/contratos-vigentes/araraquara-sp/araraquara-sp> Acesso em 18 out. 2025.

CORRÊA, Anna Maria M. **História Social de Araraquara (1817 a 1930)**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, São Paulo, 1967.

COSTA, Luiz Flávio de C. **Fotografia e memória em Araraquara**. Ed. Cultura Acadêmica, 2015.

Declaração de Amsterdã. Amsterdã: Conselho da Europa, 1975.

DEMARCHI, João L. Educação, patrimônio e sujeitos: diálogo democrático. In: **Educação Patrimonial: Políticas, relações de poder e ações afirmativas**. Organização: TOLENTINO, Átila B.; BRAGA, Emanuel O. João Pessoa, IPHAN-PB; Casa do Patrimônio da Paraíba, p.49-56, 2016.

DEMARCHI, João L.; SCIFONI, Simone. Patrimônio Cultural e Educação Patrimonial: a operação historiográfica e a tática marginal. **Revista Iberoam. Patrim. Histórico-Educativo**, Campinas-SP, v. 5, p. 1-17, 2019.

DEMARZO, M. S. e WHITAKER, D. C. A. Trilhos na polêmica – comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara. **Revista Brasileira Multidisciplinar**, vol. 23, n. 2, 4-22. 2020.

DOSSE, François. História do tempo presente e historiografia. Tempo e Argumento. **Revista do Programa de Pós-Graduação em História**. Trad. Silva Maria Fávero Arend. Florianópolis v.4, n.2, p.5-22. Jan./Jun/ 2012.

E. F. Usina Tamoio. Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/ferroviaspart_sul/efusinatamoio.htm Acesso em 15 out. 2025.

Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira completa 20 anos de fundação. 2022. Disponível em <https://jornalimparcial.com.br/escola-municipal-de-danca-iracema-nogueira-completa-20-anos-de-fundacao/> Acesso em 28 out. 2025.

Estações ferroviárias do Brasil. Tamoio. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tamoio.htm> Acesso em 15 out. 2025.

_____. Chibarro. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/chibarro.htm> Acesso em 15 out. 2025.

_____. Ouro. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/o/ouro.htm> Acesso em 15 out. 2025.

_____. Bueno de Andrada. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/buenoandrada.htm> Acesso em 28 out. 2025.

FLORENCIO, Sônia R. Educação Patrimonial: um processo de mediação. In: TOLENTINO, Átila B. (org.). **Educação Patrimonial: reflexões e práticas**. João Pessoa: Superintendência do IPHAN na Paraíba, 2012.

_____. Política de Educação Patrimonial no IPHAN: Diretrizes conceituais e ações estratégicas. **Revista CPC**, São Paulo, n.27 especial, p. 55-89, jan.-jul. 2019.

_____. **Palestra na 1ª Jornada Técnica: Educação Patrimonial e Artes**. Online, 2025. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4F2pxcsJX7I>. 20 de fev. 2025.

FONSECA, Maria Cecília L. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Brasília, 2000. In: **O Registro do Patrimônio Imaterial. Dossiê final das atividades da Comissão e do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), 4. ed, 2006.

GANT, Maria Luisa B. **La musealización del territorio: posibilidades para la protección y aprovechamiento productivo del patrimonio**. In: RUIZ, José C.; GARCIA, Eugenio C.; RUIZ, Antonio O (Ed.). *Patrimonio Histórico y desarrollo territorial*. Universidad Internacional de Andalucía, 2009, p. 266-286.

GARCIA, Cecília. **Museu territorial transforma bairro Perus em um território educativo**. Educação e Território, 19 dez. 2018. Disponível em: <https://educacaoeterritorio.org.br/reportagens/museu-territorial-transforma-bairro-perus-em-um-territorio-educativo/> Acesso em 07/01/2026.

GONÇALVES, José Reginaldo S. Os Museus e a representação do Brasil: Os museus como espaços materiais de representação social. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Museus**. IPHAN. Organização: CHAGAS, Mário. N. 31, 2005.

HAESBAERT, Rogério. Conceitos fundamentais da geografia – Território. **GEOgraphia**, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, v. 25, n. 55, 2023.

HORTA, Maria de Lourdes P.; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Q. **Guia Básico de Educação Patrimonial**. Brasília, DF. IPHAN, Museu Imperial, 1999.

Hotel Municipal, uma vida, uma história. Portal RCIA Araraquara e região. 2025. Disponível em: <https://rciararaquara.com.br/kiko-lopes/hotel-municipal-uma-vida-uma-historia/> Acesso em 14 nov. 2025.

ICOM. **224 years of defining the museum**. República Tcheca: ICOM, 2020. Disponível em: https://icom.museum/wp-content/uploads/2020/12/2020_ICOM-Czech-Republic_224-years-of-defining-the-museum.pdf. Acesso em: 11 mar. 2025.

ICOM Brasil. **Nova definição de museu**. São Paulo: ICOM Brasil, 2022a. Disponível em: <https://www.icom.org.br/?p=2756>. São Paulo: ICOM Brasil. Acesso em: 11 mar. 2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICOS E ARTÍSTICO NACIONAL. **Carta de Nova Olinda**. Brasília, DF. IPHAN, 2009.

_____. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, DF. IPHAN, 2014.

_____. **Educação Patrimonial: Inventários Participativos: Manual de Aplicação**. Brasília, DF. IPHAN. 2016.

_____. **Inventário nacional de referências culturais: manual de aplicação**. Brasília, DF. IPHAN, 2000.

_____. **Iphan completa 70 anos de proteção da memória brasileira**. Brasília, DF: IPHAN, 13 jan. 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1774/iphan-completa-70-anos-de-protecao-da-memoria-brasileira>. Acesso em: 10 abr. 2025.

_____. **Patrimônio e ações educativas: a prática e suas perspectivas**. Brasília, DF. IPHAN, s.d.

_____. **Rede Ferroviária Federal S.A.** Brasília, DF: IPHAN, s.d. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611>. Acesso em: 20 fev. 2025.

IPATRIMÔNIO. **Araraquara – Fórum**. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/araraquara-forum/#!/map=38329&loc=-21.793887687620206,-48.177167773246765,17>. Acesso em: 11 mar. 2025.

JIMÉNEZ, Carlos J. R. **Transformaciones metropolitanas en el territorio cultural del Aljarafe Sevillano**. Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla, 2003.

JORNAL O IMPARCIAL. 22 de agosto de 1953. Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.

_____. 22 de agosto de 1958. Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.

_____. 22 de agosto de 1961. Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.

_____. 22 de agosto de 1970. Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.

_____. 22 de agosto de 1974. Arquivo Público Histórico Municipal “Prof. Rodolfo Telaaroli”.

_____. 9 de maio de 2001. Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara.

_____. 27 de maio de 2001. Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara.

_____. 19 de dezembro de 2002. Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara.

_____. 10 de junho de 2009. Arquivos de documentação referente à Estação Ferroviária de Araraquara do CONDEPHAAT.

JORNAL TRIBUNA IMPRESSA. 5 de fevereiro de 2003. Arquivo da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Araraquara.

LEWINSKI, Cinara I. K. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Mosaico**. Vol 8, n 12. 2017.

LOPEZ, Enrique L. **Laboratório americano de paisagens históricas da produção: o laboratório como proposta de experimentação e gesto contemporâneo**. In: OLIVEIRA, Eduardo R. de (Org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2017. P. 219-235.

LORENZO, Helena C. De; GOMES, Larissa C. D.; COSTA, Vera M. H de M. Crescimento industrial na região de Araraquara e São Carlos nas primeiras décadas do século XX. **Revista Uniara**, v. 18, nº 1, julho de 2015. Araraquara/SP.

LOSNACK, Sérgio Ricardo; OLIVEIRA, Eduardo R. Políticas públicas de preservação nos municípios paulistas: museus e conselhos. In: PASCHOARELLI, L.C.; SALCEDO, R.F.B. (Org.). **Design, Arquitetura e Urbanismo: Transversalidades**. 1 ed. Bauru/SP: Editora Canal 6, 2016, v.1, p. 205-224.

LOVAY, Silvana M. **Decolonizar o museu a partir das múltiplas presenças**. In: Memória do 10º Encontro Ibero-Americano de Museus. O museu urgente: ação para um futuro sustentável. Programa Ibermuseus. p. 105-109, 2023.

MAPA DAS ARTES. **Editais 21º Território da Arte de Araraquara**. Disponível em: <https://mapadasartes.com.br/#!/salao/1074>. Acesso em: 22 abr. 2025.

MATOS, Lucina F. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Revista CPC**, v. 14, n. 27, p. 86-113, 2019.

_____. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 28, p. 1-21, 2020.

MENEGUELLO, Cristina. **Patrimônio Industrial**. In: RODRÍGUEZ, Yoselin; CHRISTOFOLETTI, Rodrigo (Orgs.). Atlas del Patrimonio Latinoamericano. 1 ed. Paris, 2025. P. 227-234.

MENESES, Ulpiano T. B. de. **O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas**. In: IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional

de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Anais, vol. 2, tomo 1. Brasília: IPHAN, 2012.

MESA REDONDA DE SANTIAGO DO CHILE. **Declaração da Mesa Redonda de Santiago do Chile, 1972**. In: ARAUJO, Marcelo Mattos; BRUNO, Maria Cristina Oliveira (org.). A memória do pensamento museológico contemporâneo: documentos e depoimentos. São Paulo: Comitê Brasileiro do ICOM, 1995.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Histórico da antiga RFFSA**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/orgaos-extintos-desestatizados/rffsa/historico-da-antiga-rffsa> Acesso em 06 nov. 2025.

MISAN, Simona. Os museus históricos e pedagógicos do estado de São Paulo. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 175-204, jul.-dez 2008.

MORAES, Julia N. L. Entretecendo conceitos, mirando o horizonte da participação: musealização, comunicação e públicos. Revista do Programa de Pós-Graduação em ciência da informação da Universidade de Brasília. **Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. 9, n. especial/Dez, 2020.

_____. Horizontes e Itinerários da Participação dos Públicos nos Museus. Revista do Programa de Pós-Graduação em ciência da informação da Universidade de Brasília. **Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. 10, n. 20, jul-dez. 2021.

MOTTA, Lia. **O patrimônio urbanístico e seus usos sociais**. In: PAES, Tereza; SOTRATTI, Marcelo (Orgs.). Geografia, turismo e patrimônio cultural: identidade, usos e ideologias. p. 89-113. São Paulo: Annablume, 2017.

MOTTA, Antonio. Direitos culturais e ações museais. In: TAMASO, Izabela; GONÇALVES, Renata de S.; VASSALLO, Simone (Orgs.). **A antropologia na esfera pública: patrimônios culturais e museus** [ebook]. Goiânia: Editora Imprensa Universitária, 2019.

NETO, Alberto Luiz de A. Legitimações através de espaços culturais: o caso de Getúlio Vargas. **Cadernos NAUI**, vol. 2, n. 3, p. 54-65, jul.-dez. 2013.

NITO, Mariana K.; SCIFONI, Simone. O Patrimônio contra a gentrificação: a experiência do Inventário Participativo de Referências Culturais do Minhocão. **Revista do centro de pesquisa e formação**, n.5, set. 2017.

OLIVEIRA, Eduardo R. **Memória Ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre patrimônio cultural**. In: OLIVEIRA, Eduardo R. de (Org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2017. P. 25-67.

_____. Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. Patrimônio e Cultura Material. **Projeto História**, n. 40, p. 179-203, jun. 2010.

_____. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Revista Labor & Engenho**, Campinas-SP, v. 5, n. 3, p. 20-31, 2011.

_____. **Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial**. Anais do VI Congresso Internacional de História Ferroviária: Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial, nov. de 2017, Mendoza, Argentina.

_____. Laboratório de pesquisa no território: pensar estratégias de registro e ativação sobre acervos ferroviários no território. In: SCHICCHI, Maria Cristina da S.; LÓPEZ, Enrique L.; FARAH, Ana Paula; OLIVEIRA, Eduardo R. (Org.). **Paisagens históricas da produção na Ibero-América: Cultura, patrimônio e infraestruturas no território**. Campinas, Editora Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024, p. 287-300.

PAUSINI, Adel Igor. Escola Nova e Leontina Busch: Museus Escolares e Museus Histórico-Pedagógicos no Estado de São Paulo entre as décadas de 1930 e 1970. **Cadernos de Sociomuseologia**, v. 58, n. 14, p. 129-157, 18 out. 2019.

PORTAL MORADA. **Território da Arte chega à 21ª edição em Araraquara**. Araraquara, 6 mai. 2024. Disponível em: <https://portalmorada.com.br/territorio-da-arte-chega-a-21a-edicao-em-araraquara/#:~:text=Este%20ano%2C%20o%20Territ%C3%B3rio%20da%20Arte%20de,aspectos%20de%20realidade%20dando%20lhe%20l%C3%B3gica%20e%20inteligibilidade>. Acesso em: 22 abr. 2025.

PRATS, Llorenç. Concepto y gestión del patrimonio local. **Cuadernos de Antropología Social**, n. 21, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina, 17-35. 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARAQUARA. **Parceria entre secretarias da Cultura e da Educação inicia com ações de educação patrimonial**. Araraquara, 23 abr. 2024(a). Disponível em: <https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/educacao/parceria-entre-secretarias-da-cultura-e-da-educacao-inicia-com-acoes-de-educacao-patrimonial>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. **Docentes da educação básica e funcionários dos museus e Arquivo Histórico participam de formação nesta quinta (09)**. Araraquara, 06 mai. 2024 (b). Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/noticias/comunicacao/docentes-da-educacao-basica-e-funcionarios-dos-museus-e-arquivo-historico-participam-de-formacao-nesta-quinta-09>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. **Superintendente do Iphan visita Araraquara no início da próxima semana**. Araraquara, 20 jun. 2024 (c). Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/noticias/cultura/superintendente-do-iphon-visita-araraquara-no-inicio-da-proxima-semana>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. **“Os Patrimônios Ambientais da Cidade de Araraquara” é tema de formação no Parque do Basalto (dia 19)**. Araraquara, 16 set. 2024 (d). Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/noticias/cultura/os-patrimonios-ambientais-da->

cidade-de-araraquara-e-tema-de-formacao-no-parque-do-basalto-dia-19. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. **Formação em educação patrimonial destaca “Baile do Carmo” nesta quarta-feira (23).** Araraquara, 21 out. 2024 (e). Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/noticias/cultura/formacao-em-educacao-patrimonial-destaca-baile-do-carmonesta-quarta-feira-23>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. **Com o tema “Mitos, lendas e causos de Araraquara”, formação em Educação Patrimonial se encerra nesta terça-feira (12).** Araraquara, 11 nov. 2024 (f). Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/com-o-tema-mitos-lendas-e-causos-de-araraquara-formacao-em-educacao-patrimonial-se-encerra-nesta-terca-feira-12>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. Lei Municipal nº 7.576, de 28 de novembro de 2011.

_____. Lei Complementar nº 850, de 11 de fevereiro de 2014.

PROCHNOW, Lucas N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** Dissertação de Mestrado – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2014.

REPEP. **Dossiê do Inventário Participativo Minhocão contra gentrificação.** 2019. Grupo de Trabalho Baixo Centro da Rede Paulista de Educação Patrimonial, São Paulo, 2019.

REPEP. **Rede Paulista de Educação Patrimonial.** São Paulo, FFLCH/USP. Disponível em: <https://repep.fflch.usp.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia. Fundação Nacional Pró-Memória. In: _____. (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (Verbete). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/53/fundacao-nacional-pro-memoria-1979-1990>. Acesso em: 10 abr. 2025.

RIBEIRO, Eduardo B. **Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis.** 2019. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

RIBEIRO, Luísa T. **Patrimônio Ferroviário da CIA. Paulista: Os casos de Louveira, Vinhedo e Valinhos.** Dissertação de Mestrado, PUC-Campinas, Campinas-SP, 2017.

ROBRAHN-GONZÁLEZ, Erika M. **O Programa Arqueológico do Rodoanel Metropolitano de São Paulo – Trecho Oeste: ciência, preservação e sustentabilidade social.** In: MORI, Victor Hugo et al (org). **Patrimônio: atualizando o debate.** São Paulo: 9ª SR/Iphan, 2006, p. 169-190.

RODRIGUES, Laís da S.; FIORIN, Evandro; SOUZA, Lucas do N. **Araraquara: história e patrimônio ferroviário e industrial**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, vol. 08, nº 62, 2020.

RODRIGUES, Robson; NISHIKAWA, Dulcelaine L. **Relatório Final do Programa de Educação Patrimonial na área de abrangência da LT 500KV Nova Araraquara – Araraquara CTEEP – Araraquara Furnas (SP)**. Araraquara Transmissora de Energia, Alasca Arqueologia. 2012.

SANTOS, Javier V. El territorio como fundamento de una nueva retórica de los bienes culturales. **PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico**, n. 53, 94-105. 2005.

SÃO PAULO (Estado). **Decreto nº 26.218, de 3 de agosto de 1956**. Dispõe sobre a instalação de Museus Histórico-Pedagógicos em Batatais, Campinas, Guaratinguetá e Piracicaba. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 3 ago. 1956.

_____. **Decreto nº 38.947, de 26 de julho de 1994**. Autoriza a Secretaria da Cultura a celebrar convênio com municípios do Estado, objetivando a transferência para a administração pública municipal de museus estaduais e dá outras providências. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1994/decreto-38947-26.07.1994.html>. Acesso em: 14 mar. 2025.

SCHICCHI, Maria Cristina da S.; CAMPOY, Camila Cristina P.; ARAÚJO, Mirian S. De; ARAÚJO, Julha B.; PADULA, Heloisa M. **Urbano, suburbano, periurbano: a ferrovia e outros patrimônios culturais**. In: OLIVEIRA, Eduardo R. de (Org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. 2 ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020.

SCIFONI, Simone. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 27 especial, p. 14-31, jan.-jul. 2019.

_____. Educação e Patrimônio Cultural: reflexões sobre o tema. In: TOLENTINO, Átila B. (org.). **Educação Patrimonial: reflexões e práticas**. João Pessoa: Superintendência do IPHAN na Paraíba, 2012.

SIVIERO, Fernando P. Para além das fronteiras: Patrimônio cultural, educação e territórios educativos. **Revista CPC**, São Paulo, n.27 especial, p. 111-132, jan.-jul. 2019.

SMITH, Laurajane. El “espejo patrimonial”. ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? **Antipoda Revista de Antropología y Arqueología**, n. 1, Bogotá, 39-63. 2011.

SOBRINO, Julián. **Planejando por entre paisagens históricas da produção: o retorno ao território**. In: SCHICCHI, Maria Cristina da S.; LÓPEZ, Enrique L.; FARAH, Ana Paula; OLIVEIRA, Eduardo R. (Orgs). Paisagens históricas da produção na Ibero-América. Cultura, patrimônio e infraestruturas no território. Splendit, PUC-Campinas, Campinas, Cultura Acadêmica, 2024. P. 61-73.

TAMASHIRO, Marcele; REIS, Maria Amélia. Museu como palco de relações e de múltiplas intersecções: o espaço expositivo como zona de contato. Revista do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação da Universidade de Brasília. **Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. 12, n. 24, jul-dez. 2023.

TOLENTINO, Átila B. Educação Patrimonial e construção de identidades: Diálogos, dilemas e interfaces. **Revista CPC**, São Paulo, n.27 especial, p.133-148, jan.-jul. 2019.

TRUZZI, Oswaldo; FOLLIS, Fransérgio. **A Ocupação dos Sertões de Araraquara: das Sesmarias e Apossamentos à Lei de Terras de 1850**. EDUFSCAR, São Carlos, 2012.

URIBE, Germán J. **Acercamiento a un modelo de gestión patrimonial del ferrocarril de Antioquia y su activación como itinerario cultural: Trayecto Botero-Cisneros**. Tese de Doutorado. Universidad de Granada, Espanha, 2015.

URIBE, Germán J. Nuevos desafíos entre el discurso oficial y local del patrimonio cultural inmueble. **Territorios**, 44, 1-21, Bogotá. 2021.

VASCONCELOS, Karla C.; BOLDRINI, Bianca Maira de P. O.; RAMOS, Elizangela da S. B. As políticas públicas da educação museal. **Revista Eletrônica Científica Ensino Interdisciplinar**, Mossoró, v.7, n.23, p. 592-607, 2021.

Via expressa: gargalos e histórias de uma obra subterrânea. Portal RCIA Araraquara e região. 2022. Disponível em: <https://rciararaquara.com.br/cidade/via-expressa-gargalos-e-historias-de-uma-obra-subterranea/> Acesso em 14 nov. 2025.

APÊNDICE

Questionário 1:

Membro da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)

1. Houve um projeto museológico do museu? Quem elaborou?

Resposta: *Não houve, numa primeira fase, um projeto museológico. Como o primeiro andar da Estação estava há anos desocupado, um grupo de associados da ABPF-Regional Araraquara decidiu implantar no espaço um Museu Ferroviário. Para tanto, foi solicitado à Fepasa a cessão em comodato do espaço. Ao mesmo tempo foi feito um levantamento das peças, documentos e fotos de interesse histórico e museológico que haviam nos vários andares do edifício sede da Fepasa (Regional Araraquara). Esse material elencado também foi incluído na cessão em comodato.*

A ideia do Museu logo se propagou na cidade sendo divulgado pela imprensa e rádios locais.

Com isso foi sendo conseguido apoio de empresas da cidade para a adequação do prédio.

A estação apresentava muitas goteiras e as telhas de barro foram substituídas por telhas de cimento amianto cedidas pela Prefeitura, que também forneceu a mão- de- obra.

Defronte ao edifício da Fepasa estava exposta num pedestal uma locomotiva a vapor da EFA. Era a locomotiva nº 9, de bitola métrica, fabricada na Alemanha em 1912 pela Borsig Lokomotive Werke.

A Fepasa também cedeu em comodato essa locomotiva, que foi encaminhada às dependências das Indústrias Villares, que patrocinou a reforma e restauração.

Finalmente, no dia 6 de junho de 1992, foi inaugurado o Museu e a Locomotiva nº 9 em funcionamento. A solenidade de inauguração contou com a presença do então presidente da Fepasa-Ferrovias Paulistas S.A., autoridades locais e diretores da ABPF.

Para o funcionamento da locomotiva nº 9, que é de bitola métrica, foi implantado um terceiro trilho partindo da antiga plataforma da EFA num trecho de 400 metros, já que a bitola da ferrovia havia sido alterada para 1,60m A locomotiva tracionava uma gôndola de carga adaptada para transportar passageiros e funcionava para o público aos sábados, domingos e feriados. Os associados da ABPF se revezavam para atender o Museu e a operação da locomotiva.

O Museu Ferroviário durou até a privatização da Malha Ferroviária Paulista, que passou a ser incorporada pela Ferrobán – Ferrovia dos Bandeirantes.

A Ferrobán, ao tomar posse da malha ferroviária, exigiu que a estação fosse inteiramente desocupada e que fosse retirada dali a locomotiva nº 9.

Como não houve meios de conseguir um espaço para armazenar o acervo do museu, o mesmo foi cedido, por empréstimo, para a Prefeitura de Ibitinga.

A locomotiva nº 9 foi transportada para Campinas, onde funciona até hoje na Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, mantida pela ABPF.

2. Houve outros projetos museológicos subsequentes? Por que não foram implantados?

Resposta: *O que houve posteriormente, em 2008, não foi um projeto museológico, mas um projeto arquitetônico equivocado e desastrado, que descaracterizou a estação. O forro de madeira original foi removido e no saguão da estação (a área mais nobre do prédio onde, por décadas, partiram e chegaram pessoas) foi colocada uma escada metálica horrorosa e enorme e um elevador para PCDs. O acesso do público pelo portal da estação foi vedado com portas de vidro, sendo a entrada direcionada para lateral direita do prédio onde é o portão de entrada e saída de caminhões de carga. O gradil artístico de madeira centenário do mezanino do saguão foi serrado para dar acesso a escada e ao elevador.*

Essa intervenção catastrófica provocou revolta em boa parte da população, sobretudo dos preservacionistas, ferroviários, ferreomodelistas e amigos da ferrovia. A imprensa deu ampla cobertura e na Internet circulavam imagens do que estava sendo feito na estação.

A ABPF se recusou a fornecer o acervo, que já havia retornado de Ibitinga um ano antes e, mesmo assim, o museu foi inaugurado vazio.

3. Como você descreveria o papel do Museu Ferroviário para a cidade de Araraquara?

Resposta: *O Museu Ferroviário de Araraquara é um dos mais importantes do gênero do Estado de São Paulo.*

Os demais museus são: Museu Ferroviário Regional de Bauru, que expõe matérias da E.F. Noroeste do Brasil, da Cia. Paulista e da E.F. Sorocabana; Museu Ferroviário de Sorocaba, instalado numa casa construída em 1910 para abrigar os engenheiros e supervisores da E.F. Sorocabana; Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Jundiaí, que é o maior e mais importante museu do gênero no Estado; Museu Ferroviário de Indaiatuba, que exhibe um acervo da Cia. Ytuana de Estradas de Ferro; Museu do Funicular, na Vila de Paranapiacaba, em Santo André (administrado pela ABPF) e exhibe máquinas e equipamentos utilizados no Sistema Funicular da Serra do Mar, da segunda ferrovia construída no Brasil; Museu Ferroviário de Jaguariúna, situado no armazém da estação, exibindo em sua parte externa uma locomotiva a vapor e um carro de passageiros e, na parte interna do salão, peças, fotografias e documentos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; Museu Ferroviário de São Paulo, situado do bairro do Braz (Capital), onde, num pequeno passeio de trem, o visitante pode avistar um acervo de locomotivas, vagões e carros de passageiros que estão sendo restaurados pela ABPF; Museu Ferroviário de Cruzeiro, administrado pela ABPF, que é mais uma oficina especializada em restauração do que um museu de peças pequenas, onde podem ser vistas locomotivas, carros e vagões de diversas ferrovias que estão sendo restaurados.

O Museu Ferroviário de Araraquara tem importância relevante na cidade, uma vez que boa parte da população tem relação de parentesco com ex-ferroviários da EFA e da Paulista ou com pessoas que fora, usuárias das ferrovias no auge de seu funcionamento.

4. Como você vê a percepção da população em relação a este patrimônio cultural?

Resposta: *Quem viveu o tempo áureo das ferrovias e desfrutou das viagens confortáveis pelas linhas da EFA e, sobretudo, da Cia. Paulista (considerada a mais moderna e organizada do país), certamente conserva um saudosismo por esse patrimônio. É inegável que os familiares dessas pessoas também tenham uma percepção respeitosa por ele. E também sentem o mesmo os estudiosos do assunto, os historiadores, pesquisadores e ferreomodelistas da cidade.*

5. Como você vê a área do pátio ferroviário hoje?

Resposta: *Com exceção do prédio do Museu e da gare da estação, por sinal muito bem conservados, vemos os antigos armazéns de carga anexos à estação em completo abandono, com os telhados desabando e com sua área fronteira servindo de estacionamento para caminhões e máquinas de empreiteiras. Esses prédios têm importância histórica tão grande quanto à estação, uma vez que todas as mercadorias que chegavam ou saíam de Araraquara passavam por esses armazéns.*

O pátio ferroviário também se encontra em abandono total, com os trilhos erradicados e o mato tomando conta. Em meio a esse cenário de abandono encontram-se duas locomotivas Diesel que foram da EFA e dois carros, um de passageiros da EFA e outro dormitório da Paulista, ambos de aço carbono. Uma das locomotivas foi adquirida por um particular que nunca a removeu dali.

A outra locomotiva, que ostenta o número 7005 da Fepasa e que na EFA tinha o número 1005, tem grande importância histórica. Essa locomotiva, fabricada nos EUA pela General Motors, tipo GP-9, chegou em 1960 e foi utilizada na viagem inaugural da bitola larga tracionando um trem de passageiros entre Araraquara e São José do Rio Preto. Atualmente essa locomotiva está em estado deplorável, não só pela ação do tempo, mas também pelo vandalismo que vem sofrendo.

Um dos carros que está no pátio (o de passageiros de 1ª. classe) tem sua importância histórica por ter sido o último carro fabricado nas oficinas da EFA, em Araraquara.

O outro carro, remanescente da Cia. Paulista, é um dormitório fabricado nos EUA pela Milwaukee Foundry e é o único sobrevivente de um lote de 9 carros importados desse fabricante.

A locomotiva número 1005, o carro de passageiros de 1ª. classe (ambos da EFA) e o carro dormitório da Paulista fizeram parte do “Projeto Memória Ferroviária de Araraquara”. Esse projeto gerou o tombamento desses três bens históricos pelo COMPPHARA – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Araraquara.

O “Projeto Memória Ferroviária de Araraquara”, elaborado em 2018 por Geraldo Godoy e Rafael Tassi, tinha como objetivo a restauração estética da locomotiva e dos dois carros para exposição na linha da plataforma da estação como complemento ao Museu Ferroviário. Esse projeto foi submetido à apreciação da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo e foi aprovado pelo ProAC – Programa de Ação Cultural, possibilitando a captação de recursos junto às empresas locais que aportariam seu patrocínio através da isenção do ICMS.

O “Projeto Memória Ferroviária de Araraquara”, que tinha tudo para dar certo, foi, inexplicavelmente, “engavetado” pela administração municipal.

Com isso, de 2018 para cá, o material rodante objeto do Projeto sofreu deterioração não só com a ação do tempo, mas sobretudo com o vandalismo. Os carros passaram a ser refúgio de usuários de drogas e, por fim, ambos foram incendiados.

Hoje a recuperação desse patrimônio é totalmente inviável.

6. O que você acha da lagoa de retenção prevista para ser implantada na orla ferroviária?

Resposta: Sobre as lagoas de retenção, o comentário será abordado no item 10 deste Questionário.

7. Quais foram as principais entidades e instituições envolvidas na implantação do museu ferroviário de Araraquara, além da ABPF? De que forma atuaram?

Resposta: Além da ABPF que atuou na montagem do Museu de acordo com o Projeto Museológico elaborado, a Uniara – Universidade de Araraquara contribuiu com a adequação da escadaria original para atender as exigências do Corpo de Bombeiros, com a remoção da escada metálica do saguão e a transferência do elevador para uma sala contígua, a AFA – Associação de Ferreomodelismo de Araraquara cuidou da construção das maquetes e a Prefeitura deu todo o suporte e mão-de-obra necessário para a implementação do Museu.

8. Houve problemas durante a implantação do Museu Ferroviário na Estação de Araraquara? Quais? Por quê?

Resposta: Sim, houve problemas durante a implantação do Museu, já relatados na resposta do item 2, sobre o fato ocorrido em 2008.

A despeito disso foi elaborado, em 2011, um Projeto Museológico abrangente, de autoria de Geraldo Godoy, que dividiu os espaços da estação por assuntos, como: a) sala do chefe da estação, escritório e bilheterias; b) sala de comunicação telegráfica e estafe elétrico; c) sala de sinalização e d) salas de maquetes de ferreomodelismo, no andar térreo. E no 1º andar: e) sala memorial dos ferroviários; f) auditório e g) salão com a “Linha do Tempo” (um painel com 7 metros contando a História da Ferrovia no Mundo, no Brasil e em Araraquara), exposição de peças diversas e projeções de fotos.

Finalmente, no dia 27 de agosto de 2011, foi inaugurado oficialmente o Museu Ferroviário. Para o evento foi montado um palanque na plataforma da estação e colocadas centenas de cadeiras.

Prestigiaram a inauguração o Prefeito e autoridades municipais, Secretários de Cultura de diversos municípios, o presidente da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (de Brasília), um grande número de ferroviários e ex-ferroviários e um público que lotou as dependências disponíveis.

9. Houve alterações entre o que foi proposto e pensado para o museu originalmente e a forma como ele funciona atualmente? Quais? Por quê?

Resposta: *O funcionamento do Museu deixa a desejar com relação ao que se esperava dele.*

- 1) Horário de funcionamento das 9 às 17 horas aliás, como todos os museus da cidade): o cidadão araraquarense que trabalha ou estuda o dia todo, assim como os turistas que visitam a cidade nos finais de semana não têm oportunidade de conhecer o Museu.*
- 2) Painel de identificação: o grande painel de identificação defronte ao Museu tem estampada uma locomotiva Diesel da Fepasa que jamais trafegou como sendo a EFA ou da Paulista. No acervo do Museu existem fotos mais condizentes para se exibir no painel.*
- 3) Auditório: no andar superior do Museu, ao lado do Memorial dos Ferroviários existe um auditório que nunca foi utilizado.*
- 4) Piano: um piano antigo que, provavelmente, não tinha onde ser colocado, foi acomodado na Sala do Chefe da Estação. Além desse objeto não ter nada a ver com o ambiente, o fato tem sido motivo de críticas e piadas.*

10. Você conhece a proposta/estudo do “Parque dos Trilhos”? O que acha dela?

Resposta: *A proposta do “Parque dos Trilhos” prevê a implantação de um parque linear em toda a área urbana que foi, outrora, ocupada pela ferrovia, unindo as duas partes da cidade que antes eram separadas.*

Está prevista a instalação de duas lagoas de contenção a fim de segurar possíveis enchentes, já que o lado do parque voltado para a Vila Xavier é mais alto que o lado oposto, que é do da Via Expressa que possui dois córregos canalizados (o da servidão e o do Ouro). Que já passam por obras de alargamento para maior vasão.

O projeto prevê também a implementação de pistas de ciclismo, de atletismo e de caminhadas e áreas de lazer e recreação.

Trata-se de um projeto ambicioso que, certamente, vai demorar muito tempo para ser concluído e que representa uma área maior do que a do Parque Ibirapuera, em São Paulo, com um custo elevado de manutenção pelo município. Vale lembrar que o Parque Ibirapuera, assim como outros parques da Capital foram privatizados.

Por fim, temos observado que prossegue velozmente o projeto do Governo do Estado de São Paulo denominado TIC – Trens Inter Cidades, que visa resgatar o transporte ferroviário de passageiros com trens modernos e de grande velocidade. Por sinal, a empresa vencedora da licitação para o fornecimento desses trens é a chinesa CRRC, a maior fabricante de trens

do mundo, que está se instalando em Araraquara. Inicialmente, a CRRC fornecerá trens para o Metrô e para a CPTM e, numa segunda etapa, para os TICs.

No projeto inicial dos Trens Inter Cidades estão previstas linhas expressas entre São Paulo e Campinas e São Paulo e Sorocaba, devendo, gradualmente, se estender para outras cidades.

Com o Parque dos Trilho concluído, dificilmente a estação de Araraquara receberá esses trens.

Questionário 2:

Membro do COMPPHARA

1. Como você descreveria o papel do Museu Ferroviário para a cidade de Araraquara?

Resposta: Tem um papel de memória, como qualquer museu, tem uma importância muito grande. E considerando para Araraquara a relação da cidade com a ferrovia, desde o desenvolvimento da cidade e o que traz para cada morador que, de alguma forma teve alguma relação com a ferrovia. O museu traz essa memória ativa e cada vez que ele apresenta alguma atividade além da sua existência, além da possibilidade de visitar todo o acervo, ele está fazendo essa memória renascer e tocar pessoas mais novas que, às vezes, não parou ainda para ter certeza dessa importância, da relação da cidade com a ferrovia.

2. Como você vê a percepção da população em relação a este patrimônio cultural?

Resposta: Falando como um não araraquarense, mas morando a 22 anos na cidade e fazendo uma leitura das pessoas que eu tenho contato, que são pessoas quase da mesma faixa etária, eu vejo a relação dos moradores muito séria, que envolve a percepção, a vida com esse patrimônio cultural. Mas eu acho também que é algo que tem que ser incentivado todo o tempo para as novas gerações, indo também alimentando essa memória, entendendo essa relação e vivência necessária com essa memória e esse patrimônio.

3. Qual o perfil do público que costuma visitar o museu?

Resposta: Não tenho uma certeza do perfil, pois não tenho essa relação direta com o local. Mas pelas vezes que estive, por exemplo com o grupo do urban sketchers, mesmo com o museu fechado, tem famílias passando, mas não sei se a partir disso dá para traçar o perfil de uma maneira geral. O museu não poderia estar em outro lugar que não aquele, pelo próprio tema. Mas por outro lado, aquela área da cidade, que é uma área linda, de potencial incrível, ela ainda causa um pouco de temor para a população de maneira geral. Liga pontos importantes da cidade, mas tem alguns momentos do dia, principalmente à noite ou de domingo quando tudo fica fechado, que o lugar fica um pouco ermo, causando medo, principalmente para quem não conhece. Isso interfere um pouco no acesso da população no museu.

4. Há interesse da gestão em desenvolver atividades educativas na área de preservação do patrimônio cultural no museu?

Resposta: *Pelo que a gente vê, o movimento, a importância que o setor dá para o museu, por parte da secretaria de memória e patrimônio, acho que sempre há um interesse naquela área, pois é visto por todos que é uma memória importante. Mesmo não tendo essa informação oficial, pelo que acontece, pelo que eu já vi, sempre há esse interesse. Dentro das possibilidades sempre é feita alguma coisa.*

5. Por que o horário de funcionamento permanece restrito ao horário comercial?

Resposta: *A resposta que a gente sabe e que explica até certo ponto é que envolve a contratação de pessoas e isso é visto como custo, como gasto e infelizmente não acontece apenas nesse museu, mas também em outros espaços culturais. Sabemos que envolve mais gente no funcionalismo, apropriada para receber e que isso depende de melhorar, no meu ponto de vista, as condições da pasta que administra esses espaços. Na minha opinião deveria ter horários alternativos, principalmente aos finais de semana.*

6. Como você vê a área do pátio ferroviário?

Resposta: *vejo uma área com potencial, desde o próprio museu, o entorno urbano, a relação histórica dos bairros com o centro, tem muita coisa nesse espaço que conta história. Enquanto o entorno passa uma ideia de abandono, de uma memória construída que deveria ser preservada, restaurada e reutilizada com alguma atividade atual, o pátio em si passa a ideia de ser readaptável, utilizado. Sempre foi uma área de passagem dos trens, tinha sua necessidade de manobras e que hoje não acontece. Essa área é um vazio que tem um potencial de uso que pode ser tanto da iniciativa privada como do poder público, que traga para a população alguma coisa que aquele espaço vazio no meio da cidade possa ser realmente utilizado. Naquele ponto, tanto para o bairro quanto para o centro seria um lugar incrível com áreas livres, mesmo que tenha construções de equipamentos urbanos ou até moradias, que acho que isso seria interessante para manter o espaço vivo. Está com todo esse potencial de continuar sendo uma área livre, mas projetada, mas atualmente é um deserto abandonado. Além de ser um espaço que não é circulável, tendo 2 ou 3 passagens no máximo que liga o bairro ao centro, sendo que toda aquela área poderia ser circulável. É um parque que, em extensão de espaço está lá, mas não oferece sequer um trajeto de circulação, um espaço que seja possível caminhar.*

7. Como você avalia o acervo hoje existente no museu?

Resposta: *O que eu já vi, acho muito interessante, pelas imagens, reconhecer como foi e poder ver o local para além das fotos.*

8. Houve/há um projeto museológico do museu? Quem elaborou?

Resposta: *O que sei é que houve um projeto para recuperação da área, com algumas adaptações, incluindo um elevador para acessibilidade. Não sei se há uma alteração. Mas merecia um projeto expográfico mais leve, mais atualizado, respeitando o patrimônio.*

9. Houve outros projetos museológicos subsequentes? Por que não foram implantados?

Resposta: *Não sei se houve projetos subsequentes.*

10. Qual a sua percepção com relação ao entorno do museu?

Resposta: *O entorno foi muito intenso quando a ferrovia funcionava, podendo perceber através de imagens e pelo que enxergamos ali em termos de construção. Isso demonstra como já foi utilizada aquela área e hoje com a expansão do comércio e da cidade, vemos que é um lugar que oferece esse potencial já construído, esse potencial de memória. Mas que é um lugar, infelizmente, um pouco abandonado e que poderia ser mais vivo. É uma questão de tempo surgir alguma visão, algum projeto que possa reviver aquele lugar.*

11. Existe algum projeto de interlocução entre os espaços culturais da área: Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira e Museu Ferroviário? Se sim, qual? Se não, por que?

Resposta: *Tudo está ali pronto mas parece que falta “alinhar”, que seria esse cuidado com o espaço de manobras talvez, integrando tudo. Tem vários estudos que já passaram por vários profissionais, sei que tem alguma coisa atualmente ligada a drenagem urbana, resolvendo uma questão muito importante.*

12. O que você acha da lagoa de retenção prevista para ser implantada na orla ferroviária? Acha que pode prejudicar as atividades do museu?

Resposta: *até onde eu tive acesso ao projeto, foi pensado em manter as construções que até poderiam se tornar equipamentos. Pelo que eu sei, parece estar havendo uma releitura talvez com lagos menores, que eu acho também para ter uma relação melhor com o parque urbano, mas não tenho detalhes sobre isso.*

13. A Secretaria de cultura e outros setores vinculados à cultura da cidade são consultados sobre a definição de diretrizes para a área ferroviária de Araraquara? Por exemplo: entre os objetivos da diretriz urbana “Corredor Estrutural de Urbanidade - Orla Ferroviária”, que se relaciona com a proposta do “Parque dos Trilhos”, está o desenvolvimento de setores voltados para Entretenimento, Cultura e Lazer, além de projetos de revitalização de bens patrimoniais e restauro das composições e locomotivas (EFA). Vocês participaram da construção desta diretriz?

Resposta: *Sobre esse projeto exatamente do Parque dos trilhos, não houve muita relação com o COMPPHARA. A proximidade que eu tive foi através da elaboração de uma maquete eletrônica, percebendo que estava tendo cuidado com as áreas construídas. Mas o conselho em si não teve contato.*

14. Há algum tipo de entrave para a utilização mais efetiva da área externa/pátio ferroviário pelo museu? Se sim, quais?

Resposta: *Acho que ainda tem circulação de trens lá, por causa da condição da oficina de locomotivas da Rumo ainda funcionar ali, então acho que deve ter essa necessidade de circulação. Não sei se usa todos os trilhos, se usa aquele trilho que passa ali na plataforma. Sabemos que já foi desviado todo o circuito de trens de carga. O pessoal da cultura mesmo poderá responder melhor essa pergunta.*

15. Como o COMPPHARA vê o atual Plano de Macrodrenagem?

Resposta: O COMPPHARA havia solicitado em uma reunião ordinária o material final desse projeto para que a gente pudesse analisar, mas ainda não foi enviado. Foi apresentada a maquete eletrônica, mas não contém informações detalhadas, era básica para a ideia, o projeto detalhado onde estava definido toda a estrutura de drenagem não tivemos acesso.

Questionário 3:

Divisão da Gestão de Acervos e Patrimônio Histórico

1. Como você descreveria o papel do Museu Ferroviário para a cidade de Araraquara?

Resposta: Araraquara tem, na chegada da ferrovia, um marco importante na sua história. A partir daquele momento, no final do século XIX, a cidade ganhou um novo norte em seu desenvolvimento, a partir da Estação Ferroviária, e em função a estrada de ferro. O Museu Ferroviário tem, como um dos seus principais objetivos, levar à população o que isso verdadeiramente significou para o município de uma forma didática e concreta.

2. Como você vê a percepção da população em relação a este patrimônio cultural?

Resposta: Trabalhar com o Patrimônio Histórico e Cultural é algo complexo. Levar esse importante patrimônio até a população de uma forma clara e perceptível é um esforço diário. O que se nota é que existem muitas pessoas querendo visitar a antiga Estação Ferroviária e, conseqüentemente, o Museu Ferroviário, pois a ferrovia gera um fascínio indescritível nas pessoas. A partir daí, é nosso papel elucidar tudo aquilo que o visitante busca encontrar.

3. Qual o perfil do público que costuma visitar o museu?

Resposta: Recebemos os mais variados públicos: turmas escolares, instituições, turistas, ex ferroviários, historiadores, além do público espontâneo. Também é muito comum as pessoas procurarem a unidade para fazerem fotos para eventos como casamentos, formaturas, etc. A preservação do prédio, e a presença dos trilhos junto à antiga plataforma de embarques, aliados ao sentimento de nostalgia, são fatores que atraem o visitante.

4. Há interesse da gestão em desenvolver atividades educativas na área de preservação do patrimônio cultural no museu?

Resposta: A gestão do Museu Ferroviário, por meio da Secretaria Municipal de Cultura e Fundart, desenvolve regularmente eventos no prédio da antiga Estação Ferroviária. Além da visita ao Museu Ferroviário, o complexo é um grande Centro Cultural de Eventos. Porém, cabe ressaltar que tais eventos devem ter uma temática voltada ao Patrimônio Histórico de Araraquara, pois existe o cuidado por parte da gestão em não se deixar perder esse caráter histórico do local.

5. Por que o horário de funcionamento permanece restrito ao horário comercial?

Resposta: O horário oficial de atendimento busca atender, especialmente, as escolas e demais instituições de ensino que realizam agendamentos para visitarem o local. Porém, é

importante ressaltar, que são realizados regularmente outros eventos na Estação, em horários alternativos, com a abertura do Museu Ferroviário, afim de que se abra o leque para a visita de todos os públicos.

6. Como você vê a área do pátio ferroviário?

Resposta: *Esta é a área que causa o maior sentimento de nostalgia e saudosismo nas pessoas. É o local em que os visitantes, principalmente os mais idosos, sempre têm uma histórica para contar. É muito comum as pessoas se emocionarem quando adentram à antiga plataforma de embarques, e observam a área do pátio ferroviário.*

7. Como você avalia o acervo hoje existente no museu?

Resposta: *Trata-se de um acervo muito bem preservado e catalogado. As ferramentas, uniformes, fotografias, maquetes, textos e legendas buscam levar até o visitante, independentemente da faixa etária ou do grau de instrução, o máximo de informações possíveis sobre esse importante patrimônio.*

8. Houve/há um projeto museológico do museu? Quem elaborou?

Resposta: *Existem estudos no sentido de se trabalhar em um projeto museológico para o museu. Porém, os mesmos ainda estão em fase de análise.*

9. Houve outros projetos museológicos subsequentes? Por que não foram implantados?

Resposta: *Tais projetos ainda estão em fase de estudos.*

10. Qual a sua percepção com relação ao entorno do museu?

Resposta: *Trata-se do centro da cidade. A área dos trilhos não mais recebe o trânsito das composições ferroviárias, mas possui um grande potencial de crescimento e difusão do Patrimônio Histórico local. Do ponto de vista urbanístico, já evoluímos muito neste sentido, preservando-se o caráter paisagístico e avançando na segurança e fluidez do trânsito. Mas sabemos que ainda existe muita coisa a ser feita, principalmente na área do pátio ferroviário. Minha percepção é a de que todo esse caráter histórico será preservado, e que as próximas gerações saberão que, naquele entorno uma nova Araraquara nasceu com a chegada dos trilhos, e prosperou em função deles.*

11. Existe algum projeto de interlocução entre os espaços culturais da área: Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira e Museu Ferroviário? Se sim, qual? Se não, por que?

Resposta: *Não existe um projeto específico de interlocução voltado para este fim, mas, conforme mencionei anteriormente, o Museu Ferroviário, e todo o complexo em que ele está instalado, se constitui em um grande Centro Cultural de Eventos, aberto a todos os segmentos de difusão da cultura local.*

12. O que você acha da lagoa de retenção prevista para ser implantada na orla ferroviária? Acha que pode prejudicar as atividades do museu?

Resposta: *Trata-se de uma área muito extensa. Em relação às atividades do museu, não vejo nenhum problema ou empecilho. Entendo a importância da lagoa de retenção, principalmente no que se refere à prevenção de enchentes. Mas, obviamente, isto dependerá de um projeto muito bem elaborado por profissionais devidamente capacitados para tal, de maneira que todos os setores envolvidos – Patrimônio Histórico, Desenvolvimento Urbano, Turismo, bem como a população em geral – sejam contemplados.*

Questionário 4:

Secretaria Municipal de Cultura

- 1. Como você descreveria o papel do Museu Ferroviário para a cidade de Araraquara?**

Resposta: *O Museu Ferroviário tem um papel simbólico e histórico fundamental. Ele preserva a memória da ferrovia, que foi responsável pelo desenvolvimento econômico e urbano de Araraquara. Além disso, representa um espaço de identidade coletiva, onde a cidade reconhece parte importante de sua formação e trajetória social.*

- 2. Como você vê a percepção da população em relação a este patrimônio cultural?**

Resposta: *Há um reconhecimento afetivo por parte da população, sobretudo das gerações mais antigas e de famílias ligadas à ferrovia. No entanto, ainda há um distanciamento de parte do público mais jovem, o que mostra a necessidade de ações educativas e culturais contínuas que aproximem a comunidade do museu e de seu significado histórico.*

- 3. Qual o perfil do público que costuma visitar o museu?**

Resposta: *O público é bastante diversificado, mas predominam grupos escolares, pesquisadores, turistas e visitantes interessados na história da cidade. Também há visitas espontâneas de famílias e de ex-ferroviários que mantêm um vínculo afetivo com o espaço.*

- 4. Há interesse da gestão em desenvolver atividades educativas na área de preservação do patrimônio cultural no museu?**

Resposta: *Sim. A gestão tem total interesse até porque temos realizado diversos cursos e oficinas como forma de desenvolver ações educativas e de mediação cultural voltadas à preservação do patrimônio. O objetivo é fortalecer o caráter formativo do museu, promovendo atividades que ampliem o acesso, o entendimento e o cuidado com a memória ferroviária.*

- 5. Por que o horário de funcionamento permanece restrito ao horário comercial?**

Resposta: *O funcionamento em horário comercial está ligado a limitações de equipe e estrutura administrativa. A ampliação do horário é um desejo da gestão, mas depende de recursos humanos e orçamentários específicos para garantir segurança e manutenção adequadas.*

- 6. Como você vê a área do pátio ferroviário?**

Resposta: *A área do pátio ferroviário é um espaço de grande potencial cultural e urbanístico. Além de seu valor histórico, ela oferece possibilidades de integração com projetos de requalificação urbana, turismo cultural e ações artísticas. É um território que poderia ser melhor explorado para fortalecer o vínculo entre cidade, memória e contemporaneidade.*

7. Como você avalia o acervo hoje existente no museu?

Resposta: *O acervo é significativo e valioso, participei pessoalmente da montagem do museu pois eu era secretária de cultura mas entendo que depois desses anos necessita de atualização em termos de catalogação, conservação e ampliação de acesso digital. O potencial histórico e simbólico é imenso, e o investimento em conservação e pesquisa é essencial para garantir sua longevidade e relevância.*

8. Houve/há um projeto museológico do museu? Quem elaborou?

Resposta: *Sim, houve um projeto museológico elaborado à época de sua criação, com o apoio de técnicos e estudiosos da área. Convidei pessoas envolvidas com todo o processo da história como a ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), uma entidade sem fins lucrativos fundada em 1977 para preservar e divulgar a história das ferrovias no Brasil. Contudo, hoje, esse projeto precisa ser revisitado e atualizado para se adequar às novas diretrizes museológicas e às demandas contemporâneas de gestão cultural.*

9. Houve outros projetos museológicos subsequentes? Por que não foram implantados?

Resposta: *Houve tentativas e propostas de atualização, mas, por questões financeiros e de estrutura técnica, não chegaram a ser implantadas integralmente. Ainda assim, hoje estou voltando a Secretaria de Cultura, a gestão reconhece a importância dessa atualização e busca parcerias institucionais para retomar o processo.*

10. Qual a sua percepção com relação ao entorno do museu?

Resposta: *O entorno do Museu Ferroviário é uma área de grande valor histórico e simbólico, mas apresenta uma deterioração no aspecto arquitetônico e carece de uma integração urbana mais cuidadosa. Há uma convivência entre o patrimônio histórico e o uso cotidiano da cidade, o que exige planejamento para garantir tanto a preservação quanto a revitalização. Com ações de requalificação adequadas, esse entorno pode se tornar um polo cultural e turístico de relevância para Araraquara.*

11. Existe algum projeto de interlocução entre os espaços culturais da área: Escola Municipal de Dança Iracema Nogueira e Museu Ferroviário? Se sim, qual? Se não, por que?

Resposta: *Ainda não há um projeto formal e contínuo de interlocução entre os dois equipamentos, embora já tenham ocorrido ações pontuais em parceria. A proximidade física entre os espaços oferece grande potencial para projetos integrados, especialmente nas áreas de educação patrimonial, arte e memória. A intenção da gestão é fortalecer esse diálogo, criando um circuito cultural que envolva o Museu Ferroviário, a Escola Municipal de Dança e outros espaços do entorno.*

Mas isso depende de recursos e também a plena incorporação da área ao poder público municipal.

12. O que você acha da lagoa de retenção prevista para ser implantada na orla ferroviária? Acha que pode prejudicar as atividades do museu?

Resposta: *Toda intervenção urbana dessa magnitude precisa ser pensada com sensibilidade patrimonial. A implantação da lagoa de retenção pode ser positiva do ponto de vista ambiental e de drenagem, mas é fundamental que o projeto considere o impacto visual, acústico e estrutural no patrimônio histórico existente. Se bem planejada, pode inclusive valorizar a área. Me preocupa, pois se não houver esse cuidado e esse olhar para o que já existe, pode comprometer a ambiência e as atividades culturais do museu.*

13. A Secretaria de Cultura e outros setores vinculados à cultura da cidade são consultados sobre a definição de diretrizes para a área ferroviária de Araraquara? Por exemplo: entre os objetivos da diretriz urbana “Corredor Estrutural de Urbanidade - Orla Ferroviária”, que se relaciona com a proposta do “Parque dos Trilhos”, está o desenvolvimento de setores voltados para Entretenimento, Cultura e Lazer, além de projetos de revitalização de bens patrimoniais e restauro das composições e locomotivas (EFA). Vocês participaram da construção desta diretriz?

Resposta: *A Secretaria de Cultura tem se preocupado com isso, pois é necessário maior engajamento nas discussões sobre o uso e o planejamento da área ferroviária, embora essa interlocução ainda precise ser ampliada. Em alguns momentos, a cultura é consultada, especialmente quando o tema envolve diretamente o patrimônio histórico. No entanto, há um entendimento de que o diálogo intersetorial deve ser mais constante e estruturado, garantindo que as decisões urbanas contemplem plenamente o valor simbólico, histórico e cultural desse território.*

14. Há algum tipo de entrave para a utilização mais efetiva da área externa/pátio ferroviário pelo museu? Se sim, quais?

Resposta: *Sim, há entraves principalmente de ordem estrutural e administrativa. Parte da área ainda não está sob gestão direta da Secretaria de Cultura, o que limita o uso pleno do espaço. Além disso, questões de segurança, iluminação e manutenção demandam investimentos que nem sempre estão disponíveis. Apesar disso, o museu realiza ações no pátio sempre que possível, especialmente em eventos comemorativos e atividades educativas.*

15. Como o COMPPHARA vê o atual Plano de Macrodrenagem?

Resposta: *O COMPPHARA tem acompanhado com atenção as discussões sobre o Plano de Macrodrenagem, reconhecendo sua importância para a cidade. No entanto, há preocupação quanto aos impactos que obras de grande porte possam causar em áreas de interesse histórico, como a orla ferroviária. O conselho defende que as soluções de infraestrutura sejam compatibilizadas com a preservação patrimonial, garantindo que o desenvolvimento urbano ocorra de forma sustentável e respeitosa com a memória da cidade.*