

Considerações sobre ferrovia e paisagem: O caso de Presidente Prudente e Rincão – SP

Consideraciones a cerca de ferroviarias y paisaje:
El caso del Presidente Prudente e Rincão - SP

Luciana Massami Inoue

Doutora em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo
lumassami@gmail.com

Elisabeth Mie Arakaki

Doutora em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo
beth_mie@uol.com.br

Recebido em: 13/03/2020

Aprovado em: 23/04/2020

Resumo: O sistema ferroviário paulista estabeleceu uma antiga rede de conexões e mobilidade entre cidades, que se materializou em um eixo palmado, no qual se estruturavam os núcleos centrais urbanos. Dentro dessa lógica, estavam dispostos importantes elementos arquitetônicos e urbanísticos que caracterizavam essa paisagem e geravam legibilidade a esses lugares. Isto pode ser ainda visto em vários municípios por onde passaram as diferentes companhias de estrada de ferro. O presente trabalho busca analisar o patrimônio ferroviário presente em duas cidades do estado de São Paulo que, por diferentes motivos, ainda guardam registros significativos na sua paisagem. São as cidades de Presidente Prudente e Rincão, que foram servidas pelas companhias Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP), respectivamente.

Palavras-chave: História urbana; patrimônio industrial ferroviário; paisagem.

Resumen: El sistema de ferrocarriles paulista estableció una antigua red de conexiones y movilidad entre ciudades, que se materializó en un eje esparcido, en el cual estructuraban los núcleos centrales urbanos. En esta lógica, estaban establecidos importantes elementos arquitectónicos y urbanísticos que caracterizaban este paisaje y generaban legibilidad a estos sitios. Esto puede todavía ser visto en varias ciudades, por dónde pasaran las diferentes empresas ferroviarias paulistas. Este artículo busca analizar el patrimonio ferroviario presente en dos ciudades del estado de São Paulo, que por razones distintas, todavía guardan registros significativos en el paisaje. Estas son las ciudades de Presidente

Prudente y Rincão, que fueran servidas respectivamente por las empresas Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP).

Palabras clave: História urbana; patrimônio industrial ferroviário; paisaje.

Introdução

O presente trabalho parte da inquietação sobre o processo de desenvolvimento urbano das cidades, em particular do estado de São Paulo, gerada pelo fato de não conseguir incorporar em sua paisagem um de seus elementos mais significativos, como é o caso dos trilhos e seu conjunto ferroviário. Em geral, nas cidades contemporâneas, essa estrutura encontra-se marginalizada, pois, desprovida de função, permanece como um entrave no cenário urbano, o que pode ocasionar a perda de um importante patrimônio cultural ligada à economia cafeeira, que simboliza o desenvolvimento econômico e estruturação de grande parte do território paulista.

O complexo ferroviário foi muito significativo para a história da arquitetura e do urbanismo, sendo responsável por grandes intervenções no desenvolvimento das cidades, na transformação da paisagem, na construção de uma arquitetura cada vez mais funcional e no estabelecimento de um novo modo de vida urbano. No Brasil, a ferrovia marcou a transição do modo de vida colonial para uma estrutura urbana complexa, foi uma das bases iniciais para a industrialização, alargando consideravelmente a ocupação territorial e gerando novos núcleos urbanos. Mudou o traçado existente para um novo padrão de ocupação do solo, o tabuleiro, que caracteriza o desenho quadriculado, com arruamento definido antes mesmo de sua ocupação, sem serem necessariamente cidades planejadas, e produzidas geralmente pelos próprios construtores da estrada de ferro (BEM, 1998, P. 305).

Em São Paulo, a ferrovia está estreitamente vinculada à marcha do café, que caracteriza um movimento para o interior do estado, no qual a ferrovia é o principal suporte,¹ pois é a partir dela que esta produção agrícola vai atingir o Porto de Santos e abastecer os centros consumidores. Ainda, depois desta fase econômica, propiciará o início da industrialização no estado.

A cultura cafeeira tem início em meados do século XIX, em meio ao ciclo do açúcar (PRADO, 1945), ainda baseado no trabalho escravo e transportado no lombo de burros. Em São Paulo, o café

¹ Segundo Milliet (1980) se perdia quase um terço da produção do café no transporte por mulas.

começa a ser produzido no Vale do Paraíba utilizando os caminhos existentes até o litoral. Sua importância econômica percorre o período do império e o início da república. O declínio desta política monocultora² se dá com a queda da bolsa de 1929, pois o produto passa a ser cada vez menos lucrativo até que, em 1940, São Paulo perde a posição de maior produtor brasileiro de café (BENINCASA, 2008, p. 21).

Em pouco mais de um século, a paisagem paulista vai sendo transformada muito rapidamente. O modo de produção extensivo, utilizado pelos cafeicultores, necessitava de solos novos e férteis, o que vai caracterizar o seu avanço e a exploração do estado em todos os sentidos do território, com o núcleo na província e os eixos atingindo seus limites. Segundo Milliet (1982, p. 24)

tudo gira em torno do ouro verde, dele tudo emana e tudo se destina: homens, animais e máquinas. A terra cansada que ele abandona e despovoava, empobrece, definha. A terra virgem que ele deflora logo se empenha de vida ativa, enriquece, progride. (MILLIET, 1982, p. 24)

Essa paisagem vai sendo acompanhada pela ferrovia, principal meio de comunicação, que comporá esse cenário, dando sentido à renovação urbana dos municípios ou a criação de novos núcleos urbanos. Ao analisar o caso das cidades de Presidente Prudente e de Rincão, aborda a importância do patrimônio ferroviário e sua relevância histórica ainda presente, em certa medida, no cenário destes lugares.

Sobre a cidade de Presidente Prudente a análise tem em vista revelar as peculiaridades de sua estrutura urbana, que está estreitamente ligada aos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e analisar os aspectos materiais e imateriais do patrimônio cultural, que geram significado para esse *locus*. Com a cidade de Rincão, não é diferente, este núcleo urbano também teve origem na extensão dos trilhos com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP), e preserva em seu cenário parte da vila ferroviária, construída para os funcionários.

Talvez algumas dessas paisagens hoje, quando se visita cidades do oeste paulista, pareçam semelhantes, no entanto, é preciso descortinar as camadas do tempo, os véus da história, e conhecer os seus atores para entendê-los realmente. Somente desta forma poderemos compreender

² A monocultura do café não pode ser observada em todas as regiões cafeeiras, inclusive em São Paulo. Para isto, ver a relação do café e o transporte de outros produtos, a partir da análise da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em TOSI e FALEIROS, 2011.

verdadeiramente o patrimônio histórico, arquitetônico e urbanístico, criando suporte para discussão sobre o que deve ou não ser preservado, como e em quais circunstâncias.

Nesse contexto, a análise da paisagem tem em vista a historicidade do desenvolvimento humano (SANTOS, 1982). O espaço produzido é pensado como resultado dessa ação sobre a superfície terrestre, expressando a cada momento, as relações que lhe dão origem (MORAES, 2002, p. 15). Segundo Ab'Saber, “a paisagem é sempre uma herança. Na verdade, ela é uma herança em todos os sentidos da palavra e patrimônio coletivo dos povos que historicamente os herdaram como território de atuação de suas comunidades” (2003, p. 9). No Brasil, o conceito de paisagem definido pela Nova Geografia Americana e a escola de Vidal de la Blanche³, tem correspondência com conceito de paisagem definido por Santos (2008), para o qual a paisagem é produto e vetor das intervenções humanas, e sem estas, seria apenas espaço. Além disso, segundo Milton Santos (1994), a paisagem é um espaço de “rugosidades”, mais que um “palimpsesto”, pois as rugosidades do espaço, dos diferentes tempos permanecem, e interagem, fruto da ampla circulação de sujeitos, artefatos, ideias, formas e espécies da fauna e da flora. Os espaços urbanos, assim como a sua produção arquitetônica fazem parte intrínseca deste processo, pois associam os objetos fixados ao solo, que exprimem as organizações sócio-políticas de uma época e se articulam numa espacialidade específica no presente (MILTON *apud* SANTOS, 1982).

Nessa perspectiva, os conceitos para a compreensão do patrimônio como um sistema ou ainda como paisagem ampliam a discussão sobre a sua preservação. O conceito de paisagem cultural é discutido pela UNESCO desde 1992 e está vinculado a promulgação da Carta de Bagé pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)⁴, portaria n° 127, de 2009, que trata da “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio

³ Paul Vidal de la Blanche (1845-1918) foi geógrafo francês, trouxe para a Geografia, a importância do tempo e da história para os estudos geográficos. Foi um dos responsáveis de difusão da Geografia Humana.

⁴ A questão da paisagem cultural e patrimônio, tanto no contexto internacional como nacional, é trabalhada pelo geógrafo Ribeiro (2007). No contexto internacional, o autor identifica que a paisagem, nas cartas patrimoniais, era tratada ou como ambiência ou entorno de um bem (Carta de Restauro de Atenas, 1931), ou então associa-se a paisagem com o ambiente natural ou o belo (Convenção de Washington, 1940). Na Recomendação de Paris (1962), ainda segundo Ribeiro (2007), fala-se em paisagem, porém não a conceitua. Na maior parte das cartas, a paisagem é vista como moldura e ambiência e não sendo considerada ela mesma como documento. Em 1972, durante a Conferência Geral da UNESCO, é criada a “*World Heritage List*”, a lista do patrimônio mundial, que divide os lugares entre culturais e naturais. A mudança no conceito de paisagem, ocorrerá somente em 1992, quando a UNESCO instituiu a “paisagem cultural” como categoria para inscrição de bens na lista de patrimônio mundial, que antes eram divididos somente em bens naturais e culturais.

natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores.” Sendo assim, articula vários aspectos do conceito de patrimônio, como forma de entender as interações significativas entre o homem, a cidade e o meio-ambiente natural, de maneira a embasar as decisões arquitetônicas e urbanísticas, buscando englobar o significado dessa memória para o território, contido nos objetos que lhe dão sentido.

Desta forma, análise dos estudos de caso contextualiza o panorama geral, para então analisar o objeto em seus aspectos peculiares, e ao mesmo tempo, não perdendo de vista o que lhe é similar. Desta forma, a relação entre ferrovia e paisagem, é discutida no âmbito da interferência da primeira sobre a segunda, buscando os elementos ainda presentes na configuração urbana. Abrindo-se uma discussão de como o conceito de paisagem poderia ser utilizada na preservação deste patrimônio industrial ferroviário.

Muito se estudou sobre os aspectos similares do período café/ferrovia, ou seja, sobre a questão das paisagens paulistas e o que lhe é similar ao longo do seu território. Nesse contexto, importantes pesquisadores vão discorrer sobre esses aspectos, em que podem ser citados desde a obra de Monbeig, (1952)⁵, Matos (1974), Ghirardello (1999), entre outros. Esses estudiosos desenvolveram excelentes levantamentos e análises sobre o tema, pois muito há de similar nessas paisagens, desenhadas com a implantação da ferrovia. No entanto, neste artigo objetiva-se valorizar as peculiaridades na produção dos núcleos urbanos, que foram formados pelas ferrovias; acrescentando ao binômio café-ferrovias, a formação e desenvolvimento de cidades. Ora, diante das novas discussões sobre o patrimônio, os aspectos específicos também devem ser analisados com o mesmo olhar cuidadoso que caracterizou as pesquisas até então, valorizando a “porção peculiar do território”, em que cada caso é um caso, levando em conta as particularidades de cada conjunto.

Esse trabalho entende que marcha do café será a mesma, buscando solos férteis e estendendo seus tentáculos sobre o território paulista, no entanto, as paisagens que vão sendo configuradas com esta marcha, atreladas à ferrovia, apresentam outras peculiaridades: nos tipos de produção, nas bases econômicas, no desenvolvimento tecnológico, nas relações sociais e urbanas, nos interesses políticos, e principalmente, na apropriação de áreas com diferentes geomorfologias. Portanto, irão configurar

⁵ Trata-se do ano da edição francesa de *Pioners et planteurs*, Paris, Armand Colin, 1952.

particularidades que produzem sentido para cada lugar, distinguindo assim, as porções do território servidas pelas estradas de ferro. Parte-se do princípio, que um correto posicionamento da preservação do patrimônio, deve analisar o processo de formação das cidades, buscando seus elementos representativos numa perspectiva histórica, indo além da importância de uma arquitetura emblemática, ou seja, que trate apenas de sua relevância arquitetônica. O patrimônio industrial ferroviário deve ser visto no seu todo e como se insere na paisagem urbana. Desta forma, podem ser incluídas outras edificações que fazem parte deste complexo: as oficinas; as casas modestas dos ferroviários, sejam através de vilas ferroviárias, pequenas ou extensas como é o caso da Vila Ferroviária de Rincão; os armazéns construídos para conter a superprodução do café em um momento anterior à crise de 1929; ou os campos de futebol utilizados como diversão aos finais-de-semana pelos diversos ferroviários. No caso da Companhia Paulista, ainda fazem parte deste complexo: os hortos florestais, responsáveis pela introdução do eucalipto na região, em substituição ao carvão⁶, e constituem uma dezena espalhados pelo território paulista.

Contexto das Ferrovias Paulistas

A primeira ferrovia criada na província de São Paulo, a São Paulo *Railway Company*, foi inaugurada em 1867 e conectava as cidades de Santos, no litoral, com a de Jundiaí, no interior paulista. Entretanto, as grandes propriedades de café estavam localizadas na região central da província, que naquela época se concentravam na região de Campinas. Os produtores de Campinas deveriam transportar sua produção até Jundiaí, seguindo depois para o porto de Santos. Para propiciar esta ligação da região produtora com a linha da São Paulo Railway é que nasce a terceira ferrovia da província de São Paulo, a Companhia Paulista, em 1868, com a intenção de interligar as cidades de Jundiaí e Campinas, facilitando e barateando o transporte entre as duas cidades. Esta linha foi inaugurada em 1872.

A Companhia Paulista foi a primeira totalmente formada com capital nacional, sendo que os nove maiores acionistas eram brasileiros (SAES, 1979:47) e sua iniciativa encorajou outros fazendeiros a organizarem companhias ferroviárias similares e, assim, resolverem seus problemas de transporte. Em 1870, surge a Companhia Ituana, seguida da Sorocabana (1871), situadas na mesma região da

⁶ O carvão mineral era em sua maioria importado, assim a substituição visava diminuir os custos da empresa e aumentar seus lucros.

cidade de Campinas. A Companhia Ituana ligaria a cidade de Itu aos trilhos da São Paulo Railway em Jundiá, ao passo que a Companhia Sorocabana construiria comunicação diretamente com a cidade de São Paulo. Anos depois, Ituana e Sorocabana entraram em negociação e tornaram-se uma única empresa, a Companhia União Sorocabana e Ituana, posteriormente prevalecendo o nome Companhia Sorocabana. Em 1872 foi organizada outra companhia ferroviária, a Companhia Mogiana, resultado da união de empresários e fazendeiros das cidades de Amparo e Mogi Guaçu. A Mogiana ligaria esta importante região produtora de café aos trilhos da Companhia Paulista em Campinas. A rápida expansão da Mogiana chegou até as terras da região de Ribeirão Preto, seguindo depois até o estado de Minas Gerais. Muitas outras companhias surgiram nesta virada de século, entretanto, as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Sorocabana foram as principais empresas de transportes ferroviários em São Paulo. Além delas há ainda, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA – 1886), a Estrada de Ferro São Paulo – Minas (SPM -1902) e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1906 e ligava Bauru à estação Lauro Müller, no atual município de Guarantã).

A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), fundada em 1871, teve seu primeiro trecho da linha aberto em 1875 até Sorocaba. A linha-tronco expandiu-se até 1922, quando atingiu Presidente Epitácio, nas margens do Rio Paraná. Antes construiu vários ramais e passou por fusões e trocas de proprietários. Em 1903, o governo federal assumiu a ferrovia, e dois anos mais tarde vendida ao governo paulista. Este a arrendou em 1907, para o grupo de Percival Farguhar. Tal concessão termina em 1919. Um fato importante é a construção de uma linha que ligava o planalto ao porto, quebrando o monopólio da São Paulo Railway, porém já com o declínio do café em 1937. Finalmente em 1961, passa a ser uma das companhias a integrar a FEPASA – Ferrovias Paulistas S. A.

Em 1872 foi organizada outra companhia ferroviária, a Companhia Mogiana, resultado da união de empresários e fazendeiros das cidades de Amparo e Mogi Guaçu. A Mogiana ligaria esta importante região produtora de café aos trilhos da Companhia Paulista em Campinas. A rápida expansão da Mogiana chegou até as terras da região de Ribeirão Preto, seguindo depois até o estado de Minas Gerais. Muitas outras companhias surgiram nesta virada de século, entretanto, as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Sorocabana foram as principais empresas de transportes ferroviários em São Paulo. Além delas há ainda, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA – 1886), a Estrada de Ferro São Paulo – Minas (SPM -1902) e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (cujo primeiro trecho foi

inaugurado em 1906 e ligava Bauru à estação Lauro Müller, no atual município de Guarantã). Há ainda outras estradas de ferro que criadas, e depois incorporadas pelas Companhias maiores, um exemplo, delas é a Estrada de Ferro Rio Claro, que foi comprada posteriormente pela Companhia Paulista; ou ainda a Estrada de Ferro de Campos de Jordão; entre outras que atravessavam as fazendas de café do interior paulista.

Iniciaremos pela análise da cidade de Presidente Prudente, originada pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS); e depois analisaremos a cidade de Rincão, originada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP).

Análise da Cidade de Presidente Prudente

O município de Presidente Prudente, localiza-se no extremo oeste do estado de São Paulo, próximo à divisa com o Mato Grosso do Sul conforme ilustra a imagem 1. O desenvolvimento da cidade, assim como toda a região mais a oeste do estado, apresenta estreita ligação com as estradas de ferro, de tal forma, que para o povoamento dos núcleos urbanos e no desenvolvimento regional, desencadearam um fato inédito no Brasil, uma consciência popular no sentido referencial. Desta forma, diversas regiões de São Paulo foram designadas pelos nomes das companhias que as serviam (MATOS,1974, p.308). É o caso do termo “Alta Sorocabana”, que a princípio era utilizado popularmente para designar a região do extremo oeste paulista, por onde se estenderam os trilhos da Estrada de Ferro, e que hoje é adotado oficialmente. Compreende a rede de cidades que se estende de Assis até o Porto Epitácio, delimitadas por um lado, pelo Rio Paranapanema e por outro, pelo do Rio Paraná até o Rio dos Peixes, que separa a Alta Sorocabana (E.F.S) da Alta Paulista (C.P.).

Imagem 01 – O mapa destaca a região da Alta Sorocabana e localiza as cidades que fazem parte da RAPP - Região Administrativa de Presidente Prudente e as principais cidades.



Fonte: www.igc.sp.gov.br/mapasRas.htm#pprudente

Refletindo acerca dos tempos do ciclo do açúcar no estado de São Paulo, quando não se conseguia produzir nada economicamente viável além de 200 quilômetros da costa, percebe-se a importância da estrada de ferro neste território (PRADO JR, 1945). Sua expansão superou tempo e espaço, além de ultrapassar as barreiras territoriais e promover a ocupação de todo o território, do litoral até as barrancas do Rio Paraná.

Na ocupação do novo oeste, em específico da Alta Sorocabana, interesses diversos foram os responsáveis pelo avanço dos trilhos, além daquele original, o café. Uma questão importante apresentada por Abreu (1972) é que a ferrovia valorizava as terras por onde passava e é nesse contexto que se origina o núcleo urbano de Prudente, que apresenta a peculiaridade de ter sido alvo de disputa entre dois coronéis, Goulart e Marcondes, um de cada lado da linha do trem. Num primeiro momento, tratava-se de uma simples concorrência nas vendas dos lotes rurais, caracterizando-os depois, como inimigos políticos. A rapidez com que o núcleo conseguiu autonomia e polarizou as cidades ao seu redor foi consequência das ações políticas e econômicas desses coronéis, sendo que as suas disputas

internas, possivelmente, aceleraram o processo e determinaram uma paisagem que ainda hoje é marcada por essa rivalidade, apresentado no item 2.1., os eixos estruturadores da paisagem.

Outro aspecto que será analisado no item 2.2 é a implantação da malha ferroviária no nível mais alto da cidade, diferente de grande maioria dos municípios servidos pelos trilhos inclusive a capital do estado, conferindo a essa paisagem a preservação de uma grande parte do seu patrimônio ferroviário e dos fundos de vale, importante para o sistema hídrico do ponto de vista ambiental.

Os eixos estruturadores da paisagem

Da origem do núcleo urbano (ABREU, 1972) aos tempos atuais, os eixos estruturadores da paisagem ainda se mantêm, como os trilhos do trem, as ruas e avenidas. O eixo, formado pelos trilhos, carregam consigo toda a história de formação do núcleo original, além do que, fazem uma analogia sobre a bipolaridade do poder, ocorrido no período inicial e representado pela atuação dos dois coronéis – Goulart e Marcondes, quando se estabeleceram um de cada lado dos trilhos. A disputa entre os dois é lendária e entre fatos e mitos, geraram um processo da cultura imaterial no imaginário da cidade, que estabelece em alguma medida, a identificação dessa origem com os trilhos e a estação de trem.

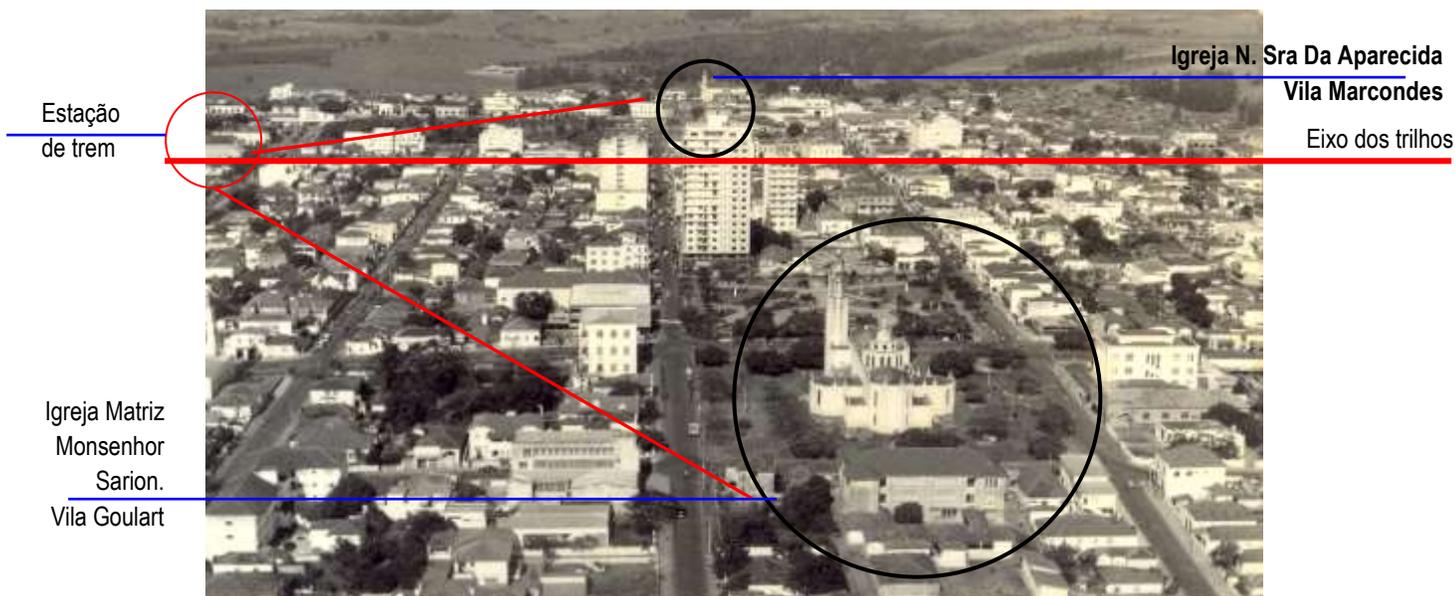
A bipolaridade da origem urbana de Prudente é uma herança que até hoje se manifesta na expansão territorial da cidade cujo crescimento também foi orientado pela ferrovia, enquanto esta foi a principal via de circulação de pessoas e mercadorias a servir a cidade, assim como enquanto a linha ou barreira dividiu a cidade em duas. (SPÓSITO 1983, p.69)

Além do próprio eixo da ferrovia, as igrejas de ambas as vilas – Goulart e Marcondes - reforçam essa dualidade, pois foram implantadas de forma alinhada no tecido urbano, criando um eixo perpendicular em relação aos trilhos conforme ilustra a imagem 02, e durante muito tempo, essas duas torres, marcaram essa rivalidade na paisagem, inclusive foram erigidas na mesma década, talvez até competindo em altura.

A foto da imagem 02, da década de 1960, ilustra como a paisagem era marcada pelas duas igrejas. Formava um triângulo com a estação de trem, cortado ao meio pela ferrovia. Analisando esse cenário passado, em que a topografia não é muito acidentada, esses edifícios altos tinham um significado simbólico representativo. Essas características não estão mais presentes na paisagem atual,

no entanto, as igrejas estão lá, mostrando a história do núcleo para quem quiser ver, produzindo sentido ao lugar e estabelecendo significados.

Imagem 02: Vista panorâmica parcial da cidade de Prudente. Vista do oeste, Vila Goulart, para o leste, Vila Marcondes. Foto da década de 1960.



Fonte: Acervo do Museu Municipal Antonio Sandoval Netto

Dos elementos que apresentam atualmente algum significado na paisagem, a estação de trem é o que se encontra mais fragilizado: sem função e em estado lamentável de conservação. Ainda, o viaduto passando praticamente na entrada da estação (Imagens 3 e 4) e finalizando na entrada da Igreja de Nossa Senhora (Vila Marcondes) demonstra o descaso por parte dos governantes em relação ao patrimônio cultural, que ilustra uma atitude típica da década de 1980, com base no “desenvolvimento e crescimento a qualquer custo”.

Imagem 3: Foto da segunda estação de trem em 1944



Fonte: Acervo do Museu Municipal Antonio Sandoval Netto

Imagem 4: vista da estação em 2009, com o início do viaduto.



Fonte: ARAKAKI, E. 2010

A atual estação de Presidente Prudente é o segundo edifício, erigido sobre o mesmo local do primeiro. O projeto atual apresenta influência *Art Déco* (Imagens 3 e 4), principalmente no *foyer*, mais não se trata de um desenho de fachada. O edifício caracteriza-se pelo jogo de volumes geométricos, que se justapõem. Ainda, existe certa elegância nas proporções com que os volumes se articulam.

Outro elemento considerado estruturador da paisagem são as avenidas e ruas definidas no período inicial. As mesmas avenidas dimensionadas no início da colonização, são atualmente os

principais eixos norteadores da cidade, como as avenidas: Brasil, Washington Luís, Manuel Goulart e Coronel José Soares Marcondes.

O projeto de implantação do Coronel Goulart, apesar de conservar o quadriculado típico dos núcleos urbanos do novo oeste, apresenta algumas características que conseguiram conservar a importância dos eixos até os dias atuais conforme ilustra a imagem 04. A largura das vias principais e secundárias é bastante satisfatória para o automóvel, e as avenidas possuem, inclusive, espaço para canteiro central. Dessa forma elas foram estendidas até atingir alguma barreira física, ou então continuaram desviando seu trajeto, como é o caso da Washington Luís. É interessante observar que todas encontram o Córrego do Veado em algum momento, uma via-parque ou parque linear, lugar onde hoje é o novo cartão postal da cidade. (Imagem 4). Além disso, com exceção da Washington Luís, todas as demais encontram a Rodovia Raposo Tavares, o que permite tanto os deslocamentos internos, da área central para as periféricas, como para fora do município. No caso da Av. Manuel Goulart, além de atravessar importante parte da área central, atravessa a Rodovia Raposo Tavares. A Av. Brasil também dá acesso à Rodovia Chateaubriant que interliga a cidade ao sul do país.

A ferrovia e os fundos de vale

A ferrovia ao passar pelo espigão, divisor de águas, trouxe uma característica bastante peculiar para as cidades da Alta Sorocabana, poupando os fundos de vale. Por esse motivo, hoje a cidade de Prudente, ainda apresenta fundos de vale em vazios urbanos, mesmo em área adensada. Com a implantação da estação ferroviária no nível mais alto do território, seguem os núcleos urbanos que vão se concentrar ao seu redor. Quando inicia a fase da industrialização, sua implantação irá permanecer no mesmo nível, pois era necessária a proximidade com a ferrovia. A parte industrial, naturalmente se estabelece no chamado *wrong side*⁷, e com ela, as vilas operárias se fixam ao seu redor. Num primeiro momento, a ocupação do núcleo urbano se dá no topo geográfico. A ocupação do território segue a

⁷ Expressão popular norte-americana “*right side*” e “*wrong side*”, refere-se a tipologia típica formada pela malha ferroviária que configura os dois lados da via do trem. Parece bem adequado, pois denota o grau de interferência da ferrovia na produção do espaço urbano: o lado certo e o lado errado; o lado valorizado voltado para o acesso da estação de trem e o lado desvalorizado, dos galpões de abastecimento.

orientação preferencialmente do *right side*¹², sendo que essa também ocupa as cotas⁸ mais altas, evitando as áreas de várzea.

A importância desse fator pode ser avaliada se entendermos o caso da cidade de São Paulo. A tese de Fernando de Mello Franco (2005), ao estudar a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da bacia de São Paulo, relata que o início do processo de ocupação dos fundos de vale na capital se deu a partir da implantação da malha ferroviária:

O sistema ferroviário, ao procurar terrenos disponíveis, baratos, planos e contínuos para a sua passagem, elegeu preferencialmente o trajeto em paralelo aos principais rios, inaugurando o irreversível processo de construção das várzeas como espaço habitável.” (FRANCO, 2005, p.11)

A partir daí, as indústrias, as vilas operárias e os armazéns irão se estabelecer junto à malha ferroviária para receber matéria prima e escoar sua produção. Ainda, a necessidade de energia elétrica para sustentar o parque industrial vai direcionar a canalização dos rios e a drenagem das várzeas alagáveis, permitindo a sua urbanização. As rodovias e avenidas marginais dão continuidade ao processo de valorização das várzeas.

Trata-se de um círculo vicioso que cada vez mais vai se apropriando daquilo que deu origem à cidade de São Paulo: os rios. Ora, é sabido que, um dos maiores problemas de infraestrutura da cidade é justamente a falta de áreas permeáveis para escoar a água pluvial, como os fundos de vale. O exemplo da capital permite visualizar o impacto que a malha ferroviária pode exercer sobre o meio ambiente na formação do espaço urbano. Em Prudente, ao delinear a sua trajetória sobre o espigão, determinou a valorização dos topos em detrimento dos fundos de vale. Desse modo, poupou muitas várzeas alagáveis que hoje são objeto de renovação urbana nas cidades, e deste modo encontra-se preservado.

Desta forma, o entendimento de um patrimônio cultural na cidade de Presidente Prudente se volta para as suas origens e os elementos que evidenciam o reconhecimento de um lugar, no processo de produção do seu espaço urbano. Uma análise apenas morfológica poderia não suscitar qualquer novidade para o entendimento do patrimônio ferroviário, por não se tratar de uma materialidade

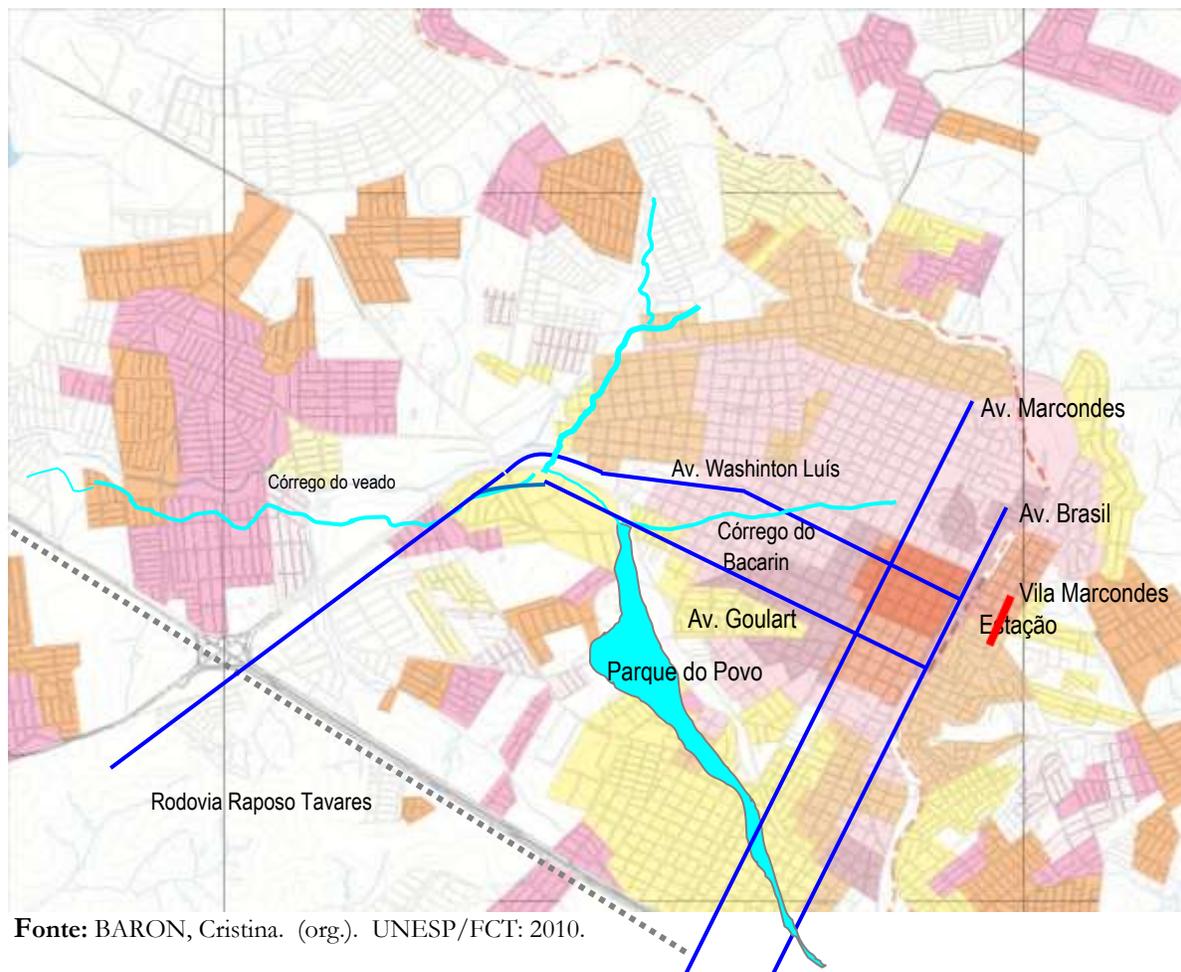
⁸ Medida de altura de uma área em relação ao nível do mar.

considerada emblemáticos para a arquitetura ou o urbanismo. No entanto, quando analisada do ponto de vista cultural:

contém uma densidade histórica que as diferencia pelo valor de uso, pelo valor de referência e pelo valor da memória, que conjuntamente lhes conferem um caráter estruturante em relação às formas de uso do território. (FRANCO, 2005, p. 14)

Se a ferrovia é o início de tudo no extremo oeste paulista, o local em que ela estende seus trilhos determinará a estruturação das cidades. Desse modo, esta expansão passando pelo espigão divisor de águas vai refletir na ocupação futura do território e sua relação com o ambiente físico natural. Nessa perspectiva, o desenho das vias e das vilas está intrinsecamente articulado a este contexto, relacionando a paisagem e compondo seus espaços livres e construídos.

Imagem 5: Mapa de Presidente Prudente



O fator então que particulariza a formação dessa cidade, se volta para a forma como diferentes atores vão articular a formação desses lugares. No caso de Prudente, a bipolaridade do poder na figura dos dois coronéis e sua rivalidade desencadeou com uma rapidez impressionante a constituição do município e a sua posição em relação à região da Alta Sorocabana.

Outro aspecto importante trata do posicionamento dos trilhos em relação à topografia do sítio. Se o núcleo se origina nas cotas mais altas, ao redor da estação de trem, a ocupação do espaço urbano vai descer gradativamente pelas curvas de nível e evitar as várzeas alagáveis. Desta maneira, o espaço urbano vai valorizar os topos em detrimento aos fundos de vale. O resultado é que a paisagem de Prudente oferece a visão de um parque linear em área de alto adensamento urbano, como no caso do Parque do Povo, além de contar com vários fundos de vale em sua bacia, nos vazios urbanos centrais.

Também podemos considerar a maneira como a rodovia implantou a sua trajetória, valorizando a porção oeste da cidade, e poupou o lado leste na expansão urbana, e desta forma, os trilhos não são um entrave, como ocorre em várias cidades paulistas.

As principais vias da cidade partem da estação e passam por este parque, promovendo uma relação entre os trilhos e os fundos de vale, os quais não rivalizam em importância, e assim, podem conviver em harmonia. Ou seja, não há o embate entre o patrimônio ferroviário e meio ambiente. Atualmente, os principais pontos de legibilidade urbana: o parque e a ferrovia, podem conviver sem a histórica posição de rivalidade que marcou a fundação desta cidade.

Quanto aos aspectos similares desse processo na ocupação do espaço urbano, cabe relacionar: a valorização das áreas, que dará preferência para o lado do acesso à estação; que terá uma esplanada e determinará na região do novo oeste, o principal ponto de encontro dessa gente; que contará com uma rua direita, ou seja, que liga diretamente as principais centralidades dos núcleos recém constituídos, como a praça da estação e a praça da igreja; e que essa via se tornará a principal atração do comércio.

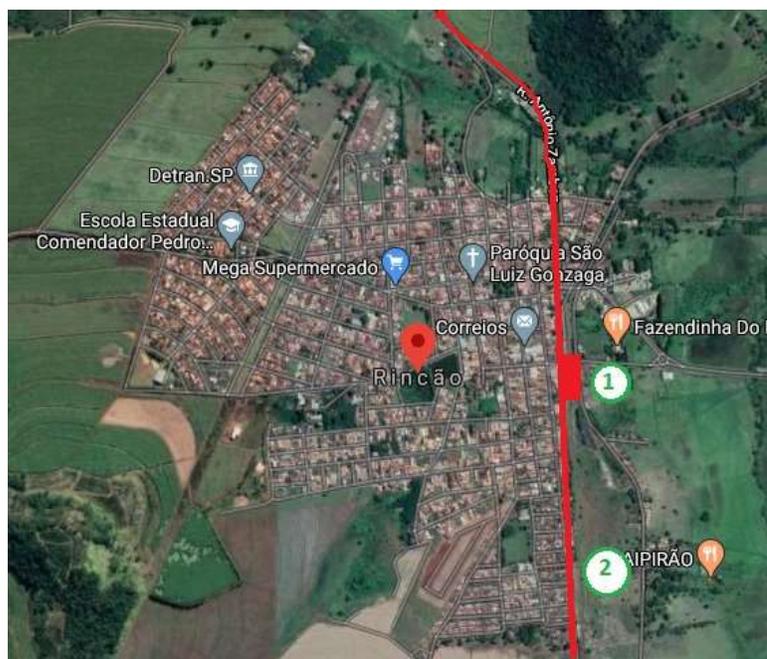
Análise da cidade de Rincão (Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CP)

Diferentemente do que se encontra em Presidente Prudente, o município de Rincão quase não se desenvolveu, não apresentando uma expansão como a primeira, com uma população atual de aproximadamente dez mil habitantes. Rincão emancipou-se da cidade Araraquara apenas em 1948.

A cidade surgiu com os rumores da ferrovia e, portanto, a história de ambas se confunde, surgindo a cidade e a estação no mesmo ano de 1884. Nesta cidade, mais do que se falar em eixos estruturadores ou a ocupação de fundos de vale, é mais interessante discorrer sobre os vestígios deste patrimônio industrial ferroviário. Tais vestígios podem ser importantes para entender eventualmente as origens de uma cidade cujo desenvolvimento destruiu parte do patrimônio ferroviário.

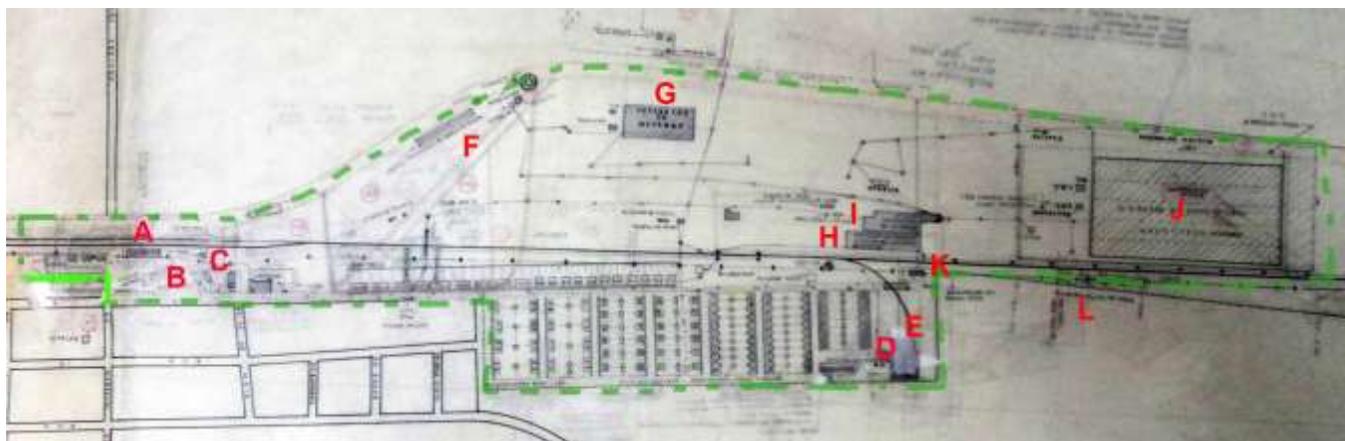
Claramente o eixo estruturador da cidade de Rincão é a própria estação, e à esquerda da estação ou a oeste da cidade que este núcleo urbano se expandiu. A parte destinada aos armazéns e depósitos de carros e locomotivas, ficaria à direita da linha, e a parte de moradias estaria à esquerda da linha e ao sul da cidade. Uma edificação que chama à atenção, localizada junto às moradias, é a subestação elétrica. Recorda-se que a Companhia Paulista foi a pioneira dentre as companhias ferroviárias a eletrificar seus trilhos em 1922. Assim, no complexo ferroviário de Rincão pode-se ver locomotivas de pelo menos duas diferentes épocas: locomotivas à diesel e movidas à energia elétrica. Há um elemento importante na paisagem presente nas estações mais antigas: a caixa d'água, que denota o indício da presença de locomotivas à vapor. Em Rincão, não se encontra tal caixa d'água destinada às locomotivas. Porém, mais adiante, comentar-se-á de outro tipo de caixa d'água.

Imagem 6: Mapa de Rincão. Legenda: 1. Estação 2. Linha de trem (em vermelho)



Fonte: Google Maps. Acessado em 11/03/2020

Imagem 7: Complexo ferroviário de Rincão. Legenda: A. Estação; B. Armazém; C. Casa do Chefe da Estação; D. Casa do Chefe da Subestação Elétrica; E. Subestação Elétrica; F. Local de limpeza de locomotivas; G. Armazém de Baldeação; H. Depósito de carros e locomotivas elétricas; I. Depósito de locomotivas à diesel; J. Armazém Regulador – Instituto Brasileiro do Café; K: casa de turma de via permanente; L – Casas da Via Permanente. Os edifícios ou locais F, G, H, I, J, K e L não existem mais, foram demolidos.



Fonte: Mapa realizado por INOUE, 2017, tendo como base planta do arquivo da Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA)

Não cabe falar em ocupação em fundo de vale, pois toda a cidade é relativamente plana, levemente acidentada à oeste. Certamente se houvesse um *wrong side* nesta cidade, esta seria o fundo de vale. Ainda arrisca-se dizer que, no caso, seria na parte sul da cidade, pois a presença da vila ferroviária, ligada ao mundo do trabalho, marcaria um modo de ocupação.

Se os eixos estruturadores e os fundos de vale não são o que marcam esta paisagem, queremos ressaltar que a presença da vila ferroviária é claramente o que mais chama a atenção. Rincão é dentre as vilas ferroviárias da Companhia Paulista a que apresenta maior quantidade de unidades e de tipologias. Um dos motivos é que a cidade possuía um armazém regulador de café, construído pelo Instituto Brasileiro do Café, em terras da Companhia Paulista. Pelo fato de não ter sofrido um processo de desenvolvimento urbano, as edificações foram pouco descaracterizadas e demolidas, apresentando muitas das características morfotipológicas originais.

Nossa hipótese para Rincão é de que houve dois momentos de construção de unidades na vila ferroviária. Um primeiro núcleo surgiu juntamente com a estação e, portanto, é de 1884, e outro núcleo

surgiu com a construção do armazém de café, em 1922. Infelizmente, o edifício do armazém não existe mais. No Relatório da Companhia Paulista de 1921 fala-se na construção de cento e vinte unidades em Rincão. Segundo o Inventário da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) e Superintendência do Patrimônio da União (SPU), em 2007, a vila ferroviária possuía setenta e duas unidades. Em uma visita de campo, de 2013, contabilizou-se duzentas e seis unidades. Sobre a divergência de números, a hipótese é de que o Relatório de 1920, somente refere-se à construção de casas aprovadas em 1920, não considerando as unidades já existentes, localizadas mais próximas à estação. O número divergente entre ex-RFFSA e SPU é devido a forma de realização das visitas de campo, podendo não ter sido contabilizadas aquelas unidades vendidas pela FEPASA ou RFFSA, antes de sua extinção. Descobriu-se ainda que algumas casas ou foram desmembradas, como aquelas próximas à estação, ou então, nos demais quarteirões, dois terrenos foram lembrados. Infelizmente não se encontrou plantas originais nem da vila nem das casas. Assim não sabemos nem as datas de construção, nem a autoria. Sobre a autoria, apenas sabemos que a seção de Linhas e Edifícios da Companhia Paulista, era a responsável por sua construção e manutenção. A planta mais antiga encontrada é a de implantação, datada de 1967. À época, a Companhia Paulista já se encontrava integrada à empresa estadual FEPASA. A planta encontra-se no arquivo da Inventariança da ex-RFFSA. Encontrou-se, além disso, um levantamento realizado pela Prefeitura Municipal de Rincão, da década de 1980.

A vila ferroviária de Rincão apresenta 9 (nove) subtipologias diferentes. A palavra subtipologia aqui é adotada, pois todas as casas referem-se a tipologia de casas de vila ferroviária, para diferenciar da tipologia de casas de turma. A tipologia de casas de turma geralmente são um conjunto de duas ou três unidades, localizadas entre as estações, onde habitavam trabalhadores responsáveis pela manutenção das linhas ou que acorriam quando havia um acidente no percurso.

As nove subtipologias diferenciam-se pelo programa, isto é, número de ambientes, estes geralmente diferenciam-se pelo número de dormitórios, presença ou não de um escritório anexo à casa, esta última subtipologia geralmente destinada ao chefe da estação. As subtipologias diferenciam-se também pela área das edificações e dos terrenos, com presença de recuos frontais, laterais e posteriores, conformando em quintais. Elas geralmente refletem a hierarquia do trabalho, desse modo, aquelas que apresentam edificações e terrenos com áreas maiores, eram destinadas ao chefe da estação, e no caso de Rincão, também ao chefe da subestação elétrica. Os terrenos e edificações menores eram

destinadas aos trabalhadores responsáveis pela Conservação da Linha, em uma subtipologia conhecida como “porta e janela”, sem recuos laterais ou frontais, construídas no alinhamento da rua (Imagem 7). Outra diferenciação entre elas, é a presença de porões que refletem os Códigos Sanitários da época. Apenas aquelas com maior distinção apresentavam tais porões (Imagem 8). Outra questão presente em todas elas, é a presença dos banheiros não incorporados à edificação principal: geralmente situados ao fundo do quintal, e próxima a um tanque, destinado provavelmente à lavagem de roupas. A cozinha está localizada na parte posterior da edificação principal, voltada para o quintal da casa.

Um elemento que remonta às origens do núcleo urbano de Rincão e até recentemente era posto em funcionamento: a caixa d’água de ferro, movida a uma bomba, utilizada para abastecer o pequeno núcleo urbano. Há ainda um outro elemento menor que remonta às origens, e por vezes perdeu a função devido à presença contemporânea de fogões elétricos, mas que permanece na paisagem: a presença de chaminés, antes úteis quando da utilização do forno e fogão à lenha.

Imagem 8: Casa de umas das subtipologias da vila ferroviária de Rincão, conhecida como “porta e janela”, destinados aos trabalhadores da seção de Conservação das Linhas.



Fonte: INOUE, 2017

Imagem 9: Casa de umas das subtipologias da vila ferroviária de Rincão. Nota-se o porão, os recuos laterais e de fundo do terreno, e nesta casa de esquina, encontra-se a caixa d'água que abastecia o núcleo urbano.



Fonte: INOUE, 2017.

A estação e a esplanada de Rincão, provavelmente de 1892⁹, ao contrário da segunda estação construída em estilo *Art Déco*, em Presidente Prudente, não foi construída em nenhum estilo específico. Pode-se inclusive enquadrá-la como estilo eclético. A estação apresenta o programa típico das estações: bilheteria, depósito e sanitários; e próxima a ela há um pequeno armazém.

Desse modo, ao analisar a paisagem de Rincão, claro está que não é a qualidade artística da estação, que apesar de ter sido o pontapé inicial da cidade, que caracteriza o lugar ou a sua paisagem, mas o conjunto de elementos arquitetônicos das casas da vila ferroviária, e seus aspectos urbanísticos, que sem o conhecimento da história da Companhia Paulista, seria difícil de reconhecê-los e valorizá-los como patrimônio.

⁹ O ano refere-se a data de inauguração da estação. Informações encontradas em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/rincao.htm>. Acesso em 15/04/2020.

Considerações Finais

A investigação do patrimônio sob o ponto de vista cultural, buscando as características peculiares de cada lugar, abre um amplo leque sobre as possibilidades de entendimento do que deve ser ou não preservado, dilema fundamental para salvaguardar o que resta dos elementos representativos da paisagem paulista.

Os estudos de caso demonstram como certos aspectos específicos ainda geram legibilidade para esses lugares, caracterizando essas porções do território e que certos elementos arquitetônicos e urbanísticos ainda presentes em sua paisagem atual são significativos na produção e sentido para esses territórios e, portanto, deveriam ser preservados. No entanto, ao demonstrar elementos da paisagem que justifiquem a preservação do patrimônio, não se defende a ideia de engessamento histórico da paisagem, mas sim, produzir material para apoiar as decisões planejamento urbano buscando conciliação entre sociedade, cultura, economia e meio ambiente.

Ambas as cidades tiveram origem a partir da ferrovia e tiveram como referência a estação para a sua expansão urbana. Interessante observar que o estudo do caso de Presidente Prudente foi possível diante das particularidades da sua própria paisagem, delimitada pelo processo singular de produção do seu espaço. O município de Rincão não conheceu desenvolvimento depois de passada a febre do café e por esse motivo mantém grande parte do acervo ferroviário, diferente dos outros núcleos urbanos que sofreram muitas perdas de seu patrimônio. Apesar da importância, grande parte do patrimônio ferroviário no Brasil encontra-se abandonados, sem uma política efetiva de preservação.

O que se pretendeu mostrar através do presente artigo é a formação urbana de cidades a partir das ferrovias, e sua importância no desenho do território paulista. Tais elementos somente são reconhecíveis através do conhecimento histórico, que gera sentido para a preservação de certos objetos ou cenários. Tal tratamento deve não salvaguardar simplesmente o passado, desvinculado do seu contexto atual, mas buscar compreender em que circunstâncias essa decisão seria possível, diante das atuais possibilidades econômicas, políticas e de desenvolvimento humano, criando ainda uma linha narrativa para a preservação do rico patrimônio industrial ferroviário, que conecte passado, presente e futuro, em uma efetiva política de preservação.

Referências bibliográficas:

- AB'SABER, Aziz. **Os domínios da natureza no Brasil potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial. 2003.
- ARAKAKI, Elizabeth Mie. **A paisagem e os trilhos no Oeste Paulista. O caso de Presidente Prudente**. Tese (doutorado). São Paulo: FAU-USP 2010.
- ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Tese (doutorado). Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras – UNESP, 1972.
- BEM, Sueli. F. de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. Dissertação (mestrado). São Paulo, FAU-USP, 1998, 418p.
- BENINCASA, Vladimir. **Fazendas Paulistas. Arquitetura Rural no Ciclo Cafeeiro**. Tese (doutorado). São Carlos: FAPESP/EESC-USP, 2008.
- CAMPOS, Cristina. **Ferrovias e Saneamento – O engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893**. Tese (doutorado). São Paulo, FAU-USP, 2007.
- COMISSÃO DOS PROLONGAMENTOS DA EFS. **Relatório apresentado pelo engenheiro-chefe Joaquim Huet de Bacellar ao Presidente do Estado**. São Paulo, Weisflog Irmãos, 1912, p.4.
- FRANCO, Fernando. M. **A construção do caminho A estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo**. Tese (doutorado). São Paulo: FAU-USP 2005.
- GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista**. Tese (doutorado). São Paulo: FAU-USP, 1999.
- INOUE, Luciana M. **Fim da linha? Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação**. Tese (doutorado). São Paulo, FAU-USP, 2016.
- KÜHL, Beatriz M. **Preservação da arquitetura do ferro em São Paulo**. Tese (doutorado). São Paulo, FAU-USP, 1996.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, cidades, trabalhadores 1870-1920**. Tese (livre docência). São Paulo, FAU-USP, 2002.
- LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem: as cidades do interior paulista**. São Paulo: Ed. UNESP, 2001.
- LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil**. São Paulo, Editora Alfa- Omega, 1976. Primeira edição, 1949.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Alfa-Omega. 1974.
- MARTINS, José de. “Frente Pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica.” *In Estudos Históricos*. V. 10, pp. 33-41. Marília, 1971.
- MARX, Murilo. **Nosso chão: do Sagrado ao Profano**. São Paulo: Edusp, 1989.
- MILLET, S. **Roteiro do Café e Outros Ensaio: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 1982.

- MOARES, A. C. R. **Ideologias geográficas**. São Paulo: Hucitec, 2002, p.15.
- MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.
- PRADO Jr, C. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1945.
- RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. **Grandes empresa de serviços públicos na economia cafeeira: um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo: 1850-1930**. São Paulo: sn, 1979.
- SAES, Flávio Azevedo Marques. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.
- SANTOS, M. **Por uma nova geografia**. São Paulo: Hucitec, 1982.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4^a.ed. São Paulo: EDUSP, 2008.
- SPÖSITO, M. E. B. **O Chão em Presidente Prudente: A lógica da expansão Territorial Urbana**. Dissertação de Mestrado. Rio Claro: UNESP, 1983.
- SOUKEF JR, A. **Sorocabana uma saga ferroviária**. São Paulo: Dialetto, 2001.
- TOSI, P. G. e FALEIROS, R. N. “Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917)”. *In Economia e Sociedade*, Campinas, v. 20, n. 2 (42), p. 417-442, ago 2011. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0104-06182011000200008> Acesso em 16/04/2020.