

PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE NO BRASIL E O PROCESSO DE VALORIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Ferrovias e as paisagens industriais da região oeste do Estado de São Paulo

HERITAGE OF MOBILITY IN BRAZIL AND THE PROCESS OF VALUING THE TERRITORY

Railways and the industrial landscapes of the western portion of São Paulo State

Taís Schiavon

*Universidade de Évora, Évora, Portugal _ Doutoramento em Arquitetura.
CIDEHUS - Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades
CHAIA - Centro de História da Arte e Investigação Artística
taischiavon@hotmail.com*

RESUMO

A porção Oeste do Estado de São Paulo vê sua expansão no decorrer do século XIX como parte das estratégias em busca de novas conexões territoriais, inicialmente promovidos pelo sistema ferroviário de transportes e gradativamente substituídas pelo modelo rodoviário. As linhas: Araraquarense, Noroeste, Paulista e Sorocabana, promoviam o transporte de pessoas, produtos e serviços desta região até então “desconhecida e selvagem” para as demais regiões, permitindo o desenrolar de melhoramentos agrícolas, complexos urbanos e atividades industriais ao vetor oeste. Leituras que hoje possibilitam a criação de uma rede de estudos urbanos estruturada a partir dos núcleos desenvolvidos pela ferrovia e os impactos decorrentes da transição para o modelo rodoviário de transportes intensificado a partir de 1960. Novos veios de interpretação aos dados históricos e sua aplicação nas diversas áreas das cidades do oeste paulista, que em menos de meio século foi capaz de descrever o patrimônio da mobilidade como um museu aberto.

Palavras-chave: ferrovias; patrimônio da mobilidade; patrimônio industrial; oeste do Estado de São Paulo.

Linha de Investigação: 2: Cidade e Ambiente **Tópico:** Patrimônio e paisagem cultural

ABSTRACT

The western portion of the State of São Paulo sees its expansion in the course of the 19th century as part of the strategies in search of new territorial connections, initially promoted by the rail transport system and gradually replaced by the road model. The railway lines: Araraquarense, Noroeste, Paulista and Sorocabana, promoted the transport of people, products and services from this hitherto “unknown and wild” region to the other regions, allowing the development of agricultural improvements, urban complexes and industrial activities throughout west vector. Readings that today allow the creation of a network of urban studies

structured from the nuclei developed by the railway and the impacts resulting from the transition to the road transport model intensified since 1960. New ways of interpreting historical data and its application in the different areas of the cities of western São Paulo, which in less than half a century was able to describe the heritage of mobility as an open museum.

Keywords: railways, heritage of mobility, industrial heritage, western portion of São Paulo State.

Thematic clusters: 2: City and Environment. **Topic:** Heritage and cultural landscape

1. Metodologia e intenções da análise:

Este estudo buscou identificar a dispersão de ferrovias no Estado de São Paulo como o elemento propulsor ao processo de urbanização e formalização de suas bases industriais. Ao longo das pesquisas os resultados permitiram a identificação das influências nacionais e internacionais exercidas neste processo.

A proposta foi estruturada por meio de estudos iniciados no Brasil a partir do desenvolvimento do subtema III do projeto temático FAPESP¹, com a coordenação do Prof. e Dr. Adalberto da Silva Retto Junior da UNESP de Bauru, tendo como ponto de partida os passos desenvolvidos pelo geógrafo francês Pierre Monbeig, responsável pela análise do desenvolvimento do oeste Paulista a partir do avanço da “Franja Pioneira”, com início na região do Vale do Paraíba (1840). A nova leitura considera os fatos históricos e a sua atual conformação, narrando os processos de expansão urbana e econômica, em virtude do avanço do sistema ferroviário e sua substituição ao modelo rodoviário de transportes.

As quatro linhas de investigação analisadas durante o Projeto Temático Fapesp refletiam a especialidade de cada pesquisador² e seguiram dois movimentos em um contínuo jogo de escalas como forma de captar, na sua especificidade e amplitude, a dinâmica e/ou o descompasso da implantação dos quatro ramais ferroviários: Alta Araraquarense, Alta Paulista, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Alta Sorocabana. No primeiro movimento, interno a cada ramal ferroviário, emergiram mais claramente problemáticas sobre a estratégia político-econômica da implantação de cada um dos ramais; no segundo, a partir do agrupamento de cidades por décadas, percebeu-se uma conjuntura econômica e política mais ampla, onde a força da elite cafeeira e/ou dos políticos pode ser medida pelo ritmo de implantação dos ramais.

O estudo teve como ponto de partida, o contexto delineado pelo avanço dos trilhos das companhias de estrada de ferro: Noroeste do Brasil, Sorocabana (Alta Sorocabana), Paulista (Alta Paulista) e Araraquarense, permitindo a identificação das características inerentes a cada eixo e suas eventuais interferências, relações fundamentais para a criação de um ambiente propício ao desenvolvimento de novas cidades e equipamentos por toda a região, uma vez que além de abrir caminho a ferrovia inicia o processo de construção e qualificação de zonas de influência abertas em meio ao *hinterland* desconhecido. Após a análise dos dados, torna-se possível elencar o patrimônio físico e socioeconômico gerado em torno de seu sistema operacional e estruturação de sua paisagem urbana, podendo também ser analisada pelo viés da paisagem cultural.

O presente trabalho, leva em consideração os conceitos de preservação e revitalização de ambientes elaborados a partir da ótica metodológica do Patrimônio Industrial, que possui maior força de elaboração e disseminação na Europa, mas que atualmente ganha cada vez mais espaço no Brasil. Condição que no

¹Fundação de Amparo a Pesquisas do Estado de São Paulo: Projeto Temático: 05/55338-0. “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano: Estado de São Paulo, séculos XIX e XX”, coordenação Maria Stella Martins Bresciani (UNICAMP). Subtema III – “Saberes Urbanos na configuração e reconfiguração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo”, coordenação Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru). O projeto envolveu parcerias entre universidades brasileiras (UNICAMP, PUC-CAMP e UNESP) e o centro italiano – IAUV de Veneza. Os grupos de análise contaram com a participação dos professores e doutores: Ivone Salgado, Edgar De Decca, Cristina Meneguello, Silvana Rubino, Adalberto da Silva Retto Jr., Norma Constantino, Marta Enokibara e Dr. Celio Losnak.

²Profa. Dra. Norma Truppel Constantino: “As permanências da estrutura agrária na formação do tecido urbano do oeste paulista”; prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Júnior e prof. Dr. Nilson Ghirardello: “A circulação dos preceitos higiênicos e inovações técnicas na reconfiguração das cidades dos três ramais ferroviários do Oeste Paulista”; prof. Dr. Adalberto da Silva Retto e Profa. Dra. Marta Enokibara: “Saberes técnicos e teóricos sobre a cidade, entre Europa e as Américas: profissionais, ideias e técnicas na consolidação de uma cultura urbana no Estado de São Paulo”; prof. Dr. Célio Losnak: “As dimensões política e cultural da circulação dos saberes das cidades no Oeste Paulista: representações urbanas e os canais de divulgação (manuais, revistas)”.

oeste paulista ainda demonstra baixa expressividade em função das dificuldades de se identificarem as fontes deste assunto.

Continuando os estudos desenvolvidos no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP, a pesquisa desenvolvida para o master TPTI³ caracterizou-se pela releitura dos dados coletados previamente no Brasil e por sua adaptação metodológica ao conceito de Patrimônio Industrial realizado a partir da identificação da ferrovia como o elemento propulsor ao processo de desenvolvimento econômico e consequente urbanização da região Oeste do Estado de São Paulo. O vínculo desta pesquisa com a Instituição Francesa AHICF, permitiu que os conhecimentos em torno do desenvolvimento ferroviário na porção Oeste do Estado de São Paulo fossem dispersos por novas fronteiras de estudo.

No início de 2015, ocorre o vínculo deste memorial com a Instituição Francesa AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer). Ao fim deste mesmo ano, a pesquisa foi finalista do Prix CILAC Jeune Chercheur, uma premiação francesa em incentivo à jovens pesquisadores. Recentemente a pesquisa foi finalista do III Premio Promoción del Patrimonio Arquitectónico e Industrial, Aula G+I_PAI, promovido pela Universidade Politécnica de Madrid, tendo como ressalva a ambição da proposta ao abordar um tema extenso em conteúdo e extensão geográfica.

Dando continuidade à análise internacional, as pesquisas em desenvolvimento para o doutoramento em arquitetura pela Universidade de Évora, buscam ilustrar por meio do viés da modernidade, como os modais de transporte ferroviário e rodoviário influenciaram nas estratégias de articulação urbana locais, regionais, nacionais e até mesmo internacionais. Analisando assim, como os ideais, ideologias, técnicas e tecnologias circularam e ainda circulam com o intuito de autoafirmar hegemonias políticas e econômicas e demais imposições em meio às lógicas de mercado.

2. Embasamento da análise:

Dentre as muitas e diversas contribuições do trabalho, deve ser ressaltado o escopo comparativo na amplitude transoceânica⁴. Tal metodologia não é inédita, pois alguns investigadores já tinham percorrido os passos do geógrafo francês Pierre Monbeig, que estudou essas cidades de forma sistemática e as apresentou à Université Sorbonne como tese de doutorado com o título *Pionniers et Planteurs* de São Paulo, com a qual recebeu o prêmio da Fondation Nationale des Sciences Politiques de Paris, em 1950.

Entretanto, Retto Jr. (2018) relata que para potencializar o convite de Manfredo Tafuri de “multiplicare le analisi comparate, onde evitare, insieme alle generalizzazioni, la chiusura in studi localistici”, e do próprio Pierre Monbeig, de que “la zone pionnière de l'État de São Paulo est à plus d'un titre un laboratoire”,

³Master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l'Industrie), um convênio entre as Universidades Paris 1 Panthéon Sorbonne (Paris-França), Università Degli Studi di Padova (Padova-Itália) e Universidade de Évora (Évora-Portugal). Orientação Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora, Portugal) e a Co orientação Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru).

⁴ Para abarcar o tema, exploramos duas linhas de investigação: Formação e transformação das cidades do Centro-Oeste paulista: o rodoviário e a substituição do sistema ferroviário, e “O avanço da indústria no Oeste Paulista nos quatro ramais Ferroviários: Alta Araraquense, Alta Paulista, Noroeste do Brasil e Sorocabana. Bolsas IC concedidas pela Fapesp:

Tema: Formação e transformação das cidades do Centro-Oeste paulista: o rodoviário e a substituição do sistema ferroviário. Ramal Noroeste do Brasil: Nathalie do Prado. Processo 10/17425-6; ramal Sorocabana: Dâmaris Oliveira Barbosa Rodrigues. Processo: 10/17470-1; ramal Alta Paulista: Marília Campos Hildebrand. Processo: 08/53240-0;

Tema: O avanço da indústria no Oeste Paulista: ramal ferroviário da Alta Paulista: André Luiz Ribeiro. Processo 08/54741-3; ramal ferroviário da Alta Araraquense: Wilson Lopes Christensen Barcellona. Processo 08/54740-7; ramal ferroviário da Noroeste: Taís Schiavon. Processo 06/61507-1.

estabeleceu-se um arco temporal cujo início se deu nas décadas de 1860 e 1870 e avançou até a década de 1950, quando ocorreu a opção pelas rodovias.

O cruzamento de dados coletados em arquivos locais e de instituições de ensino internacionais, sobretudo francesas, portuguesas, belgas e italianas, descortinou numerosos profissionais brasileiros e estrangeiros que trabalharam na implantação das ferrovias, de empresas ferroviárias e companhias colonizadoras, de projetos e levantamentos para conhecimento do território, ratificando uma efetiva circulação de homens, produtos, formas e ideias, relevantes para avaliar o funcionamento do sistema complexo onde o caso examinado está efetivamente inserido e, aparentemente, em escala mais ampla do que aquela inicialmente estudada.

De acordo com Retto Jr. (2018), do ponto de vista histórico, o objeto de estudo explicita dois momentos de suma importância: a formação do território moderno, à luz da “economia atlântica”, do mercado internacional do trabalho, da formação dos engenheiros além de elucidar como essa formação se caracterizou entre os séculos XIX e XX; e a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, como gradativo abandono das estações ferroviárias, que acabaram sendo integradas ao tecido urbano como paisagens e que, a partir da década de 1980, colocam-se como “paisagens dentro da cidade” e, portanto, objetos passíveis de serem considerados patrimônios históricos.

O projeto mais amplo, visa responder a esses dois momentos, ampliando a simples noção de tombamento da área e incorporando conceitos relevantes do patrimônio industrial como explicitado nas Actes du Colloque Régional (2014): Rénover, Réutiliser e Reconvertir le Patrimoine (Ayrault; Danm, 2015). A proposta é criar um acervo em rede virtual que possa narrar o processo de configuração, reconfiguração e transformação das zonas pioneiras⁵ do Estado de São Paulo como patrimônio da mobilidade, visando oferecer suporte ao conhecimento, tanto histórico como ambiental, para a planificação territorial e urbana.

A leitura dos dados demonstra principalmente nas cidades “Bocas de Sertão” o desenrolar de atividades diretamente ligadas à ferrovia, entre as quais, a construção de armazéns, oficinas, vilas operárias, postos de lazer, e demais equipamentos relacionados com a nova dinâmica imposta pelas companhias na região, que a partir de suas interações nacionais e internacionais foram refletidas nesta nova conformação urbana. Em todas as cidades analisadas, indústrias e equipamentos foram identificados e devidamente catalogados, buscando reunir em tabelas, gráficos e mapas, um conjunto de dados históricos e atuais devidamente situados na trama urbana das cidades estudadas, considerando neste processo diferentes períodos históricos, evidenciando o posicionamento destes equipamentos e o traçado das companhias.

Muitos estudos englobam o desenvolvimento das ferrovias da região oeste do Estado de São Paulo, o caráter inovador desta pesquisa encontra-se na abrangência de sua análise, uma vez que considera tanto o desenvolvimento histórico da região e companhias em si, quanto sua correlação ao desenvolvimento urbano e econômico local. Uma estrutura possível a partir da identificação e compreensão das atividades econômicas, industriais e dos demais personagens envolvidos em torno deste processo, delimitado pelo desenvolvimento ferroviário no início do século XX e sua transição para o modelo rodoviário de transportes.

⁵Neste artigo é por muitas vezes empregada a expressão “Oeste Paulista”, expressão que corresponde a regionalização geomorfológica adotada por Almeida (1974) ao caracterizar a região do Planalto Ocidental Paulista. Neste ambiente, a expressão “áreas pioneiras”, corresponde ao termo adotado por Monbeig (1984) para caracterizar as áreas que primeiro foram abertas pelas ferrovias.

Toda esta documentação permite a futura criação de um rico banco de dados, cujos resultados podem ser articulados e constantemente enriquecidos por novas pesquisas.

3. A “marcha para o oeste e o desenvolvimento das ferrovias do oeste paulista.

Por muitos anos, as ferrovias foram responsáveis pela absorção de produtos e seu direcionamento aos portos, utilizando neste processo os chamados "corredores de exportação". Até o século XX, companhias eram criadas à medida que novas áreas de produção eram abertas ou conforme o interesse de renomados produtores de café em possibilitar a dispersão de sua produção agrícola.

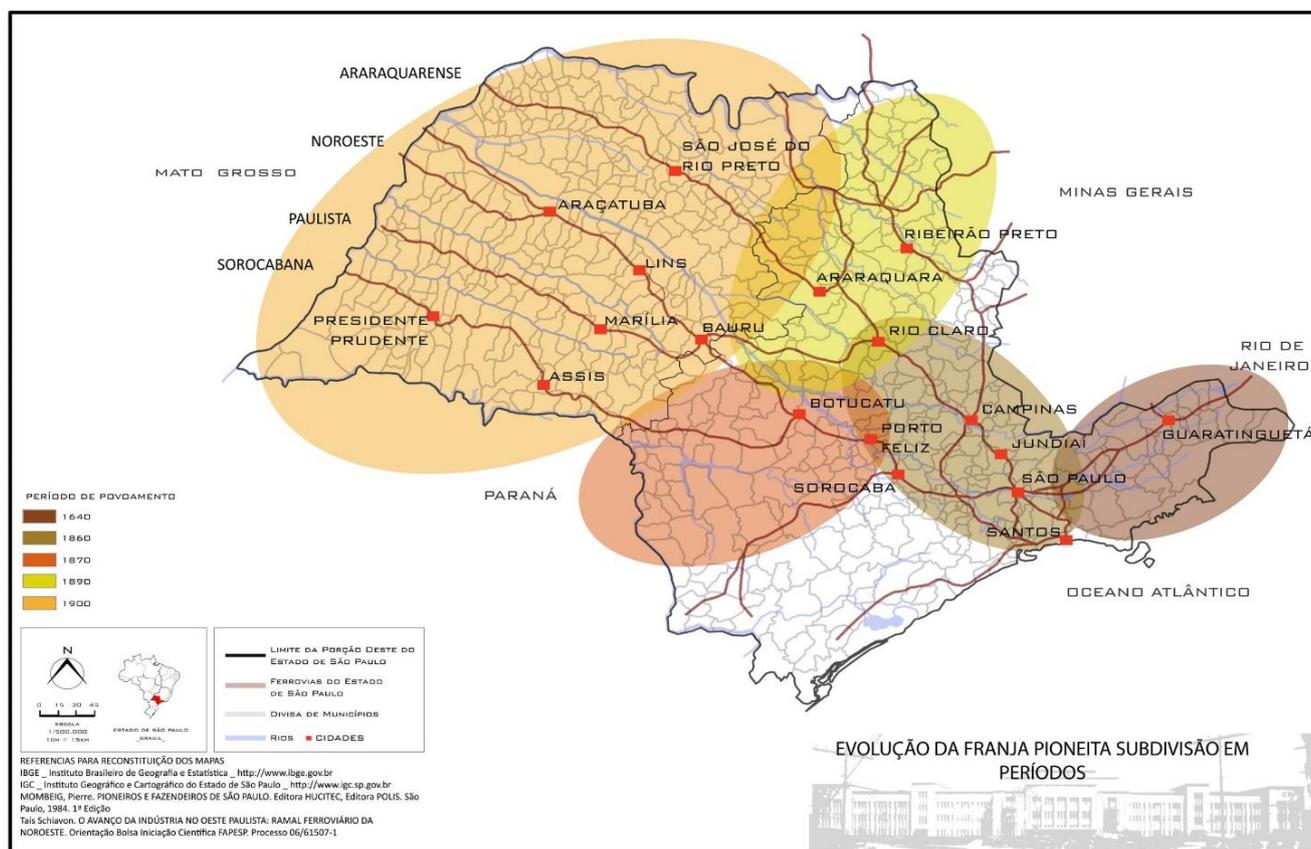


Fig. 01. Evolução da Franja Pioneira – Subdivisão em períodos de atuação da Marcha para o Oeste. Identificação das principais cidades envolvidas e respectivas articulações com ramais ferroviários. Fonte: AUTORA., 2015.

O século XX abre um novo processo à dispersão ferroviária no país, o avanço em direção à região Oeste do Estado de São Paulo demonstra claramente esta nova lógica. Neste ambiente “selvagem” (Langenbuch, apud Salgueiro, 2006), as ferrovias tornam-se responsáveis pela abertura do território e pela consequente criação de cidades, uma atitude pouco comum no Brasil, sobretudo no Estado de São Paulo, onde as companhias muitas vezes serviam áreas previamente produtivas e urbanizadas (Retto Jr., et al, 2011).

Considerando o fato de que 65% no território do Estado de São Paulo foram urbanizados pelo avanço da “Frente Pioneira” que em grande parte ocorreu em parceria entre o cultivo do café e a dispersão de ferrovias, compreendemos a importância do desempenho deste meio no Brasil, principalmente entre o século XIX e século XX. (Salgueiro 2006)



Fig. 02. Mapa da província de São Paulo do início do século XX, “Terrenos Desconhecidos”. Fonte: Salgueiro, 2006.

Enquanto as estradas europeias se dirigiam à cidade, e foram construídas para entrelaçar importantes focos de civilização, já articulados por estradas seculares, (...), os nossos ferrocarris, ao contrário, estiraram seus trilhos para ligar através de grandes distâncias, os centros produtores do café aos portos de embarque, ou marchavam, como a Sorocabana e a Noroeste, para o deserto. Em vez de unir centros fabris e agrícolas, de vida já intensa, e muito próximos uns dos outros, como na Europa, o caminho de ferro foi entre nós, um criador de cidades; e até que estas se desenvolvessem pela força de expansão das propriedades

agrícolas, tiveram os trens de correr, para buscarem o café no interior, através de pequenos núcleos urbanos e de grandes extensões, inexploradas e solitárias. (Azevedo, 1950)

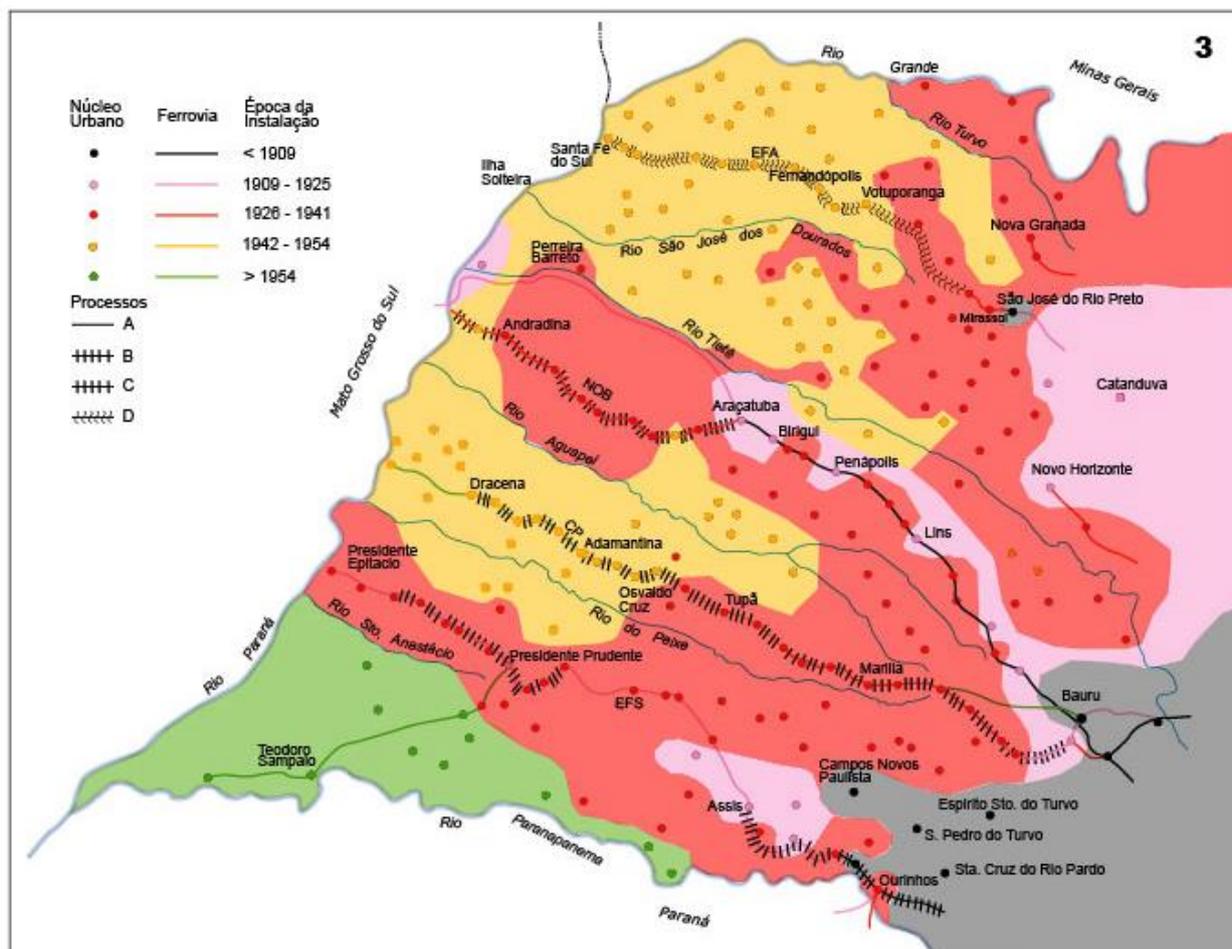


Fig. 03. Conformação dos municípios da porção Oeste do Estado de São Paulo, século XX, Fonte: Menezes 2008.

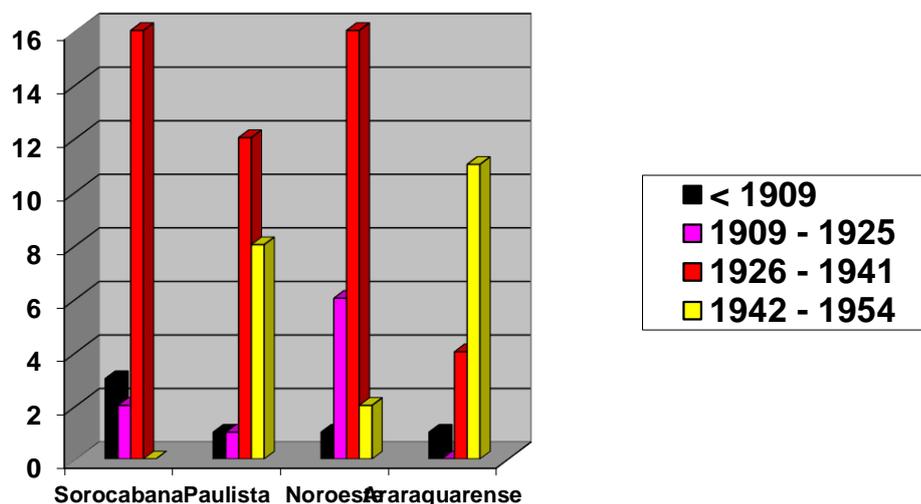


Gráfico 01. Comparação entre a conformação de municípios na porção oeste do Estado de São Paulo, sobreposta à área de abrangência das ferrovias da região. Fonte: Menezes, 2008.

4. Ferrovias e o território:

Vencovsky (2006) afirma a existência de períodos de maleabilidade em torno das políticas de transporte, afirmando que este se preocupava, "(...) num determinado momento, com a ocupação do território brasileiro, num segundo momento, com a modernização e, num terceiro, com a inserção internacional."

Criadas principalmente ao longo do século XX, Monbeig (1998) afirma que em sua formação original as cidades do Oeste Paulista apresentam em grande parte uma composição homogênea de seus traçados, uma característica diretamente refletida na composição de sua paisagem. Para Tafuri e Dal Co (1986, *apud*: Retto Jr; et. al, 2011) "the railroad industry installation draws an urbanization model, dedicated to be reproduced without variation that propitiates, around each station, an accelerated lands valorization scheme in such a way to ensure terrific dividends that evolves the "whole system" settlement, and that extends in regional scale."

(...) Hoje é o caminho de ferro que funda as cidades e promove, com a indústria, as grandes aglomerações urbanas. Ele, o plantador de cidades, é todo poderoso nessa matéria, como se viu na Noroeste, em que numerosas vilas, hoje cidades de primeira ordem, como que brotaram do chão, na ponta dos trilhos, e pequenas povoações foram obrigados muito simplesmente a transportar suas casas para onde queria o caminho de ferro. (Azevedo, 1950)

O processo de implantação de cidades da primeira metade do século XX pode ser caracterizado como um marco ao planejamento urbano brasileiro, sobretudo da região oeste do Estado de São Paulo, cujo principal objetivo girava em torno da obtenção de um rápido retorno do investimento empregado por fazendeiros, ferrovias e companhias de colonização, responsáveis pelo traçado das cidades e dispersão de equipamentos de qualificação urbana e carências de seus habitantes. (Menezes, 2008)

A relação de dependência entre ferrovias, núcleos urbanos e a variabilidade da produção, se torna maior se comparada aos modelos anteriores. Para Galvão (1996, apud: Carvalho, 2007) “a ferrovia constitui o elemento técnico predecessor do estabelecimento da frente pioneira (...); as cidades nascidas à margem dos trilhos constituíram núcleos motores, distribuidores e coordenadores do crescimento sócio econômico (...): cafeicultura, cotonicultura e pecuária e as não básicas de atendimento à população”. Um contexto que para Azevedo (1950) ocorria “à medida que avançava e progredia para o interior, ia à estrada lançando, nas suas estações-fantasma, as sementes de núcleos urbanos e fazia nascerem, na extremidade da linha, essas cidades de vanguarda que se chamavam ‘bocas de sertão’ (...)”.

Essa articulação marcará por longo período a implementação e o crescimento de indústrias e a transformação de inúmeras cidades, existindo vários exemplos no próprio Estado de São Paulo (...). Ademais, muitos complexos ferroviários são verdadeiras usinas, existindo oficinas de produção de componentes, de montagem e de reparos que apresentam uma organização do trabalho e encadeamento de produção de fato industrial, (Kuhl, 1998) tornando desta maneira viável a articulação entre patrimônio industrial e as ações articuladas. A mobilidade, vista em sua escala de amplitude local, regional, nacional e internacional aplicada a partir da análise da interação entre ferrovias e rodovias e o contexto paisagístico em que se inseriam.

Uma revolução que conforme descrito por Azevedo (1950) não obteve semelhança em nenhuma outra região da América do Sul, este mesmo autor completa ainda que na “(...) transformação tão vasta e profunda como a da Noroeste do Brasil e o que era ‘selva selvaggia’, em 12 anos se transmudou em fazendas, povoações, vilas e cidades modernas.”

A partir dos anos 1960 uma marcante ruptura passa a ser identificada, momento onde o rodoviarismo demonstra importância ao transporte de produtos e pessoas (Prado, 2011). A partir desta nova expansão a forte característica geométrica presente no traçado urbano perde espaço para o surgimento de um traçado irregular, em contraste com o núcleo histórico das cidades.

O ideal urbano lançado sobre as cidades abertas com o avanço da “franja pioneira”, sobretudo as localizadas na porção Oeste de São Paulo possuem como característica a ortogonalidade de seus loteamentos e quadras. Esta geometria reflete a relação existente entre as soluções arquitetônicas e suas possíveis utilizações, ambas demonstrando os traços de um “sistema moderno” de organização e estruturação urbana, uma a ruptura aos laços coloniais em troca de um modelo racional, imposto pela dispersão dos ideais modernos decorrentes principalmente da industrialização de vários países Europeus e dos Estados Unidos (Menezes, 2008).

Espanta-se o europeu, quando ouve chamar de ‘velha’ uma cidade como Ribeirão Preto, que não conta três quartos de século (...). Tudo se passa como se este país conhecesse em

setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa.
(Monbeig, 1928: 23)

Ao passo que as ferrovias surgem com a função de estabelecer eixos em busca do café e novas áreas para o povoamento, as rodovias buscariam as comunicações entre os núcleos urbanos e produtivos, um complemento ao setor de tráfego de ferrovias, neste sentido, a mentalidade rodoviária se torna um elemento de extrema importância à conjuntura dos planos políticos e econômicos das cidades anteriormente beneficiadas pelas ferrovias.

Resultado do avanço do modelo ferroviário de transportes, as cidades da porção Oeste do Estado de São Paulo representam o primeiro momento do delineamento de um sistema de criação hierárquica de cidades, responsável pela articulação do território com a aproximação das novas regiões produtoras, culminando com o aumento do peso das capitais regionais, além de garantir o beneficiamento de regiões de maior influência rodoviária.

A urbanização das cidades do oeste paulista descende das redes viárias, e a posição que ocupa uma urbe no território é seu próprio fator de hierarquia. Bauru é o exemplo claro do que é denominado “nós de comunicação”. “Ao abrigar o cruzamento entre três eixos ferroviários, sobressaíram-se às demais cidades da região”. (Prado, 2011)



Fig.04 – Bauri – Entroncamento Ferroviário e Rodoviário. Identificação do “nó de comunicações” que converge para o município. Fonte: AUTORA, 2015.

5. Conclusões

Como já salientado, este trabalho buscou identificar o desenvolvimento do modelo ferroviário de transportes como elemento propulsor ao processo de urbanização da região Oeste do Estado de São Paulo, assim como as influências nacionais e internacionais exercidas em meio ao processo de organização deste sistema e de sua paisagem urbana como um meio de promover a valorização do Patrimônio Industrial e o Patrimônio da Mobilidade no Brasil, uma vez que conforme descrito por Monbeig (1998) “confunde-se a geografia das cidades com a das comunicações”.

A estruturação da pesquisa teve como ponto de partida a análise de diferentes centros urbanos dispersos ao longo dos eixos ferroviários (Alta Paulista, Alta Sorocabana, Noroeste e Araraquarense), envolvendo em alguns períodos a interferência de outras companhias em acréscimo à introdução do modelo rodoviário de transportes.

As ferrovias abertas em meio ao “sertão” representam o primeiro meio de comunicação territorial sobreposto à disseminação técnica e industrial de suas regiões, cuja maior parte das cidades, ainda em processo de

formação, teria como suporte, uma qualificada rede de infraestruturas urbanas, dignas dos grandes centros nacionais, modificando consideravelmente sua paisagem “selvagem” em meio aos “sertões desconhecidos”. (Salgueiro, 2006)

A partir de uma análise multidisciplinar a pesquisa possibilita a leitura histórica e geográfica em torno das ferrovias do Oeste de São Paulo e as cidades de sua influência. Em seu primeiro movimento a pesquisa demonstra que com o avanço da “Frente Pioneira”⁶ a ferrovia se transforma no elemento propulsor ao processo de urbanização e articulação econômica do Oeste do Estado de São Paulo. Em seu segundo movimento a pesquisa narra o processo de configuração, reconfiguração e transformação das “zonas pioneiras”⁷ do Oeste Paulista, vistos como elementos do Patrimônio da Mobilidade, um ambiente onde a arqueologia e o patrimônio industrial (TICCIH, 2003) agem em suporte ao conhecimento histórico, ambiental e urbano de sua região.

6. Bibliografia

- AZEVEDO, F. de. (1950) Um trem corre para o oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Martins Editora S.A.
- AYRAULT, P., DANM, P. (2015) Rénover, réutiliser, reconverter le patrimoine. SOMOGY: Région Île-de-France
- CARVALHO, M. B. de. (2007) Conformação da estrutura agrária na forma do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista: Linha Noroeste. BP.IC. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo: 06/58402-3.
- GALVÃO, D. da S. F. (1966) A expansão geopolítica ferroviária para a região Noroeste do Brasil até a década de 40. São Paulo. 1996.
- KUHL, B. M.r. (2008) Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização, Problemas Técnicos de Restauro. Ateliê Editorial, Cotia, São Paulo.
- LANGENBUCH, J. R. Ferrovias e cidades do Oeste Paulista. In: RETTO Jr., A. da S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T.; MAGALHÃES, K. C. (2011). Conhecimento histórico – ambiental integrado na planificação territorial e urbana. São Paulo: Cultura Acadêmica.
- MENEZES, E. P. de. (2007) A quadrícula e suas Variações na ocupação extensiva do território do Oeste Paulista: Estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários. BP. IC. Ap. Tem. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo: 06/58396-3.
- MONBEIG, P. (1998) Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec.
- PRADO, N. do. (2011) Formação e transformação das cidades do centro – oeste paulista: o rodoviarismo e a substituição do sistema ferroviário. Ramal Noroeste. Orientação Bolsa Iniciação Científica. BP. IC. Processo 10/17492-5.

⁶ Frente Pioneira: expressão utilizada para a identificação da cidade, ou ponto limite do avanço dos trilhos de determinada companhia. Este processo é comandado pela Franja Pioneira, que em seu processo de desbravamento do território paulista iniciado a partir do Estado do Rio de Janeiro, mais precisamente do Vale do Paraíba.

⁷ Neste artigo é por muitas vezes empregada a expressão “Oeste Paulista”, expressão que corresponde a regionalização geomorfológica adotada por Almeida (1974) ao caracterizar a região do Planalto Ocidental Paulista. Neste ambiente, a expressão “áreas pioneiras”, corresponde ao termo adotado por Monbeig (1984) para caracterizar as áreas que primeiro foram abertas pelas ferrovias.

RETTO Jr, A. da S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T. The grid and its variations on the extensive occupation of the West of São Paulo State: A comparative study on the four railroads. In: 15th International Planning History Society Conference. Cities, nations and regions in planning history.

RETTO Jr., A. S.(2018) En: AUTORA. A Noroeste do Brasil e as paisagens Industriais do Oeste de São Paulo. A conformação do Patrimônio da Mobilidade no Brasil. Novas Edições Acadêmicas, 2018. ISBN: 978-3-639-68274-8.

SALGUEIRO, H. A. (org). (2006) Pierre Monbeig e a geografia humana brasileira. Bauru: EDUSC.

TAFURI; DAL CO. (1986). In: RETTO Jr., A. da S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T.. The grid and its variations on the extensive occupation of the West of São Paulo State: A comparative study on the four railroads.

TICCIH. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. (2003). Carta de NIZHNY TAGIL sobre o Patrimônio Industrial.

VENCOVSKY, V. P. (2006). Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: Uma Análise do Movimento de Produtos Agrícolas.Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Estadual deCampinas, Campinas.