



A Chancela da Paisagem Cultural Brasileira como campo de análise para a consolidação do Patrimônio Industrial. A construção de rotas culturais em meio à expansão ferroviária no início do século XX.

The seal of the Brazilian Cultural Landscape as analysis for the consolidation of the Industrial Heritage. The construction of cultural routes midst in the railways expansion in the early 20th century.

Taís Schiavon*

Resumo

Buscando identificar o sistema ferroviário de transportes como responsável pelo processo de urbanização e desenvolvimento econômico de boa parte do Oeste do Estado de São Paulo, esta proposta busca a partir das companhias Alta Sorocabana, Alta Paulista, Noroeste e Araraquarense valorizar os vestígios representativos da Paisagem Cultural de sua região, como reflexo dos processos envolvidos em meio à circulação de ideais e ideias atuantes tanto no contexto nacional, quanto internacional. Em meio ao território até então economicamente pouco significativo, o novo ambiente consolidado justificaria a construção de um cenário capaz de narrar a paisagem cultural do Oeste do Estado de São Paulo e toda a sua diversificação ao longo do século XX. Neste cenário a identificação de nódulos pontuais permitiriam a reconstrução histórica e cultural do Oeste Paulista, desafios presentes em meio à construção do conceito de preservação de possível idealização a partir da Chancela da Paisagem.

Palavras-chave: Paisagens Culturais. Ferrovias do Oeste Paulista. Patrimônio Industrial. Estratégias nacionais e internacionais.

Abstract

Seeking to identify the rail transport system as the responsible for the urbanization and the economical development of the western portion of São Paulo State, this proposal seeks with the analysis of the railway companies Alta Sorocabana, Alta Paulista, Noroeste and Araraquarense valuing the traces of the Cultural landscape of this area, reflecting the processes involved in the movement of ideals and ideas actives in both of the national and international context, amid the territory until then insignificant economically. Currently, the consolidated scenario amid the transformations arising from this process, would justify the construction of a scenario able to construct this narrative, whose processes are responsible for the construction of the cultural landscape of the western portion of São Paulo State, from the twentieth century. Considering the vast territory covered and the challenges in the construction of the concept of Landscape preservation, specific nodes could be restructure the historical and cultural acts of the current conformation of this region.

Keywords: Cultural Landscapes, Railways of the Western portion of São Paulo State. Industrial Heritage. National and International strategies of territorial communication.

*Arquiteta e Urbanista pela UNESP (Bauru 2007-2011). Mestra em história gestão e valorização do Patrimônio Industrial, Master TPTI (2013-2015). Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Évora, Portugal (2015)

Entre a descrição e a representação. Breve histórico da paisagem e o contexto urbano.

As definições em torno do conceito de paisagem, possuem origem no século XV, ilustradas por “pinturas representando um pedaço da natureza, onde os personagens detinham um papel secundário.” (CRISPIM, 2011) Assumindo expressões como *landship*, *landschaft*, *landscape*, *paesaggio*, *paysage*, seus conceitos adquirirão com o tempo novas vertentes de análise, interpretação e descrição, passando no século XVI a agregar “valores e significados claramente culturais, uma vez que o termo paisagem advém do latim *pagus*, que significa povoado, *pays* em francês e daí país em português, um conceito muito mais intimamente relacionado a questões culturais do que às ecológicas.” (CRISPIM, 2011)

Ainda concentrada em torno das antigas muralhas medievais, a retomada do crescimento das cidades renascentistas permite a transformação do espaço urbano, pela primeira vez a cidade é tida como foco de observação, um grande la-

boratório que abandona ambientes intocáveis e sublimes, substituídos agora pelos efeitos de intervenções humanas.

Ao considerarmos a paisagem como ambiente de estudos, sua análise enquanto objeto abrange acontecimentos recentes, cuja origem coincide com as transformações do século XIX, já entendidas no século XX como um campo multidisciplinar de análise, mesclando conceitos entre as disciplinas da história, geografia e antropologia.

Representando a geografia cultural Sauer (1925) argumenta ser a paisagem o elemento responsável pela síntese entre a geografia e os diferentes elementos presentes na conformação do ambiente, uma espécie de paralelo ao conceito de tempo histórico. (CORREA & ROSENHAL, 2004)

Estes e outros fatores seriam engrandecidos a partir de 1960 pelos preceitos de David Lowen-

thal e Yu-Fu Tuan, reorientando “a geografia humana para uma instância na qual fosse resgatado o caráter sintético, (...) capaz de realizar grandes sínteses das regiões” (RIBEIRO, 2007, p.24, apud: CRISPIM, 2011).

Em 1980, os preceitos propostos por Sauer seriam questionados por James Duncan e a Nova Geografia Cultural. Duncan (1990) “propõe que as paisagens sejam interpretadas de forma particular por cada grupo humano que com ela interage”, seus preceitos podem ser visualizados no contexto urbano a partir do trabalho de Mario Gandelsonas¹ (1991, 1999), propondo novas leituras do território relacionadas ao indivíduo, suas transformações e interpretações.

Ao considerarmos que grande parte das teorias desenvolvidas em torno do conceito de paisagem revelam o domínio teórico europeu, devemos ressaltar que esta visão não seria capaz de representar da mesma maneira as formalizações presentes em regiões localizadas além dos limites europeus. Denis Cosgrove (1984) ao trabalhar com o conceito de simbologia da paisagem, demonstra que desde o século XIX a Europa cria no imaginário coletivo a reprodução de imagens representativas de suas paisagens, excluindo outras padronizações, ao impor sua cultura e identidade.

A diferença temporal existente em meio à conformação de paisagens ao redor do mundo torna ainda mais complexas as leituras e seus proces-

sos de classificação. Condição esta capaz de contrapor com a enorme riqueza cultural existente em meio aos diferentes períodos de conformação de paisagens e suas respectivas ações.

Por várias vezes o termo ‘modernidade’ foi utilizado para narrar as transformações em nossa sociedade. Neste sentido, Ascher (2010, p.24-25) reconhece distintos períodos capazes de configurar a composição da paisagem urbana. A ‘primeira modernidade’ representaria a transição entre a Idade Média e a Primeira Revolução Industrial, “uma verdadeira revolução urbana”, onde “a cidade medieval deu lugar a uma cidade ‘clássica’ (...) concebida racionalmente por indivíduos diferenciados (...)”, correlacionando a noção de progresso ao conjunto de técnicas aplicadas no território, narrando os processos de evolução da ciência humana.

O advento da segunda Revolução Industrial marca também a transferência massiva dos agricultores para as cidades, agravando as questões de desigualdade social, impulsionando “(...) novas concepções de cidade, marcadas fundamentalmente pelas mesmas lógicas que regiam o mundo industrial dominante” (ASCHER, 2010, p.24-25).

“A terceira modernidade e sua revolução urbana fizeram emergir novas atividades diante do futuro, novos projetos, modos de pensar (...) que chamaremos agora em diante de ‘neourbanismo’ ou de ‘novo urbanismo’.” (ASCHER, 2010, p.61) Neste

1. Para maiores informações vide seguinte bibliografia: GANDELSONAS, Mario. *The Urban Text*. Cambridge: The MIT Press, 1991. GANDELSONAS, Mario. *X-Urbanism, Architecture and the American City*. Princeton Architectural Press, 1999.



Figuras 01 (acima) e 02 (abaixo). Diferentes formas de representação da paisagem. Disponível em: <<http://www.canalettogallery.org/Alnwick-Castle-at-Northumberland-1752.html>>, <<http://www.lacma.org/places/canaletto/>> Acesso em: set.2016.

novo ambiente de sucessivas crises econômicas, a necessidade de transição dos padrões de consumo e produção e conformação de paisagens.

Neste contexto de constantes transformações, a produção de imagens relacionadas à paisagem se caracteriza como uma atividade inerente à ação humana desde os seus primórdios. Cujos resultados variam conforme a variação temporal e influências sócio culturais a qual o ambiente foi submetido.

Nesta trajetória, pinturas rupestres representavam cenas cotidianas; mais adiante, os egípcios associavam ao ato de pintar os acontecimentos relacionados à religião; na idade média dotados de certa obscuridade, os quadros representavam ações em torno de igrejas; já no renascimento o plano de representação se volta ao ambiente e seus acontecimentos, os pintores nesta fase buscavam o movimento e a simetria de suas representações, dotados de elementos ligados à razão e a maior valorização do corpo humano. (Figuras 01 e 02)

Substituindo as clássicas gravuras e pinturas históricas, a fotografia pode ser caracterizada como um importante objeto de estudo aliado a antropologia visual, sendo desta maneira associado à descrição e compreensão do ambiente, um vestígio histórico tão importante quanto os artefatos arqueológicos, ruínas, objetos, pinturas e gravuras, uma vez que quando utilizada a partir de sua vertente original, demonstra a realidade.

Métodos de classificação e leitura.

Após as primeiras discussões sobre as formas de representação da paisagem, seja a partir de suas características naturais, ou atreladas ao conjunto de transformações sociais e produtivas, novos conceitos e terminologias passam a ser desenvolvidos.

Os remanescentes territoriais passam a agregar novos questionamentos e valores em torno de sua preservação, um desafio inscrito em meio às tentativas de promover a valorização dos ambientes inseridos em contextos cada vez mais complexos.

Neste sentido, em 1972 foram idealizados pela UNESCO um conjunto de medidas envolvendo discussões relacionadas às características naturais e sublimes, características sobrepostas às ações e intervenções humanas. As recomendações de Paris (IPHAN, 1972) buscam uniformizar as medidas de preservação, a partir da criação da Convenção do Patrimônio Mundial, incentivando a preservação de bens culturais e naturais de valor significativo à humanidade, uma ação fundamental enquanto testemunhos únicos da diversidade da criação humana identificáveis em seus distintos ambientes.

Foram definidas esferas de preservação atuantes em diferentes escalas de análise, buscando uma maior abrangência de sítios com o intuito de amenizar as carências existentes em meio à preservação de ambientes, cujas características

testemunhem as intervenções das ciências humanas. Desta forma, a categoria de Paisagem Cultural possibilita a valorização de bens culturais representando também “obras conjuntas entre o homem e a natureza” (IPHAN, 1972), ilustrando a evolução da sociedade humana e seu desenvolvimento espacial ao longo do tempo.

Assim as paisagens culturais, passam a ser entendidas como porções territoriais dotadas de singulares conexões entre seus diversos elementos, articulações de análise complexa, uma vez que sua preservação depende de novas práticas e instrumentos jurídicos, variáveis conforme a condição do ambiente a ser preservado.

Mesmo com a criação destas diretrizes dificuldades foram identificadas. Em Setembro de 1995 o Conselho Europeu, busca “introduzir regras de proteção, gerenciamento e planejamento para todas as paisagens baseada num conjunto de regras, constituindo um elemento fundamental de gestão do território” (RIBEIRO, 2007, p.52). Esta convenção estabelecia um conjunto de políticas públicas buscando a construção de uma identidade europeia pautada no reconhecimento e valorização de suas paisagens, reforçando o caráter eurocêntrico dos ambientes classificados pela UNESCO, gerando inúmeras críticas, evidenciando desta maneira a necessidade de revisão de características pontuais centralizadas ao velho mundo, buscando uma maior homogeneização dos ambientes classificados.

Aproximando estas discussões ao contexto brasileiro, as dificuldades de classificação esbarram em sua ampla abrangência territorial, sobreposta à sua enorme variabilidade paisagística e cultural. Uma condição agravada pela baixa articulação entre as diferentes esferas políticas e organismos de preservação.

As medidas encontradas pelo IPHAN para a amenização destas barreiras podem ser resumidas pela criação da Chancela da Paisagem Cultural. Em sua definição a ação considera que a Paisagem Cultural Brasileira pode ser caracterizada por uma “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores.” Neste sentido, sua finalidade contribui “para a preservação do patrimônio cultural, complementando e integrando os instrumentos de promoção e proteção existentes”, uma vez que considerando o seu “caráter dinâmico (...), convive com as transformações inerentes ao desenvolvimento econômico e social sustentáveis, valorizando a motivação responsável pela preservação do patrimônio.” (IPHAN. Portaria nº 127)

A chancela brasileira amplia os horizontes de atuação, orientando novas práticas de preservação patrimonial, reconhecendo as relações entre homem e meio ambiente numa perspectiva integradora (CRISPIM, 2011), além de implicar o estabelecimento de pactos entre o poder público, a socie-

dade civil e a iniciativa privada, visando a gestão compartilhada de porções do território nacional.

O estudo dos vestígios Industriais e o conceito de Paisagem Cultural.

Ao considerarmos o ambiente industrial como local de aplicação da ciência e ação humana, a categoria de paisagem cultural pode também auxiliar na preservação de remanescentes industriais idealizados a partir de sua visão de conjunto. As transformações da paisagem decorrentes deste processo de produção e transformação incluem a análise de acontecimentos atuantes desde o desenvolvimento de uma técnica produtiva até as formas de espacialização que esta abrange em meio a sociedade e o território.

Sua identificação tem início na Europa em um momento onde as primitivas técnicas de produção se perdiam em função da sobreposição de novas técnicas produtivas, precariedade de registros, obsolescência e degradação, atuantes na chamada era “Proto Industrial” e sua transição para a era “Industrial Moderna”.

A noção de patrimônio em meio ao ambiente industrial surge na segunda metade do século XX, também na Europa, um período crucial marcado pelo desaparecimento de ambientes industriais históricos, em consequência dos diversos conflitos no território europeu e obsolescência das técnicas tradicionais, desprezadas por seus traços pouco

expressivos quando relacionadas às novas técnicas modernas. A substituição dos métodos tradicionais por novas tecnologias, revelam o abandono de prédios, máquinas, e formas de produção, como testemunhos das mudanças culturais e modos de produção, representando tanto o ambiente de trabalho, quanto sua memória.

Os vestígios deste processo evolutivo representam as mudanças ocorridas em meio a sociedade moderna. Neste ambiente multidisciplinar, a arqueologia industrial faz uso de sítios arqueológicos como ambiente de pesquisa. Primitivas áreas de produção, onde a paisagem recorre aos vestígios de seu ambiente como forma de compor o contexto histórico e evolutivo de suas antigas civilizações.

Ao considerarmos que a terminologia patrimônio designa a identificação e a valorização de um bem móvel, imóvel ou natural, dotado de valor significativo para uma sociedade, a terminologia patrimônio industrial refere-se à valorização e identificação das características históricas, sociais e espaciais de um sítio, podendo ser também analisados pela vertente cultural, onde o conjunto de bens materiais e imateriais tornam-se responsáveis pela narrativa dos valores de determinada sociedade, agregando aos seus fatos características internas e externas ao ambiente.

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou

científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram as atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (TICCIH. Carta de NIZHNY TAGIL sobre o Patrimônio Industrial)

Ignorada por muitos anos, a arquitetura industrial foi por muitas vezes classificada como simples monumento de nostalgia. Recentemente estes ambientes adquirem novos valores em torno da evolução industrial enquanto técnica e suas diferentes formas de atuação, narrando os avanços de seu tempo por meio de sua patrimonialização, sendo por este motivo, alvos recentes de projetos de revitalização.

Ao passo que na Europa as instâncias patrimoniais encontram amplos aspectos para sua identificação, valorização e reinserção, outros pontos do mundo enfrentam sérias barreiras para a construção deste ideal. Ao considerarmos nosso precoce histórico de transformações, como articular proposições em um ambiente onde a visão eurocêntrica sufoca riquíssimos exemplares culturais dispersos por todo o mundo, características cada vez mais postas em risco em meio à crescente globalização e destruição de recursos naturais.

As rotas patrimoniais como ambiente de atuação da Chancela da Paisagem Cultural no Brasil. A atividade industrial como elo de integração do território 'moderno'.

A conformação de itinerários culturais prima lançar novas possibilidades aos ambientes históricos, permitindo aos espaços já consolidados, diferentes olhares em busca de novas estratégias de uso do patrimônio cultural repleto de possibilidades de desenvolvimento regional, sendo neste sentido, responsáveis pela ordenação paisagística dos ambientes em que se inserem, revelando seus traços e influências históricas, articulando tais narrativas por meio de suas intervenções. Uma prática que quando gerida por grupos locais, potencializam a valorização de identidades culturais regionais, otimizando também a economia local das regiões envolvidas, engrandecendo a identidade dos moradores com seu ambiente e história.

(...) são criados a partir de bens culturais tangíveis ou intangíveis, são portadores de uma história construída que, comumente, estabelece uma relação com o território e com aquele que o percorre. (PISTORELLO, 2013)

A ideia de “rota cultural” foi apresentada e debatida pela primeira vez por meio da proposição da Rota dos Peregrinos para Santiago de Compostela (Cartagena, Espanha) em 1993. Dois anos mais tarde, 1995, o Comitê do Patrimônio Mundial em Berlim viria propor que as Rotas Culturais

fizessem parte da chancela do Patrimônio Cultural. Ação ocorrida em 2008 reconhecendo definitivamente os itinerários culturais como categorias possíveis para a inclusão de proposições na lista do Patrimônio Mundial.

A Carta Internacional sobre os Itinerários Culturais (ICOMOS, 2008) propunha que estes poderiam ser classificados levando em conta sua dimensão territorial, cultural, objetivo ou função, duração temporal, configuração estrutural e enquadramento natural. Representando desta maneira o alargamento do conceito de patrimônio cultural ao valorizar os processos históricos e atores sociais envolvidos em meio aos processos de formalização dos fatos e ambientes, redescutando desta forma o papel do meio e do território. (ARECES, 2002, p.26)

As rotas culturais permitiriam a tomada de consciência do valor cultural do ambiente, associado à herança social, suas ações e território, agindo como elos entre instituições, instrumentos e conceitos. (SABATÉ, 2010)

Aproximando esta tendência à valorização do Patrimônio Industrial, notamos que a realidade brasileira se encontra distante dos exemplares mundiais, onde as rotas foram pensadas exatamente para abarcar diferentes tipologias ou formas de produção associadas muitas vezes a museus voltados à proliferação da ciência e técnica empregada. (MENEGUELLO. In: SILVA; RODRIGUES, 2011)

Elas nos falam da obsolescência das nossas tecnologias e formas de produção, falam dos recentes processos de desindustrialização e de informatização do trabalho e do emprego, falam em como a tecnologia se transforma predando e incorporando tecnologias anteriores. Revelam até mesmo os ocultos processos sociais, políticos e econômicos por meio dos quais se obtém o valor da terra urbana. (MENEGUELLO. In: SILVA; RODRIGUES, 2011)

Estas rotas industriais se assemelham para nós, muito mais como “rotas de ruínas” (MENEGUELLO. In: SILVA; RODRIGUES, 2011), resultado do avançado estado de abandono e descaracterização de suas dependências. Reflexo do abandono e decadência de suas atividades originais, em acréscimo à especulação imobiliária, protagonista de boa parte das dinâmicas nacionais. Boa parte das antigas áreas industriais se encontram hoje em meio às áreas cobiçadas, altamente rentáveis do ponto de vista imobiliário, inviabilizando muitos projetos de requalificação. Avanços podem ser identificados, porém suas ações ainda se apresentam restritas quando comparadas ao cenário internacional.

A Chancela da Paisagem Cultural e o Patrimônio Ferroviário e Industrial do Estado de São Paulo.

Sendo o Brasil um país de dimensões continentais, suas características naturais e geográficas apresentam diferentes formalizações que com o



Figura 03. Mappa da Província de São Paulo. 1886. Destaque para a porção Oeste do Estado de São Paulo, cuja representação aponta como uma região de Terrenos Despovoados. Fonte: SCHIAVON, 2015.

avanço territorial tardio mostram-se obscuras por um longo período. (Figura 03)

Estes estudos e mapeamentos passam a ser mais estimulados com a transferência da corte ao Brasil. Neste momento, os novos atores protagonizados pelo “engenheiro moderno”, seriam responsáveis pelo ordenamento e reconhecimento do território, merecendo destaque neste processo, a atuação da Comissão Geográfica e Geológica² atuando em auxílio na identificação e formação do território “moderno” e “productif” . (ALLIÈS, 1980; PICON, 1992 e CHATIZIZ, 2000, apud: BRESCIANI, RETTO Jr., 2009)

Entre os séculos XIX e XX a ferrovia aparece como modalidade capaz de promover o equacionamento e “aparelhamento técnico do país”, que segundo Xavier (in: SANTOS; SILVEIRA, 2001), causaria uma integração parcial do território bra-

sileiro polarizado em grande parte pelo Estado de São Paulo, onde o café figura muitas vezes como suporte econômico. (Figuras 04 e 05)

Responsável pelo avanço territorial e o enriquecimento de ‘centros’ urbanos dispersos ao longo da marcha do café, o cultivo enfrenta diversas crises. Em seu comércio, o café era embalado e transportado da fazenda para a estação de trem mais próxima, utilizando neste trajeto carros, carroças, lombo de animais ou pequenas vias férreas, onde busca seus principais mercados mundiais, a partir dos portos de Santos e Rio de Janeiro. (VENCOVSKY, 2006)

(...) o Brasil só deixará de ser uma unidade geográfica, para ser uma unidade econômica, no dia em que, à sua extensa costa, esteja ligada, por via fluvial navegável ou por via férrea, (...). E nesse dia (...) o Brasil não somente aproveitará

2. Comissão Geográfica e Geológica _ criada em 1886, com o intuito de explorar e colonizar esta a porção oeste da província, contando com cientistas, geólogos, geógrafos e engenheiros de maior renome na época. Grande parte deste acervo foi herdado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico e disponibilizado ao público desde 2013.



Figuras 04 e 05. Traçado de Ferrovias no Brasil. Séculos XIX e XX. Fonte: SCHIAVON (2015)

todo o seu território, mas ainda diversas repúblicas suas vizinhas – isto é, a Bolívia, parte do Peru e do Paraguai – terão de servir-se da rede ferroviária do Brasil, por ser ela a que lhes dá mais rápido acesso para o Atlântico e, portanto para a Europa. (LLOYD, 1913)

Considerando que o processo de ocupação do território brasileiro teve seu início com a colonização de áreas litorâneas a partir de manchas posicionadas de forma dispersa ao longo da Costa Atlântica, o processo de interiorização do território, ocorre apenas após inúmeras tentativas de consolidação de caminhos, que no Estado de São Paulo se caracterizam pela busca de recursos naturais e a crescente necessidade de comunicação e adensamento territorial.

Diversos foram os exploradores a assinalar a constante preferência pelas regiões de baixadas e fundos de vale para a instauração de povoados. Nestes processos, o povoamento e as atividades comerciais atuam como estímulo à melhoria dos velhos caminhos e ao incentivo à abertura de novas estradas, possibilitando desta maneira o aperfeiçoamento das comunicações territoriais. (HOLANDA, 1995)

Até a primeira metade do século XIX o Brasil ainda não possuía uma rede solidificada de transportes terrestres. Ao final deste século e principalmente ao longo do século XX as ferrovias mostram-se como elementos de importância

ao desbravamento e reconhecimento territorial, criando novas ligações entre as regiões brasileiras. A ferrovia apareceria como modalidade de transporte que propiciaria o re-equacionamento do território e o “aparelhamento técnico do país”. (IANNI, 1971 e SINGER, 1968).

Se até o século XIX apenas as nações mais desenvolvidas detinham o domínio técnico e tecnológico no desenvolvimento ferroviário, o Brasil, neste mesmo período representa um amplo terreno de intervenção e dependência internacional.

Quem conhece o histórico de nossa economia, sabe quanto tal conflito de conceitos basilares dificultou a obtenção de capitais, na Inglaterra e na França, para se construírem meios de transporte. Não compreendiam que se fizesse estrada para o deserto e só aos poucos, com o exemplo norte-americano, foram se acostumando à noção, tão banal hoje em dia, de um órgão a criar a função, de uma via férrea a criar a produção. (CALÓGERAS, apud, AZEVEDO, 1950, p.188)

Acreditava-se que apenas os países desenvolvidos poderiam construir ou financiar ferrovias transcontinentais que atravessariam o território de “(...) leste a oeste, se estendendo de oceano a oceano (...), cortando regiões ainda incultas, os portos do Atlântico e do Pacífico que, pela navegação marítima abriam o coração do país ao comércio com os demais continentes (...)” (AZEVEDO, 1950, p.92).

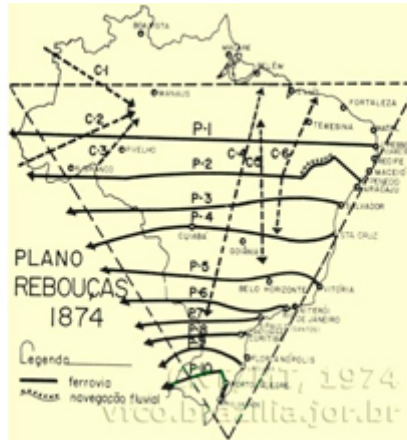


Figura 06. Plano Rebouças 1874. Disponível em.: < <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovianos/1874-Plano-Ramos-de-Queiroz.shtml> >, Acesso em: Maio.2016.

O fim da Guerra do Paraguai reafirma a necessidade de povoamento da região central do país, que em acréscimo à instabilidade política internacional, demonstrava uma série de fragilidades em seus núcleos de colonização.

Em 1874 o Plano Rebouças sugere a criação de ferrovias em busca da comunicação de Leste a Oeste, em acréscimo aos grandes eixos de navegação fluvial no sentido Norte-Sul, integrando desta maneira o Brasil aos países vizinhos e igualando a importância dos portos nacionais no Atlântico, que até o momento privilegiariam apenas os portos do Rio de Janeiro, Santos, ou Paranaguá. (Figura 06)

Num ambiente onde a dispersão de ferrovias e do ideal industrial se espalhava pelo mundo, as exposições universais ilustravam e estimulavam cada vez mais este processo. A participação brasileira buscava atrair novos investidores afirmando que “de todos os ramos da indústria, a de transporte é o das estradas de ferro, que, n’estes últimos anos, tem recebido, no Brazil, maior impulso” (O Imperio do Brazil na Exposição Universal de 1876).

Em 1882, o Primeiro Congresso de Estradas de Ferro no Brasil evidenciava a construção de ferrovias transcontinentais que permitiriam comunicações nacionais e internacionais e promoveriam a defesa e desenvolvimento territorial, uma vez que “quanto mais ricas e desenvolvidas fossem as regiões fronteiriças, mais fecundas seriam as relações com os países limítrofes. A estrada de

guerra se converteria, assim, em estrada de paz”. (CASTRO, 1993, p.145)

A associação existente entre progresso e ferrovias caracteriza-se como um discurso amplamente utilizado ao longo do século XIX buscando estimular os investimentos neste setor em todo o mundo. Castro (1993), afirma que “(...) logo se tornou comum associar o vapor e as ferrovias à abertura de uma nova era, na qual o progresso atuaria como mola propulsora da história.”

O progresso alcançado com os trens ultrapassaria o aspecto material, uma vez que as estradas de ferro exerceriam influências positivas sobre o conjunto das atividades humanas, incluindo neste processo novos costumes, a moral, a cultura, a instrução e a política. As estações representariam os maiores monumentos edificadas, demonstrando o poder econômico e o dinamismo de suas companhias e investidores. Arquitetos e engenheiros atuam junto à criação da chamada ‘arquitetura industrial’, termo destinado a todo o complexo criado em torno de seu progresso. Desta maneira, não apenas as estações seriam os novos símbolos das cidades, indústrias e demais edifícios associados ao seu contexto seriam inseridos em sua dinâmica.

Esta nova dinâmica atuaria como o meio de expressão máxima da modernidade e do progresso, ambas as características decorrentes da dispersão ferroviária e industrialização. A primazia

alcançada pela engenharia e indústria ferroviária mundial, inicialmente de domínio de países industrializados, tem no modelo brasileiro, um exemplo da capacidade de articulação de um país que inicialmente apresenta uma forte dependência internacional e sua busca pela capacitação técnica e tecnológica.

Se quando inserida em um ambiente urbano as ferrovias dependem de uma série de estruturas atuantes em seu entorno, as companhias abertas em meio aos 'sertões' mais do que nunca precisam garantir o seu suporte.

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, (...) através de pequenos núcleos urbanos e de grandes extensões, inexploradas e solitárias. (AZEVEDO, 1950, p. 256)

Esta nova conformação representa, a ruptura dos laços coloniais em torno da organização dos ambientes urbanos, em troca de um modelo racional, imposto pela dispersão dos ideais modernos, provenientes da industrialização de vários países Europeus e dos Estados Unidos. O ideal urbano lançado sobre as cidades abertas com o avanço da 'Franja Pioneira' possui como característica a ortogonalidade de seus loteamentos e quadras,

refletindo a relação existente entre as soluções arquitetônicas e suas utilizações. (MENEZES, 2007)

Historicamente no país, a implementação de sistemas de mobilidade enfrentaram sérios problemas em seu desenvolvimento, sua rearticulação infelizmente enfrenta as mesmas dificuldades no país. Um processo que atinge diretamente a estruturação urbana, onde comportamentos variáveis podem ser identificados entre centros urbanos de maior representatividade econômica e demais centros "insignificantes", diretamente refletidos na articulação entre diferentes usos de antigos complexos ferroviários de importância vital ao contexto urbano, porém duramente esquecidos ou ignorados.

O colapso do sistema ferroviário seria identificado a partir de 1960, reflexo do fortalecimento do modelo rodoviário e das dificuldades em torno da reestruturação do modal anterior. Já nos anos 90, ocorre a desestatização das ferrovias federais e estaduais, que concedidas à empresas privadas tinham como responsabilidade a reestruturação da malha férrea, responsável pela desativação de trechos antieconômicos e formação de novos polos de atuação e desenvolvimento.

A construção de um novo ideal.

O binômio ferrovia-indústria permite ao contexto urbano a instalação de diversificados equipamentos: estações, postos geradores de energia,

vilas operárias e oficinas, símbolos de “modernidade” capazes de garantir o conforto de funcionários e moradores dos novos centros urbanos.

O Oeste paulista foi o motor de vários fenômenos impressionantes e rápidos: o surgimento de uma nova aristocracia rural, que passaria a dominar também a cena política da província e investir na crescente industrialização da capital, (...) a província de São Paulo, que até o começo dos anos de 1880 não se destacava no cenário nacional, se transformaria no Estado mais populoso e desenvolvido e sua capital na maior cidade do país e uma das maiores do planeta. (LANGENBUCH, 1971)

O ‘novo’ território rasgado pelos trilhos, apresenta basicamente três tipos de paisagem: mata e campo, conformação agrícola e a formalização urbana, sendo em muitos casos, as duas últimas identificadas em paralelo.

Neste cenário, além do café, produtos como o algodão, milho, arroz e o amendoim, seriam beneficiados de diferentes maneiras. Em auxílio a crescente produção, serrarias, olarias e fundições surgem ao longo da recém criada rede de cidades buscando atender a demanda de produtos em decorrência do avanço dos trilhos.

A antiga paisagem natural cortada por engenhos de açúcar herdada do período colonial se enriquece e diversifica com a multiplicação de fazen-

das de café e as estâncias de gado, pontilhadas ao longo dos novos caminhos.

Toda esta diversificação ocorre em decorrência das constantes crises em torno do cultivo e exportação do café, que juntamente à imigração, estimulam a prática da policultura. Assim como ocorrido com o café, pequenas indústrias surgem em todo o território paulista buscando o beneficiamento e a valorização da produção agrícola, estes e outros fatores seriam os responsáveis pela liderança de São Paulo no desenvolvimento econômico e industrial brasileiro, atuante até os dias de hoje.

O sistema ferroviário se tornaria ao longo dos anos o precursor do adensamento territorial e da conseqüente dispersão da ‘indústria moderna’ ao país, consolidando definitivamente a conformação urbana em substituição ao seu antigo caráter agro exportador. (RETTO Jr., SCHIAVON, 2013)

Nesta transição, os velhos símbolos são abandonados, tornando-se objeto de estudo e análise de seu contexto histórico, demonstrando assim, um enorme complexo paisagístico e industrial construído como o resultado da era ferroviária. Permitindo a idealização de um cenário onde a atuação ferroviária comporta-se como um verdadeiro complexo industrial, cujos símbolos se encontram dispersos ao longo do território, sendo passíveis de reconhecimento e valorização.

Aliado ao conceito de produção, os avanços so-

3. Estes estudos foram inicialmente desenvolvidos no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano: Estado de São Paulo, séculos XIX e XX”, responsável pela narrativa das consequências do desenvolvimento ferroviário ao longo dos quatro ramais em questão. O projeto envolveu parcerias entre universidades brasileiras (UNICAMP, PUC-CAMP e UNESP) e o centro italiano – IAUV de Veneza. Contando com a coordenação geral executada pela Profa. Dra. Maria Stella Martins Bresciani(UNICAMP), cujos grupos de análise se subdividiram entre PUC-CAMP de Campinas, contando com a participação da Profa. Dra. Ivone Salgado (coordenadora); UNICAMP, Profa. Dra. Maria Stella Bresciani, Prof. Dr. Edgar De Decca, Profa. Dra. Cristina Meneguello, Profa. Dra. Silvana Rubino; UNESP, BAURU : Prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Jr (coordenador), Profa. Dr. Norma Constantino, Profa. Dr. Marta Enokibara, Prof. Dr. Celio Losnak. Em Bauru a pesquisa contou com a participação dos alunos: Dieila Niliane Nazario Ribeiro (06/58394-0); Fernanda Bragheto Junqueira (06/58396-3); Mônica Harumi Yosioika (06/58397-

0); Mônica Nakatani Pedro (06/58395-7); Éverton Pelegrini de Menezes (06/61507-1); André Luiz Ribeiro (08/54739-9); Fernanda de Lima Lourencetti (08/53241-7); Malena Rodrigues Alves (08/54738-2); Tais Schiavon (08/54740-7); Wilson Lopes Christensen Barcellone (08/54741-3); Nathalie do Prado (10/17492-5); Dâmaris Oliveira Barbosa Rodrigues (10/17425-6); Marília Campos Hildebrand (10/17470-1) Ana Beatriz Geovani; Lara Alcadiapani de Oliveira; Tatiana Aoki Cavalcanti Silva; Thybor Malusá; Verônica Maria Alves Lima; Aline Silva Santos (06/58399-2); Ana Beatriz Gasparotto (06/58400-0); Giovanna Carraro Maia (06/58398-6); Rafael Tadeu Simabuko (06/58401-7); Bruna Panigassi Zechinato (07/55605-3); Giovanna Carraro Maia Machado (08/54781-5); João Felipe Almeida Lança (08/53278-8); Juliana Diehl (08/53279-4); Rafael Tadeu Simabuko; Eliza Fernandes de Oliveira Bertholdo de Souza (06/60922-5); Gabriela Russo Nóbrega (06/60920-2); Ludmilla Righi Orsi ; Tatiana Machado Traina (06/60914-2); Carolina Zequim (06/58404-6); Eliane Katayama Pricoli Amaro (06/60374-8); Marina Barroso de Carvalho (06/58403-6); Rafaela Maria Serafim (06/58404-6); Bruna

ciais atrelam ao seu desenvolvimento uma série de atributos provocando alterações em torno das relações produtivas e comerciais. Condições que em acréscimo à transformação da paisagem cultural, adquirem um valor histórico e humano de caráter universal e de grande importância em preservação.

Representadas pelas companhias Sorocabana, Paulista, Noroeste e Araraquarense, as ferrovias do oeste do Estado de São Paulo³, entre outras características, surgem no transcorrer do século XX, como ‘eixos de penetração’, buscando o desenvolvimento de um território ainda pouco povoado e sua comunicação com as áreas centrais do território Brasileiro. (SCHIAVON, 2011). (Figura 07)



Figura 07. Identificação das quatro companhias do Oeste do Estado de São Paulo e periodização da instalação de ferrovias no Estado. Fonte: SCHIAVON, 2015.

Aliadas ao desenvolvimento agrícola tinham como característica peculiar a diversificação da produção, que ao contrário do padrão anterior, não conta somente com o café em seu desenvol-

vimento. Nesta nova “marcha” o avanço ferroviário leva consigo novas possibilidades de mercado, onde as companhias estimulam a produção de novas áreas agrícolas, incentivando melhoramentos da produção bruta, uma vez que os antigos centros de beneficiamento encontram-se cada vez mais distantes.

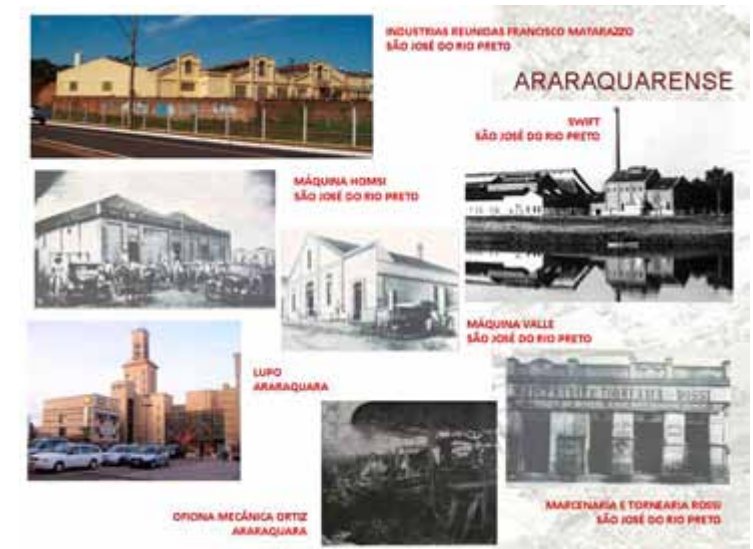
Buscando melhores rendimentos “Machinas de Beneficiamento” de grãos como o café, algodão, milho, amendoim, mamona, são instaladas em fazendas e núcleos urbanos próximos as estações das companhias, diversificando os meios de produção da região. (Figuras 08, 09, 10 e 11)

Toda a diversificação técnica e tecnológica alcançada em função do avanço das companhias de estrada de ferro implica no desenvolvimento de uma nova rede e lógica produtiva, influenciando também a capacitação técnica nacional, diretamente refletida na dinâmica produtiva aplicada inicialmente com moldes e técnicos internacionais.

Em todas as zonas, influências nacionais e internacionais são identificadas em meio aos projetos e construções edificadas, maquinários utilizados por ferrovias e indústrias dos mais variados ramos. Ações diretamente refletidas nos hábitos e costumes relativos a cada período do desenvolvimento econômico das localidades. (SCHIAVON, 2016)

Alterando paisagens as ferrovias agregam novos valores, ou intensificam alterações em ambientes

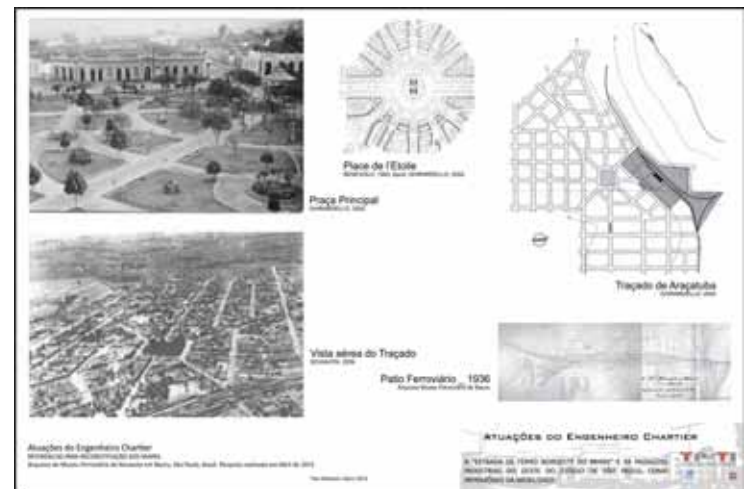
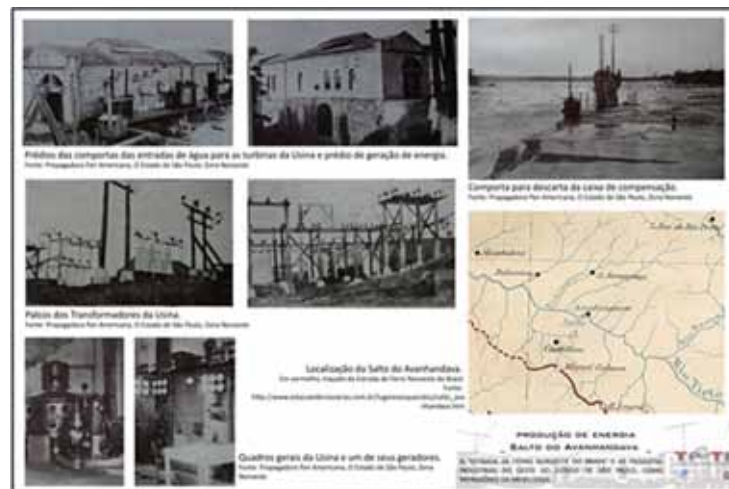
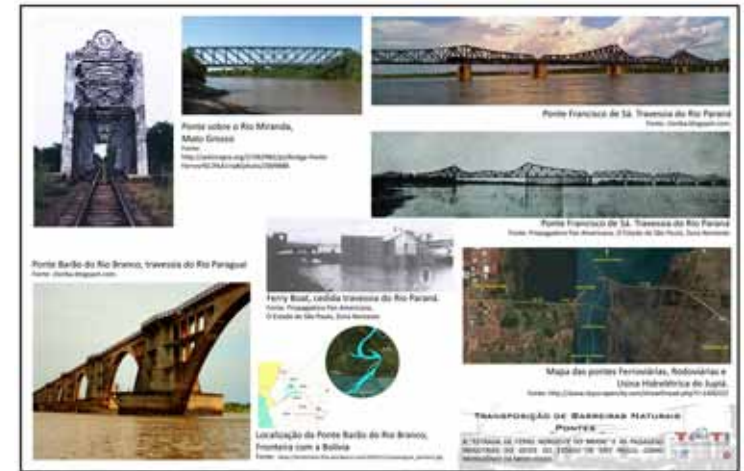
Stéphanie Tácito (08/53282-5); Marina Barroso de Carvalho (08/53284-8). Como continuação dos estudos desenvolvidos no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP, a pesquisa desenvolvida para o master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l'Industrie), um convênio entre as Universidades Paris 1 Panthéon Sorbonne (França), Università Degli Studi di Padova (Itália) e Universidade de Évora (Portugal), caracterizou-se pela releitura dos dados coletados previamente no Brasil e por sua adaptação metodológica ao conceito de Patrimônio Industrial, amplamente discutida em países europeus e em estágio inicial no Brasil. A pesquisa teve como embasamento a leitura histórica e cartográfica da região Oeste do Estado de São Paulo e a identificação das influências internacionais no processo de dispersão ferroviária em direção ao interior do país. Esta etapa contou com a participação das pesquisadoras Tais Schiavon (Nordeste) e Fernanda de Lima Lourencetti (Araraquarense).



Figuras 08, 09, 10 e 11. Tipologias industriais identificadas ao longo das cidades dos quatro ramais ferroviários do Oeste do Estado de São Paulo. Fonte: SCHIAVON, 2016.

já formulados, sendo em seu auge, responsáveis pela definição dos principais rumos viários encontrados na atual malha de transportes nacional.

A análise e o confrontamento dos dois principais meios de mobilidade adotados pelo país demonstram que a ferrovia foi um fator de im-



Figuras 12, 13, 14, 15. Maquinários Internacionais; Projetos de Infra Estrutura Urbana; Projetos e Materiais Nacionais e Internacionais; Ordenação do território Urbano. Fonte: SCHIAVON, 2015.

portância ao desenvolvimento da economia cafeeira e o surto do desenvolvimento industrial. Já as rodovias surgem em um momento de busca pela integração nacional e o desejo de modernização das bases econômicas do país, ambos os reflexos do intenso processo de industrialização vivido anteriormente. O conjunto dos dados apresentados nos permite concluir que o crescimento da economia brasileira não foi acompanhado pelo processo de modernização de suas bases em meio às novas demandas por meios de comunicação. (SCHIAVON, 2015)

O patrimônio industrial criado em torno deste processo de transição compreende os vestígios de uma cultura industrial de caráter agroexportador decorrente do modelo ferroviário. Ambientes carregados de uma série de valores históricos, tecnológicos, sociais e arquitetônicos, englobando edifícios, maquinários, oficinas, entrepostos e armazéns, além de centros de produção, transmissão e utilização de energia, assim como os locais onde se desenvolveram as atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (Figuras 12, 13, 14, 15)

Fatores diretamente relacionados à particularidades políticas e econômicas refletidas em novas técnicas e conhecimentos internacionais, capazes de narrar os rumos de uma sociedade, atualmente refletidas em suas antigas unidades edificadas como testemunhos de todo o seu passado.

(...) o patrimônio cultural é formado por 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 as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (IPHAN. Portaria nº 127)

Conclusões

Caracterizados como ambientes de memória, novas ações devem ser tomadas evitando a formalização das “rotas de ruínas” como descrito por Meneguello. A articulação entre municípios e os personagens responsáveis pela criação e manutenção dos ambientes, auxiliariam de forma direta na recuperação da identidade local, proporcionando novas ações de tombamento e intervenção. Viabilizando acima de tudo a manutenção das características primitivas de monumentos e seu entorno, garantindo a sua continuidade histórica, mesmo com a inclusão de novas atividades / ações ao primitivo contexto econômico e social.

Lançado em um período de constantes conflitos em torno da posse e desenvolvimento territorial,

a região Oeste do Estado de São Paulo concentra em sua trajetória a sobreposição de antigas tradições indígenas à miscigenação cultural proveniente da ação de tropeiros, bandeirantes, grileiros, imigrantes e migrantes.

Características responsáveis pelo gigantesco paradoxo contemporâneo atuante entre as práticas de intervenção e conservação do ambiente urbano. Nódulos de fragilidade urbana inseridos em um ambiente que em menos de 30 anos enfrenta uma surpreendente transformação estrutural de sua paisagem, responsável pelo abandono da condição de improdutividade em troca do paralelismo existente entre a abertura de imponentes fazendas e o surgimento de povoados urbanos pontuados por ideias racionalistas aplicados até então em grandes centros urbanos.

A recuperação de estações, fazendas e indústrias, entre outros elementos espalhados pela região permitiriam a construção da histórica narrativa responsável pelo delineamento da identidade local pautada por um período de extrema importância tanto ao Estado de São Paulo, quanto ao Brasil, uma vez que o avanço rumo ao Oeste do Estado de São Paulo envolveu a “conquista” da região central do país.

Para o IPHAN a importância da preservação dos ambientes relacionados ao complexo ferroviário encontra-se na busca pela preservação e narração dos resultados obtidos ao longo dos períodos de crescimento e desenvolvimento das cidades

brasileiras assim como sua abrangência física e social aliadas ao impacto em sua paisagem.

No Brasil, assim como a valorização proposta pela UNESCO, a preservação do patrimônio ferroviário tem como base os mesmos conceitos aplicáveis à preservação e valorização do patrimônio industrial. Desta forma, ambos consideram tanto as ferrovias quanto as indústrias como processos desenvolvidos em conjunto, apresentando semelhanças em seu desenvolvimento, escalas e ciclos econômicos.

A partir de 1960, período onde grande parte das ferrovias brasileiras deixa de funcionar em função da já citada substituição do modelo ferroviário pelo sistema rodoviário de transportes, estações, pátios ferroviários e indústrias próximas ao complexo, iniciam seu processo de abandono e degradação, localizados em meio ao contexto urbano estruturado em muitos casos em função de seu desenvolvimento. Todo este complexo, torna-se uma questão de importância à cultura nacional, sendo sua manutenção e divulgação histórica uma necessidade de importância a compreensão e afirmação técnica e estrutural do país.

O que nos permite admitir que as ferrovias nacionais, em especial as localizadas na porção Oeste do Estado de São Paulo, tornam-se capazes de descrever complexos patrimoniais desenvolvidos a partir da dispersão da mobilidade no país, uma

vez que em função da necessidade de locomoção e comunicação entre diferentes regiões, possibilitam a transformação e a consolidação de diferentes paisagens e suas respectivas feições urbanas, marcantes até os dias atuais, mesmo não apresentando os mesmos usos de seu passado recente.

Neste cenário de ofuscamento, pequenos itinerários culturais seriam os responsáveis pelo desvendamento de marcos históricos, nódulos culturais dotados de tradições nacionais e internacionais. Um rico registro ideológico em contraste com o desenfreado crescimento urbano identificado a partir dos anos 60, culminando na descaracterização de boa parte desta memória cultural de extrema importância ao país.

Referências bibliográficas

ALLIÈS, Paul. **L'invention du territoire**. Grenoble: Collection Critique du Droit 6. Presses Universitaires de Grenoble. 1980

ARECES, Miguel Ángel Alvarez. Nuevas miradas al paisaje y al territorio. **Revista ABACO**, número 34, 2002. p. 26

ASCHER, François. **Os Novos Preceitos do Urbanismo**. São Paulo: Coleção RG bolso 4. Romano Guerra, 2010.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no

sistema de Viação Nacional. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950

BRESCIANI, Maria Stella Marstins; RETTO Jr, Adalberto da Silva. **Utopia, cidade, território: da França ao Brasil**. Colóquio Internacional Interdisciplinar Pontes & Idéias Luois-Leger Vauthier engenheiro francês no Brasil. Recife. Caderno de programação e resumos. 2009.

CASTRO, Maria Ines Malta. **O Preço Do Progresso: A Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1924)**. Tese de Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1993.

CHATIZIZ, Konstantinos. **La pluie, le Métro et l'ingénieur, Contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains (XIXe-XXe siècles)**. Paris: L'Harmattan, 2000.

CORREA, Roberto Lobato & ROSENDHAL, Zeny. **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: 2ª ed, Ed UERJ, 2004.

COSGROVE, Denis E. **Social Formation and Symbolic Landscape**. London, Sydney: Croom Helm, 1984.

CRISPIM, Felipe Bueno. **A Paisagem Cultural como novo instrumento de preservação, a historicidade de uma prática em contexto paulista (1968-1994)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH. São Paulo, julho 2011.

Disponível em: < http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300885107_ARQUIVO_TextoAnpunNacional.pdf > Acessado em Set.2016.

DA SILVA, Fernando; RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **As Ruínas do Futuro e o Novo Patrimônio Industrial.** Entrevista com Cristina Meneguello. Anaxsuell. 2011. Disponível em: <<http://periodicos.uern.br/index.php/contexto/article/view/1041>> Acessado em Out.2016.

DUNCAN, J. – **The City as Text.** The Politics of Interpretation in the Kandyan Kingdom. Cambridge: Cambridge University Press, 1990

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** São Paulo: 26 edição. Companhia das Letras. 1995.

IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970).** Rio de Janeiro: Série Coleção Retratos do Brasil, v. 83, Civilização Brasileira, 1971.

ICOMOS. Carta de Itinerários Culturais. 2008. Disponível em: <http://www.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf> Acessado em Out.2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria nº 127, de 30 de Abril de 2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira.** Diário Oficial da União, nº83, 5 de maio de 2009.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Recomendações de Paris, proteção do patrimônio mundial, natural e cultural.** Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural – Aprovada pela Conferência Geral da UNESCO em sua décima sétima reunião em Paris, 16 de Novembro de 1972. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>> Acessado em Set.2016.

LANGENBUCH, Jurgen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo:** estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de documentação e de divulgação Geografica e Cartográfica, 1971.

LLOYD, Reginald. 20th Century Impressions of Brazil. Londres: Lloyd, 1913. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g00.htm>> Acessado em Jan.2015

MENEZES, Everton Pelegrini de. **A quadrícula e suas Variações na ocupação extensiva do território do Oeste Paulista:** Estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários. BP. IC. Processo: 06/58396-3, 2007.

O Imperio do Brazil na Exposição Universal de 1876 em Philadelphia. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. p. 339-378.

- PICON, A. **L'invention de l'ingénieur moderne.** L'École des ponts et chaussées 1747-1851. Paris: Presses des ponts et chaussées. 1992.
- PISTORELLO, Daniela. Ordenação do Território e Patrimônio. A questão dos itinerários culturais. Universidade Estadual de Campinas, SP/ Universidade Politécnica da Catalunha. 2013. Disponível em: < http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14863/119_Daniela%20Pistorello.pdf?sequence=1> Acessado em Out.2016.
- RETTO JUNIOR, Adalberto da Silva. SCHIAVON, Taís. Cidade e o binômio ferrovia indústria a configuração e a conformação do Oeste Paulista. III Congresso Internacional De Cidades Criativas, Unicamp. 2013. Disponível em: <<http://www.congreso2013.ciudadescreativas.es/images/atasparte1publicar.pdf>> Acessado em Mai.2016
- RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio.** Rio de Janeiro: Série Pesquisa e Documentação do IPHAN. IPHAN, 2007.
- SABATÉ, Joaquín. **De la preservación del patrimonio a la odrenación del paisaje:** intervenciones em paisajes culturales. Labor & Engenho, v.4, n.1, 2010.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** Território e Sociedade no Início Do Século XXI. Rio de Janeiro: Record. 2001.
- SAUER, C. O. **The Morphology of Landscape.** University of California Publications in Geography. 1925.
- SCHIAVON, Taís. Documentação iconográfica e bibliográfica dos profissionais e personagens presentes nas cidades formadas com a abertura das Zonas Pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo. PC. TT. Processo, 10/17697-6. Disponível:<<http://bvs.fapesp.br/pt/bolsas/124974/documentacao-iconografica-e-bibliografica-dosprofissionais-e-personagens-presentes-nas-cidades-form/>> Acessado em Mai.2016
- SCHIAVON, Taís. Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. Dissertação de Mestrado, Master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoires de l'Industrie), Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. Disponível em: <<http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401>> Acessado em Jan.2016.
- SCHIAVON, Taís. **Patrimônio da Mobilidade no Brasil e os processos de Identificação e Valorização do Território.** Ferrovias e as Paisagens Industriais da Região Oeste do Estado de São Paulo. In: 4º Colóquio Ibero-Americano, Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Desafios e Perspectivas. Belo Horizonte, 2016.
- TICCIH. Carta de NIZHNY TAGIL sobre o Patrimônio Industrial. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. 2003.

Disponível em: < <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf> > Acessado em Jan.2016.

UNESCO. Diretrizes Operacionais para Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial. Disponível em: < <http://unesdoc.unesco.org/images/0024/002442/244283por.pdf> > Acessado em Jan.2016.

VENCOVSKY, V. P. **Sistema Ferroviário e o uso do Território Brasileiro.** Uma Análise do Movimento de Produtos Agrícolas. Campinas: Dissertação de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, 2006.

XAVIER, Marcos. Os Sistemas de Engenharia e a Tecnicização do Território. O Exemplo da Rede Rodoviária Brasileira. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil, Território e Sociedade no Início do Século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2005.

Convenção Européia da Paisagem. Florença em 20 de Outubro de 2000. Disponível em: <<http://www.gddc.pt/siii/docs/dec4-2005.pdf>> Acessado em Out.2016.

