

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LILIAN CAMARGO COUTINHO

**A FERROVIA EM RIO CLARO-SP:
TRANSFORMAÇÕES, PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO**

MARINGÁ, PR

2009

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LILIAN CAMARGO COUTINHO

**A FERROVIA EM RIO CLARO-SP:
TRANSFORMAÇÕES, PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao Departamento de Geografia (DGE) da Universidade Estadual de Maringá (UEM), para obtenção de título de bacharel em Geografia. Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria das Graças de Lima.

MARINGÁ, PR

2009

SUMÁRIO

Lista de Figuras	4
Lista de Tabelas	5
Resumo	6
Introdução	7
1. O Município de Rio Claro-SP: localização	9
2. O surgimento do município	11
3. A Chegada da Ferrovia	15
4. A Retirada dos Trilhos: um projeto a ser repensado	33
5. A Ferrovia: um marco da identidade rio-clarense	38
Considerações Finais	48
Referências bibliográficas	50
Anexos	51
Jornal Cidade de Rio Claro, 27 de setembro de 2009	52
Jornal Diário do Rio Claro, 27 de setembro de 2009	53

Lista de Figuras

Figura 1: Localização do Município de Rio Claro-SP -----	9
Figura 2: Inauguração da Estação Ferroviária em Rio Claro (1876)-----	15
Figura 3: Primeira fachada da Estação Ferroviária de Rio Claro (1876)-----	16
Figura 4: Mapa da rota da Cia. Rio Claro de Estradas de Ferro, até 1930----	17
Figura 5: Vista do Lago -----	19
Figura 6: Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade -----	20
Figura 7: Nova fachada da Estação Ferroviária de Rio Claro (1910)-----	24
Figura 8: Estação Ferroviária, em 2009, com sua fachada restaurada -----	25
Figura 9: Interior da Antiga Estação Ferroviária (1910) -----	25
Figura 10: Interior da Estação Ferroviária já desativada (2002) -----	26
Figura 11: Interior da Estação Ferroviária atualmente, tampando a linha de trem. -----	26
Figura 12: Estação Ferroviária em 2009 e Terminal de ônibus circulares-----	27
Figura 13: Antiga bilheteria e atual Secretaria do Turismo de Rio Claro – SP -----	29
Figura 14: Interior da atual Secretaria do Turismo de Rio Claro – SP -----	29
Figura 15: Vista mais ampla de depósitos no interior da estação ferroviária -----	28
Figura 16: Depósito de Carros Alegóricos-----	29
Figura 17: Linhas Rio Claro – São Carlos (esquerda) e Rio Claro – São Paulo (direita). 1910 -----	29
Figura 18: Partes de barracas sobre a antiga linha Rio Claro - São Carlos, hoje tampada -----	30
Figura 19: Vagões abandonados (antiga linha Rio Claro – São Paulo)-----	30
Figura 20: Vagões abandonados em Rio Claro-SP-----	31
Figura 21: Vagões abandonados em Rio Claro-SP -----	31
Figura 22: Vagões abandonados em Rio Claro-SP -----	32
Figura 23: Malha urbana de Rio Claro – SP -----	33
Figura 24: Trilhos a serem retirados pelo Projeto -----	34
Figura 25: Lógica das Ruas e Avenidas de Rio Claro- SP -----	35
Figura 26: Abertura entre as Avenidas 6 e 6-B a ser realizada pelo projeto---	35
Figura 27: Distância entre a Oficinas originais ao Jardim Guanabara -----	36

Figura 28: Provável edificação a ser demolida na Avenida 6 para abertura da nova via -----	37
Figura 29: Mapa da expansão urbana de Rio Claro – SP -----	38
Figura 30: Armazéns ferroviários, que encontram-se em partes, ocupados---	42
Figura 31: Orquestra Sinfônica de Rio Claro, situada agora -----	43
nestes Armazéns	
Figura 32: Interior da Orquestra Sinfônica de Rio Claro -----	43

Lista de Tabelas

Tabela 1: Crescimento do Espaço Urbano de Rio Claro -----	22
--	----

RESUMO

A cidade de Rio Claro - SP é formada e composta por uma série de elementos que transformaram e modelaram sua paisagem urbana. Constituídas por diferentes formas espaciais carregam em si a história da cidade e materializam nestas representações, a sua própria identidade. Deste modo, este trabalho, consiste em retratar a importância econômica e cultural da Ferrovia na cidade de Rio Claro-SP. Esta é uma das mais fortes marcas representativas da essência da cidade, uma vez que, possibilitou no passado, o seu desenvolvimento econômico, social e urbano, atribuindo diversas configurações ao espaço que acabaram por marcar sua identidade.

Palavras-chave: paisagem, formas espaciais, Rio Claro-SP, ferrovia, identidade.

INTRODUÇÃO

Todas as cidades são resultado cumulativo de seus processos e transformações ocorridas ao longo do tempo. Desta forma, pode-se dizer que o espaço é história (SPÓSITO, 1997).

Deste modo, a história das cidades permanece impregnada nas suas formas espaciais, tornando-as como uma escrita, responsável por representar os processos ocorridos naquele espaço e atribuindo uma identidade própria à cidade (ROLNIK, 1988).

Neste contexto, o presente trabalho abordará a importância da estação ferroviária na cidade de Rio Claro, localizada no estado de São Paulo, representando um marco da sua expansão e identidade.

A estação ferroviária junto a suas demais construções registra um tempo em que a cidade foi moldada por uma série de transformações ocasionadas pela chegada das linhas férreas. Podendo ser considerada a tradução do auge do desenvolvimento da cidade, onde o processo de urbanização pôde ser consolidado. Para CORRÊA (1989):

As ferrovias tiveram um papel de destaque, tornando-se, a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional. [...] Próximas a estes terminais, vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação [...] o comércio atacadista, depósitos, escritórios, e a indústria: a localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos. Estas atividades criaram enorme mercado de trabalho[...] foram largamente ampliados. Emerge assim uma área de maior acessibilidade dentro da grande cidade. (CORRÊA, 1989, p. 39).

Desta forma, as ferrovias permitiram a intensificação das atividades da cidade, criando um mercado de trabalho e comércio local, ampliando assim a ocupação do espaço urbano. O desenvolvimento econômico, estimulado pela chegada dos trilhos passou a modelar a cidade.

Quanto a organização do espaço neste período de expansão da cidade, que passou a crescer cada vez mais, Rio Claro teve traçada a configuração das ruas e avenidas, que é mantida até hoje, e que possui como ponto de

referência para sua organização, justamente, a porta de entrada da Estação Ferroviária.

São inúmeras, portanto, as configurações estabelecidas pelas atividades ferroviárias na cidade de Rio Claro, cujas características por muito tempo contribuíram para a denominação de “cidade ferroviária”.

Atualmente, encontra-se em tramitação na Câmara dos Vereadores, um Projeto de Retirada dos Trilhos do trem na cidade. Projeto este, elaborado pela Prefeitura e justificado pelo reconhecimento de que, grande parte dos trilhos da cidade já encontram-se desativados, e as Oficinas, com um relativo funcionamento, caíram no esquecimento da “modernidade” rio-clarense.

Assim, este trabalho terá como objetivo, contextualizar a trajetória histórica de Rio Claro, desde seu surgimento, abordando as transformações ocorridas com a chegada da linha férrea na cidade. Procurando identificar a importância histórica do complexo ferroviário, que consolidou a tradição e identidade de Rio Claro, mantidas até hoje.

Em torno deste fato, analisamos o Projeto, respaldado pela importância do Transporte ferroviário no passado, no presente e futuro da memória e identidade da cidade.

Procuramos demonstrar a importância da preservação das representações espaciais presentes no espaço urbano, no caso, a Estação ferroviária, suas Oficinas e seus trilhos, para a memória da cidade.

Retomaremos, portanto, as influências apresentadas pela instalação da linha do trem na cidade de Rio Claro, de modo que, fique evidente sua importância histórica, social, econômica e cultural, alertando, sobretudo, para a necessidade de sua preservação e revitalização.

1. O Município de Rio Claro-SP: localização

Fundada em 24 e junho de 1827, a cidade de Rio Claro, área de estudo deste trabalho, localiza-se na porção centro-leste do Estado de São Paulo, pertencente à Mesorregião de Piracicaba.

Encontra-se entre as coordenadas geográficas de 22°15' e 23°30' latitude Sul e de 47°30' e 47°45' à Oeste de Greenwich, com uma altitude igual a 621 metros.

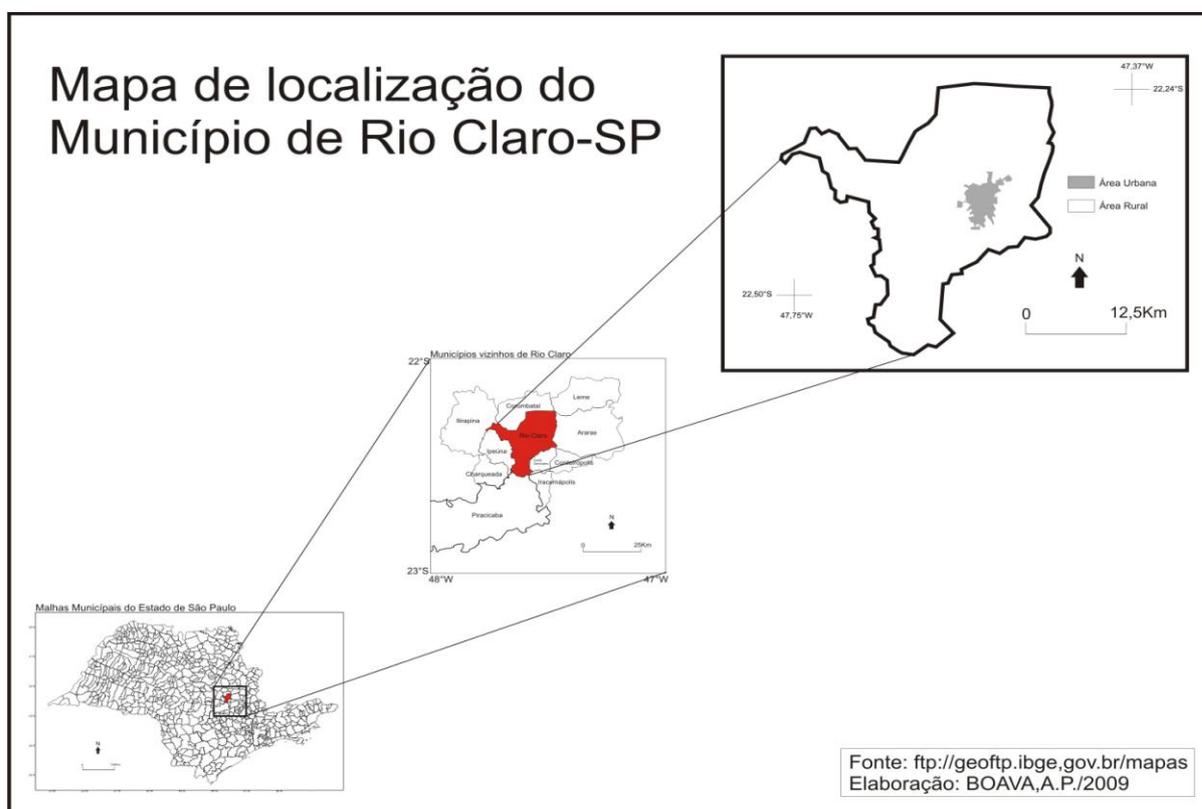


Figura 1: Localização do Município de Rio Claro.

Fonte: Boava, A. P, 2009.

Abrange uma área de 498,01 Km², que abriga uma população de 193.953 habitantes, com Densidade Demográfica de 389,46 habitantes/km² e Grau de Urbanização de 97,18% ,conforme dados do SEADE de 2009.

Faz divisa com os municípios de Corumbataí e Leme ao Norte, Piracicaba ao Sul, Araras e Santa Gertrudes à Leste e Ipeúna e Itirapina à Oeste.

Integra a região administrativa de Campinas e possui uma localização geográfica favorável, estando a distância de 31 km da cidade de Piracicaba, a 82 km da cidade de Campinas e distando da capital São Paulo, 172 km.

2. O surgimento do município

O processo de ocupação das terras que hoje formam a cidade de Rio Claro, teve início no século XVIII, mais precisamente em meados do ano de 1718, período marcado pela descoberta do ouro nas terras mato-grossenses.

Os tropeiros vindos de São Paulo passaram a rumar para a região do Mato Grosso, passando pelas terras de Rio Claro, na época denominada de “Sertão do Morro Azul”, uma extensa área até então, inexplorada e desabitada, a qual servia de pouso e suporte antes da subida da serra.

Segundo Penteado (1978) havia duas rotas para chegar às terras mato-grossenses. O roteiro do Rio Anhembi (Tietê) e o caminho pelo sertão. Pelo rio, as febres dizimavam as expedições, razão pela qual os paulistas preferiam o caminho por terra, apesar de ser mais demorado.

Neste contexto muitos destes tropeiros passaram a fixarem-se nas terras do “Morro Azul”; muitos vencidos pelo cansaço, outros pela exuberância da flora e agradabilidade do clima. As primeiras casas, feitas de pau-a-pique às margens do Ribeirão Claro e um pequeno comércio para suprir os viajantes que por ali passavam foi surgindo.

Assim, já no início do século XIX, quando foram doadas as primeiras sesmarias (terrenos incultos, que o governo doava a quem se propunha a cultivá-los e povoá-los), já havia um pequeno povoado nas terras do Morro Azul. A lei das Sesmarias acabava, portanto, beneficiando os indivíduos de maior poder econômico e influência política, concedendo então, a primeira sesmaria da região de Rio Claro aos irmãos Pereira em 17 de Abril de 1821, a qual ficou conhecida como o “Curral dos Pereira” a mais antiga fazenda do município de Rio Claro.

As doações feitas através das sesmarias deram início ao processo efetivo de colonização de Rio Claro, além de impulsionarem o processo de especulação das terras, trazendo outros grandes proprietários para a região.

Destes grandes proprietários de terras, chega então, um personagem fundamental para a formação da cidade de Rio Claro: o religioso Padre Delfino da Silva Barbosa que, trouxe para o povoado a imagem de São João Batista, celebrando a primeira missa campal na região, patrocinando o nascimento do povoado de São João Batista do Ribeirão Claro.

Com isso, os habitantes mais abastados da região passaram a contribuir para a formação de um patrimônio religioso, fazendo doações de terras para a construção de uma capela, em troca de “favores espirituais” para si e para seus familiares, além do reconhecimento da comunidade e prestígio social e político.

Começam a surgir em torno desta capelinha, portanto, novas construções como, casas residenciais e comerciais e pequenos armazéns de secos e molhados. A capela, por sua vez, passou a estimular o início de uma aglomeração a seu redor, tornando-se a referência do povoado que, passou a ficar distante daquelas primeiras casas construídas à margem do Ribeirão Claro, uma vez que a capela foi instalada em um local conforme as leis eclesiásticas estabeleciam, ou seja, em sítios altos e livres de umidade. Erguendo-se mais tarde a esperada Matriz de São João Batista, primeira igreja do município (PENTEADO, 1978).

Neste contexto, o povoado em 10 de Junho de 1827, foi elevado à categoria de Capela Curada, constituindo-se patrimônio de São João Batista, em 24 de junho, através da realização de uma missa em homenagem ao Padroeiro, estabelecendo a Igreja da Matriz como centro da comunidade.

Em 09 de dezembro de 1830, a comunidade de São João do Rio Claro passa de Capela Curada à Freguesia, sendo ainda uma pequena aglomeração de aspectos simples, mas onde as ruas já seguiam o traçado de tabuleiro de xadrez, sendo retas, bem alinhadas e cruzando-se em ângulo reto, o que possibilitava a divisão de suas quadras em porções iguais, como coloca Penteado (1978). Em 1835, São João Batista do Rio Claro apresentou um rápido crescimento do povoado e segundo Troppmair (1978):

Por todo império se notava um surto de progresso e assim também o novo povoado cresceu rapidamente, e em 1935 São João Batista do Rio Claro já era formado por 8 quarteirões que se estendiam ao longo da atual Avenida Um. (Troppmair, 1978, p.81).

Neste período, a cultura canavieira já havia sido implantada em São João do Rio Claro, consolidando o domínio das grandes propriedades rurais na região. No entanto, segundo Garcia (1992):

O grande obstáculo para o aumento da produção da cana se dava devido as dificuldades com o escoamento da produção, uma vez que a ligação entre a Freguesia de São João do Rio

Claro e a capital da Província de São Paulo era muito precária, sendo caminhos estreitos e difíceis de serem transpostos, resultando em um grande obstáculo para o desenvolvimento local.(GARCIA, 1992, p.23).

Com isso, a partir de esforços de grandes proprietários da região, iniciou-se um esboço de uma rede de comunicação entre os pequenos povoados, visando uma estrada que melhorasse os trajetos das mercadorias, pessoas e maquinários, na época ainda realizado por “lombo de burros” e troles puxados a bois. Estas características evidenciaram ainda mais a necessidade dos transportes.

Sendo a Freguesia em 07 de março de 1845, elevada à categoria de Vila, período marcado pelo início do seu desenvolvimento urbano, com a construção de novas casas, melhorias no comércio e quando foi introduzida a cultura do café na região, a qual viria a se intensificar somente à partir do ano de 1851, com a elevação do valor do produto no mercado internacional, mas convém ressaltar que o café produzido em São João do Rio Claro neste período, já era enviado a comissários da cidade de Santos.

Em 30 de abril de 1857, a Vila passa a categoria de Cidade, criando-se dois anos mais tarde, em 06 de maio de 1859, a Comarca de São João do Rio Claro, marcando sua independência política e econômica da Província do Estado, mudando em 20 de dezembro de 1905 sua denominação para Comarca de Rio Claro.

Ainda em 1857, Rio Claro torna-se um dos maiores centros cafeicultores da Província, devido a maior fertilidade de suas terras, a sua topografia menos acidentada e ao seu clima que juntos possibilitavam uma produtividade maior ao café. Com isso os grandes proprietários de fazendas passaram a implantar a mão-de-obra migrante, para suprir a escassez da mão-de-obra escrava, “proibida” desde 1845 e com o fim do tráfico negreiro.

Dez anos mais tarde, em 1867, com o avanço do café, inicia-se então, a construção das Estradas de Ferro Santos-Jundiaí, que foi responsável por uma queda considerável nos custos com transportes até o porto de escoamento de produção, até então feitos pelos lombos de mulas, os quais eram muito mais demorados e custosos. Fundou-se no ano seguinte, 1868, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF).

Com o sucesso econômico do empreendimento da linha férrea, fazendeiros-negociantes da região de Campinas se movimentaram com o intuito de prolongar a linha férrea até a cidade de Campinas, para que posteriormente pudessem ser prolongadas até Rio Claro, propondo-se a financiarem a obra.

Em 1872, a linha férrea da Cia. Paulista chega à cidade de Campinas e em 11 de agosto de 1876 foi inaugurada a linha férrea que chegava até Rio Claro, e que tornou-se “ponta de trilho”¹.

É a partir deste marco, portanto, que desenvolveremos este trabalho, ou seja, as transformações ocorridas no espaço urbano de Rio Claro com a chegada do transporte ferroviário.

¹ “Ponta de trilho” por ser, a cidade de Rio Claro, a linha final da Cia. Paulista.

3. A Chegada da Ferrovia

Como já foi visto anteriormente, o povoado de Rio Claro já possuía uma pequena rede urbana antes da implantação do café, graças ao ciclo açucareiro, mas o avanço da economia cafeeira provocou uma aceleração no seu processo de desenvolvimento, transformando Rio Claro em um grande centro produtivo.

Mais tarde, em 1876, com a tão esperada chegada da ferrovia (Figuras 2 e 3) e com o título de “ponta de trilho”, a área de abrangência da cidade de Rio Claro ampliou-se, transformando-a em um centro de comércio, a qual fornecia suprimentos a toda população e a todas as atividades desenvolvidas na região.



Figura 2: Inauguração da Estação Ferroviária em Rio Claro (1876).

Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadado”.



Figura 3: Primeira fachada da Estação Ferroviária de Rio Claro (1876)
Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadado”.

O desenvolvimento implementado pela instalação da ferrovia na cidade é contínuo, como explica Troppmair (1978):

No período de 1871 a 1881, 10, anos, surgem mais sete quarteirões novos (Av. 5 e 6 ruas 2 e 3 e ainda Av. 4 e 7, ruas 8 e 10). Nos quatro anos seguintes (1882 a 1886) o crescimento se torna marcante: surgem mais vinte e seis quarteirões ao redor do núcleo já existente, e, mais afastada surge a Vila Alemã. Verifica-se que nestes quatro anos o índice de crescimento é de 6,5 quarteirões/ano, índice antes nunca atingido. (TROPPMAIR, 1978, p.83).

Este crescimento retrata o que a ferrovia viria a proporcionar para a cidade.

Devido ao avanço econômico e político trazido com às instalações da ferrovia na cidade, os grandes fazendeiros cafeicultores da região propuseram ao Governo e a Companhia Paulista, o prolongamento de seu ponto terminal, Rio Claro, até a cidade de São Carlos. Com isso, estes fazendeiros, como coloca Grandi (2007) tinham o objetivo de reduzir os custos de transportes dos produtos agrícolas entre suas propriedades e as estações ferroviárias, e destas o caminho mais curto até o porto de Santos, de modo a pagar o menor frete possível.

Todavia, a Companhia Paulista não concordava com o traçado proposto, preferindo ligar o ponto terminal à cidade de Brotas. Sendo construída,

portanto, a Companhia Estradas de Ferro Rio Claro (CEFRC), por esforços do Barão do Pinhal, grande proprietário de terras da região.

A Companhia Rio Claro, inaugurada em 1884, partia do ponto terminal da Cia. Paulista e chegava à cidade de São Carlos, linha esta prolongada em 1885, até Araraquara. Anos mais tarde, em 1892, a Cia. Paulista, que toma posse da Cia. Rio Claro, prolonga o ramal de Araraquara até a cidade de Rincão, a qual prolonga-se até Guariba e que em 1894 é prolongada até Jaboticabal. Em 1902, a Seção Rio Claro pela Paulista prolonga seus trilhos de Jaboticabal até Bebedouro que, mais tarde, em 1909 chega até a cidade de Barretos, permanecendo como ponto terminal até 1930 (Figura 4).

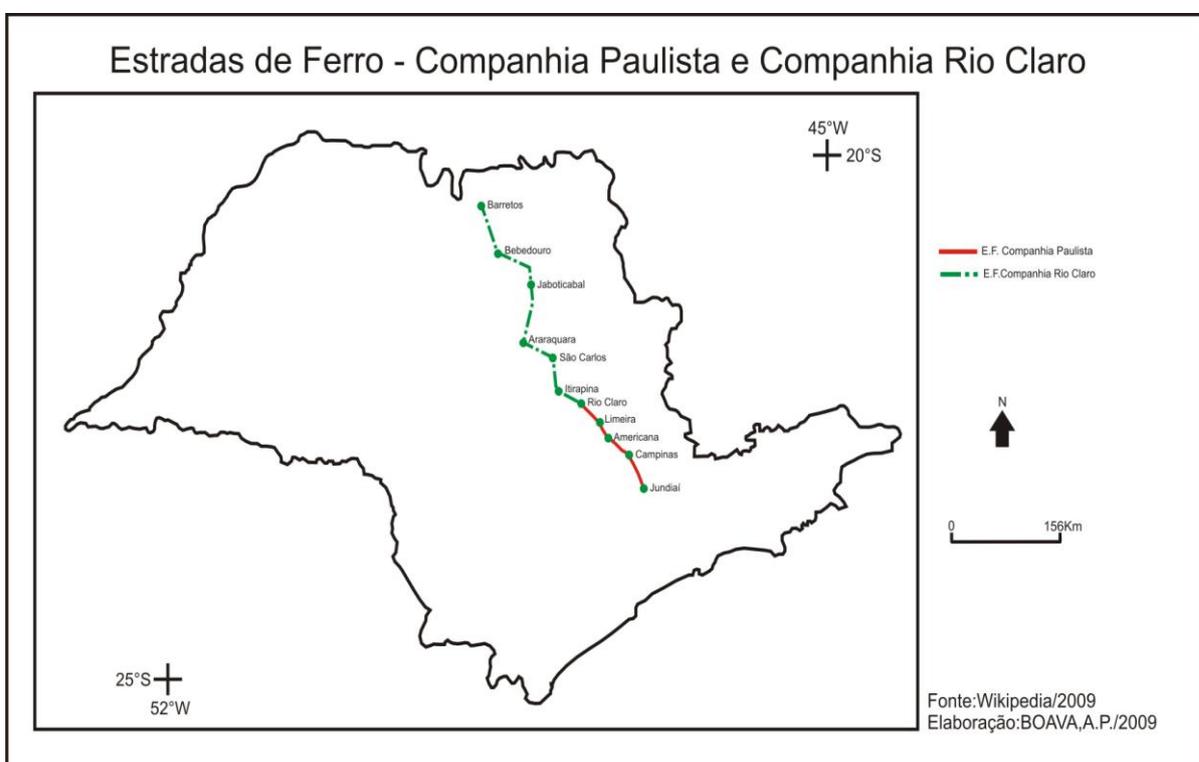


Figura 4: Mapa da rota da Cia. Rio Claro de Estradas de Ferro, até 1930.

Fonte: BOAVA, A. P. (2009)

Neste período, segundo Grandi (2007):

A Companhia. E. F. Rio Claro, teve papel significativo no crescimento da Província econômica de São Paulo, alargando significamente a área de acesso ao porto de Santos e estimulando o surgimento de novos mercados, sendo responsável por intensificar a circulação de produtos, pessoas, moeda e capital, além de diminuir o custo de transporte do principal produto de exportação, o café. (GRANDI, 2007, p.33).

Neste contexto, Rio Claro passa a ser um importante entroncamento ferroviário, um ponto de junção de diferentes bitolas, assumindo devido a esta característica, funções comerciais adicionais.

Convém ressaltar, que já em 1883, Rio Claro contava com um comércio bastante ativo, como descreve Penteado (1978):

Com trinta e quatro casas de secos e molhados, vinte e quatro casas de ferragens, vinte e duas de armarinhos, moda e chapéus, oito sapatarias, duas ourivesarias e sete alfaiatarias. Contava ainda com máquinas de beneficiar grãos, fábricas de licores e de cerveja. Já tinha condições de prestar serviços médicos e educacionais. Tinha cinco médicos, dois dentistas, dois professores de canto e piano, quatro farmácias, seis colégios particulares, seis sociedades recreativas, um teatro e dois jornais. (PENTEADO, 1978, p.63)

No ano de 1886, uma importante transformação ocorre em Rio Claro, pois os nomes das ruas passam a ser substituídos por números, aprovado por unanimidade da Câmara, criando-se também através da nova nomenclatura as avenidas. Conforme o modelo estabelecido, a Avenida Um saíria perpendicular à porta da Estação da Cia. Paulista, e todas as avenidas à sua direita receberiam números pares, e as colocadas à sua esquerda ficariam com os números ímpares. A Rua de número Um seria aquela que passasse em frente a porta da Estação, seguindo-se as outras ruas em ordem numérica crescente em direção a oeste, porém paralelas a rua de número um.

Sendo instalada em 1892, as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, para consertos e reparos de trens e vagões.

Este fato possibilitou uma diversificação do núcleo urbano da cidade, com a ampliação das atividades industriais como o aparecimento de serrarias, cerâmicas, olarias, tipografias, oficinas mecânicas e a criação em 1899 de uma fábrica de cerveja, para atender uma demanda existente, formada pelo significativo número de imigrantes de origem alemã. Além de armazéns de roupas, alimentos, armas, louças e objetos de consumo em geral, expandindo o comércio local.

A chegada da ferrovia e das Oficinas da C.P.E.F não marcaram somente o quadro econômico e político da cidade, como também o social, cultural e ambiental. Sendo fundado em 05 de agosto de 1896, o Grêmio Recreativo da

Cia. Paulista, construído pelos ferroviários. Maior clube social e poliesportivo de Rio Claro até hoje.

Em 1903, com a preocupação em derrubar matas nativas para a fabricação de dormentes, vagões de trens e combustíveis para as locomotivas, o engenheiro agrônomo Edmundo Navarro de Andrade iniciou um estudo de espécies de sementes, incentivado pela possibilidade de reflorestamento, onde concluiu que o eucalipto era a espécie mais apropriada, pois possuía um crescimento mais rápido comparado as outras espécies analisadas. Instala-se em 1909 então, com cerca de mil alqueires de terra, o Horto Florestal Navarro de Andrade. Hoje, denominado Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade (FEENA), ainda aberto, para visitação, passeios e esportes. (Figuras 5 e 6).



Figura 5: Vista do Lago
Fonte: Arquivo FEENA.

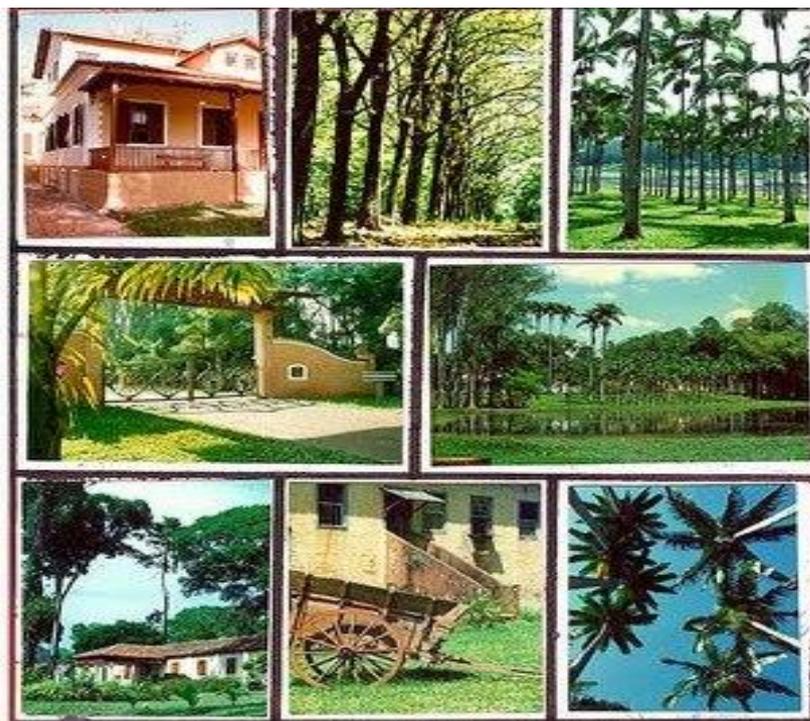


Figura 6: Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade
 Fonte: Arquivo FEENA.

Ainda em 1909, formado pelos ferroviários da Cia. Paulista, freqüentadores do Grêmio Recreativo, surge também o Rio Claro Futebol Clube, time de futebol que representa a cidade até hoje.

Entre os anos de 1887 a 1900, verifica-se segundo Troppmair (1978):

uma expansão de setenta e um quarteirões, atrás da estação da Estrada de Ferro. Junto ao pátio de manobras, surgem então, dois quarteirões que passam a ser o embrião do atual bairro Cidade Nova. Nota-se assim, o aparecimento de um anel em torno da cidade já existente e ao mesmo tempo um extravasamento destas áreas para além dos trilhos da Paulista. (TROPMAIR, 1978, p. 83).

Estas ampliações levam à percepção de que, a ferrovia foi decisiva para o desenvolvimento e melhorias das condições urbanas de Rio Claro.

Por outro lado, a mesma ferrovia que fez diminuir a distância entre Rio Claro e a capital, iniciou também um processo de evasão populacional, uma vez que os grandes proprietários de terras passam a fixar suas residências na capital, São Paulo. Contudo, este esvaziamento não afetou significativamente as atividades urbanas naquela época, graças a permanência da uma classe média e do operariado local.

O caráter da cidade como centro ferroviário impulsiona seu crescimento a partir deste período, uma vez que atua como local de residência dos ferroviários, que em 1892 já somavam-se em aproximadamente dois mil empregados.

O considerável número de ferroviários residentes na cidade passa a exigir uma ampliação da oferta de bens e consumos da região, aumentando sua demanda. Com isso, a ferrovia expande ainda mais a cidade e o mercado de trabalho. Rio Claro cresce e deixa de ser “ponta de trilho”, pois a linha ferroviária estende-se além de seus limites até então estabelecidos e a cidade torna-se um núcleo urbano dinâmico e de importância.

A partir deste período que, a cidade começa a ampliar consideravelmente seus bairros, alargando cada vez mais seu perímetro urbano. Como citado anteriormente, nos anos entre 1887 a 1900, quando além dos setenta e um bairros, começam a surgir também, o embrião da Cidade Nova.

O bairro Cidade Nova, contudo, merece destaque, pois localiza-se atrás da Estação Ferroviária, formado não só, mas principalmente pelos funcionários das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

Neste processo de desenvolvimento, começa a funcionar em Rio Claro uma Usina Hidrelétrica no Ribeirão Claro, marcando a importância do ano de 1900 para a cidade, que foi a segunda cidade do Brasil a receber energia elétrica e que nesta época já possuía também, uma rede telefônica.

No início do século XX, outro importante acontecimento marca a cidade, que é afetada pela crise da economia cafeeira, mas que não foi forte o bastante para causar sua decadência, pois a partir deste momento, Rio Claro passa a sobreviver das pequenas indústrias e, sobretudo das Oficinas da CPEF instaladas. Isto foi possível, como explica Garcia (1992), pois seu centro urbano já havia adquirido um dinamismo próprio de sustentação e crescimento.

Contudo, Rio Claro permanece com um número reduzido de indústrias, retardo que se estendeu até 1940. A cidade caracteriza-se nas décadas de 1920 e 1930 então, como um centro urbano voltado para as atividades de pequenas indústrias de bens de consumo. Chegando no ano de 1926, a linha eletrificada da CPEF na cidade.

O melhor emprego existente em Rio Claro neste período era oferecido pela Cia. Paulista, o qual proporcionava maior segurança e estabilidade aos

seus empregados (GARCIA, 1992). Assim, os ferroviários formaram uma classe política forte e eram muito conservadores.

Somente a partir de 1940, Rio Claro começa a beneficiar-se com o surto industrial, surgindo novas indústrias na cidade e uma unidade têxtil das Indústrias Ermelindo Matarazzo. Mas como explica Penteado (1978):

A espinha dorsal da industrialização local continuava sendo as Oficinas da CPEF, obtendo uma presença marcante na vida da cidade, já então definida como “cidade-ferroviária”. Em 1950, a CPEF contava com cerca de 2.391 operários, tornado Rio Claro o maior centro ferroviário do Estado. (PENTEADO, 1978, p. 74).

Com isso, o centro urbano cresce e ganha complexidade. Segundo Troppmair (1978), a cidade experimenta um novo impulso, com o surgimento de duzentos e noventa e seis novos quarteirões. Como pode-se analisar na Tabela 1.

Tabela 1. Crescimento do Espaço Urbano de Rio Claro.

	Acréscimo de quarteirões	Acréscimo em área	Total de quarteirões	Índice crescimento: quarteirões/ano	Índice de crescimento área m ² /ano
NÚCLEO TOTAL 1827	1	10.000 m ²	1	1	10.000 m ²
1828 - 1835 (7 anos)	8	80.000 m ²	9	1,1	11.428 m ²
1836 - 1870 (34 anos)	35	370.000 m ²	44	1	10.911 m ²
1871 - 1881 (10 anos)	7	70.000 m ²	51	0,7	7.000 m ²
1882 - 1886 (4 anos)	26	250.000 m ²	77	6,5	62.500 m ²
1887 - 1900 (13 anos)	71	660.000 m ²	148	5,4	50.769 m ²
1901 - 1945 (44 anos)	244	2.320.000 m ²	392	5,5	52.727 m ²
1946 - 1953 (7 anos)	296	2.750.000 m ²	688	42,2	392.857 m ²
1954 - 1964 (10 anos)	227	2.210.000 m ²	915	22,7	221.000 m ²
1965 - 1976 (11 anos)	564	5.120.000 m ²	1.479	51	465.555 m ²

Fonte: Troppmair, 1978.

Com o aumento considerável da cidade e principalmente da sua população, problemas como a má qualidade no fornecimento de energia e no abastecimento de água agravaram-se. Foi quando a Cia. Paulista passou a desempenhar mais um papel fundamental para melhorias na região, procurando minimizar estas condições precárias através da distribuição da água de seus poços artesianos à população da cidade.

Foi distribuída pela CPEF “torneirões” de água de mananciais do Horto, onde a população enchia seus baldes, formando muitas vezes até grandes filas. Mais tarde a CPEF construiu, por sua conta, canalizações, fornecendo melhores qualidades a população. Realizou também, uma ligação elétrica de Camaquã a Rio Claro, fornecendo energia elétrica para a Santa Casa e todo seu entorno.

Até 1945 as ferrovias tiveram um papel importante na economia. Mas a partir da década de 1950, com a chegada e impulso do transporte rodoviário, estimulado pelas políticas destinadas à sua ampliação, as deficiências do sistema ferroviário agravaram-se, iniciando então, o lento processo de decadência das ferrovias no Brasil. Muitas companhias ferroviárias, na tentativa de evitar o desencadeamento de uma série de falências, passaram a ser estatizadas.

Em 1957, cria-se então, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), unificando todas as ferrovias do país, com exceção das ferrovias estatizadas pelo governo de São Paulo e entra-se em um período de estímulo e favorecimento das indústrias automobilísticas na região metropolitana de São Paulo.

Em 1963, a Cia. Paulista foi estatizada. E em 1971, o Governo do Estado de São Paulo, unificou suas antigas ferrovias, como a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro São Paulo e Minas e a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, formando-se assim, em 10 de novembro do mesmo ano, a estatal Ferrovias Paulista SA -FEPASA.

Na década de 1980, com a crise econômica enfrentada pelo país, os investimentos estatais em ferrovias foram diminuídos, contribuindo ainda mais para a sua decadência. Neste contexto, as dívidas da Fepasa cresceram consideravelmente, motivo que desencadeou o processo de privatização das ferrovias que pertenciam ao Governo.

Em Rio Claro, neste mesmo período, foi inaugurada a estação Rio Claro-Nova, situada no bairro Guanabara, para transportes de passageiros. Mas sua localização, afastada da cidade, dificultava o acesso, e foi em 1999, desativada.

Em 1986, relatórios da Fepasa já demonstravam a situação de abandono do sistema ferroviário.

Doze anos depois, em 1994, o Plano Nacional de Desestatização, foi marcado pela decisão do governo em manter somente o transporte de cargas e acabar com o transporte de passageiros.

Em 1996, a privatização da malha ferroviária teve início, com a decisão do governo paulista de incorporar a malha ferroviária da Fepasa à da REFFSA. Na época a empresa privada, Ferrobán recebe, a concessão, mas com uma gestão problemática, permitiu, após alguns anos, a transferência da concessão a outra empresa, a América Latina Logística (ALL).

A concessão foi realizada pela necessidade de investimento na recuperação, modernização e ampliação da infra-estrutura existente no sistema ferroviário.

Em 2002, na tentativa de reduzir os custos, o Governo criou a Brasil Ferrovias, unindo ferrovias da Ferrobán, Ferronorte, Novoeste e Portofer. Rio Claro considerando sua infra-estrutura ferroviária continua a abrigar o setor de manutenção de vagões das oficinas da Brasil Ferrovias.

Hoje, em Rio Claro ainda é realizado, ocasionalmente o transporte de algumas cargas, e as Oficinas pertencentes à ALL, conta com um número razoável de trabalhadores responsáveis pelo reparo de vagões.

Atualmente a estação, comparada a época de 1910, apresenta sua fachada restaurada (Figuras 7 e 8), mas ao comparar o seu interior, nota-se nitidamente sua deterioração (Figuras 9, 10 e 11). Somente funcionando, na parte da frente o terminal de ônibus circulares (Figura 12), hoje reformado. Na entrada da estação, onde antigamente encontrava-se a bilheteria, está a Secretaria do Turismo (Figuras 13 e 14).



Figura 7: Nova fachada da Estação Ferroviária de Rio Claro (1910)
Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadó”.



Figura 8: Estação Ferroviária, em 2009, com sua fachada restaurada.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 9: Interior da Antiga Estação Ferroviária (1910).
Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadó”.



Figura 10: Interior da Estação Ferroviária já desativada (2002)
Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadó”.



Figura 11: Interior da Estação Ferroviária atualmente, tampando a linha de trem.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 12: Estação Ferroviária em 2009 e Terminal de ônibus circulares
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 13: Antiga bilheteria e atual Secretaria do Turismo de Rio Claro – SP
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 14: Interior da atual Secretaria do Turismo de Rio Claro – SP
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).

Logo, todo o espaço restante, está servindo para depósito de carros alegóricos de carnaval e partes de barracões usadas em época de comemorações (Figuras 15 e 16), que se encontram sobre a antiga linha que saia de Rio Claro para São Carlos (Companhia Rio Claro), hoje acimentada (Figuras 17 e 18). Toma conta do lugar um matagal, que domina toda área onde estão os trilhos e os vagões, por vez, completamente abandonados (Figura 19 à 22).



Figura 15: Vista mais ampla de depósitos no interior da Estação Ferroviária.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 16: Depósito de Carros Alegóricos
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 17: Linhas Rio Claro – São Carlos (esquerda) e Rio Claro – São Paulo (direita).
1910.
Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal “Oscar de Arruda Penteadó”.



Figura 18: Partes de barracas sobre a antiga linha Rio Claro - São Carlos, hoje tampada.

Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 19: Vagões abandonados (antiga linha Rio Claro – São Paulo).

Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 20: Vagões abandonados em Rio Claro-SP.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 21: Vagões abandonados em Rio Claro-SP.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).



Figura 22: Vagões abandonados em Rio Claro-SP.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).

Este é o retrato do descaso com o passado que contribuiu, e muito, para que a cidade pudesse chegar a ser o que é hoje. Pois como já foi visto anteriormente, sem a ferrovia e, principalmente, sem as oficinas da CPEF, a cidade não teria condições de superar seu retardo ocorrido após a decadência do café, e de retomar um novo rumo de desenvolvimento, o qual permitiu o progresso tanto econômico, quanto social, político e cultural da cidade.

4. A Retirada dos Trilhos: um projeto a ser repensado

Passará a ser abordado a partir desta parte, a criação de um projeto para a retirada de todos os trilhos existentes da cidade de Rio Claro, elaborado pelo atual prefeito, Du Altimari, neste ano de 2009. Para melhor compreensão dos mapas apresentados nesta parte do trabalho, segue abaixo o mapa do município de Rio Claro, e seus principais pontos de referência (Figura 23).



Figura 23: Malha urbana de Rio Claro – SP
Fonte: Google Earth, 2007 - Adaptado

O projeto consiste em retirar os trilhos que vão da Avenida 29, passando pelas principais Avenidas: Avenida 1 (Estação), Avenida 8, Avenida 24

(Oficinas) até a saída para a cidade de Batovi (Figura 24). Além da abertura da Avenida 6, como via de acesso, tendo em vista que as linhas do trem dividem a cidade.



Figura 24: Trilhos a serem retirados pelo Projeto
Fonte: Google Earth, 2007 - Adaptado

Como já visto anteriormente, a lógica das ruas e avenidas de Rio Claro tem como ponto de referência a Estação Ferroviária. As ruas e avenidas localizadas à frente da Estação são denominadas somente com números e sua continuação, que se localiza atrás da Estação, são denominadas pelo mesmo número acrescidas de uma letra. Se forem Ruas a letra é B; se forem Avenidas a letra é A. Como exemplo, a Avenida 6 que, depois da Estação passa a ser

Avenida 6-A e a Rua 1 que passa então a ser Rua 1-B e assim por diante seguindo a lógica implantada (Figura 25).

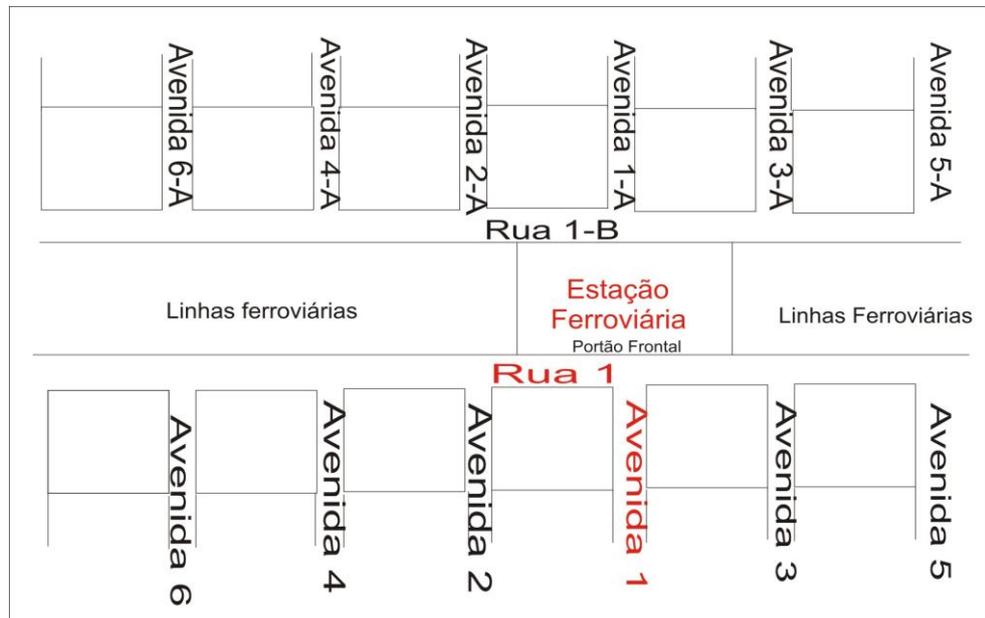


Figura 25: Lógica das Ruas e Avenidas de Rio Claro- SP.
Fonte: Coutinho, L.C. (2009).

Neste contexto, o Projeto pretende unir a Avenida 6 à Avenida 6-A, retirando a parte da estação que as divide. Com isso, pretende tornar o sentido da Avenida 8, em mão-única, a qual passará a dividir então, seu fluxo com a nova Avenida 6. Como pode ser observado abaixo, na Figura 26.



Figura 26: Abertura entre as Avenidas 6 e 6-B a ser realizada pelo projeto
Fonte: Google Earth - Adaptado

O primeiro passo para a realização do projeto será desativar as Oficinas da Avenida 8, passando-as para o Bairro Jardim Guanabara, localizado na região periférica da cidade, como mostra a figura 27 abaixo. Em seguida será então, realizada a retirada dos trilhos e, a abertura da Avenida 6, com o intuito final de construir uma ciclovia na cidade. Tem como plano também, construir no lugar onde se encontram os trilhos uma “supervia” com duas pistas, além de uma faixa exclusiva para motocicletas (motovia), canteiro central e largas calçadas laterais.



Figura 27: Distância entre as Oficinas originais ao Jardim Guanabara.
Fonte: Google Earth

Este projeto, por sua vez, já foi enviado à Brasília, e está somente aguardando sua aceitação para ser iniciado.

Segundo o prefeito Altimari, o presidente Lula já assinou o decreto repassando as áreas da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) para a União. Posteriormente, esses bens serão transferidos para os municípios. Com isso, será possível começar a retirada dos trilhos e a transferência das oficinas para a periferia da cidade (Figura 27).

Quanto à abertura da Avenida 6 e a outras iniciativas que deverão ser tomadas para a possível realização do projeto, o prefeito coloca que, após iniciado o processo na cidade, haverá algumas surpresas, visto que algumas áreas edificadas entorno da linha pertencem à rede ferroviária. A figura 28, mostra edificações que estão no trajeto de passagem do novo traçado da avenida 6.



Figura 28: Provável edificação a ser demolida na Avenida 6 para abertura da nova via.
Fonte: Coutinho, L. C. (2009).

Reconhecendo a importância da ferrovia e principalmente de suas oficinas, do que essa infra-estrutura proporcionou a cidade de Rio Claro, pensamos ser importante uma análise deste projeto a ser implantado pela prefeitura, que será realizada no capítulo seguinte.

5. A Ferrovia: um marco da identidade rio-clareense

Pode-se observar neste texto que, a chegada da ferrovia na cidade de Rio Claro marcou o início da história de seu desenvolvimento.

Rio Claro que iniciou seu desenvolvimento na Era Cafeeira, ainda possuía traços predominantemente rurais. A chegada da ferrovia trouxe, portanto, um marco para o progresso urbano da cidade, possibilitando a intensificação da economia cafeeira da região.

Intensificam suas atividades comerciais e, os prolongamentos de suas linhas férreas chegam a formar a sua própria Companhia Ferroviária. Pode-se observar, a seguir, na Figura 29, a expansão urbana de Rio Claro. É possível observar o crescimento urbano desde o período em que a ferrovia se instalou e foi consideravelmente ativa, até os dias atuais, quando já não funciona mais efetivamente.

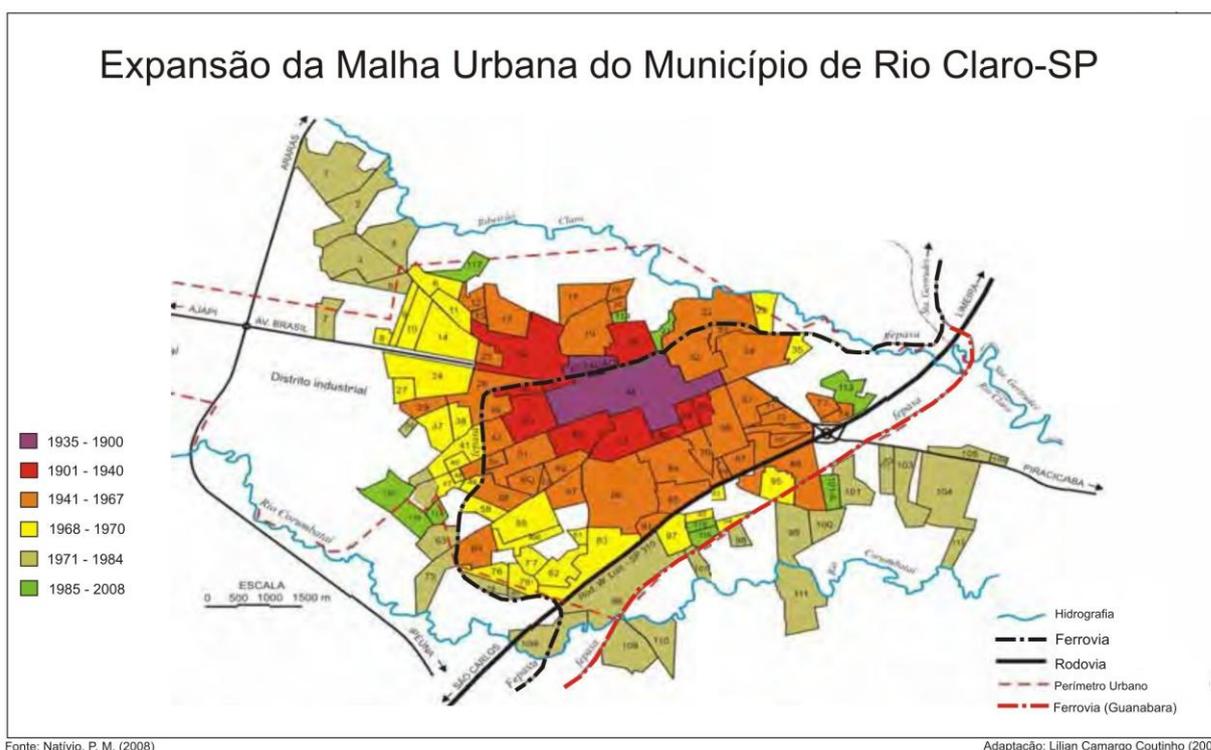


Figura 29: Mapa da Expansão urbana de Rio Claro – SP

As características que foi tornando-a uma “cidade ferroviária” propriamente dita, permitiu a instalação das Oficinas da Companhia Paulista,

surgindo, assim, um importante ícone para o desenvolvimento e sustentação da cidade.

As Oficinas trouxeram para atividades de diversas funções, que começaram a refletir mais do que nunca na vida da cidade. Constituiu-se então, um mercado de trabalho de certa atração, estimulando inúmeras atividades correlacionadas, que proporcionaram maior dinamismo e diversificação ao núcleo urbano.

Portanto, com a decadência da economia cafeeira, Rio Claro, graças a base econômica, social e política consolidada pela instalação das Oficinas, pode sobreviver e se inserir, mesmo que lentamente, no processo de industrialização, permitindo que a cidade caminhasse até chegar no que se encontra hoje.

A partir deste histórico, analisamos nesta parte do trabalho então, o projeto de Retirada dos Trilhos da área central da cidade, com o intuito de retratar os problemas a eles. Nossa questão principal refere-se, por parte de seus planejadores, urbanos que pouca importância dão à paisagem histórica da cidade, quando sugerem os projetos de revitalização urbana.

Como já foi visto, a ferrovia e suas oficinas marcam a identidade de Rio Claro. Nelas está impregnado todo um conjunto de caráter histórico, cultural, social, econômico e político da cidade. Representam, como explica Rolnik (1988), uma escrita, uma materialização de sua própria história, podendo ser lidas e decifradas, como se lê e decifra um texto.

Com a realização do Projeto de Retirada dos Trilhos, portanto, as aberturas a serem feitas, na Avenida 6, por exemplo, ocasionará uma fragmentação da Estação, tendo em vista que uma parte, mesmo que não extensa, terá que ser demolida para dar passagem.

Em nossa avaliação, ainda que sem o aprofundamento necessário, começa a ocorrer, portanto, a destruição das formas espaciais que representam a cidade. Uma vez que, com isso a estação não será mais a mesma.

É preocupante também a transferência das Oficinas da Avenida 8 para o Bairro Guanabara. O trabalho ainda exercido pelas oficinas será transferido para a periferia da cidade, retratando claramente como os modos de vida e organização da sociedade moderna tem a capacidade de interpretar as formas espaciais antigas como um obstáculo aos processos de urbanização. Os

prédios onde se localizam as Oficinas da Avenida 8 ficarão vazios; propícios a demolição, apagando-se junto com elas grande parte da identidade rio-clareense.

O projeto ao realizar suas obras, necessitará de um amplo espaço para construção de um modelo urbano moderno, com largas calçadas e avenidas, com motovias e ciclovias paisagisticamente padronizados, sendo inevitável a “substituição” da característica paisagem “ferroviária” da cidade por este novo padrão urbano estabelecido. Salvo, somente, a antiga Estação, que em 1985 foi tombada pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), da secretaria estadual de Cultura.

O início deste projeto significará a transferência de concessão da União, sobre as vias férreas para os Municípios ditarem o que deve ser feito com suas linhas ferroviárias. Concessão esta que, provavelmente ocasionará ainda mais perdas históricas e culturais para as cidades brasileiras, que fizeram parte da rede ferroviária.

O mundo moderno, neste sentido, passa a esquecer que não existe presente sem um passado, e que a compreensão de ambos permite a existência de um futuro. Como explica Corrêa:

Poucas comunidades atuais são inteiramente produtos do trabalho de comunidades contemporâneas. A evolução de uma paisagem é um processo gradual e cumulativo – tem uma história. Os estágios nessa história têm significados para a paisagem atual, assim como para as do passado. (CORRÊA, 2007, p. 39).

Compreender a cidade significa compreender seus usos, suas diversidades e seus diferentes tempos. Compreender a história pela qual passa a cidade significa compreender a sua memória em um diálogo entre passado e presente.

Assim, a ferrovia e todos seus elementos constituem grande parte das representações do passado na cidade de Rio Claro. E são estas que vão atribuir a cidade uma ligação com o passado, através da sua presença.

Contudo, este trabalho não trás a intenção de serpositor a modernização das formas e da construção de novas histórias que virão marcar a cidade. Ao contrário, este visa demonstrar a tamanha importância que as

representações atribuem a uma cidade, independente de seu tempo e sua história.

O plano contemplando ciclovias na cidade de Rio Claro é válido, pois vai ao encontro de uma tradição da cidade, que possui um grande número de ciclistas, abrangendo todas as faixas etárias. A ciclovia, por sua vez, ao ser implantada, trará grandes benefícios aos seus moradores, inclusive aos que utilizam outros meios de locomoção, como carros e motos. Assim como a construção de “motovias”, que garantirão maior segurança tanto dos motociclistas quanto dos pedestres, ciclistas e motoristas.

Portanto, para que sejam consolidadas estas melhorias na cidade não se faz necessária a substituição das antigas representações pelas novas. A cidade deve abrigar tanto suas representações antigas, que vão remeter ao passado, consolidando sua identidade, quanto as suas representações contemporâneas, que utilizam o progresso tecnológico para fornecer melhorias ao seu espaço e a sua população.

Ambas devem conviver como um conjunto complementar que dão vida e identidade a cidade como um todo, onde o moderno se desenvolve sem desprezar o passado.

Neste contexto, ao construir e planejar novas formas torna-se necessário pensar na preservação da paisagem anterior, que por sua vez é rica em vestígios do passado, responsável por contar e registrar sua história.

O projeto da Retirada dos Trilhos poderia, neste sentido, ter como foco a construção da ciclovia, motovia e outras demais melhorias, sem apagar o registro histórico da cidade, no caso, os trilhos e as oficinas. Poderia passar então a ser denominado Projeto da Ciclovia, por exemplo. Eliminando a idéia equivocada de substituição.

Contudo, torna-se necessária também, a elaboração de projetos culturais que visem preservar os trilhos, as Oficinas e a Estação. Os quais podem ser considerados patrimônios da cidade, visto que são parte integrante da paisagem urbana e de seu desenvolvimento, responsáveis por materializar a memória rio-clarense.

Assim, o ato de preservar pode ser visto como a possibilidade de firmar a identidade do lugar, frente aos processos de transformação que vão ocorrendo com a modernidade. Significa, portanto, recompôr o passado e,

sobretudo, atribuir uma reutilização social a esse espaço, como forma de herança e registro para o futuro.

Convém ressaltar, contudo, que os Armazéns da ferrovia (Figura 30) já estão sendo reutilizados, sem perder consideravelmente suas características arquitetônicas, cedendo parte de seu espaço para a Orquestra Sinfônica de Rio Claro (Figuras 31 e 32) e para uma escola de Boxe. Além de como já citado anteriormente, a Secretaria do Turismo que encontra-se na antiga Estação Ferroviária. Iniciativa esta, que se tornou possível através de um contrato assinado pela administração anterior da Prefeitura, cedendo os direitos de ocupação dos estabelecimentos ferroviários para o Departamento de Serviços Públicos.



Figura 30: Armazéns ferroviários, que encontram-se em partes, ocupados.
Fonte: Continho, L. C. (2009)



Figura 31: Orquestra Sinfônica de Rio Claro, situada agora, nestes Armazéns.
Fonte: Continho, L. C. (2009)



Figura 32: Interior da Orquestra Sinfônica de Rio Claro.
Fonte: Continho, L. C. (2009)

Estes projetos de reutilização dos espaços ferroviários da cidade não devem acabar, portanto. Sendo de grande importância para sua restauração, estes espaços passam a ter vida na cidade, integrando-se a suas atividades, podendo ser utilizados para fins culturais e públicos.

Os trilhos, por sua vez, ao invés de serem retirados poderiam ser reativados. Sugerir, um passeio que contornasse a cidade, ou até mesmo a região, não deixando que o transporte ferroviário morra na memória dos antigos e atuais moradores. Permitindo que as futuras gerações possam conhecê-lo e admirá-lo e desta forma também, compreender seu significado na vida da cidade.

Reconhecemos que a retirada dos trilhos não condiz com uma atitude moderna, pois encontra-se em um contexto de padronização das cidades brasileiras; onde os espaços são apenas funcionais.

Modernizar seria reativar os trilhos de todo país, assim como os países da Europa e os EUA, que mesmo com uma forte indústria automobilística, permaneceram com seu transporte ferroviário ativo.

Esta, por sua vez, é uma questão complexa, pois mesmo o trem sendo um meio de transporte mais econômico e menos poluente, a indústria rodoviária, de grande força no país, impede que os investimentos sejam direcionados a sua revitalização, tanto de cargas como de passageiros. Tendo em vista que economicamente, a indústria rodoviária perderia grande parte de seus privilégios.

A revitalização do Transporte ferroviário, contudo, diminuiria a utilização dos automóveis, e com isso diminuiria consideravelmente, suas manutenções, tanto mecânicas (reparos, consertos, combustíveis) quanto espaciais (pedágios, reparos de vias e pistas rodoviárias). Motivo pelo qual, o “lobby rodoviário” existente no país, dificulta o processo de recuperação do transporte ferroviário.

Faz-se necessário, portanto, afirmar que, o transporte ferroviário, resolveria muitos problemas existentes no Brasil. Começando pela redução considerável dos custos com transportes, uma vez que, os trens possuem a capacidade de transportar um número muito maior de cargas e passageiros, além de utilizar combustíveis muito mais baratos. Quanto à questão ambiental, traria também benefícios, visto que é um dos transportes menos poluentes. A revitalização dos trechos ferroviários de cargas e passageiros possibilitariam também, o desenvolvimento econômico, pois geraria emprego e renda nos municípios, além de permitir o resgate da memória ferroviária, ainda que em outra expressão.

Outro ponto favorável seria a diminuição de acidentes ocorridos, principalmente, nas grandes rodovias do país que, abrigam hoje um considerável número de caminhões cargueiros, responsáveis por grande parte dos acidentes rodoviários, provocados muitas vezes pela dispersão de cargas nas pistas.

Outro grande benefício refere-se ao desafogamento do trânsito, visto que, nas cidades a utilização dos trens diminuiria o número de carros e motos em circulação, como ocorre na cidade de São Paulo, com o metrô. Além das rodovias, que reduziriam consideravelmente o grande número de carros e principalmente de ônibus em circulação.

Segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a revitalização dos transportes ferroviários de cargas em algumas cidades do país, apontou um aumento do volume de cargas transportadas e uma redução do número de acidentes significativos.

Seria de suma importância e vantagem, portanto, que o transporte ferroviário de passageiros fosse revitalizado no país, assim como na cidade de Rio Claro, aquecendo a economia local.

É fato que, algumas cidades do país possuem planos de revitalizarem o transporte ferroviário de passageiros. Contudo, apesar da ALL, que hoje tem domínio sobre as ferrovias, apresentar certo interesse pela volta do trem de passageiros, tem deixado a população em dúvida quanto a sua real intenção. Visto que, se possuísse realmente tal interesse, a empresa disponibilizaria capital para arrumar, ao menos, os trilhos que tem condições de permanecerem ativos, ao invés de concederem a sua retirada e definitiva falência.

Além de todos os benefícios econômicos ocasionado pela revitalização do trem de passageiros, Rio Claro conseguiria resgatar a memória ferroviária, fazendo uma conexão do passado com o futuro, do “antigo” com o moderno.

Portanto, este trabalho faz coro aqueles que apresentam uma proposta para o futuro da cidade de Rio Claro, que começaria a ser construída já no presente.

Como já foi colocado, primeiramente, reativar o trem de passageiros por meio de um trem que circulasse na cidade ou região, proporcionando aos moradores, outra opção de transporte ou ainda um “passeio cultural”, um resgate dos significados do passado, estabelecendo a compreensão que o

transporte ferroviário, mesmo que existente a tempos, ainda consiste em um transporte útil e eficiente a população, podendo ser adaptado as necessidades locais.

Neste sentido, seria reativado em seguida, o trem de passageiros, realizando o transporte entre as cidades.

E por fim, se for viável economicamente, investir no futuro, na instalação de novos trens, melhorados quanto ao seu conforto, velocidade e qualidade. Assim como exemplo, os trens VLT (Veículos Leves sobre Trilhos), que consistem em um tipo de bonde moderno, que pode circular em avenidas e ruas junto com os carros, desde que sejam colocados trilhos nestas áreas. O trem VLT tem um custo de implantação baixo comparado ao metrô, visto que requer poucas desapropriações, justamente por ser implantado em avenidas, que são paisagens já “abertas”, além de ser um transporte não poluente, pois é movido à energia elétrica.

Sua funcionalidade seria excepcional para uma cidade de porte médio como Rio Claro, pois o VLT possui a metade da funcionalidade do metrô, visto que é feito para o transporte de linhas mais curtas, em torno de 12 km, tendo a capacidade de transportar aproximadamente 5000 passageiros. Ao contrário do metrô, que é mais veloz, feito para maiores distâncias, em torno de 20 km, sendo capaz de transportar 10.000 passageiros, ou seja, o dobro da capacidade do VLT. Sendo o metrô uma alternativa para cidades de grande porte.

Justamente por ser menos veloz que o metrô, apropriado para viagens curtas e utilizado em áreas abertas, o VLT, também mantém uma aproximação às características dos trens mais antigos, onde é possível, percorrer o trajeto observando a paisagem urbana, mas com a melhoria ocasionada pela modernidade, uma vez que são mais rápidos e confortáveis que os antigos.

Neste contexto, fica registrada então, a preocupação com as formas espaciais, que carregam consigo a identidade das cidades. Em especial a Ferrovia e seus estabelecimentos da cidade de Rio Claro.

Visando, contudo, chamar à atenção, para a importância da preservação destas representações, uma vez que é, a partir destas, que será sempre contada e compreendida a história da cidade. Materializando seus valores e sua identidade.

Portanto, retirar os trilhos do trem e acabar com as suas originais Oficinas, significa romper com sua identidade. E uma cidade sem identidade, se torna uma cidade vazia, sem significados e sem essência.

Considerações Finais

Como já abordado durante o desenrolar deste trabalho, as paisagens culturais são a herança de um longo período da evolução natural e humana, constituindo através de suas representações espaciais a própria memória urbana.

Portanto, a preservação e revitalização dos componentes ferroviários da cidade de Rio Claro, significam manter viva a memória ferroviária da cidade.

Memória esta, que permite resgatar o passado da cidade, compreendendo o presente. Uma vez que, somente é possível compreender as novas formas, resgatando as formas antigas. Sendo que essas novas formas não poderiam existir sem as antigas, ou seja, o presente, dito moderno, não poderia ser o que é hoje sem o passado, por sua vez tratado como inútil.

O espaço urbano deve, portanto, dar lugar as novas formas modernas, sim, mas sem apagar as suas antigas formas. Sendo como o próprio ser humano, que vai mudando com o tempo, melhorando e modernizando-se, mas sem apagar sua base.

Retirar os trilhos e suas construções para dar lugar ao moderno, seria como apagar sua identidade para poder desenvolver-se. Com isso, a cidade se tornará em mais uma cidade apenas, igual a muitas outras, padronizadas pelo mundo tecnológico e avançado. Moderna, mas sem sua própria característica, sem vestígios da sua história, da sua formação, e conseqüentemente, da sua identidade. Tornando-se assim, como já colocado anteriormente, em uma cidade vazia histórica e culturalmente.

Contudo, preservar significa manter a cultura e a memória acesa na cidade. E revitalizar as linhas e construções ferroviárias, significa dar vida a um passado que proporcionou muitos benefícios a cidade e que, ainda pode proporcionar muito outros.

Diante desta compreensão, espera-se, portanto, que este trabalho tenha cumprido seu objetivo de chamar a atenção para a importância da ferrovia não só na cidade de Rio Claro, mas para o transporte do país, estabelecendo a noção do quanto será prejudicial à cidade a retirada dos trilhos e suas construções. A sua substituição por novas formas, como visa o projeto criado pela Prefeitura, não responde à necessidade de preservação destas

representações espaciais, que por sua vez, materializam, como uma escrita, a história de Rio Claro.

Referências Bibliográficas

CLAVAL, P. *A Geografia Cultural*. 2ª Edição. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001.

CORRÊA, R. L. *Geografia: Temas sobre Cultura e Espaço*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2005.

CORRÊA, R. L. *Introdução à Geografia Cultural*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CORRÊA, R. L. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

GARCIA, L. B. *Rio Claro e as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro: Trabalho e Vida Operária - 1930 -1940*. Tese de Doutorado. UNICAMP, 1992.

GRANDI, G. *Café e Expansão Ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880 – 1903)*. São Paulo: Anaablume, Fapesp, 2007.

MARRACH, S.A. *Visão do Mundo dos Ferroviários Aposentados*. Tese de Mestrado em História, PUC-SP, 1983.

NATÍVIO, P. M. *Paisagens Pretéritas e a (Re)Produção do Centro da Cidade de Rio Claro-SP*. Dissertação (Mestrado em Geografia), UNESP – IGCE. Rio Claro: 2008.

PENTEADO, O. A. *Rio Claro Sesquicentenária: Como nasceu Rio Claro*. 2ª Edição. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”, 1978.

ROLNIK, R. *O que é Cidade*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2ª Edição, 1988.

SANTOS, F.A. *Rio Claro: Uma Cidade em Transformação*. São Paulo: Editora Annablume, 2002.

SOAVE, V.L..O. *Transformações do Espaço Arquitetônico do Centro Histórico da Cidade de Rio Claro*. Tese de Mestrado, FAU-PUC, 1983.

SPÓSITO, M.E.B. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Editora Contexto, 1ª Edição, 1997.

TROPMAIR, H. *Rio Claro Sesquicentenária: População e Evolução Urbana*. 2ª Edição. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”, 1978.

ANEXOS