

CAMILA CRISTINA PICCOLI CAMPOY E MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI

O centro urbano de Rio Claro/SP: territórios e identidades culturais

The urban center of Rio Claro/SP: territories and cultural identities

El centro urbano de Rio Claro/SP: territorios e identidades culturales

Camila Cristina Piccoli Campoy

Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUC-Campinas. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela PUC-Campinas (2022) com bolsa CAPES. É conselheira titular da cadeira de Patrimônio Histórico Material e Imaterial do Concult (Conselho de Política Cultural de Rio Claro/SP). Foi bolsista Treinamento Técnico (TT3) pela FAPESP (2018-2019). Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro - ASSER (2015).

Doctoral student at the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism at the Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUC-Campinas. Master's degree from PUC-Campinas (2022) with a CAPES scholarship. She is a member of the chair of Material and Intangible Historical Heritage at Concult (Cultural Policy Council of Rio Claro/SP). He received a scholarship Technical Training (TT3) from FAPESP (2018-2019). Graduated in Architecture and Urbanism from the Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro - ASSER (2015).

Estudiante de doctorado en el Programa de Postgrado en Arquitectura y Urbanismo de la Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUC-Campinas. Maestría en Arquitectura y Urbanismo por la PUC-Campinas (2022) con beca CAPES. Es miembro de la cátedra de Patrimonio Histórico Material e Imaterial del Concult (Consejo de Políticas Culturales de Rio Claro/SP). Recibió una Beca de Formación Técnica (TT3) de la FAPESP (2018-2019). Graduada en Arquitectura y Urbanismo por la Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro - ASSER (2015).

camila.cpc2@puccampinas.edu.br

Maria Cristina da Silva Schicchi

Professora titular e pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Bolsista Produtividade em Pesquisa CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) Nível 2. Arquiteta e urbanista, doutora pela Universidade de São Paulo (2002). Pós-doutorado junto ao Programa Oficial de Postgrado de la Universidad de Sevilla (2010). Pesquisadora principal da FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo). Líder do grupo de pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial do CNPq. Membro da rede Laboratorio Americano de los Paisajes Históricos de la Producción. RED APPLab, vinculada à Universidade de Sevilha. Membro associada do Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de

Monumentos e Sítios (ICOMOS-BRASIL), da Association of Critical Heritage Studies, da Latin American Studies Association (LASA) e Membro Fundadora da Associação Ibero-americana de História Urbana. Editora-chefe da Revista OCULUM ENSAIOS- PUC-Campinas (2014 - 2019). Secretária Executiva da ANPARQ - Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (2015-2016).

Full Professor and Researcher of the Post-Graduate Program in Architecture and Urbanism and of the Faculdade de Arquitetura e Urbanismo of the Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Research Productivity Fellowship grantee from CNPq (Brazilian National Council for Scientific and Technological Development) Level 2. Architect and urban planner, with PhD Degree from University of São Paulo (2002). Postdoctoral degree from Official Post-Graduate Program of the University of Seville (2010). Principal researcher at FAPESP (São Paulo Research Foundation). Leader of the research group Heritage, Preservation Policies and Territorial Management at CNPq. Member of Laboratorio Americano de los Paisajes Históricos de la Producción. RED APPLab network, linked to the University of Seville. Associate member of the Brazilian Committee of the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS-BRASIL), of the Association of Critical Heritage Studies, of the Latin American Studies Association (LASA) and Founding Member of the Ibero-American Association of Urban History. Editor-in-chief of Revista OCULUM ENSAIOS Journal-PUC-Campinas (2014 - 2019). Executive Secretary of ANPARQ - National Association of Research and Post-Graduation Studies in Architecture and Urbanism (2015-2016).

Profesora titular e investigadora del Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo y de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Beca de Productividad en Investigación CNPq (Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico) Nivel 2. Arquitecta y urbanista, Doctora por la Universidad de São Paulo (2002). Postdoctorado en el Programa Oficial de Postgrado de la Universidad de Sevilla (2010). Investigadora principal de la FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo). Líder del grupo de investigación Patrimonio, Políticas de Preservación y Gestión Territorial del CNPq. Miembro de la red del Laboratorio Americano de los Paisajes Históricos de la Producción. RED APPLab, vinculada a la Universidad de Sevilla. Miembro asociada del Comité Brasileño del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS-BRASIL), de la Asociación de Estudios Críticos del Patrimonio, de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA) y Membro Fundadora de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. Editora en Jefe de la Revista OCULUM ENSAIOS-PUC-Campinas (2014 - 2019). Secretaria Ejecutiva de la ANPARQ - Asociación Nacional de Investigación y Posgrados en Arquitectura y Urbanismo (2015-2016).

cristina.schicchi@puccampinas.edu.br

Resumo

Este artigo analisa a preservação do patrimônio cultural do centro urbano de Rio Claro/SP e busca compreender as relações de identidade e pertencimento da população em relação aos bens culturais. As propostas de tombamento realizadas pelos órgãos de preservação estaduais e nacionais, concentradas no perímetro denominado “centro histórico”, priorizaram a seleção do patrimônio material, por sua relevância histórica e arquitetônica e potencial aproveitamento turístico, sem o necessário entrelaçamento a outros valores, como os simbólicos e afetivos. Desta forma, o perímetro de tombamento excluiu a maior parte dos remanescentes ferroviários e outras referências importantes para a história e cultura da cidade, identificados pela própria sociedade civil como significativos para a memória local. A metodologia se dividiu em três etapas, sendo a primeira histórico-crítica, onde foi possível a apreensão dos principais períodos de expansão da área central e sua correlação com os edifícios, lugares e dinâmicas urbanas estabelecidos. Numa etapa empírica, a visita *in loco* permitiu uma leitura territorial do centro urbano a partir de seus aspectos físicos e da apropriação dos lugares e edifícios significativos pelos diversos grupos existentes na cidade, identificando os agentes de valorização do patrimônio e, na terceira etapa, o cruzamento desses dados possibilitou reflexões e análises das distintas ações de preservação sobre os bens culturais. Verificou-se a importância destes agentes como mediadores na preservação da memória coletiva através da promoção de ações culturais, configurando uma forma de “resistência” cultural. Como resultado, busca-se contribuir para uma revisão crítica sobre os critérios de valorização e reconhecimento dos bens culturais no centro urbano de Rio Claro, de forma a fundamentar futuras políticas municipais.

Palavras-chave: Bem cultural. Identidade. Memória. Ferrovia. Centro Urbano.

Abstract

This article analyzes the preservation of the cultural heritage of the urban center of Rio Claro/SP and seeks to understand the relations of identity and belonging of the population in relation to cultural assets. The listing proposals made by state and national preservation agencies, concentrated in the perimeter called "historic center" prioritized the selection of material heritage, due to its historical and architectural relevance and potential tourist use, without the necessary intertwining with other values, such as symbolic and affective ones. In this way, the tipping perimeter excluded most of the railway remnants and other important references to the history and culture of the city, identified by civil society itself as significant for the local memory. The methodology was divided into three stages, the first being historical-critical, where it was possible to apprehend the main periods of expansion of the central area and their correlation with the buildings, places and urban dynamics established. In a second empirical stage, the on-site visit allowed a territorial reading of the urban center based on its physical aspects and the appropriation of significant places and buildings by the various groups existing in the city, identifying the agents of heritage appreciation and, in the third stage, the crossing of these data allowed reflections and analyzes of the different preservation actions on cultural assets. It was verified the importance of these agents as mediators in the preservation of collective memory through the promotion of cultural actions, configuring a form of cultural "resistance". As a result, we seek to contribute to a critical review of the criteria for valuing and recognizing cultural assets in the urban center of Rio Claro, in order to support future municipal policies.

Keywords: Heritage. Identity. Memory. Railway. Urban center.

Resumen

Este artículo analiza la preservación del patrimonio cultural del centro urbano de Rio Claro/SP y busca comprender las relaciones de identidad y pertenencia de la población en relación con los bienes culturales. Las propuestas de catalogación realizadas por los organismos estatales y nacionales de preservación, concentradas en el perímetro denominado “centro histórico”, priorizaron la selección del patrimonio material, por su relevancia histórica y arquitectónica y potencial uso turístico, sin la necesaria interrelación con otros valores, como los simbólicos y afectivos. Así, el perímetro de protección excluyó la mayor parte de los remanentes ferroviarios y otras importantes referencias para la historia y cultura de la ciudad, identificados por la propia sociedad civil como significativos para la memoria local. La metodología se dividió en tres etapas, siendo la primera histórico-crítica, donde ha sido posible aprehender los principales períodos de expansión del área central y su correlación con los edificios, lugares y dinámicas urbanas establecidas. En una etapa empírica, la visita in situ permitió una lectura territorial del centro urbano desde sus aspectos físicos y de la apropiación de lugares y edificios significativos por parte de los diversos grupos existentes en la ciudad, identificando los agentes de valorización patrimonial y, en la tercera etapa, el cruce de estos datos permitió reflexiones y análisis de las diferentes acciones de preservación de los bienes culturales. Se constató la importancia de estos agentes como mediadores en la preservación de la memoria colectiva a través de la promoción de acciones culturales, configurando una forma de “resistencia” cultural. Como resultado, se busca contribuir a una revisión crítica de los criterios de valoración y reconocimiento de los bienes culturales en el centro urbano de Rio Claro, con el fin de apoyar futuras políticas municipales.

Palavras-chave: Patrimonio. Identidad. Memoria. Ferrocarril. Centro urbano.

Introdução

As primeiras ações dos órgãos de gestão e preservação patrimonial no âmbito nacional (Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e estadual (Condephaat – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico), entre 1930 a 1970, implicaram em processos de tombamento que priorizaram os aspectos históricos e arquitetônicos de edifícios, resultando mais tarde em impasses em relação aos significados atribuídos a estes bens pela população e nas políticas de gestão patrimonial, onde ainda prioriza-se o patrimônio material. Reconhecer a sociedade civil como aliada na valorização e construção de novos critérios de identificação de bens culturais de natureza diversificada tem sido objeto de estudo destes órgãos nos últimos anos, em especial, após a promulgação da Constituição Brasileira de 1988, que aponta o direito à memória como um elemento de cidadania.

Este tem sido também um dos desafios de diversas cidades brasileiras em relação à gestão do patrimônio local. A escassez de recursos e agentes técnicos qualificados inviabilizam o desenvolvimento de ferramentas para a ampliação do reconhecimento e a recuperação de diversos elementos significativos para a história das comunidades.

A pressão do mercado imobiliário induziu transformações de usos e padrões construtivos em edifícios históricos e, como controle deste processo, buscou-se delimitar e reconhecer os centros históricos como áreas importantes a serem preservadas, a partir dos anos 1990. A cidade de Rio Claro/SP não ficou alheia a esse processo, visto que a definição e preservação do perímetro do centro histórico e dos elementos que o compõem foram as principais estratégias adotadas. Porém, tal estratégia foi insuficiente para garantir a eficácia de uma política de preservação e inclusão dos bens culturais que representam a diversidade local.

A década de 2000 foi decisiva em termos de mudanças nesse processo, em especial, a partir do Decreto 3.551 do Iphan, que instituiu “o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro” contribuindo social e politicamente para a preservação das expressões culturais¹. Essa lei tornou mais flexíveis as formas de preservação, comparadas com as concepções tradicionais, sugerindo o registro sem o necessário tombamento, ainda que considerando medidas mais cautelosas na seleção daquilo que deve ou não ser preservado. Isto contribuiu de forma positiva para a multiplicação de conhecimento e reorientação dos órgãos públicos de diferentes instâncias que se interessam pelo patrimônio.

A discussão sobre o significado dos bens culturais que culminou com a elaboração da Carta de Burra (AUSTRALIA ICOMOS, 2006) e o decreto 3.551 do Iphan, foram particularmente importantes para a discussão do patrimônio industrial ferroviário, tratado neste artigo, por permitir considerar a diversidade e especificidade deste - para além do tombamento das estações ferroviárias - reconhecendo também como parte desse patrimônio os “bens móveis - material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros - e imóveis - pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d’água, entre outros - tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural” (IPHAN, 2010, p.2).

Ainda em âmbito nacional, o conceito de “referência cultural”, utilizado para a realização de inventários, permitiu uma nova perspectiva para a preservação sob o viés antropológico e a ampliação dos bens culturais “representativos da diversidade e pluralidade culturais dos grupos formadores da sociedade”, reconhecendo a

¹ Tais expressões constituem-se principalmente por “saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas)” (IPHAN, 2000).

comunidade como “interpretes legítimos da cultura local”, abordando questões sobre as políticas de preservação, ao indagar a quem cabe o poder de legitimar os bens e ao reconhecer distintos interesses neste processo; e ainda, que os sentidos e valores são atribuídos pelos sujeitos e grupos que usufruem destes bens (INRC, 2000, p.8).

A partir destas premissas, este artigo discute as diversas ações de preservação cultural do município de Rio Claro, ampliando conceitos importantes para o entendimento dos desígnios dos bens culturais do centro da cidade, como os de memória coletiva, identidade e a análise de algumas práticas coletivas do cotidiano.

A metodologia foi histórico-crítica, para a compreensão dos processos socioculturais relacionados aos bens selecionados para preservação no centro histórico de Rio Claro, através de revisão bibliográfica. Em sequência, foi realizada uma análise técnica-documental, pautada na legislação municipal vigente e utilizando como base o mapa das áreas denominadas ZEPAC-2 (Zona Especial de Preservação Ambiental e Cultural do âmbito urbano). Após o reconhecimento dos processos históricos e da transformação territorial correspondente a distintos períodos, procurou-se identificar os agentes culturais atuantes na cidade. Por último, foi necessária uma análise empírica e método de observação participante, com a realização de levantamentos gráficos e fotográficos *in loco*, inter-relacionando outras referências culturais (materiais e imateriais da cidade), bem como a coleta de depoimentos de pessoas e grupos de forma indireta. Nesta dinâmica, foi possível identificar elementos que permanecem ativos na memória dos diferentes grupos sociais, em especial, dos ex-ferroviários.

Finalizou-se com os mapeamentos destes levantamentos. Para tanto, foi necessário distinguir e discutir os perímetros oficiais do centro: o Centro Urbano (definido pela Lei Complementar nº 128/2017), o Centro Histórico da cidade (núcleo fundacional) e suas áreas envoltórias que incluem a área ferroviária e os remanescentes dispersos no território, os quais justificaram a necessidade de uma revisão dos critérios de valor adotados, a partir do conceito de significado cultural e do reconhecimento da importância dos processos históricos subalternos.

O Centro Histórico, o Centro Urbano e os remanescentes ferroviários:

A maioria das cidades do interior paulista constituiu-se, inicialmente, a partir da produção de açúcar (até meados de 1840) e do café (1850), sendo sua expansão alavancada após a implantação da ferrovia.

A ferrovia trouxe mudanças no contexto social e urbano de Rio Claro, estimulando novas ocupações, atividades e comércio e, conseqüentemente, um crescimento do tecido urbano.

Devido à topografia favorável e sua localização estratégica, as grandes fazendas de café² da região facilitavam o escoamento das safras até o Porto de Santos. O município de Rio Claro se transformou de um pouso de viajantes e tropeiros - que se direcionavam ao Mato Grosso em busca de ouro, por volta de 1817 a 1829 -, em centro da região, polo cafeeiro e o mais avançado em relação ao povoamento, mesmo após uma série de desmembramentos que deram origem a outras cidades na região. Tais fatores motivaram a escolha da cidade para implantação da primeira Estação Ferroviária em 1876, além de permitir a influência política e social de grandes fazendeiros na região.

² Possivelmente, Rio Claro se diferenciou de outras cidades do interior paulista pela Fazenda Ibicaba (atual município de Cordeirópolis), antiga propriedade do Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro até 1859, por ser pioneira na tentativa de substituir a mão-de-obra escrava livre por imigrantes (HOGAN; OLIVEIRA; NETO, 1986).

As primeiras estações ferroviárias costumavam ser bastante singelas e somente receberam melhorias e ornamentos arquitetônicos após a vinda de trabalhadores imigrantes. Esses imigrantes se alojaram no entorno das estações, formando núcleos de residências operárias que são reconhecidos como referências culturais do território pela população em muitas cidades paulistas, desde então, mesmo após o surgimento de outros vetores de urbanização significativos para as cidades, como as rodovias e os distritos industriais (SCHICCHI et al., 2019). Posteriormente, os imigrantes (em sua maioria italianos, alemães e portugueses) buscaram ascensão social através do comércio e passaram a compor a classe média, sendo o núcleo urbano um atrativo para estas atividades. Pelas filiações entre as famílias, através de casamentos, posteriormente, passaram a ocupar cargos eletivos e públicos, substituindo a elite rural (BILAC, 1997).

A cidade, em seus primeiros anos, contou com a atuação da “Sociedade de bem comum”, criada em 1832 e organizada por integrantes de famílias de prestígio na época (todos fazendeiros, exceto o Padre Delfino) com o objetivo de concretizar obras e melhoramentos públicos, como a nova sede da Igreja Matriz; além da “difusão dos bons costumes e educação da mocidade” (PENTEADO, 1977, p.21). Suas decisões foram significativas para a administração local, tendo projetado um modelo de organização do espaço, caracterizado por um traçado ortogonal, retilíneo e lógico, que seria reproduzido até a segunda metade do século XIX [FIGURA 1]. A despeito de ter encerrado suas atividades em 1839, os membros permaneceram atuantes nas decisões políticas da cidade durante a primeira eleição da administração da Câmara Municipal, em 1845.

A Igreja Matriz foi o marco do núcleo fundacional da cidade, visto que os habitantes do pequeno povoado de São João Batista do Ribeirão Claro logo se fixaram ao seu redor e definiram a nomenclatura das primeiras ruas da cidade, identificadas por suas características: Rua Nova (atual Rua 8), Rua da Boa Vista (atual Rua 7), Rua Direita (atual Rua 6), Rua das Formigas (atual Rua 5), Rua da Matriz (atual Av. 3), Rua do Meio (atual Av. 1), Rua das Flores (atual Av. 2) e Rua do Campo (atual Av. 4), segundo Penteado (1977). No ano de 1836, este núcleo totalizava 17 quarteirões, trechos de 11 vias e a Praça da Liberdade, compreendendo o perímetro definido na [FIGURA 1], mais tarde denominado Centro Histórico.



FIGURA 1 – Imagem aérea do Centro Histórico de Rio Claro/SP, em 1998, com destaque da Igreja Matriz São João Batista, ao centro, e imagem com a definição do perímetro do Centro Histórico de Rio Claro, definido pelo Condephaat em 2006.

Fonte: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado” e elaboração das autoras sobre imagens coletadas pelo Google Earth, data:26/11/2021.

Porém, em busca de um sistema simples e racional inspirado nas cidades americanas, foi proposta, em 1885, uma nova nomenclatura para as ruas da cidade e escolhido como ponto referencial a Estação Ferroviária (e não mais a igreja), que passa a ser localizada na Avenida 01 com Rua 01, sendo as demais ruas contadas a partir dela, criando-se uma sequência lógica e mantendo-se os antigos nomes das praças públicas [FIGURA 2].

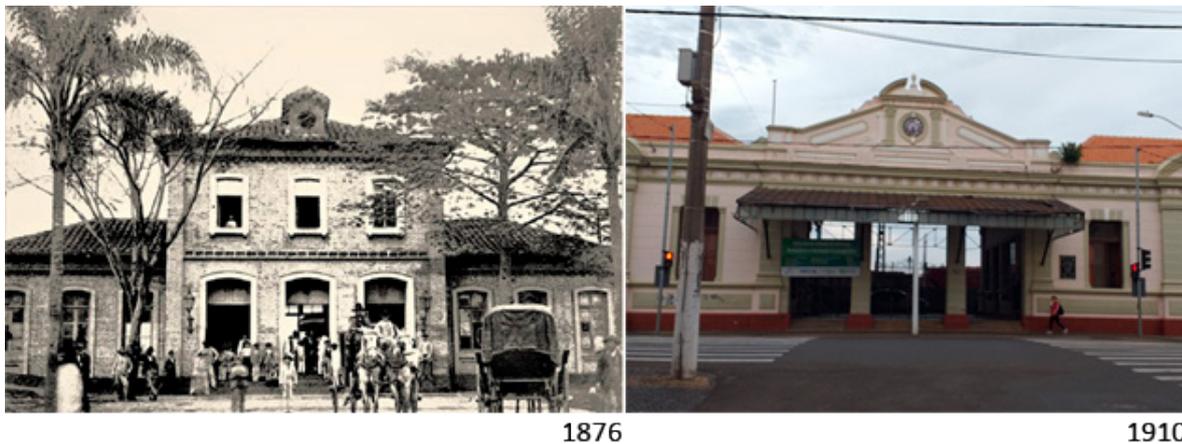


FIGURA 2 – Imagem da primeira Estação Ferroviária de Rio Claro, construída em 1876 e demolida em 1910, dando origem à Estação Ferroviária atual

Fonte: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadó".

Em Rio Claro, o crescimento urbano atingiu um ritmo acelerado após se tornar sede da Cia. Rio-clarense de Estradas de Ferro, em 1882. Iniciou-se um comércio mais ativo e diversificado na área central, seguido da implantação das oficinas durante a administração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), em 1892 [FIGURA 3]. O comércio e os serviços que surgiram no entorno deste novo núcleo urbano e das oficinas da CPEF, visavam atender à ferrovia e aos operários e imigrantes; introduziram-se serrarias, cerâmicas, beneficiadoras de arroz e café, armazéns de roupas, alimentos, ferragens, louças e uma série de outros produtos, assim como novas atividades industriais no centro da cidade, cujos edifícios e galpões ainda remanescem no território. Posteriormente, a ferrovia passou por outras administrações: Ferrovia Paulista S.A (Fepasa), ALL (América Latina Logística S.A.) e Rumo Logística S.A., que atualmente possui direito de uso da superfície. Atualmente, o conjunto ferroviário em Rio Claro abrange uma área construída de 9.458 m², em um terreno de 55.834 m², cobiçado pelo setor imobiliário por sua localização e extensão territorial.



FIGURA 3 – Vista aérea das oficinas da CPEF, s/data.

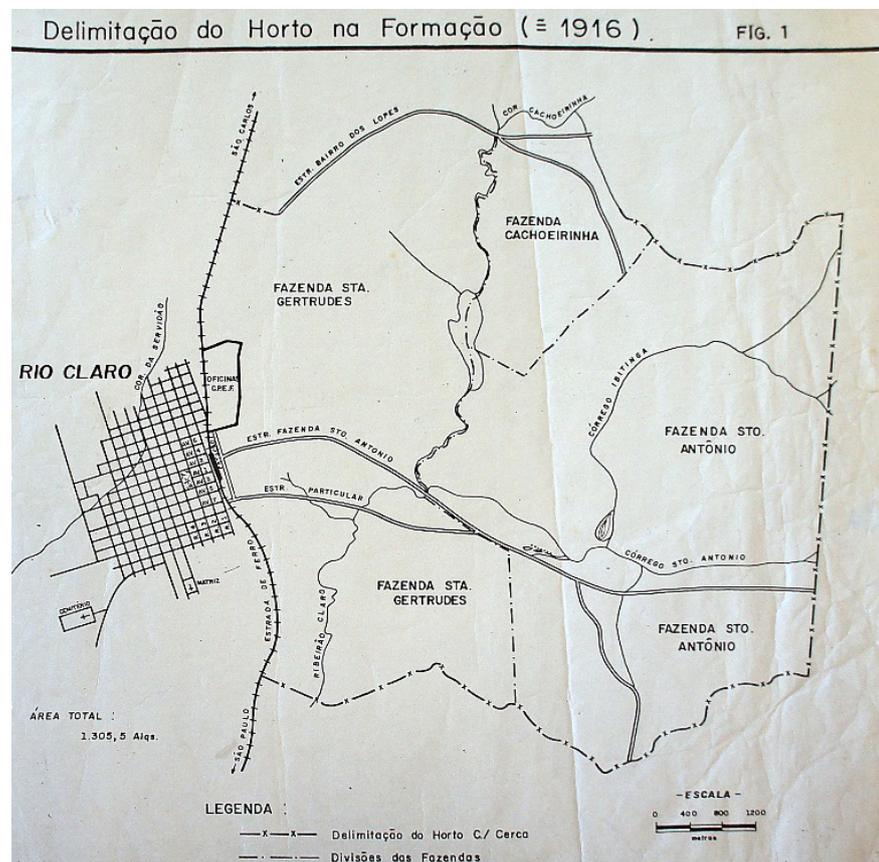
Fonte: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadó".

A ferrovia, em especial durante a administração da CPEF, deu à cidade condições de se recuperar da crise financeira nacional de 1929, ocasionada pela baixa importação de café. Criaram-se escolas de aprendizagem que descentralizaram o conhecimento dos operários especializados, como serralheiros, condutores de locomotivas e outras profissões, criando sucessivas gerações de aprendizes especializados em apenas um setor da produção. Esta mudança de organização do trabalho e da produção, baseada no sistema taylorista, juntamente com a criação de outras “benfeitorias” implementadas pela CPEF, como a criação de Grêmio Recreativo, antiga Banda Musical União dos Artistas (até 1896), a criação de hortos florestais e vilas operárias, por exemplo, visavam diminuir a força das lutas ferroviárias por melhores condições de trabalho, em decorrência da greve de 1906, a mais significativa ocorrida no Estado. O movimento trouxe impacto para todas as cidades que possuíam atividades diretamente vinculadas à CPEF, refletindo na vida cotidiana da população. Assim, a CPEF implementou um controle mais rígido das atividades dos operários, que se estendia para além do horário de trabalho nas oficinas, a partir da oferta de atividades de lazer para as famílias e de formação de novas gerações de operários, no período entre 1885 e 1928 (MINA & ALMEIDA, 2018) e imprimiram sobre a área do entorno da ferrovia e do que se poderia denominar de “centro expandido”, naquele momento, uma dinâmica urbana e um cotidiano planejado pela empresa.

Neste mesmo período, há uma transição política e o enfraquecimento dos grupos tradicionalistas da cidade que passam a ser substituídos por outros segmentos sociais, em especial, pela classe média, composta principalmente por imigrantes e seus descendentes (BILAC, 1997). O capital gerado pelo comércio local passou a ser investido no setor imobiliário, alterando a dinâmica de compra e venda local, o que também pode explicar esta transição (SANTOS, 2006). Em 1873, dos 198 proprietários de imóveis registrados, 37% possuíam mais de um imóvel. (HOGAN; OLIVEIRA; NETO, 1986).

FIGURA 4 – Mapa indicando a delimitação das fazendas para a formação da Floresta Estadual (antigo Horto, atual FEENA), aproximadamente em 1916, indicando as propriedades de Fazendas, o tecido urbano (atual zona central) e a Oficina da C.P.E.F.

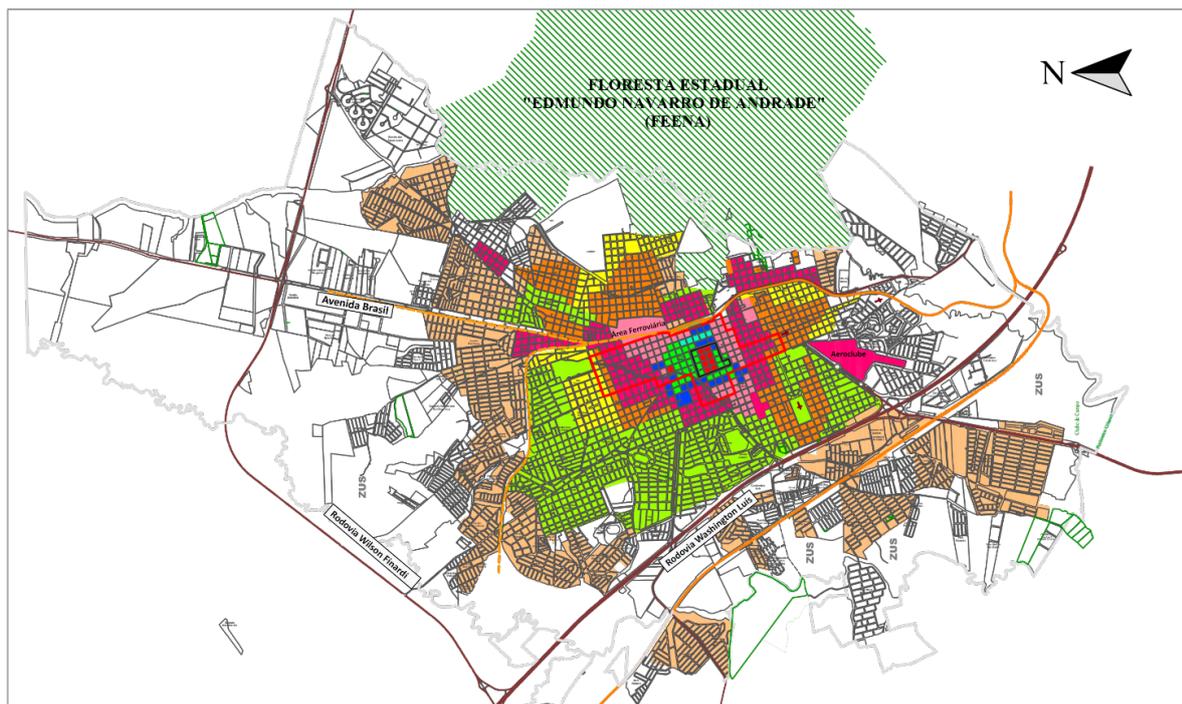
Fonte: Coleção Argemiro Dias, Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó”, referência CAD 284.



Além da modernidade, a ferrovia trouxe também um encurtamento de distâncias que beneficiou os ferroviários e suas famílias, através de passes livres de viagens de trem, que possibilitaram a compra de produtos em outras cidades; e aos fazendeiros, permitiu a mudança para a Capital e o controle de suas fazendas à distância, isto quando não eram vendidas [FIGURA 4], acarretando a alteração do perfil social da cidade, que passa a ser composta majoritariamente por ferroviários. Nos anos 1950, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) chegou a empregar 3.500 pessoas.

Na área posterior à estação de Rio Claro, junto ao pátio de manobras, foi implantado o Horto Florestal (atual Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade), que visava atender a ferrovia com a produção de madeiras para dormentes de trilhos e combustível para os vagões. Em sequência, surgiram os primeiros quarteirões do bairro Cidade Nova e mais tarde, o Vila Paulista (1921) e a Vila Operária (1938): “Ao redor das Oficinas moravam cerca de 2 600 famílias” (GARCIA, 1992, p.28).

No mapa da Figura 5 estão representadas as transformações urbanas que ocorreram no período entre 1828 e 2020, evidenciando os processos que transformaram Rio Claro de vila à “cidade ferroviária”, expressão dada em decorrência da construção dos diversos equipamentos comunitários, culturais e esportivos pela CPEF, localizados em pontos diversos da quadrícula (SANTOS, 2000, p.163).



1) MAPA DE EXPANSÃO URBANA POR QUARTEIRÕES (PERÍODO DE 1827-2020)
SEM ESCALA

LEGENDA:

1827	1887 - 1900	Centro Ferroviário (1886-1890),	1977 - 1993	Ferrovia
1828 - 1835	1901 - 1945	Período de expansão dos	1994 - 2020	Remanescente ferroviário
1836 - 1870	1946 - 1953	serviços da ferrovia		Centro Urbano
1871 - 1881	1954 - 1964	Expansão urbana -	FEENA	Centro Histórico
1882 - 1886	1965 - 1976	Período industrial		

FIGURA 5 - Mapa indicando as transformações urbanas de Rio Claro, com destaque para a localização da ferrovia, do perímetro do centro histórico e da ZEPAC 2.

Fonte: Intervenção das autoras sobre os mapas: 1. Anexo IV.a - Mapa do Zoneamento do Distrito Sede (PDDM, 2017); Mapa "Evolução do espaço urbano de Rio Claro - 1827 a 1993" (TROPOMAIR, 1993).

Através do mapeamento territorial [FIGURA 5] e compreensão dos processos históricos, foi possível evidenciar que a cidade, em seus primeiros anos (1817 a 1827), apresentava um território disperso (SANTOS, 2000). O povoado que se fixou na cidade, concentrava-se em quarteirões no entorno do núcleo fundacional (período entre 1828 e 1870). Entre 1871 e 1881, surgem 5 quarteirões na extensão da Rua 02, na proximidade da Estação Ferroviária. No período compreendido entre 1887 e 1900 (quando a cidade se tornou "Ponta dos trilhos" [1876-1884]), houve uma expansão urbana de setenta e um quarteirões, envolvendo o traçado já existente. Rio Claro tornou-se sede da Companhia de Estradas de Ferro e "estação intermediária de linha", após expansão da ferrovia até São Carlos (1884); Araraquara (1885) e Jaú (1887). Junto a esse complexo foram fundadas, em 1892, as oficinas da CPEF, que neste período contratou cerca de dois mil empregados (HOGAN; OLIVEIRA; NETO, 1986).

Já no período entre 1901 e 1953, período de expansão dos serviços da ferrovia, o crescimento da cidade foi muito mais significativo do que nos anos anteriores, ocorrendo de forma mais ampla e principalmente no entorno da ferrovia. As décadas de 1960 e 1970, foram representativas de um período de expansão industrial em diversas cidades. No mapa da Figura 5, é possível verificar que houve uma expansão periférica próxima à Rodovia Washington Luís, à Rodovia Wilson Finardi e à Avenida Brasil (em direção ao Distrito Industrial), entre 1954 e 1993. Após 1994, surgem novos loteamentos (sem preenchimento de cor no mapa).

Assim, entendeu-se que as referências culturais relacionadas à memória e a vida ferroviária são constituídas não somente por remanescentes construídos pela Companhia no período, mas também pelas edificações que abrigaram atividades que supriam a ferrovia e os operários, como os antigos galpões para depósitos de produtos, o comércio de máquinas e componentes e os serviços especializados, os quais, embora com outros usos e em muitos casos descaracterizados, ainda conformam a paisagem do entorno da ferrovia.

O imaginário e a paisagem urbana resultante deste modo de vida operário se mantém nos dias atuais através dos elementos que compõem o cotidiano da população local, tais como: o apito do trem, as áreas de recreação da cidade (em especial, a FEENA), o cruzamento diário obrigatório da linha nas avenidas 8A e 7A, com seu típico congestionamento, causado muitas vezes pelos vagões de transporte em uso; o comércio popular central que ainda é mais intenso entre as ruas 01 e 03, próximas à ferrovia; as histórias orais contadas por aqueles que presenciaram o auge da ferrovia; e a paisagem urbana da área central emoldurada pela linha e seus equipamentos, passarelas e transposições. No conjunto, estes elementos corporificam a memória ferroviária de Rio Claro atualmente.

O Centro Urbano da cidade ainda é o local de grande investimento econômico e de infraestrutura da cidade, com predominância do comércio popular. Entretanto, os edifícios verticais construídos entre as décadas de 1950 e 1970, foram projetados sem garagens. Desta forma, muitos estão sendo demolidos e os terrenos usados para fins de estacionamento, para suprir a demanda do tráfego central, que durante o horário comercial é intenso e, após este horário, é quase inexistente, tornando o centro um espaço deserto e subutilizado.

Para essa discussão, buscou-se conhecer as condições atuais dos remanescentes e a memória ligada à ferrovia, em contraste com o tratamento dado aos bens culturais localizados no centro histórico, muitos deles tombados individualmente, pois compreendeu-se que a ferrovia foi o elemento articulador de diferentes períodos e gerações da comunidade, conforme já dito. Contudo, embora possuam grande valor simbólico e afetivo e sejam um atrativo turístico cultural e natural, seus remanescentes permanecem subutilizados e, territorialmente, não estão inscritos no perímetro oficial proposto para tombamento.

Os grupos sociais e a gestão dos bens culturais: preservação da memória coletiva em Rio Claro

As ações mais recentes de preservação patrimonial do município de Rio Claro distinguem-se em dois momentos: os tombamentos pontuais realizados por agentes externos [FIGURA 6] - visto que a cidade não possui tombamentos municipais - durante o período das primeiras ações dos órgãos de preservação nacional (Iphan) e estadual (Condephaat), concentrados em sua maioria na área central, em específico no Centro Histórico; e o reconhecimento dos bens culturais pelos órgãos municipais, universidades locais, pesquisadores e a sociedade civil, que não implicaram em processos de tombamento oficializados, mas foram expressão do interesse e da necessidade em se registrar e memorizar, reconhecendo a importância histórica, cultural e social destes.

Os tombamentos referem-se a um conjunto hegemônico, que preserva a memória da elite rio-clarense atuante no auge da produção cafeeira e responsável pela construção de diversos edifícios significativos da cidade, com expressivo caráter arquitetônico e histórico, que se mantém preservados até os dias atuais, mantendo suas características originais, tais como: a E.F. Cel. Joaquim Salles (Processo nº 24929/86); o prédio da antiga estação ferroviária (Processo nº 22295/82); o edifício do Gabinete de Leitura (Processo nº 22297/82); o Sobrado do Barão de Dourados (atual sede do Museu Pedagógico “Amador Bueno de Veiga”; Processo nº 000353/73), também tombado pelo Iphan; a Floresta Estadual e Museu “Edmundo Navarro de Andrade” (Processo nº 00428/74); além de dois outros localizados respectivamente nos distritos de Corumbataí e Ajapi: a Usina Hidrelétrica de Corumbataí (Processo nº 000300/73) e a Sede da Fazenda de Grão Mogol (Processo nº 20145/76).

FIGURA 6 – Imagem dos patrimônios culturais tombados e em análise pelo Condephaat e Iphan, localizados no centro urbano de Rio Claro/SP.

Fonte: Acervo da pesquisa, data: 19/02/2022.



O Centro Histórico também foi objeto de tombamento pelo Condephaat, por manter as características do traçado e edificações que o compõem, como as antigas residências do Barão de Porto Feliz, do Visconde de Rio Claro (atual Escola Marcello Schmidt) e da família Siqueira Campos (atual Casarão da Cultura, por exemplo, todas pertencentes ao mesmo processo nº 46976/03. Foi iniciada uma revisão desse processo pelo Condephaat em 08/05/2006, que ainda permanece em análise.

Em contrapartida, a fim de suprir uma demanda do Condephaat, o perímetro do Centro histórico, juntamente com a área envoltória da Floresta Estadual “Edmundo Navarro de Andrade” (FEENA) e a área de proteção dos tombamentos, foi incorporado às ZEPAC-2 (Zona Especial de Preservação Ambiental e Cultural do âmbito urbano), instituída pelo Plano Diretor municipal vigente (Lei complementar nº128/2017), que se caracterizam por “situarem-se no entorno de bens tombados, elementos naturais ou construídos integrantes da paisagem da cidade e referenciais para sua população, sujeitando-se a restrições urbanísticas específicas” (RIO CLARO, 2017, p.20).

A eleição dos lugares de interesse cultural desconsidera muitas vezes as práticas comuns e cotidianas, como o trabalho e a habitação e seus valores simbólicos, afetivos e estéticos e, por outro lado, reproduzem a visão de que os patrimônios tombados não podem receber usos “menos nobres” (MENESES, 2015, p.38). Essa distinção resulta na invisibilidade ou esquecimento do homem simples – o operário - nas políticas de preservação, nas intervenções urbanas e na eleição dos lugares significativos. Contudo, segundo Meneses, a partir da compreensão da cidade por suas diferentes dimensões e admitindo-se as disputas, conflitos, prioridades e relações sociais que nela ocorrem, é que “a cidade pode ser vivida como um bem cultural” (MENESES, 2015, p.35).

Candau (2011, p.16), também afirma que a memória e a identidade se “nutrem mutuamente”, uma vez que uma necessita da outra para existir e é através do compartilhamento de conhecimentos, saberes, representações e crenças e das interações sociais que elas se reforçam. Assim, não existe memória coletiva sem o reconhecimento das memórias individuais e quando a memória se perde entre as gerações ou é enfraquecida, a identidade é ameaçada. Por isso, surgem fenômenos de resistência ou reapropriação da memória por parte dos grupos que compõem a cidade.

Nesta pesquisa, entendeu-se que o campo social é complexo e para a eleição dos objetos a preservar é importante considerar distintos olhares sobre os remanescentes. A reflexão sobre os elementos levantados permitiu indagar até que ponto os bens que foram tombados são representativos para toda a população, uma vez que nos materiais coletados em arquivo público, museu, bibliotecas e acervos, além de coleta de depoimentos, apontam-se diversos outros bens culturais³ que representam diferentes grupos sociais.

Os grupos sociais e as iniciativas privadas existentes na cidade têm sido importantes aliados no resgate e preservação da memória coletiva, diante da ausência de políticas permanentes de preservação e de ações mais efetivas do poder público. Esses grupos têm operado como mediadores na ressignificação dos espaços e no resgate da memória local; expressam sua identidade nos espaços que ocupam, caracterizando as fachadas [FIGURA 7] e interiores com pinturas, grafites, lambe-lambes, ou até mesmo com as cores institucionais do município, por exemplo. Apesar de possuírem uma característica informal, são protagonistas de intervenções urbanas pontuais, de baixo custo, que visam uma promoção de inclusão e cidadania, principalmente no que se refere à afirmação da memória e à visibilidade de grupos minoritários, bem como no acesso público a espaços mais qualificados e a serviços básicos de infraestrutura,

³ Coletados através dos livros HENRIQUES, A.B., et al., 2016”; CAMPOS, M.T., et al., 2012 e pesquisa eletrônica e demais fontes consultadas durante a pesquisa, com o intuito de identificar os patrimônios que os municípios consideram relevante para preservação histórica.

correspondendo ao que tem sido denominado “urbanismo tático”. A ocupação destes espaços torna-se, muitas vezes, conveniente ao poder público e aos proprietários dos imóveis, ao manter o mínimo de zeladoria, garantindo a “utilidade social” e “viabilidade financeira”, apresentadas como problemáticas contemporâneas dos bens tombados (CHUVA; NOGUEIRA, 2012, p. 33).



1) VISTA FRONTAL - RUA 01 B - CIDADE NOVA

SEM ESCALA

FONTE: ACERVO DAS AUTORAS

FIGURA 7 – Imagem da extensão da Rua 1B, identificando o Galpão Cultural, antigo galpão ferroviário, e residências de famílias de ex-ferroviários.

Fonte: Acervo da pesquisa, 2022.

O levantamento dos bens culturais localizados na região central, realizado em campo, constatou que a manutenção dos bens no Centro Histórico conta com parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, além de assessorias técnicas e especializadas, principalmente nos edifícios institucionais ou de interesse turístico e econômico, diferentemente dos remanescentes ferroviários, que permanecem subutilizados ou são cedidos para usos de grupos sociais e coletivos.

Na pesquisa, foram identificados, nos antigos barracões da estação ferroviária, hoje Galpão das Artes, ao longo da Rua 1B - bairro Cidade Nova - a utilização pela Orquestra Sinfônica de Rio Claro (grupo tradicional da cidade que leciona aulas gratuitas de música clássica), o Fundo Social de Solidariedade (extensão da Secretaria de Ação Social, com o objetivo de receber e realizar doações para famílias carentes), a Cia. Passarinhar (que promove aulas de arte circenses, com o tecido acrobático) e o MM Boxe (escola de boxe olímpico, desde 2003), este último também sede da Frente Cultural InBoxe [FIGURA 8]. Esses espaços funcionam, portanto, como lugares de reunião para promoção de ações culturais, sociais e educativas, voltadas para a comunidade, sobretudo com propósitos ativistas, ao debater questões sobre gênero e etnia, promover aulas de capoeira [Figura 9], batuque da umbigada, oficinas de lambedura, carnaval, entre tantas outras.

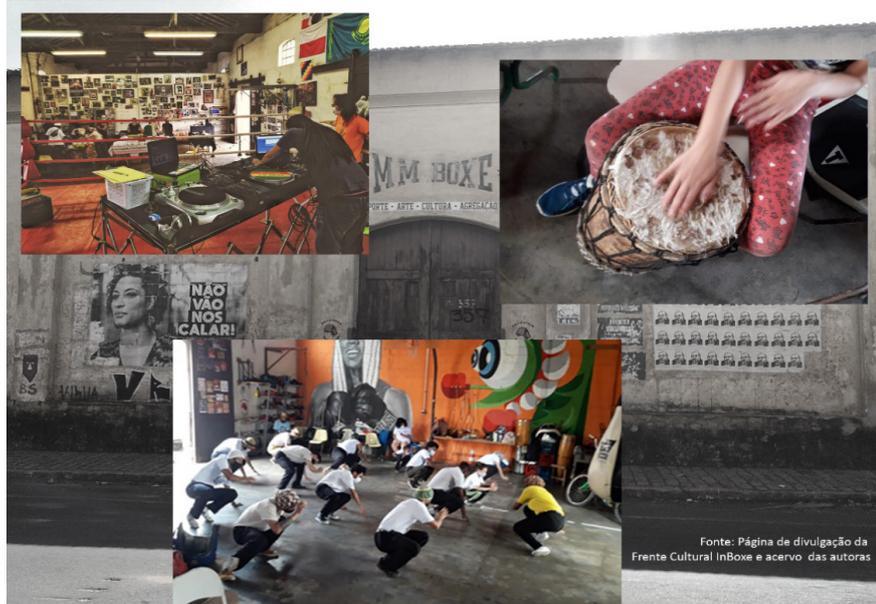
Além destes, identificam-se diversas iniciativas no âmbito cultural e pedagógico, que abrangem a memória oral, lúdica, imagética, simbólica e afetiva no município, como as que partem de distintos agentes públicos e privados, muitas vezes voluntárias: Projeto Memória Viva (coleta de depoimentos de representantes da sociedade civil⁴); concursos e exposições fotográficas “Rio Claro Revela sua história” (com o intuito de incentivar o olhar sobre edifícios, lugares, trabalho, tradições e até mesmo o cotidiano);

⁴ Principal fonte utilizada nesta pesquisa.

o Projeto Griô⁵ (rodas de conversa entre a população e alguns representantes locais); o Projeto Arqaventuras (pedagógico, com o intuito de difundir o acervo do Arquivo Público de Rio Claro e incentivar as visitas de estudantes da rede municipal); o Atlas pedagógico e outros eventos culturais como exposições, exhibições de filmes, de música e dança e oficinas, oferecidos por grupos independentes. Estas ações apontam para um desejo de participação e ação sobre a cultura e o patrimônio (material e imaterial) da cidade; porém, tais iniciativas se encontram desarticuladas da gestão pública, ou entre as próprias secretarias, o que as tornam intermitentes e pontuais, sem uma garantia de continuidade.

FIGURA 8 –Montagem de imagens das atividades desenvolvidas pela Frente Cultural InBoxe no Galpão Cultural (Rua 1B – Cidade Nova), como discotecagem, lambelambes, oficina de movimentos da capoeira de angola e musicalização infantil.

Fonte: Rede social da Frente Cultural InBoxe (Facebook). Disponível em: <https://ne-np.facebook.com/pg/frenteculturalinboxe/posts/> Acesso em: 13/13/2021



Inferre-se que a ausência dessa articulação é resultante da desativação de uma série de órgãos técnicos, nos últimos anos, como o Departamento de Patrimônio Histórico e Cultural e o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico e da falta de políticas públicas municipais específicas para o setor cultural. Por isso, a responsabilidade de preservação de edifícios, da memória e da identidade cultural acabou por se fragmentar nos diversos grupos, ou foi assumida por algumas entidades públicas que, em outro organograma administrativo, seriam coadjuvantes no processo, como o Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadado" e o Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno de Veiga".

Nos levantamentos realizados, buscou-se identificar e mapear informações produzidas por órgãos oficiais e pela sociedade civil (depoimentos, produções acadêmicas e técnicas, além da análise in loco), a fim de compreender o que está sendo valorizado e protegido dentro do perímetro da ZEPAC-2, representado na [Figura 9], que sintetiza e localiza os bens culturais de Rio Claro. Ao todo, foram identificados e mapeados 50 edifícios de interesse cultural; 5 processos de tombamento oficializados; 6 processos de tombamento em análise; 20 remanescentes ferroviários; e 14 grupos, instituições e coletivos⁶ relacionados a pesquisa⁷.

⁵ O termo "Griô" é utilizado para pessoas que, pela experiência vivida na família e na comunidade, desempenha o papel de agente cultural, transmitindo oralmente valores, costumes e tradições para os seus descendentes e grupos, constituindo-se em instrumento central de preservação da cultura afro-brasileira presente em Rio Claro/SP.

⁶ Há uma grande dificuldade em localizá-los, pois seus registros estão geralmente ligados às atividades realizadas, poucos possuem espaços próprios ou regularização jurídica, seus encontros geralmente são pontuais e dependem da disponibilidade de espaços culturais.

⁷ No mapa apresentado neste artigo, optou-se por reduzir o número de edificações tombadas, significativas ou de remanescentes ferroviários para melhor visualização de suas localizações. Para acesso ao mapeamento completo, consultar [CAMPOY, 2022].

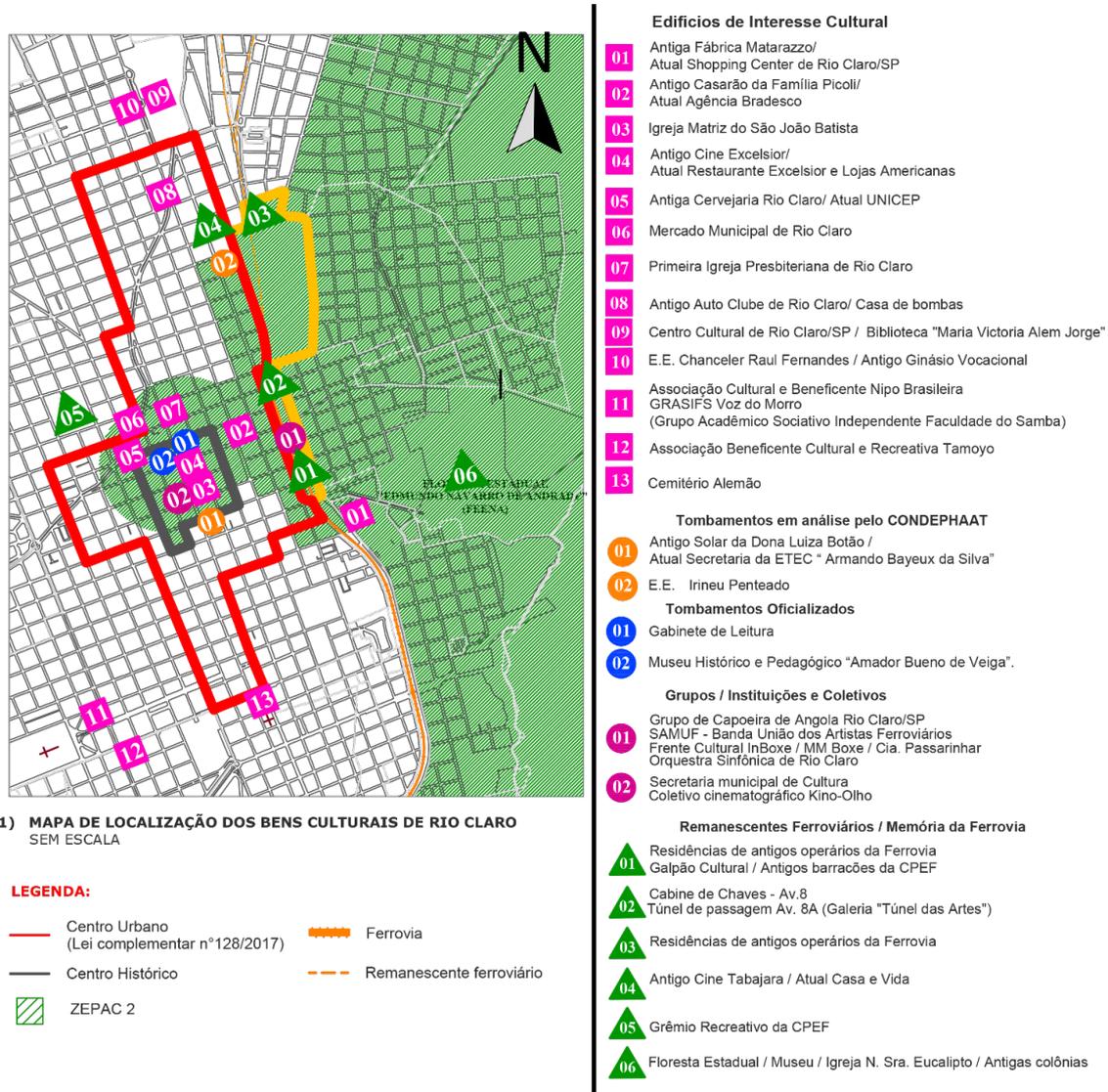


FIGURA 9 –Mapa de localização dos principais bens culturais em Rio Claro.

Fonte: Produção das autoras, data: 25/11/2021

De maneira geral, o patrimônio cultural reconhecido ainda está bastante relacionado às igrejas (católica e evangélica, principalmente), instituições de ensino, edifícios de caráter arquitetônico ligados a representantes da elite política e social da cidade, como os casarões, e pouco relacionado às fábricas, clubes, cortiços e vilas operárias. Contudo, a apropriação destas construções por grupos sociais é um fenômeno crescente, que possibilita uma ação de zeladoria e a ressignificação das mesmas, que se processa ao longo do tempo, na medida em que o lugar vai se consolidando com uma nova imagem, proporcionada pelas manifestações culturais e a abertura para diferentes públicos, de distintas faixas-etárias e classes sociais.

A vida operária prevalece na cidade na organização das relações sociais, no percurso cotidiano no entorno do centro, na toponímia, na nomenclatura dos bairros localizados no entorno da área ferroviária, na paisagem, na identidade e sentimento de pertencimento dos ex-ferroviários a este universo, nos costumes e modo de vida, todos elementos que representam as memórias individuais e coletivas. Desta forma, concorda-se quando Meneses afirma que "o cotidiano e o universo do trabalho são a melhor bússola para assegurar o rumo legítimo e eficaz nas ações governamentais no campo do patrimônio ambiental urbano – inclusive para colaborar com as políticas públicas de inclusão social" (MENESES, 2015, p.53).

No mapa da Figura 9, é possível constatar que os remanescentes ferroviários se concentram nas proximidades da área ferroviária e da FEENA, onde se desenvolvia a vida operária. O perímetro da ZEPAC-2 extrapola a delimitação do Centro Urbano e atinge a área posterior à ferrovia, com intuito de proteger a Floresta Estadual, tombada como patrimônio natural; ou seja, entre a Floresta e o conjunto ferroviário propriamente dito, há um espaço urbano ocupado por diversos bairros residenciais, relacionados a distintos períodos de funcionamento da ferrovia, que podem ser considerados como parte da memória da formação do tecido social e urbano do centro de Rio Claro.

Considerações finais

Detectou-se que a ferrovia foi o elemento articulador da história de diferentes grupos e diferentes gerações, em sucessivos períodos, na cidade de Rio Claro. Contudo, apesar do tombamento da Estação Ferroviária e da Floresta Estadual “Edmundo Navarro de Andrade” (FEENA) pelo Condephaat - dois remanescentes importantes para a preservação da memória ferroviária - vários de seus edifícios e equipamentos, como o antigo cinema e o clube ferroviário, e outros aspectos ligados a esta memória, como a paisagem ainda presente no entorno da área ferroviária, conforme apontado, foram desconsiderados nos processos de tombamento e em projetos recentes de revitalização da área.

São exemplos os galpões implantados no entorno do centro e os depósitos que hoje abrigam o comércio popular e os próprios galpões ferroviários, que por sua subutilização, constituíram uma oportunidade para a apropriação de diferentes grupos. Estes remanescentes constituem referências de um período de fixação de uma população predominantemente operária na cidade, quando foram criadas vilas e depois os bairros operários e se estabeleceu um cotidiano marcado pelo ritmo da ferrovia e das oficinas ferroviárias, conformando uma paisagem urbana distinta daquela que se formou a partir da quadrícula regular do centro histórico, ocupada pelos casarões da elite cafeeira.

Constatou-se também a existência de uma preocupação em preservar e consolidar uma identidade cultural e que a integração entre diferentes setores administrativos, instituições afins da comunidade, universidades e sociedade civil, poderia permitir uma ampliação e diversidade de agentes culturais na inventariação, catalogação, registro e mapeamento dos bens culturais do Município mais ampla e diversa.

Garantir políticas de preservação permanentes e instrumentos de gestão e seguimento, em longo prazo, onde seja possível determinar planos, metas e verbas, assim como incentivos municipais para os proprietários dos bens culturais, são medidas essenciais para garantir a manutenção e ativação de espaços de interesse cultural, como os relacionados à ferrovia.

Finalmente, conclui-se que, tais políticas não podem ser eficazes se isoladas de todo o processo social. Somente uma articulação, envolvendo diversos setores da sociedade e da administração municipal, como o cultural, o pedagógico, o social, o turístico e o econômico, poderia garantir a continuidade dessas ações voluntárias e dispersas, que já existem em profusão, concentradas no centro da cidade, de forma que se tornem efetivas e valorizem a diversidade cultural local e, sobretudo, para que possibilitem uma constante atualização e incorporação de novos valores e referências culturais.

Agradecimentos

Agradecemos o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001 e do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Bolsa Produtividade em Pesquisa - Processo 305078/2020-8).

Referências

ARQUIVO PÚBLICO DE RIO CLARO. Disponível em <<https://aphrioclaro.sp.gov.br>> Acesso em: 13 dez 2021.

AUSTRALIA ICOMOS. A carta de Burra, 2006. Tradução Antônio de Borja Araújo. Disponível em: <<https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>> Acesso em: 13 dez. 2021.

BILAC, Maria Beatriz Bianchini. Política local e coronelismo: Um estudo sobre as elites políticas de Rio Claro. Salvador: **CADERNO CRH**, n. 26/27, p. 291-314, jan./dez. 1997.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2016. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf>. Acesso em: 19 mai. 2021.

BRASIL. IPHAN. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Patrimônio imaterial. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_n_3.551_de_04_de_agosto_de_2000.pdf> Acesso em: 20 fev. 2022

BRASIL. IPHAN [Portaria IPHAN nº407 de 21/12/2010] Lista do patrimônio cultural ferroviário. Brasil: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico. 21 dez 2010. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-407-2010_224943.html> Acesso em: 20 fev. 2022

BRASIL. IPHAN. **Referências Culturais: Base Para Novas Políticas de Patrimônio**. Brasil: IPHAN, Inventário Nacional de Referências Culturais, INRC 2000, 2000, pp 1-40.

CAMPOS, Maria Tereza de Arruda, at. al (Orgs). **ACIRC, 90 anos de história. Associação Comercial e Industrial de Rio Claro. 1922-2012**. Rio Claro: Divisa editora e artes gráficas, 2012, 288 p.:il. CDD: G330.9716

CAMPOY, Camila Cristina Piccoli. **Territórios e identidades culturais: O centro urbano de Rio Claro/SP – Camila Cristina Piccoli Campoy – Dissertação (mestrado)** PUC-Campinas, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Campinas, 2022. Disponível em: <<https://repositorio.sis.puc-campinas.edu.br/handle/123456789/16557>>

CANDAU, Joel. **Memória e Identidade**. Título original: *Memórie et identité*. Tradução: FERREIRA, L. Maria. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. (Orgs). **Patrimônio Cultural – Políticas e Perspectivas de Preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

GARCIA, Líliliana Bueno dos Reis. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 1992. [239]f. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280756>>. Acesso em: 17 jul. 2018.

HENRIQUES, Amilson Barbosa., et. Al (Orgs). **Patrimônio edificado em Rio Claro/SP**. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadado", 2016, 1ªed, pp 1-201.

HOGAN, Daniel J.; OLIVEIRA, Maria Coleta F.A. de;NETO, John Marion Sydenstricker. **Café, Ferrovia e População: O processo de urbanização de Rio Claro**. Unicamp, NEPO, Campinas, 1986, Texto 5.

MENESES, Ulpiano. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI; SOUZA; BASTOS; GALLO (orgs). **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: Fundação Energia e Saneamento, 2015 (2a edição), p.33-76.

MINA, Renan Vidal, & ALMEIDA, Marco Antônio Bettine de. (2018). **O Lazer dos Ferroviários em Rio Claro-SP e o Controle da Companhia Paulista**. LICERE - Revista Do Programa De Pós-graduação Interdisciplinar Em Estudos Do Lazer, 21(3), 299-318. Disponível em: <<https://doi.org/10.35699/1981-3171.2018.1871>>

PENTEADO, Oscar de Arruda. **Coletânea histórica de Rio Claro 1977**. Rio Claro: 1977

RIO CLARO. Coleção "Argemiro Dias". Rio Claro: Arquivo do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadado", 2021, ref. CAD 117, 281 e 284.

RIO CLARO. Mapa de zoneamento urbano. Rio Claro: SEPLADEMA, 2021, Anexo IV a, base cartográfica disponível em DWG.

RIO CLARO, [Lei Complementar nº 128] Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro. Rio Claro: Prefeitura Municipal de Rio Claro. 04 Dez. 2017. Disponível em: <<https://rioclaro.cespro.com.br/visualizarDiploma.php?cdMunicipio=9320&cdDiploma=201701281>>. Acesso em: 19 mai. 2021

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Rio Claro e a greve dos trabalhadores da Cia: Paulista de Estradas de Ferro em 1906**. Am. Lat. Hist. Econ [online]. 2006, n.25 [citado 2021-05-19], pp.95-117. Disponível em: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532006000100004&lng=es&nrm=iso>. ISSN 2007-3496. Acesso em: 19 mai 2021

SEADE. Perfil dos municípios paulistas, dados sobre Rio Claro/SP. Disponível em: <<https://perfil.seade.gov.br/>> Acesso em: 19 mai. 2021

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva.; PEREIRA, Larissa Souza.; RIBEIRO, Luísa Trevisan.; EVANGELISTA, Ana Laura. Território e cidade: novas problemáticas para a gestão do patrimônio cultural e industrial In: OLIVEIRA, E. R. (Org.) **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho - Balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**.1 ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, v.1, p. 333-366. Disponível em: <<http://www.culturaacademica.com.br/catalogo/memoria-ferroviaria-e-cultura-do-trabalho/>>

TROPMAIR, Helmut. **Aspectos históricos e geográficos de Rio Claro**. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadado", 1993. Disponível em: <<http://aphrioclaro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/31-Aspectos-Históricos-e-Geográficos-de-Rio-Claro.pdf>> Acesso em: 20 fev. 2022

RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvo o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O **CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392)** é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma **online** a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

Submetido em 24/02/2022

Aprovado em 02/07/2022