



ESTRADA DE FERRO FUNILENSE (SP):
TERRITÓRIO, HISTÓRIA E PATRIMÔNIO

ANA LAURA EVANGELISTA*

MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI**

Este trabalho tem por objetivo apresentar algumas das questões levantadas durante o estudo¹ do território formado pela antiga Estrada de Ferro Funilense – implantada entre fins do século XIX e início do século XX na região de Campinas, interior do estado de São Paulo –, escolhida como estudo de caso que tem como objeto a gestão do patrimônio cultural relacionado às ferrovias, com o enfoque na escala regional e metropolitana.

A Funilense foi criada para interligar a região do Funil² (atual município de Cosmópolis) ao centro de Campinas para escoamento de produtos agrícolas, transporte de colonos, novas tecnologias e ideias, sendo posteriormente prolongada até o município de Conchal, às margens do rio Mogi-Guaçu, chegando a possuir cerca de 94 km de linha férrea. O discurso da modernidade guiou sua trajetória desde a fundação da Companhia Carril Agrícola Funilense, em 1890, por fazendeiros paulistas envolvidos nas dinâmicas políticas locais e nacionais, empenhados na conversão do capital agrícola em capital industrial.

Apesar de ter sido desativada na década de 1960, e de ter praticamente desaparecido da paisagem que ajudou a formar – tendo os trilhos retirados e grande parte de suas edificações demolidas ou descaracterizadas por reusos diversos –, sua implantação induziu o surgimento de uma rede de cidades no interior do estado de São Paulo, formando um dos atuais eixos de expansão característicos da Região Metropolitana de Campinas (Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho) (CAIADO e PIRES, 2006), extrapolando a fronteira metropolitana ao cruzar a cidade de Conchal.

* Possui graduação em História pela Universidade Estadual de Campinas, mestranda do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, com apoio da Fundação CAPES.

**Pesquisadora e professora no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

¹ Este artigo apresenta algumas reflexões de uma pesquisa de mestrado que ainda está em curso.

² Pode ser que tenha recebido esse nome por fazer parte de seu território uma queda d'água em forma de ampulheta (funil), no rio Jaguari, ou então pela presença de um antigo alambique (em forma de funil) que fornecia aguardente aos tropeiros que passavam pela região.



O estudo dos remanescentes materiais da Funilense dispersos pelo território levanta questões que podem contribuir com as atuais discussões relativas ao patrimônio cultural e sua preservação, tendo em vista que se vem compreendendo os valores e os significados como construções coletivas realizadas nas práticas sociais cotidianas, afirmando-se a importância do compartilhamento da responsabilidade da preservação entre o poder público e a sociedade.

A análise dos discursos envolvendo a história da Funilense baseia-se nas premissas da História do Tempo Presente, ancorando a compreensão desse patrimônio nas relações com a temporalidade, tomando memória, identidade e patrimônio como objetos de disputas e conflitos. A abordagem territorial ajuda a compreender a ferrovia como um vetor explicativo histórico dos processos de urbanização, de construção das paisagens e possivelmente como vetor de valorização patrimonial.

HISTÓRIA DA ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

A implantação da Estrada de Ferro Funilense foi parte de um processo mais amplo de formação do território campineiro, que garantiu ao município uma função de centralidade regional, agregando um vasto e rico território ao articular um emaranhado de caminhos – sistemas de transportes e comunicações que ligavam várias regiões do sudeste brasileiro, especialmente a partir do velho Caminho dos Goíases. Com a cultura da cana-de-açúcar, Campinas alcançou a estabilidade econômica necessária à reivindicação da criação da Vila, em 1797. Com a riqueza oriunda da produção e exportação de açúcar e café, sua configuração foi se alterando, adquirindo características urbanas, chegando a ser considerada a “capital agrícola” da província de São Paulo, moradia dos grandes barões do café. (MATOS, 2006)

A expansão desordenada de Campinas trouxe preocupações à elite burguesa, que incorporava novos valores ao seu modo de vida. Nos anos 1860, o capital proveniente da consolidação do complexo cafeeiro permitiu que essa elite pudesse reivindicar melhorias na vida urbana, que foi se tornando cada vez mais intensa e diversificada, exigindo novos edifícios públicos, novos programas e soluções técnico-constructivas, expressão de uma monumentalidade a partir de novas composições arquitetônicas, obras de infraestrutura, saneamento e embelezamento. (MONTEIRO, 2009)

A chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872) foi um importante marco na paisagem campineira. Logo após, chegaram a Companhia Mogiana de Estradas de



Ferro (1875), a Companhia de Estradas de Ferro Sorocabana (1914), o Ramal Férreo Campineiro (1894) e a Companhia Carril Agrícola Funilense (fundada em 1890 e inaugurada em 1899). Entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, Campinas constituiu-se como grande palco do advento da ferrovia no Brasil. (COSTA, 2010)

Essas mudanças estavam inseridas nos ideais de modernidade que marcaram as transformações espaciais das cidades brasileira: “ser moderno”, no Brasil da época, significava estar em sintonia com o que se produzia na Europa, significava partilhar com o resto do mundo ocidental de um conjunto de experiências, com transformações e mudanças constantes. O engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo foi um dos agentes nesse processo de produção de uma nova urbanidade campineira, tendo sido eleito o representante dos promotores da modernidade, para a qual “ser moderno” significava também ser republicano, abolicionista e, muitas vezes, membro da Maçonaria. (MONTEIRO, 2009)

A implantação da linha da Funilense no centro de Campinas insere-se nesse processo de modernização urbana, tendo contado também com a participação de Ramos de Azevedo. Em 1906, a Câmara de Campinas abriu edital de concorrência para construção e concessão de uso de um novo Mercado Público Municipal, na Praça Correia Mello. O projeto foi assinado por Ramos de Azevedo e já previa que seu uso suprisse algumas das necessidades da ferrovia, uma vez que a Companhia Carril Agrícola Funilense havia recebido a concessão de uso gratuito da área para estabelecimento de desvios, armazéns e outras dependências, com espaço para depósito de gêneros e uma plataforma de embarque e desembarque em uma das laterais da edificação. (MONTEIRO, 2009)

Além do posicionamento abolicionista e republicano, as medidas empresariais vanguardistas, a abertura política e a implantação de indústrias e centros de ensino de qualidade, fizeram com que Campinas ganhasse também um papel de centralidade na política e na cultura. O sistema ferroviário implantado em Campinas transformou as linhas férreas em elemento dinâmico e estruturador do seu espaço urbano, dando a Campinas, até os dias de hoje, uma função de centralidade no estado de São Paulo. (COSTA, 2010)

A partir dos anos 1950, quando se acentuou o abandono do sistema ferroviário, Campinas iniciou seu processo de metropolização, “reafirmando sua capacidade de articulação e seu caráter de pólo regional agora baseado no modal rodoviário” (COSTA, 2010:15). A expansão metropolitana de Campinas foi impulsionada pelo processo de



interiorização da indústria no estado de São Paulo, que atraiu investimentos e população. A Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi oficialmente criada em 2000³, quando Campinas contava com uma ampla rede de estradas de rodagem, um aeroporto internacional, universidades e centros de pesquisa proporcionando capacitação técnica e científica, configurando a região como um dos principais centros nacionais nos setores industriais de informática e telecomunicações. (COSTA, 2010)

A trajetória da Estrada de Ferro Funilense acompanha essa história de Campinas e sua consolidação como centralidade. “Campinas apresentava-se num mapa com a característica estrela de seis raios” (MATOS, 2006:36) formada pelas cinco ferrovias que inicialmente a cortavam. O traçado da Funilense (Figura 01), por muitas décadas, constituiu um dos raios dessa estrela, e seu papel como vetor de expansão territorial foi substituído pela Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332).

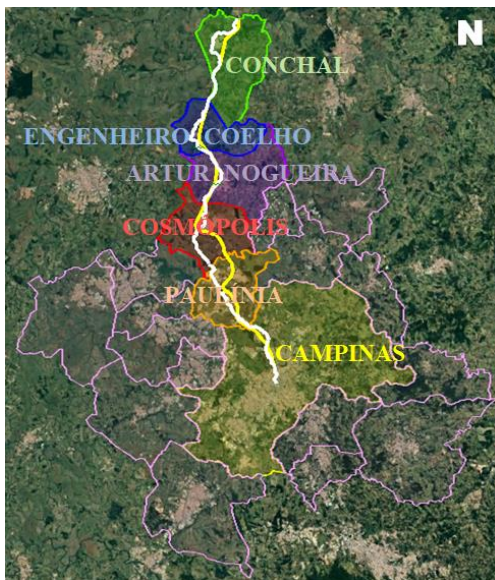


Figura 01: Mapa da Região Metropolitana de Campinas, com destaque para os municípios interligados pelo antigo traçado da Estrada de Ferro Funilense (em branco) e pelo traçado da Rodovia SP-332 (em amarelo).

Fonte: Elaboração própria sobre a partir de Google Earth, 2017.

Apesar de suas particularidades, a história da Funilense foi semelhante às das demais ferrovias paulistas da época⁴, permeando a relação entre os processos de implantação da

³ Lei Complementar Estadual nº 870, de 19 de maio de 2000. Composta inicialmente por 19 municípios vizinhos: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d’Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo. O município de Morungaba foi inserido na RMC em 2014.

⁴ As ferrovias paulistas surgiram à beira do cafezal (“à cata do café”) e se expandiram de acordo com as necessidades de deslocamento do café e conveniência dos fazendeiros. Constituíram-se como frentes pioneiras na expansão colonizadora desencadeada pela cafeicultura. A rede paulista foi condicionada pelos interesses dos grupos econômicos vinculados especialmente ao café. (MATOS, 1990)



malha ferroviária na região de Campinas, de colonização do interior do estado a partir da mão de obra europeia e assalariada, de expansão da cultura cafeeira ao oeste paulista, e de consolidação da industrialização.

O argumento central que orientou a implantação da Funilense foi a necessidade de uma infraestrutura para escoamento da produção agrícola da região do Funil, através da rede de tráfego ferroviário que se conectava em Campinas e que ligava as fazendas ao porto de Santos. Porém, muito além dos produtos agrícola e mercadorias, a Funilense também transportou colonos imigrantes e nacionais, maquinários e novas tecnologias para a indústria nascente na região, assim como ideias e desejos baseados na *modernidade* e no *progresso*.

O processo de ocupação e desenvolvimento do Funil – através de ligações familiares, financeiras e políticas entre o setor privado (com ideias e capital) e o setor público (com a garantia de funcionamento do aparato legal) – ajudou a construir esse contexto mais amplo do cenário paulista da virada do século XIX para o século XX, tentando sanar uma grande crise no setor agrícola e trazendo a industrialização a São Paulo. A Funilense trouxe mudanças no modo de vida das pessoas, no desenvolvimento das cidades, na economia e política locais. O governo provincial tinha a intenção de transformar a região do Funil em um “verdadeiro celeiro agrícola do interior paulista” (MARCONDES, 2001:97).

Marcondes (2001) divide a trajetória da Funilense em 3 fases. A primeira fase, de 1870 a 1899, representa o período em que surgiram os primeiros esforços para a criação de uma linha férrea ligando o Funil a Campinas, assim como o período de construção do trecho inicial pela Companhia Carril Agrícola Funilense, finalizado com a inauguração da ferrovia em 1899. Após várias tentativas fracassadas de se iniciar a construção, marco determinante para que as obras tivessem início foi a venda de terras no Funil para a Companhia Sul Brasileira de Colonização (1891), cujo diretor, o barão Geraldo de Rezende, além de proprietário de fazendas que seriam favorecidas pela passagem da linha férrea, possuía enorme prestígio no governo republicano e dedicou-se integralmente à criação da ferrovia. (FERREIRA, 2011).

A estrada de ferro surgiu correndo paralelamente entre as duas maiores ferrovias do estado, Companhias Paulista e Mogiana, possuindo inicialmente 46 km de extensão e quatro



estações⁵, além de alguns pontos de parada que acabaram se consolidando como pequenas estações, chamadas no contexto da Funilense de “chaves”. (MARCONDES, 2001)

Esse processo atrelou-se às tentativas do governo, em parceria com os fazendeiros, de implantar projetos de imigração visando substituir a mão de obra negra e escrava pela branca e assalariada. No caso do estado de São Paulo, esses projetos foram levados a cabo principalmente através da instalação dos Núcleos Coloniais de incentivo à imigração europeia (BALDINI, 2010). A implantação do Núcleo Colonial Campos Salles (NCCS) no Funil, fundado em 1897, foi um dos fatores essenciais para a construção da Funilense, pois alinhava interesses e esforços dos grandes proprietários de terras da região.

Outro fator essencial foi a implantação da Usina Açucareira Ester, pela família Nogueira. Construída a partir de um antigo alambique, aproveitou-se da mão de obra gerada pelo NCCS, assim como das vantagens logísticas proporcionadas pela ferrovia. Foi fundada em 1905, após a compra e incorporação de várias terras na região do Funil pela empresa Irmãos Nogueira & Cia⁶. A Funilense transportava para Campinas não apenas café, mas outros produtos do NCCS, ao mesmo tempo em que transportava ao Núcleo e à Usina equipamentos importado e bens manufaturados. (ATIQUE, 2002)

A história da família Nogueira⁷ é importante para a compreensão da história da Funilense, não apenas pelo papel que a família desempenhou no processo de ocupação e desenvolvimento do Funil, mas pela forma como esse papel acabou sendo representado nas narrativas das histórias das cidades, no processo de construção das identidades locais que acompanharam os desmembramentos territoriais e emancipações políticas dos municípios. Cosmópolis, por exemplo, vinculou sua história mais diretamente à história da família, uma vez que seu território se constituiu a partir de uma influência mais direta, que transformou alguns dos membros da família em patronos da cidade. Em outros casos, a relação se dá

⁵ As estações eram denominadas inicialmente de Santa Genebra (depois chamada de Barão Geraldo), José Paulino, Barão Geraldo (depois chamada de Cosmópolis) e Guanabara (pertencente à Mogiana).

⁶ Em 1898, acreditando que a região do Funil apresentava grande potencial econômico, a empresa Irmãos Nogueira & Cia (dos irmãos José Paulino, Arthur e Sidrack Nogueira, com Paulo de Almeida Nogueira e Antônio Carlos da Silva Telles) comprou e incorporou as Fazendas do Funil, Três Barras, Boa Vista e São Bento. (ATIQUE, 2002)

⁷ A história da família confunde-se com a história da formação de Campinas, sendo uma das primeiras famílias a se estabelecer na região (PUPO, 1983). A partir do acesso à terra, a família Nogueira construiu um forte vínculo com as estruturas de poder na província de São Paulo, formando um dos principais grupos econômicos da caráter familiar (PIACENTE, 2010). A narrativa da história da família faz parte de um processo de construção de uma imagem na qual os Nogueira são representados como família tradicional da “boa gente paulista”, formada por empreendedores de sucesso, promotores do progresso e da modernidade, homens exemplares e honrados (ATIQUE, 2002).



indiretamente, por exemplo através da toponímia, como é o caso das cidades de Artur Nogueira e Paulínia, cujos núcleos urbanos se constituíram ao redor das Estações Arthur Nogueira e José Paulino (batizadas em homenagem aos irmãos Artur e José Paulino Nogueira).

Embora tenha sido inaugurada com o objetivo de escoar a produção de café, esse não foi o responsável pela sobrevivência da Funilense, que transportou outros gêneros de produtos, diferentemente das demais companhias: açúcar, algodão, álcool, aguardente, madeira, café, couro, tecido, fumo, arroz, feijão, milho, materiais de construção, sal, toucinho, entre outros. Foi o valor arrecadado pela venda da lenha retirada da região (usada para a produção de dormentes e para abastecer as locomotivas à vapor das companhias ferroviárias em Campinas) que salvou a Funilense de sua total falência. No entanto, a ferrovia apenas se manteve funcionando pelo peso das vozes em sua defesa dentro do governo. (MARCONDES, 2001).

Na segunda fase da trajetória da Funilense, que vai de 1899 a 1905, a diretoria da Cia Carril Agrícola contratou a empresa Irmãos Nogueira & Cia para administrar a ferrovia que, sem engenheiros ou material rodante, transferiu os serviços ao Ramal Férreo Campineiro. Embora apresentasse perspectivas lucrativas, ao se aproximar da data limite do fim do contrato com o Ramal Férreo, a situação da estrada de ferro era de completo abandono. Sem conseguir ressarcir o Governo de todo o investimento feito, a reversão da companhia para o Estado era inevitável.

Na terceira fase, entre 1905 e 1924, desfeita a Cia Carril Agrícola, a ferrovia teve seu nome alterado para Estrada de Ferro Funilense e passou a ser propriedade do Estado de São Paulo, administrada pela Estrada de Ferro Sorocabana a partir de 1919. Essa foi sua fase mais promissora, a linha foi reformada e prolongada a partir de suas duas extremidades, dobrando de extensão, novas estações⁸ foram construídas, tanto nos novos trechos, quanto no antigo: em 1908, houve a ligação da Estação Guanabara com a nova estação inicial da linha, chamada

⁸ Em 1913, a ferrovia era composta pelas seguintes estações e chaves de acesso: Estação Carlos Botelho (ou Estação do Mercado), Estação Guanabara, Chave do Bonfim (ou Chave do Instituto), Estação Barão Geraldo (antiga Estação Santa Genebra), Estação de Betel (antiga Chave do Capão Fresco), Estação Santa Teresinha (antiga Chave do Deserto, ou Chave Estiva), Estação José Paulino, Chave de João Aranha, Chave do Funchal (ou Chave do Engenho), Chave do Guatemozim, Chave da Usina Ester, Estação Cosmópolis (antiga Estação Barão Geraldo), Estação Artur Nogueira, Estação Engenheiro Coelho (antiga Estação Guaiquica), Chave do Estanho, Chave do Xadrez, Estação Tujuguaba, Estação Conchal (antiga Estação Engenheiro Coelho), Estação Pádua Salles.



Estação Carlos Botelho⁹; em 1913, a linha atingiu cerca de 94 km até sua última estação, denominada Pádua Salles, às margens do rio Mogi-Guaçu. (MARCONDES, 2001)

Em 1911, haviam sido criados os Núcleos Coloniais do Conchal, também interligados pela Funilense, denominados: Conde de Parnaíba e Visconde de Indaiatuba (ambos no atual município de Conchal); Martinho Prado Júnior (atual Distrito em Mogi Guaçu). Os prejuízos da ferrovia foram compensados pelos lucros e benefícios gerados pelos quatro Núcleos Coloniais, ao mesmo tempo em que a Funilense foi responsável pelo enriquecimento de muitos proprietários de terras – pelo desenvolvimento agrícola e tecnológico que propiciou, e pelas facilidades que eles obtiveram do Estado. (MARCONDES, 2001)

Além dessas três fases da trajetória da Funilense identificadas por Marcondes, a atual pesquisa vem considerando outras duas fases (SCHICCHI et al, 2014). Uma quarta fase, que vai de 1924 a 1960, período em que a Funilense foi oficialmente incorporada à Sorocabana, tornando-se apenas um ramal: Ramal Pádua Salles. Nesse período, o trecho inicial da ferrovia (que havia sido inaugurado em 1908, no centro de Campinas) foi desativado e os trilhos foram retirados imediatamente, pois atrapalhavam a circulação. Com os crescentes investimentos federais e estaduais no sistema de transporte rodoviário e a obsolescência do sistema ferroviário, a partir da década de 1950 a Funilense foi perdendo seu papel como vetor de transporte de mercadorias, pessoas, ideias, tecnologias e memórias, sendo finalmente desativada em 1960.

A quinta fase inicia-se com a desativação da ferrovia, vindo até os dias de hoje. É quando a Funilense se torna um dos elementos presentes nos discursos envolvendo a construção e manutenção das identidades locais, com processos de esquecimento e apagamento sendo sucedidos por processos de recuperação de sua memória e de suas edificações remanescentes, com seus sentidos, significados, usos e apropriações se transformando ao longo das últimas décadas.

Hoje, ela sobrevive na documentação histórica, nos remanescentes materiais dispersos pelo território e nas lembranças daqueles que tiveram suas vidas marcadas por ela. A Funilense, assim como muitas outras, tornou-se uma “ferrovia fantasma”: com uma trajetória muito curta, mal acabou de ser construída e já virou ruínas, como resultado da própria

⁹ Localizada em uma das laterais do Mercado Municipal de Campinas. A escolha do nome “Carlos Botelho” para o ponto inicial da ferrovia (utilizado apenas entre 1908-24), deu-se em virtude da atuação conjunta na implantação do mercado e no prolongamento da Funilense entre Carlos Botelho (Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas), os incorporadores da Funilense, a família Nogueira e Ramos de Azevedo.



dinâmica do processo de acumulação do capital, do turbilhão de desintegração e mudança que marcam a modernidade (HARDMAN, 1988).

PERSPECTIVAS DE APREENSÃO DO PATRIMÔNIO

É nessa quinta e última fase da trajetória da Funilense – fase marcada pela dialética entre o aparecer e o desaparecer, entre o lembrar e o esquecer, entre a prática e a representação – que se localiza o foco da pesquisa. Parte-se da análise da atual situação dos vestígios materiais da Funilense – aqueles que sobreviveram ao tempo e à intervenção humana, que se encontram dispersos por um vasto território, inseridos em uma região metropolitana em constante transformação –, para se discutir questões relacionadas à preservação do patrimônio cultural¹⁰ no Brasil.

Com os trilhos retirados e grande parte de suas edificações tendo sido demolidas ou descaracterizadas por reusos diversos, a Funilense tornou-se praticamente invisível dentro da paisagem que ajudou a formar. O processo de industrialização e a rápida expansão demográfica da região de Campinas – com empresas e indústrias atraindo grandes contingentes populacionais de outros estados e das áreas rurais de São Paulo, uma população que não se identifica com as histórias e memórias locais e que alterou consideravelmente o perfil das cidades interligadas pela linha férrea –, fizeram com que a Funilense caísse no esquecimento.

Hoje, tem-se um conjunto de bens materiais que dificilmente se enquadram nos critérios tradicionais de classificação do patrimônio cultural: não possuem caráter monumental, autêntico, excepcional ou exemplar; a eles dificilmente seriam atribuídos valor artístico ou arquitetônico; a forma como o antigo leito e as edificações remanescentes, ao longo de meio século, foram incorporados à malha urbana das seis cidades – ou desapareceram em meio a plantações e pastagens –, dificultam a percepção desses bens dispersos pelo território como um conjunto coeso; a ruptura na percepção da continuidade

¹⁰ Compreende-se o *patrimônio cultural* como um fato social, baseado na relação que se estabelece entre as pessoas e os *bens culturais* (produtos e processos culturais), aos quais são atribuídos valores e significados a partir de construções coletivas realizadas nas práticas sociais cotidianas (MENESES, 2009). O conceito de *patrimônio cultural*, enquanto categoria do pensamento humano (GONÇALVES, 2009), serve de suporte às ações de preservação realizadas nas diversas escalas de gestão urbana (municipal, estadual, federal, internacional). Preservam-se os produtos e processos culturais cujas materialidades são mobilizadas para se agir em sociedade, aos quais são atribuídos diversos valores, convertendo-se em testemunhos privilegiados de uma ou mais culturas, e integrando uma herança cultural que se deseja legar às atuais e futuras gerações (FONSECA, 2007).



histórica que a demolição de cerca de dois terços das edificações causou torna difícil preservar esses bens a partir do viés do valor histórico; como foi gerida pelo Ramal Férreo Campineiro, pelo governo estadual e pela Sorocabana, a Funilense não chegou a possuir maquinário próprio, e sua documentação está diluída e fragmentada em diversos acervos, espalhada por vários arquivos, museus e centros de memória.

Do ponto de vista da imaterialidade, as formas de expressão, celebrações, tradições, saberes, modos de fazer e etc., que podem ser identificadas atualmente nas seis cidades não se vinculam diretamente à Funilense. Seria possível relacionar algumas delas de forma indireta à ferrovia, por exemplo, quando envolvem referências culturais vinculadas aos colonos dos Núcleos Coloniais ou aos trabalhadores de indústrias como a Usina Ester, que atuaram com a Funilense na formação do território e da paisagem. Com relação às memórias associadas ao trabalho ferroviário, tendo sido gerida por outras instituições, seria necessária uma investigação que envolvesse o estudo dos processos coletivos e individuais das memórias dos trabalhadores dessas outras companhias.¹¹

Deste modo, o recorte volta-se para a materialidade dos remanescentes da ferrovia e para a abordagem territorial, tendo em vista que o objeto da pesquisa é a gestão do patrimônio cultural relacionado às ferrovias, com o enfoque na escala regional e metropolitana.

Esses vestígios materiais não são oficialmente reconhecidos, classificados ou preservados como um patrimônio cultural. No entanto, não deixam de ser *lugares de memória*, artefatos que cristalizam memórias, valores e saberes que, no ir e vir das narrativas históricas, nas formas de uso e apropriação, fazem dialogar identidades, evocam discursos dos quais foram – ou ainda são – suportes (NORA, 1993; HARTOG, 2015). Constituindo-se como lugares de memória, possuem grande potencial para serem preservados como parte do patrimônio cultural local. Além disso, o esforço de analisá-los a partir desse ponto de vista permite discutir algumas questões relacionadas à preservação patrimonial no Brasil, em especial a preservação do patrimônio ferroviário.

Uma delas diz respeito ao desafio de lidar com a presença dessas edificações nas cidades, tanto do ponto de vista da gestão desses bens, como de sua função social. A ferrovia trouxe o progresso, mudou o tecido e a vida urbana, mas os leitos e estruturas remanescentes, encravados na cidade consolidada, tornaram-se heranças incompreendidas na sociedade após

¹¹ Além disso, trabalhar com esse tipo de fonte documental demandaria mais tempo do que a atual pesquisa dispõe, e um aparato teórico-metodológico que provavelmente alteraria os objetivos e os rumos da pesquisa.



o abandono e decadência do sistema ferroviário, permitindo ações que comprometem sua linearidade e coesão, tornando-se desafios para a gestão municipal (COSTA, 2010). Desde o início do surgimento das ferrovias no Brasil, o governo esteve por trás do processo como subsidiário, seja na implantação e manutenção das ferrovias, seja ao arcar com os prejuízos provenientes da má administração. De acordo com Marcondes (2001), a trajetória da Funilense mostra bem como essa exploração do bem público pelo poder privado pode ser espoliativa.

O complexo ferroviário sofreu, e ainda sofre, com essa forma de desenvolvimento baseado nos interesses privados que marca as cidades de contradições e desequilíbrios. Com tudo isso, a maior prejudicada é a sociedade: com os leilões e concessões das malhas, caiu nas “mãos da iniciativa privada um grande potencial de requalificação urbana que deveria ter uso e propósitos públicos”. (COSTA, 2010:32) Enquanto isso, o restante da malha sob domínio público se torna área ociosa à espera de intervenções não efetivadas, sendo um dos entraves a falta de diálogo e cooperação por parte das diferentes instâncias de poder.

Tendo em vista que as atuais concepções de patrimônio cultural no Brasil apreendem-no como um fato social, uma construção coletiva que se dá nos processos e práticas sociais e culturais cotidianas, nas complexas relações de apropriação e pertencimento dentro do processo de construção das identidades, mostra-se imprescindível que sua valorização e iniciativas de preservação e gestão não residam apenas na atuação do poder público, mas na ação conjunta com a sociedade civil, universidades e iniciativas privadas, a partir de grupos organizados que sejam capazes de atuar na defesa desses bens, conscientes de que o patrimônio é um campo político. (MENESES, 2009)

Além disso, esses bens podem hoje ser valorizados não apenas a partir dos critérios estéticos, históricos, arquitetônicos, monumentais ou excepcionais utilizados ao longo do século XX no Brasil, mas a partir de um novo quadro de valores capaz de abarcar toda a complexidade do patrimônio cultural, tendo em vista que as práticas atuais de preservação vêm colocando a sociedade como protagonista desse processo de salvaguarda, em todas as suas etapas. (MENESES, 2009)

Outra questão que o estudo da Estrada de Ferro Funilense levanta está relacionada ao desafio de lidar com um patrimônio cultural que não está restrito aos limites geopolíticos dos municípios, mas disperso ao longo de um território que abarca diversas cidades, com suas



diferentes dimensões, realidades, necessidades e formas de gestão, como é o caso do patrimônio relacionado às ferrovias (SCHICCHI e OLIVEIRA, 2016). Assim, a pesquisa parte do pressuposto que, para que se busque formas mais coerentes de preservação patrimonial, há a necessidade de se analisar os elementos históricos, estruturais e a dinâmicas urbanas que incidem sobre o território (SCHICCHI, 2015).

Sendo assim, um dos objetivos da pesquisa é retratar o caminho percorrido pelos trens da Estrada de Ferro Funilense, com o intuito de observar como os vestígios materiais remanescentes da atividade ferroviária se conectam ao longo do território, formando um conjunto cuja continuidade não é mais visível, e como isso afeta sua preservação como um marco da memória e da história do território.

A recomposição do território formado pelo antigo traçado da Funilense exige a adoção de métodos de leituras e sínteses cruzadas de informações (representações de lugares, caminhos, narrativas históricas de cidades e de famílias, migrações, emancipações, entre outros), estabelecendo relações entre as diversas fontes documentais, a síntese da bibliografia existente sobre a Funilense e temas correlatos, assim como levantamentos de campo.

Para sistematizar os dados, estão sendo elaboradas Fichas Descritivas referentes a trechos da ferrovia – entre uma estação/chave e outra –, organizadas em forma de tabela, com: 1) Mapa do trecho: a partir do cruzamento de mapas, fotos, imagens de satélite, levantamentos de campo, relatos de memorialistas locais, etc.; 2) Dados do trecho: municípios e bairros cortados, datas de implantação e desativação, situação atual (conservação, usos e gestão), outros elementos localizados perto do antigo leito que podem ter sido marcos para a formação do território (igrejas, indústrias, núcleos coloniais, sedes de fazendas, etc.); 3) Histórico e descrição do trecho; 4) Mapas históricos: que auxiliaram na reconstrução do desenho da ferrovia; 5) Fotos históricas e atuais; 6) Análise da paisagem.

As fichas constituem instrumento de sistematização de dados – e não de registro – que permite a leitura e análise da paisagem. Elas colocam em evidência e em relação os remanescentes materiais dispersos pelo território, mostrando que há uma continuidade na constituição do conjunto¹². Apesar dos trilhos terem sido retirados e da malha urbana ter recoberto os vestígios do antigo leito, ou este ter desaparecido sob as plantações e pastos, em

¹² A desagregação dos remanescentes da Funilense é uma das hipóteses que explicam a “perda” do sentido da ferrovia e da memória do território, que pode ser observada, por exemplo, a partir da construção de uma réplica da Estação Artur Nogueira (no município de Artur Nogueira), em 2010.



muitos pontos é possível que se observe as marcas deixadas pelos trilhos, como por exemplo, em canteiros centrais de avenidas, em ruas que se consolidaram sobre ou ao lado do leito, na forma como as quadras se configuraram, ou mesmo a partir da toponímia.

Somando a esses aspectos a análise dos discursos dos agentes envolvidos na preservação do patrimônio cultural nos municípios estudados, a pesquisa busca discutir o alcance das iniciativas de preservação a partir da escala regional e metropolitana – uma escala intermediária entre a municipal e a estadual, que depende fortemente do diálogo entre os municípios e entre os diversos entes de preservação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das rápidas transformações que vêm ocorrendo nas cidades brasileiras, em especial nas regiões metropolitanas, fica cada vez mais difícil compreender a relação entre *memória*, *identidade* e *patrimônio* dentro dos municípios. O que se torna cada vez mais evidente é a apropriação do patrimônio cultural por ações e formas de uso dos bens que não priorizam os usos públicos ou sociais – ou esse aspecto não é prioridade na definição de projetos e planos de utilização.

Tendo em vista que o modo de vida ocidental vem se tornando cada vez mais *presentista*, o patrimônio não deve mais ser pensado a partir do passado ou do futuro, e sim a partir do presente, como elemento de ação do presente sobre o próprio presente. Memória e patrimônio tornaram-se, mais do que nunca, objetos de disputa, conflito e empoderamento.

O estudo da Estrada de Ferro Funilense, enquanto elemento definidor de um vetor de desenvolvimento e expansão da RMC, permite refletir sobre a preservação de territórios em transformação, ampliando as possibilidades de discussão sobre formas de identificação e critérios de valorização do patrimônio cultural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ATIQUE, Fernando. *Memória de um Projeto Moderno: a idealização e a trajetória do Edifício Esther*. São Carlos: Dissertação/Usp, 2002.

BALDINI, Kelly. *Núcleo Colonial Campos Salles: um estudo de caso sobre a dinâmica das relações bairro rural–cidades*. Campinas: Dissertação/Unicamp, 2010.



- CAIADO, Maria Célia; PIRES, Maria Conceição. “Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros”. In: CUNHA. *Novas Metrôpoles Paulistas. População, Vulnerabilidade e segregação*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.
- COSTA, Pablo. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re)Leituras Contemporâneas*. Dissertação de Mestrado em Urbanismo, PUC Campinas, 2010.
- FERREIRA, Luiz Carlos Fromberg; BARBOSA, Ana Maria; FERREIRA, Sérgio Fromberg. *Cosmópolis: de Fazenda Funil à Cidade Universo*. 2011.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.
- HARTOG, François. *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- MARCONDES, Marli. *História e informática: o uso da hipermídia no resgate da história da Estrada de Ferro Funilense*. Campinas: Dissertação/Unicamp, 2001.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990.
- MATOS, Odilon Nogueira de. “Campinas, de freguesia à metrópole: um breve roteiro para a sua história”. In: MEDRANO; GODOY (orgs). *Campinas – visões de sua História*. Campinas: Ed. Átomo, 2006, p.27-39.
- MENESES, Ulpiano. “O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas”. IN: *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, 2009*. Brasília: IPHAN, 2012. p. 25-39.
- MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes. *Ramos de Azevedo: presença e atuação profissional em Campinas*. Campinas: Ed. Arte Escrita, 2009.
- NORA, P. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. *Projeto História*, nº10, p.7-28. São Paulo, 1993.
- PIACENTE, Fabrício; RAMOS, Pedro. “Família Nogueira: Do acesso à terra no Regime de Sesmarias à produtores e comerciantes de café e de açúcar em Campinas/SP”. *Congresso Latinoamericano de Historia Económica*, 2010.
- PUPO, Celso Maria de Mello. *Campinas, Município do Império*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1983.
- SCHICCHI, Maria Cristina. “The cultural heritage of small and medium-size cities: a new approach to metropolitan transformations in São Paulo, Brazil”. In: *Traditional Dwellings and Settlements Review*, vol. XXVII, nº 1, 2015, p.41-54.
- SCHICCHI, Maria Cristina; GÓES, Renata Ocanha; EVANGELISTA, Ana Laura. “Patrimônio cultural da Região Metropolitana de Campinas: história, memória e reconstrução da paisagem”. In: *Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília: 2014, v.1, p.1-13.



SCHICCHI, Maria Cristina; OLIVEIRA, Eduardo. “Ferrovia e cidade: quando o objeto ensaja sua compreensão no território”. *Anais do Congresso Ibero-Americano de História da Cidade*. Santiago de Chile, novembro/2016. p.537-546.