



1. Mestre em Engenharia Urbana pelo Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos.

2. Professor Doutor do Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos.

3. Professora Doutora do Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos.

# **A REDE FERROVIÁRIA COMO PATRIMÔNIO PÚBLICO E A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO (1947-1998): DEIXANDO O “ESPAÇO LIVRE”**

*THE RELATIONSHIP BETWEEN PUBLIC ASSETS  
OF RAILWAYS AND URBAN SPACE IN RIBEIRÃO PRETO  
(1947-1998): “EMPTYING THE SPACE”*

Débora Prado Zamboni<sup>1</sup>

Luiz Antônio Nigro Falcoski<sup>2</sup>

Carolina Maria Pozzi de Castro<sup>3</sup>

## **Resumo**

Este trabalho visa a investigar como se deu a utilização de significativa parcela do patrimônio ferroviário no Município de Ribeirão Preto, observando a influência do tratado da Comissão Brasil-Estados Unidos sobre o cenário ferroviário brasileiro e os impactos dessas mudanças no cenário local. Investiga-se como se deu a transferência das operações dos ramais existentes em Ribeirão Preto para outras áreas do Município, onde foram construídas novas linhas ferroviárias, justamente no período em que se estuda e se argumenta não haver investimentos nesse modal. Observa-se o interesse do Poder Público municipal na utilização dos espaços ferroviários para a consolidação de vias no Município, principalmente no período entre 1961 (ano de transferência das operações da Cia. Mogiana para nova área do Município) até 1979, ano de compra, pelo Poder Público municipal, dessas áreas da Cia. Mogiana, que deixaram de operar.

**Palavras-chave:** Patrimônio público. Planejamento urbano. Ferrovias.

## **Abstract**

The present study aims to investigate how these were a significant portion of the railroad heritage in Ribeirão Preto, noting the influence of the treaty of the United States Commission on Brazil Brazilian railroad scenery and the impacts of these changes on the local scene. Investigates how was the transfer of the operations of existing extensions in Ribeirão Preto to other areas of the city where new railway lines were constructed, precisely the period in which they study and argued that there was no investment in this modal. Note the interests of municipal government in the use of rail space for the consolidation of routes in the city, mainly in the period between 1961, the year of the transfer of operations to Cia. Mogiana new area of the city, until 1979, the year of purchase of these areas Cia. Mogiana, by the municipal government, which stopped operating.

**Key words:** Public heritage. Urban planning. Railroads.

Ribeirão Preto, Município situado na Região Noroeste do Estado de São Paulo, faz parte de uma das principais regiões do País em termos econômicos no período de implantação da rede ferroviária no Brasil, quando a economia baseada no café representava significativa parcela das exportações brasileiras, sendo seu patrimônio ferroviário de grande importância para a compreensão de sua relação com a organização espacial do Município. Dentro desse contexto, investigar-se-á como se deu a utilização de parte significativa de seu patrimônio público ferroviário pelo governo municipal.

Para isso, primeiramente, é necessário fazer duas colocações: é importante lembrar que a Cia. Mogiana, principal empresa ferroviária presente na cidade de Ribeirão Preto, operou no Município como empresa privada de 1886 a 1947, como empresa pública de 1947 a 1971, e de 1971 a 1998, também como patrimônio público, pertencente à Fepasa.

Como empresa privada, com recursos realizados por empréstimos do Poder Público, a Cia. Mogiana construiu sua linha-tronco da cidade de Campinas à de Araguari, passando por Ribeirão Preto, tendo sua estação inaugurada no Município em 1886. Dentro dos limites de Ribeirão Preto, também foram construídos pela Cia. Mogiana os ramais Sertãozinho, em 1900, e Jataí, em 1913. Outras empresas ferroviárias também estavam presentes no Município, como a Estradas de Ferro Dumont, que construiu seu ramal Ribeirão Preto em 1886 até a estação Ribeirão Preto da Cia. Mogiana, e a empresa São Paulo-Minas, que também construiu seu ramal em 1928, no próprio Município, como pode ser observado na figura 1.

A partir da estatização dessas empresas, configura-se novo cenário no Município, com a desativação dos ramais da São Paulo-Minas, Dumont e Jataí, já nas décadas de 1930, 1940 e 1968, respectivamente, e desativação e transferência das operações da linha-tronco da Cia. Mogiana, em 1961, para a variante Bento Quirino, construída em 1960, com trecho também presente em Ribeirão Preto. Sobre a reconfiguração e transposição da malha ferroviária em Ribeirão Preto, merece destaque o feito sobre o trecho da variante Bento Quirino presente no Município.

## **A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e a transferência das operações da Cia. Mogiana em Ribeirão Preto**

Significativa parcela dos trabalhos e pesquisas realizados sobre a questão ferroviária no Brasil atenta-se mais para a falta de investimentos que esta sofreu enquanto infraestrutura estatal. Difunde-se também, em maior proporção, a priorização dos investimentos do governo brasileiro, principalmente nas décadas de 1940 e 1950 (governo de Getúlio Vargas), no setor rodoviário, como nova opção de integração do território. Estudam-se, ainda (todavia em menor escala), os investimentos ocorridos na rede ferroviária brasileira (SILVEIRA, 2007).

No entanto, vale ressaltar que, no mesmo período, o Governo Federal, durante o primeiro mandato de Getúlio Vargas,



Legenda

- Núcleo Colonial Antônio Prado
- ▧ Malha urbana em 1971
- Linha-tronco da Cia Mogiana
- Ramal Sertãozinho - Cia Mogiana
- - - Ramal Jataí - Cia Mogiana
- ▨▨▨▨▨▨ Ramal E. F. Dumont - desativado
- ▨▨▨▨▨▨ Ramal E. F. SPM - desativado
- ▬▬▬▬ Variante Bento Quirino - Entronc.
- ▬ Rodovia Anhanguera
- ▬ Hidrografia
- Estação Santa Tereza da Cia Mogiana - desativada
- Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana - desativada
- Estação Ribeirão Preto da E. F. SPM - desativada
- Estação Usina da E. F. SPM - desativada
- ▲ Estação Barracão da Cia Mogiana
- ★ Estação Ribeirão Preto Nova
- ▬ Parcelamento com aprovação entre 1950 e 1959



realizava a estatização das empresas ferroviárias brasileiras, com significativo aporte de investimentos públicos. Dentro desse cenário de aplicação dos recursos públicos nas empresas ferroviárias, destaca-se como o ocorrido de maior importância as decisões sobre o modal vindas da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), formada no segundo governo Vargas (1951-1954).

A CMBEU foi formada no período Pós-Guerra e era composta por representantes dos governos americano e brasileiro. Ela apresentou relatórios com estudos sobre as características territoriais e de exportação brasileiras, prevendo o empréstimo de capital, que ficaria atrelado ao que a Comissão conside-

Figura 1 • Mapa com linhas férreas em Ribeirão Preto. Fonte: Elaborada pela autora.

rasse ser mais estratégico para ambos os países. No caso do Brasil, caberia “facilitar remessa de minerais estratégicos para os Estados Unidos, ainda que desejasse a instalação no país das indústrias ligadas ao processamento de tais recursos” (DÁLIO; MIYAMOTO, 2010, p. 153).

A CMBEU elaborou 41 projetos e apontou ser estratégica a readequação da malha ferroviária brasileira, ficando esse tema com 17 dos 41 projetos. A tabela 1 apresenta esses projetos, assim como o aporte de recursos.

Os projetos ferroviários propostos tratam da modernização da malha, com eliminação de curvas, redução de taxas de declividade acentuadas e diminuição da extensão de percursos. Essa readequação da rede ferroviária ficou atrelada à concessão de crédito de dois bancos: o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD) e o Export & Import Bank (Eximbank) e também da contrapartida requerida pelo governo brasileiro de firmar sua participação político-militar ao lado dos norte-americanos na Guerra Fria (DALIO; MIYAMOTO, 2010, p. 152).

Tabela 1 - Projetos da CMBEU por setor econômico  
– Custos dos projetos.

Setor	Número de projetos	US\$	Cr\$
Estradas de ferro	17	150 544	7 720 229
Energia elétrica	9	130 176	4 601 011
Estradas de rodagem	2	6 661	
Postos	4	37 812	540 117
Navegação	4	29 147	606 325
Agricultura	3	27 125	206 000
Indústria	2	13 860	392 000
Total	41	395 325	14 065 682

Fonte: Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, 2007.

Para atender aos projetos propostos pelo Governo Federal, por meio da CMBEU, a Cia. Mogiana elaborou seu plano de ação para a modernização de seus serviços e iniciou as obras em sua rede em 1956, quando fez um empréstimo do Banco de Desenvolvimento Econômico (BNDES) (LACERDA, 2002). Atendendo aos projetos relativos à sua rede, a Cia. Mogiana realizou a construção de variantes, a remodelação de algumas linhas e comprou novos equipamentos, baseada no argumento de obter maior rentabilidade econômica.

Em Ribeirão Preto, o plano de ação da Cia. Mogiana para modernizar seus serviços consistia na desativação da linha-tronco da própria Cia. Mogiana, na construção de uma nova linha, a variante Bento Quirino, e em novas estações e plataformas de embarque de passageiros. A nova linha, a variante Bento Quirino, foi construída em substituição à linha-tronco da Cia. Mogiana no Município de Ribeirão Preto. Sua construção foi iniciada em 1959, com previsão de término para 1960.

As operações na variante Bento Quirino em Ribeirão Preto foram iniciadas em 1961, com o transporte de cargas. Em 1964, todas as operações na linha-tronco da Cia. Mogiana no trecho dentro

do Município de Ribeirão Preto foram encerradas, o patrimônio relativo à linha-tronco foi desativado e as operações foram transferidas para a variante Bento Quirino-Entroncamento. Ainda em 1964, foi demolida a Estação Ribeirão Preto da Cia. Mogiana, presente na região central do Município (GIESBRECHT, 2010).

A mídia escrita local posicionou-se favorável não só à transposição da infraestrutura ferroviária da Cia. Mogiana no Município como também da retirada da estrutura construída. De acordo com levantamento realizado por Giesbrecht (2010), notícias do periódico municipal local “Diário da Manhã” revelam que a mídia local tratava do território da antiga Estação Ribeirão Preto como “monstrego”, “pardieiro”, “antro de imundície e mau cheiro”, e o pátio onde estava a rotunda, com as oficinas das locomotivas, como “triângulo da malária”.

Giesbrecht (2010) relata, ainda, com base em levantamento de periódicos da época, que a Cia. Mogiana teria reiniciado, em 1967, o embarque e desembarque de passageiros pela Estação Ribeirão Preto ao ramal Guataparã, sendo essa iniciativa combatida pelo referido jornal, que afirmava e publicava fotos do local, dizendo que “por ali passaria uma grande avenida”. Entre as notícias publicadas, destacamos a notícia do periódico “Diário da Manhã”, de título “Todo esse espaço ficará livre”, de 2 de dezembro de 1964:

*A atual situação do pátio de manobras da Cia. Mogiana, a velha estação, oficinas, depósitos de carros, a casa das máquinas – rotunda – (que do alto se assemelha ao Maracanãzinho), avançando até a rua Guataparã: são os terrenos da Mogiana seccionando a cidade dos bairros. Com a transferência dessas instalações para a esplanada do Tanquinho a área ficará livre para a execução de um fabuloso plano urbanístico, com parque florestal, jardim de infância, jardim público, aproveitando o grande armazém de 100 metros para ser adaptado para estação rodoviária, uma “high way” (auto-estrada de 60 metros de largura). (TODO..., 1964).*

Em agosto de 1967, a Cia. Mogiana e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto fecharam um acordo em que a primeira demoliria as construções referentes à ferrovia e construiria uma rodoviária no mesmo local. O acordo foi concretizado, e a demolição ocorreu ainda em 1967 (GIESBRECHT, 2010). No ano de 1968, foi concluído o processo de mudança das instalações referentes ao complexo ferroviário que ainda estava localizado próximo à “antiga” e demolida Estação Ribeirão Preto para a então nova Estação Ribeirão Preto, na linha variante Bento Quirino. No local “antigo”, restaram apenas os trilhos do ramal Guataparã e uma pequena estação para esse ramal.

Em 1976, pela Lei Municipal nº 3.141, promulgada no dia 10 de maio, a Prefeitura retificou o acordo firmado em 1967 com a Cia. Mogiana sobre o aproveitamento das áreas da antiga estação ferroviária da Praça Francisco Schmidt, ficando a Prefeitura autorizada a receber por doação as áreas de terras para a abertura de vias públicas e construção “dos seus próprios”, que aparece na lei para aludir ao processo de decisão da Prefeitura Municipal sobre o que construir nas áreas da Fepasa.

À Fepasa foi concedida a exploração comercial da Estação Rodoviária pelo prazo de 30 anos. A Cia. Mogiana, que no final do século XIX atuou como construtora na retificação e construção de praças na proximidade da Estação Ribeirão Preto, atuaria, naquele momento, outra vez, como construtora, assumindo obras públicas e, no caso da Rodoviária, poderia explorá-la.

## O território “que ficou livre”

Seria contraditório pensar na construção de toda uma nova estrutura ferroviária para realizar as mesmas funções dos percursos desativados pela Cia. Mogiana, mas cabe ressaltar como esse acontecimento ressoou na escala do intraurbano, com a defesa e comemoração de um “espaço livre” em área central da malha urbana no Município.

Se, por um lado, os noticiários refletiam a opinião de colocar a estrutura ferroviária mais distante do centro urbano, por esta estar “travando” o crescimento da cidade, por outro, observar-se-á, agora, como se deu a utilização desses espaços deixados vazios pelas operações ferroviárias. Para essa averiguação, observa-se que a Lei Municipal nº 3.687, de 11 de outubro de 1979, dispõe sobre a autorização da compra dessas áreas ferroviárias pelo Município, assim como do Protocolo de Intenções, documento anexado à lei, que dispõe de mapas, cartografia e desenhos do patrimônio inserido na malha urbana municipal, e entregue juntamente com uma carta ao governador do Estado de São Paulo.

Entende-se que, como o patrimônio ferroviário, nesse período, estava sob domínio do Governo do Estado de São Paulo, primeiramente o prefeito de Ribeirão Preto, na época Duarte Nogueira, teve de realizar um pedido ao governador do Estado para a realização da compra desse patrimônio pelo Município. O prefeito do período tornou público, em forma de carta, seu pedido de “transferência de domínio” do patrimônio da Fepasa em Ribeirão Preto ao então governador do Estado de São Paulo, Paulo Maluf, como se pode ver no texto a seguir:

*Prefeito Municipal – Dr. Antônio Duarte Nogueira*

*Carta ao Excelentíssimo Senhor Eng. Paulo Salim Maluf, digníssimo governador do Estado de São Paulo,*

*Ribeirão Preto, 28 de junho de 1979.*

*Em razão dos traçados originais, feitos em conformidade com as necessidades da época e do desenvolvimento de sua área urbana, está esta cidade retalhada por antigos leitos de vias permanentes, pátios de manobras, estações de embarque, área de conserva, esplanadas de dormentes etc., das ferrovias que lhe serviam, atual Fepasa. Evidente que essas áreas, por sua característica longelínea, transfixantes do bloco urbano, obstaculam estudos e soluções viárias ou de urbanização, prejudicando enormemente o planejamento dessas melhorias públicas. Por outro lado, dada a desativação das referidas áreas, dificilmente a Fepasa poderia delas se utilizar, inclusive comercializando-as, dadas suas características próprias. Assim, de maior e*

*mais imediato interesse, seria se deslocar para o âmbito municipal, que poderia melhor adequá-las a um projeto global de urbanização.*

*Dessa forma, considerando os estudos feitos e que acompanham o presente, como verá Vossa Excelência, seria de interesse de ambas as partes a transferência de domínio dessas áreas que, caso autorizado pelo ilustre Governador, vestibularmente se daria com um Protocolo de Intenções entre FEPASA e Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, referendados, respectivamente, pela Assembleia Geral daquela Sociedade de Economia Mista e pela Câmara Municipal desta cidade.*

*Senhor Governador, o assunto, motivo do presente, já se arrasta por quinze anos, e a presença de Vossa Excelência em nossa cidade reanima em nós, signatários, a esperança da sua solução, eis que a palavra final é de Vossa Excelência, e nela confiamos como definitiva, eis que germinada da visão que só homens como o ilustre Governador, excelente administrador, culto e hábil político e renomado empresário, conseguem ter do futuro.*

*Depositando, pois, nas mãos do Governador dos paulistas a certeza do atendimento desta reivindicação que é de todo o seu povo, ficamos, com respeito e admiração, sempre.*

*Atenciosamente, Dr. Antonio Duarte Nogueira – Prefeito Municipal. (NOGUEIRA, 1979)*

Vemos, pelo documento citado, que não há argumentos concretos para a justificativa da venda da área da Fepasa à Prefeitura Municipal senão a desativação das áreas da própria Fepasa. Vemos também que a intenção de utilização da área ocorria há 15 anos, ou seja, desde 1964, ano do início das atividades da variante Bento Quirino. O Protocolo de Intenções citado na carta está apresentado a seguir. Esse documento não coloca de fato as intenções do Poder Público municipal sobre o patrimônio ferroviário e sim sua intenção em alienar áreas da Fepasa situadas em Ribeirão Preto e Bonfim Paulista, hoje distrito de Ribeirão Preto, como se pode verificar:

*Protocolo de Intenções que entre si fazem a Fepasa - Ferrovia Paulista S.A. e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto.*

*A Fepasa - Ferrovia Paulista S.A. [...] de um lado, e de outro, a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, [...] celebram o presente protocolo de Intenções para fins de alienação de áreas da Fepasa situadas naquele município e outras avenças, de acordo com as seguintes cláusulas e condições, que se comprometem a cumprir e respeitar:*

*Primeira – Dos imóveis – Os imóveis objeto deste instrumento constituem-se:*

*A – das áreas designadas pelas letras A-B-C-D-E-F e G, situadas no Município de Ribeirão Preto, figuradas e descritas na planta e memorial anexos que, assinadas pelas partes contratantes, integram o presente compromisso.*



*B – das áreas designadas pelos números 1, 2, 3, 4, 5 e áreas de Bonfim Paulista e pelas letras H e I, situadas no município de Ribeirão Preto, figuradas e descritas nas plantas e memoriais anexos que assinadas pelas partes contratantes integram o presente. (NOGUEIRA, 1979)*

Entende-se, pelos documentos, que, a partir da autorização por parte do Governador do Estado de São Paulo sobre a destinação do patrimônio da Fepasa, foi desenvolvida a Lei Municipal nº 3.687/1979, que autorizou a compra pela Prefeitura do que foi previsto no Protocolo de Intenções, como veremos a seguir:

*Lei nº 3.687, de 11 de outubro de 1979*

*Autoriza a aquisição, por compra, de áreas Fepasa e dá outras providências*

*Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu promulgo a seguinte lei:*

*Artigo 1º - Fica a Prefeitura Municipal autorizada a adquirir da Fepasa – Ferrovia Paulista S.A., mediante compra, pela importância de CR\$ 43.000.000,00 (quarenta e três milhões de cruzeiros) – e desde que a vendedora, dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias, contado a partir da vigência desta lei, apresente prova de propriedade, através de transcrições no Registro do Cartório Imobiliário competente, sem o que serão suspensos os pagamentos das prestações a vencerem após este prazo, as mencionadas nos memoriais descritivos e assinaladas nos mapas e que fazem parte integrante desta lei e que são as seguintes: “A – das áreas designadas pelas letras A-B-C-D-E-F e G, situadas no Município de Ribeirão Preto; B – das áreas designadas pelos números 1, 2, 3, 4, 5 e áreas de Bonfim Paulista e pelas letras H e I, situadas no Município de Ribeirão Preto (...).*

*Palácio do Rio Branco*

*Prefeito Antônio Duarte Nogueira. (RIBEIRÃO PRETO, 1979).*

Como dito anteriormente, juntamente ao Protocolo de Intenções, foram entregues mapas por meio dos quais se podem verificar, de fato, as intenções do Poder Público municipal sobre o patrimônio da Fepasa. Pela legenda do mapa, que não é citada no texto do Protocolo de Intenções, verificam-se as atribuições dadas pela Prefeitura ao patrimônio: “Non aedificandi”, “Áreas gravadas com outras restrições”, “Ruas existentes em áreas da Fepasa”, “Acordo firmado com a Prefeitura Municipal”, “Áreas não ocupadas pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego”, “Linhas em tráfego”, “Protocolo de intenções” e “De utilidade pública (pista da Avenida Alberto Wately)”.

Para melhor compreensão, o Quadro 1 relaciona as áreas indicadas por letras e números, e seus atributos indicados pelo Protocolo de Intenções com informações contidas na figura 2

Sobre a área 1, denominada “Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego”, constatou-se, por meio de observação de mapas históricos, ser o antigo leito do ramal

da Empresa Ferroviária São Paulo-Minas (SPM), que foi desativado em 1964 e, em 1979, ano da Lei; ao seu lado, já estava presente a Avenida Thomaz Alberto Wately.

Quadro 1 - Relação de áreas presentes na Lei nº 3.687/1979

Referência	Área (m <sup>2</sup> )	Legenda
Área 1	54 410	Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego
Área 2	117 910	Rua existente em área da Fepasa
Área 3	3 215	Área de utilidade pública
Área 4	10 580	Protocolo de intenções
Área 5	19 692	Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego
Área 6	112 000	Rua existente em área da Fepasa
Área 7	71 550	Área de utilidade pública
Área 8	93 060	Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego
Área A	8 100	Área de utilidade pública
Área B	4 960	Área de utilidade pública
Área C	4 810	Área de utilidade pública
Área D	2 600	Área de utilidade pública
Área E	16 575	Área de utilidade pública
Área F	2 965	Área de utilidade pública
Área G	55 705	Área de utilidade pública
Área H	780	Área de utilidade pública
Área I	8 206 075	"de utilidade pública" (pista da Av. Thomaz Alberto Wately)

Fonte: (RIBEIRÃO PRETO, 1979)

No caso da área 2, a demarcação e denominação "Rua existente em área da Fepasa" causa estranhamento, uma vez que se entende que a Prefeitura Municipal autoriza e constrói ruas em áreas que não são suas e depois testifica que essas ruas foram realizadas em área da Fepasa. A legenda mostra claramente um fato que não se deve achar natural, que consiste em a Prefeitura ser a promotora de ações em áreas que não são suas e depois, por motivos de demanda ou necessidade de regularização ou mesmo ampliação, buscar a autorização do ato realizado.

Ainda sobre a área 2, caso específico das áreas denominadas "Rua existente em área da Fepasa", averigua-se o surgimento das ruas que configuram a área, como a avenida de nome Costa e Silva e parte de Avenida Thomaz Alberto Wately. Compreende-se, pela leitura do documento "Projecto da Chegada da E.F.S. Paulo e Minas a Ribeirão Preto e sua ligação com a Cia. Mogyana – com a retificação do Ribeirão Preto e saneamento dos terrenos anexos", que a parte referente à Avenida Costa e Silva foi proposta no mesmo projeto de proposição da linha da SPM no Município, pela própria empresa SPM.

Com base no desenho de implantação do ramal da SPM no documento citado acima, verificou-se que há a previsão de retificação do córrego Ribeirão Preto, com o desenho do novo leito do córrego Ribeirão Preto e o projeto de uma nova avenida, que se julga ser a Avenida Costa e Silva.



Legenda

— Núcleo Colonial Antônio Prado

▤ Malha urbana em 1971

— Hidrografia



— Em operação

▤ Área 1

▤ Área 2

▤ Área 3

▤ Área 4

••••• Área 5

▤ Área 6

▤ Área 7

▤ Área 8

Não foi possível identificar quando a avenida foi feita, mas se concluem três questões importantes: a) empresas ferroviárias presentes em Ribeirão Preto, como a SPM, também atuaram na indústria da construção civil. Sendo proprietária de terrenos, projetou avenidas, a retificação do córrego e sua rede ferroviária; b) a avenida projetada é próxima à linha férrea da SPM; c) quando a lei foi promulgada, em 1979, a área da Fepasa já estava consolidada como avenida no Município.

Voltando ao que dissemos anteriormente, a área 2 ainda tem parte de uma outra avenida, que atualmente se chama Thomaz Alberto Wately. Sobre essa área apenas se sabe que era da linha de tráfego da SPM, com base em observação dos mapas da época.

Figura 2 • Mapa com a demarcação das áreas relacionadas ao Decreto de 1979. Fonte: Elaborado pela autora, com base na Lei nº 3.687/1979

A área 4 consta como “Protocolo de Intenções”. Essas áreas faziam parte do patrimônio da SPM, próximas à Estação Ferroviária SPM Ribeirão Preto e, atualmente, estão ocupadas pela empresa de telefonia Embratel e pela Secretaria de Educação do Estado.

A área 5, como consta do documento, “Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego”, corresponde a uma parte da linha-tronco da Cia. Mogiana entre duas de suas estações. Pelo Protocolo de Intenções, vê-se que essa área, pelo entendimento da Prefeitura Municipal, já poderia estar ocupada, mas não está, como descreve a legenda.

A área 5 representa um trecho específico que foi indicado pelo Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte de Ribeirão Preto (PAITT). De acordo com texto do PAITT, ocorreria a implantação de uma avenida de ligação entre a Praça Amim Calil até a Via D. Pedro I “pelo antigo leito da Fepasa”. Ainda no PAITT, entre as propostas para o sistema de Vias Expressas e Arteriais, lemos “Via Expressa Noroeste – Trecho I: do Córrego Ribeirão Preto até Ipiranga (sobre o antigo leito da Fepasa)”. Mas, de maneira mais geral, sobre as questões ferroviárias, o plano se limita a dizer que “[...] os antigos leitos da ferrovia foram desativados e destinados a fazerem parte do complexo viário” (RIBEIRÃO PRETO, 1978).

A área 6, com legenda de “Rua existente em área da Fepasa”, representa a atual Avenida Caramuru. De acordo com plantas levantadas<sup>4</sup> e registro de mapas da época, a Avenida Caramuru inicia-se como um caminho paralelo à linha-tronco da Cia. Mogiana, provavelmente por mero aproveitamento do caminho aberto e mantido pela Cia. Mogiana para sua linha. Pela análise documental, vê-se que os primeiros registros desse caminho são de 1921, quando já se pensava na ampliação do caminho que poderia chegar até Bonfim Paulista.

De acordo com o documento “Relatório de construção de uma estrada dupla de Villa Bonfim. – Projeto e orçamento de uma estrada dupla de Ribeirão Preto à Villa Bomfim”, em 1921, o caminho é tratado como estrada já construída e que deverá ser alargada em alguns pontos, a fim de comportar os dois leitos: o de automóveis, outros veículos e da estrada férrea, como pode ser visto a seguir:

*Estrada de Villa Bonfim*

*Relatório*

*Ilmo. Sr. Dr. Prefeito Municipal de Ribeirão Preto.*

*Com este tenho a honra de passar às mãos de V. Exa. o projecto e o orçamento de uma estrada dupla desta Cidade à povoação de Villa Bomfim (sic). Trata-se de uma estrada já construída e que apenas deverá ser em alguns pontos alargada e preparada a fim de comportar os dois leitos: o de automóveis e de outros vehiculos, único meio de se ter estradas e terra em condições de rolamento satisfactorio. O traçado da estrada existente não carece de ser mudado porquanto ella já tem o melhor comprimento vertical possível dentro de condições de declividade magnificas. Si elle devera ser mudado,*

4. De acordo com documento “Planta da Rua Caramuru e Estrada ligando Rua Guataparã ao Hospital Santa Tereza”, Esc 1:500, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Departamento de Viação e Obras Públicas, Seção de Plantas Cadastrais, 1939.

*somente seria para o lado onde corre a linha Mogiana, o que não seria possível, visto como em grande extensão as duas estradas, a de rodagem e a de ferro, ocorrem paralelas e quasi unidas. [...]*

*Eng. Municipal*

*Em 2 de novembro de 1921. Ribeirão Preto. (RIBEIRÃO PRETO, 1939)*

Esse documento mostra que a Rua Caramuru já existia paralela à linha da Cia. Mogiana e ia da Rua Guataparã até o Hospital Santa Tereza,<sup>5</sup> ou seja, percorria sempre ao lado da linha-tronco da Cia. Mogiana. Em 1956, um projeto de uma avenida ligando Ribeirão Preto a Bonfim Paulista evidencia outro importante aspecto, a saber, que esse caminho, assim como a estrada estadual que ligava Ribeirão Preto a Bonfim Paulista, era paralelo à linha-tronco da Cia. Mogiana, pois o projeto revela que a avenida a ser aberta cortaria, em alguns momentos, a estrada estadual que fazia essa ligação e era paralela à linha tronco da Cia. Mogiana.<sup>6</sup>

Sobre a área 7, pela observação de mapas dos anos de 1940, 1950 e 1960, percebemos que, assim como a Avenida Caramuru, a Avenida Patriarca, atual avenida sobre o território ferroviário, surgiu como caminho ao lado do ramal Guataparã da Cia. Mogiana.

A área 8 corresponde à continuação do ramal Guataparã da Cia. Mogiana e é identificada na legenda como "Área não ocupada pela Prefeitura Municipal fora das linhas em tráfego". A área aparece como continuação do que viria a ser a Avenida Patriarca.

As áreas A, B, C, D, E, F, G, H e I são denominadas "de utilidade pública". A Lei não dispõe de mais explicações, mas se entende que são áreas que já foram destinadas ao Poder Público. Pela observação do mapa do Protocolo de Intenções, as áreas citadas são residuais de obras viárias realizadas na área da Fepasa onde antes ficavam a rotunda, pátio de manobras e galpões, que podem ser vistos na figura 3.

Nessa área, além das obras viárias que podem ser observadas na figura 3, implantou-se a Câmara Municipal de Vereadores e um Parque, reinaugurado em 2010.



5. Documento "Planta da Rua Caramuru e Estrada ligando Rua Guataparã ao Hospital Santa Tereza", 1956. Documento elaborado pelo Departamento de Viação e Obras Públicas, Secção de Plantas Cadastrais, em 1956.

6. Documento "Projeto de uma Avenida ligando Ribeirão Preto a Bonfim Paulista". Mostra o prolongamento da Avenida Independência, que iria até o Hospital Santa Tereza e depois seguiria até o Distrito de Bonfim Paulista. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Departamento de Viação e Obras Públicas, Secção de Plantas Cadastrais, 1956

Figura 3 • Foto da área em que ficavam a rotunda, armazéns e trilhos da linha-tronco da Cia. Mogiana e implantação da rodoviária à esquerda, sobre a área da Estação Ribeirão Preto. Fonte: RIBEIRÃO PRETO, 1978.

De maneira geral, conclui-se até aqui que as linhas ferroviárias, por serem, em significativa parcela das vezes, o primeiro equipamento implantado em áreas do Município, suas laterais passam a ser utilizadas como passagem de pessoas, automóveis, transformando-se em estruturas importantes dentro da rede viária do Município. O Poder Público, por sua vez, consolida a maior parte desses percursos, desapropriando o território ferroviário, quando este se torna público. No entanto, o mais importante a ser observado é a possibilidade de valorização do solo com base no benefício obtido com a infraestrutura urbana; nesse caso, os efeitos do transporte e das vias de transporte sobre a estruturação urbana. Villaça (2005, p. 70) atenta para a acessibilidade, que determina o valor e o preço da terra urbana e sua relação direta com a possibilidade de ocupação do território pelo ser humano.

Como as condições de deslocamento estão diretamente relacionadas à possibilidade de ocupação do território pelo ser humano, compreende-se que a mudança da função do patrimônio ferroviário para as funções viárias, na construção de avenidas, possibilitou a abertura de novos parcelamentos na cidade. No entanto, devemos lembrar que a abertura de novos parcelamentos é feita por iniciativa privada nesses casos e se beneficia dos investimentos públicos nas obras viárias. Compreende-se, ainda, que a destinação do patrimônio público para a construção de avenidas garante a valorização de partes específicas do território do Município e, assim, o investimento público é canalizado à iniciativa privada (ZAMBONI, 2012).

Constatou-se que a rede ferroviária presente no Município teve influência na organização espacial urbana deste, principalmente no que diz respeito ao aproveitamento das áreas abertas para passagem da linha férrea por ruas e caminhos. Essas ruas e caminhos são consolidados como plano viário do Município e, com a desativação da rede ferroviária na área central da cidade, o Governo de Estado de São Paulo permite a destinação dessas áreas para a composição da rede viária do Município, consolidando essa organização espacial.

## Conclusão

Percebeu-se, pelas análises desenvolvidas, que o patrimônio ferroviário em Ribeirão Preto esteve e está intimamente ligado aos processos de produção urbana. Averiguou-se, ainda, que o convencimento sobre as decisões tomadas a respeito do patrimônio ferroviário dependeu de um processo que envolve questões ideológicas do que representa **atraso** e **modernidade**, **positivo** ou **negativo** à cidade. Percebeu-se que essas questões vão sendo usadas com base no que se quer defender como apoio à tomada de decisão que já foi feita. Entende-se que as decisões sobre a importância ou não do patrimônio ferroviário se deram muito mais no âmbito de decisão por interesses de pequenos grupos do que de fato pelo benefício da sociedade.

Viu-se como a rede ferroviária foi influência para significativa parte do Município de Ribeirão Preto. No entanto, essa realidade não ser partilhada está no fato de não compreendermos, de

maneira geral, nossa relação com a ferrovia em nossa cidade. A legislação, assim como os processos decisórios, não passa pela sociedade e, assim, continua fazendo parte de decisões de grupos restritos.

Entende-se que o cenário atual que se apresenta no Município representa exatamente as duas fases pelas quais passou a rede ferroviária: de um lado, a possibilidade de valorização, mais ligada a processos ideológicos de modernidade do que de fato a comprovações e, por outro, a desvalorização realizada em parceria com o apoio do capital público que sustenta a remodelação e adequação de tal área. Encontra-se, ainda, o mesmo processo de sustentação de expansão urbana vinculado à mudança de localização na rede, como identificado com a construção da variante Quirino.

Observa-se, por meio dos resultados obtidos, que há a operação, por parte dos poderes públicos federal e municipal, de utilizar seu poder de desapropriação e alienação do patrimônio ferroviário para propor e viabilizar vazios urbanos, consolidando vias ou novas localizações para a operação do mercado imobiliário. Nesse sentido, é necessário que seja realizado um maior controle social na validação do uso do patrimônio público no Município, assim como a instrumentalização não só do Poder Público, mas também dos atores sociais que representam a sociedade na verificação do cumprimento das realizações da legislação local para o cumprimento da função social da propriedade.

Compreende-se que o cenário atual exige uma inovação social, conceito que representa uma alternativa ao atual desenvolvimento urbano instalado, por meio da satisfação das necessidades humanas dada pelas relações das comunidades com o espaço urbano. A inovação social dar-se-á com a ampliação da participação democrática da sociedade nos processos de decisão sobre o território no que diz respeito à modernização do marco jurídico e normativo, juntamente à instrumentalização do Poder Público na sua função administrativa e do seu dever dentro da questão da destinação dos bens patrimoniais públicos.

A configuração da segregação socioespacial das cidades brasileiras reafirma a necessidade de atuação das comunidades locais em resposta aos desequilíbrios estruturais na distribuição dos fatores sociais para o desenvolvimento local e regional. Principalmente no que diz respeito à aplicação dos instrumentos de regulação patrimonial, assim como a aplicação da técnica e da tecnológica dos sistemas de gestão, é necessário atuar positivamente na hierarquia e relações dos segmentos e cadeias produtivas para a ampliação das oportunidades sociais.

## Referências

NOGUEIRA, Antonio Duarte. Carta e protocolo de intenções endereçada ao governador Paulo Salim Maluf. **Arquivo Público Municipal de Ribeirão Preto**. Ribeirão Preto, 28 jun. 1979.

DALIO, Danilo José; MIYAMOTO, Shiguenoli. O governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. **Ideias**, Campinas, n. 1, 2. sem. 2010. Disponível em: <<http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/62>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Cronologia das estradas de ferro em São Paulo**. Disponível em: <<http://www.estacoes-ferroviarias.com.br>>. Acesso em: 1 dez. 2010.

LACERDA, Sander Magalhães. **BNDES 50 anos: histórias setoriais: o transporte ferroviário de cargas**. BNDES: 2002. Disponível em: <[www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta\\_Expressa/Setor/Transporte\\_Ferroviario/200212\\_4.html](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Setor/Transporte_Ferroviario/200212_4.html)>. Acesso em: 24 jul. 2012.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal. **Planta da Rua Caramuru e Estrada ligando Rua Guataparã ao Hospital Santa Tereza**. Esc 1:500. Departamento de Viação e Obras Públicas, Secção de Plantas Cadastrais, 1939.

RELATÓRIO da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. **Memórias do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, Ano 1, n.1, p. 277-425, jun. 2007. Disponível em: <[http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201109231638540.MD2\\_0\\_277\\_1.pdf](http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201109231638540.MD2_0_277_1.pdf)>. Acesso em: 24 jul. 2012.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal. **Projeto de uma avenida ligando Ribeirão Preto a Bonfim Paulista**. Departamento de Viação e Obras Públicas, Secção de Plantas Cadastrais, 1956.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal. **Lei nº 3.687, de 11 de outubro de 1979**. Autoriza a aquisição, por compra, de áreas Fepasa e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/691064/lei-3687-79-ribeirao-preto-sp>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal. **Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte de Ribeirão Preto (PAITT)**. Ribeirão Preto: Prefeitura, 1978.

TODO esse espaço ficará livre. **Diário da Manhã**, Ribeirão Preto, 2 dez. 1964.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretor**. São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.uso.br/fau/fau/galeria/paginas/index.html>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

ZAMBONI, Débora Prado. **A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia. Mogiana em Ribeirão Preto**. 2012. 112f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, UFSCar, São Carlos.

## **Endereço para correspondência**

Rua Ignácio Ferrero, 284.  
CEP 14021-560  
Ribeirão Preto – SP  
Email: [deboraprado@gmail.com](mailto:deboraprado@gmail.com)