



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
Campus de Presidente Prudente

Museu de Arqueologia Regional
Laboratório de Arqueologia Guarani e
Estudos da Paisagem

**Ferrovia, cidade e (re)conexão: a área ferroviária de Presidente Prudente,
de Assis e de Ourinhos**

Matheus de Lima Ferreira

Presidente Prudente
2026



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
Campus de Presidente Prudente

Museu de Arqueologia Regional

Laboratório de Arqueologia Guarani e

Estudos da Paisagem

**Ferrovia, cidade e (re)conexão: a área ferroviária de Presidente Prudente,
de Assis e de Ourinhos**

Matheus de Lima Ferreira

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cezar Leal

Presidente Prudente
2026

Ficha catalográfica

F383f

Ferreira, Matheus

Ferrovia, cidade e (re)conexão: a área ferroviária de Presidente Prudente, de Assis e de Ourinhos / Matheus Ferreira. -- Presidente Prudente, 2026
172 p.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Antonio Leal

1. Impacto e Transformação da Paisagem Urbana. 2. Preservação do Patrimônio e Memória Ferroviária. 3. Análise Comparativa Regional. 4. Educação Patrimonial com Jogos de Simulação. 5. Propostas de Revitalização e Turismo. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Dados fornecidos pelo autor(a).

Folha de Aprovação



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: FERROVIA, CIDADE E (RE)CONEXÃO: A ÁREA FERROVIÁRIA DE PRESIDENTE PRUDENTE, DE ASSIS E DE OURINHOS

AUTOR: MATHEUS DE LIMA FERREIRA

ORIENTADOR: ANTONIO CEZAR LEAL

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em Geografia,
área: Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:



Prof. Dr. ANTONIO CEZAR LEAL (Participação Virtual)
Pró-reitoria de Extensão Universitária e Cultura / UNESP / Reitoria - RUNESP

Profa. Dra. NEIDE BARROCA FACCIO (Participação Virtual)
Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente / UNESP / Câmpus de Presidente Prudente
- FCT

Prof. Dr. THIAGO DE MORAES DOS PASSOS (Participação Virtual)
Secretaria da Educação do Estado de São Paulo

Presidente Prudente, 03 de março de 2026.

Dedicatória

À Deus, pela sabedoria, pela força, saúde e coragem.

Agradecimentos

Agradeço à Deus pelas bênçãos dadas, à minha família, na pessoa da minha esposa Gessiane Santos de Lima, dos meus pais Rubem Brito Ferreira e Izabel Cristina de Lima Ferreira, pois sem eles nada disso teria sido possível; aos meus queridos professores Livre Docente Neide Barrocá Faccio e meu professor orientador Dr. Antonio Cezar Leal pelo acolhimento, carinho e profissionalismo com que me instruíram e se dedicaram. Não posso deixar de mencionar o professor Dr. Thiago Passos, que me inspirou a pesquisar sobre ferrovias, e meu amigo Alex Gomes da Silva, pela inspiração acadêmica.

Agradeço ao Laboratório de Arqueologia Guarani e ao Museu de Arqueologia Regional, na pessoa dos colegas que me auxiliaram nos momentos que precisei e tanto me são valiosos; à FCT Unesp, a casa em que cheguei praticamente um garoto, e hoje estou em processo de conclusão do mestrado; e não posso deixar de mencionar também a ABU (Aliança Bíblica Universitária).

Agradeço também às redes de apoio que estiveram comigo além do ambiente universitário, como a Primeira Igreja Batista de Presidente Prudente, ao Metanoia Radical São Paulo e Metanoia Radical Interior e à Associação de Kung Fu Shizuca.

Não posso deixar de mencionar também a Brasil Ferroviário, na pessoa do Lucas Evaristo e o Senac de Taboão da Serra, em que pude ter o privilégio de palestrar e de alguma forma agregar às turmas compartilhando um pouco da bagagem que pude adquirir durante as pesquisas. Juntamente, agradeço Movimento de Preservação Ferroviária, na pessoa do Eric Mantuan, e agradeço ao Dary Avanzi, por gentilmente abraçar o projeto e participar da pesquisa por meio da entrevista.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

Resumo

A presente dissertação discorre acerca do patrimônio ferroviário de Presidente Prudente, Assis e Ourinhos, com ênfase no município prudentino. A ferrovia da cidade no presente consiste em estruturas residuais de uma época em que o modal de transporte imperava, substituindo o meio de transporte realizado por muares, principalmente durante a primeira metade do século XX. A partir da década de 1950, começaram a ocorrer diversos incentivos e ações que privilegiam o modal de transporte rodoviário, em detrimento ao ferroviário. Além disso, estabeleceu-se comparações entre: Presidente Prudente, que se caracterizou como polo regional e centro comercial, cujo pátio funcionava como um elemento estruturante da cidade, separando o centro comercial da zona norte; Assis, cuja atuação se deu pela oficina de manutenção e gestão técnica; e Ourinhos, se caracterizou como em entroncamento logístico estratégico. Ponto de conexão entre o estado de São Paulo e o Paraná. Entretanto, busca-se, com base em modelos adotados por lugares voltados à preservação da memória ferroviária, propor a reutilização do espaço ferroviário prudentino para abrigar exposições e uma ferrovia turística, além de propor a utilização do jogo eletrônico como elemento didático voltado à educação patrimonial.

Palavras-chave: Ferrovia; Estrada de Ferro Sorocabana; Memória Ferroviária; Educação Patrimonial; Complexo Ferroviário.

Abstract

This dissertation discusses the railway heritage of Presidente Prudente, Assis, and Ourinhos, with an emphasis on the municipality of Presidente Prudente. Today, the city's railway consists of residual structures from an era when this transport mode prevailed, replacing mule-driven transport, particularly during the first half of the 20th century. Starting in the 1950s, various incentives and actions began to prioritize road transport over rail. Furthermore, it was possible to establish comparisons between: Presidente Prudente, which stood out as a regional hub and commercial center, whose rail yard functioned as a structural element of the city, separating the commercial center from the northern zone; Assis, whose role was defined by maintenance workshops and technical management; and Ourinhos, a Strategic Logistic Junction and connection point between the states of São Paulo and Paraná. However, based on models adopted by locations dedicated to preserving railway memory, this study currently seeks to propose the reuse of Presidente Prudente's railway space to host exhibitions and a tourist railway, in addition to proposing the use of electronic games as a didactic tool for heritage education.

Keywords: Railway; Sorocabana Railway; Railway Memory; Heritage Education; Railway Complex.

Lista de siglas

ALL – América Latina Logística

AMV – Aparelho de Mudança de Via

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.

FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.

RFFSA – Rede Ferroviária Federal

Lista de Figuras

Figura 1: fluxograma do processo de avaliação de jogos para fins educacionais	31
Figura 2: Muares como transporte, anterior à ferrovia.....	37
Figura 3: locomotiva fabricada por George Stephenson.....	39
Figura 4: Maria fumaça trafegando pela Estrada de Ferro Sorocabana.....	43
Figura 5: Edifício da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.....	49
Figura 6: Estação de Presidente Prudente abrigando o PROCON, 2020.....	50
Figura 7: foto retirada da posição 1.....	54
Figura 8: imagem recriada da posição 1.....	55
Figura 9: Foto capturada na posição 2.....	56
Figura 10: imagem recriada da posição 2.....	57
Figura 11: Foto original tirada na posição 3.....	58
Figura 12 imagem recriada da posição 3.....	60
Figura 13: imagem original da estação recém-construída em 1943, capturada na posição 4.....	61
Figura 14: recriação da foto tirada na posição 4.....	62
Figura 15: imagem original feita na posição 5.....	63
Figura 16: Recriação da imagem feita da posição 5.....	64
Figura 17: Imagem original registrada na posição 6.....	66
Figura 18: Imagem recriada da posição 6.....	67
Figura 19: Imagem original retirada na posição 7.....	68
Figura 20: imagem recriada da posição 7.....	69
Figura 21: ocupação vertical no centro de Prudente à oeste da ferrovia.....	70
Figura 22: Imagem retirada na posição 8.....	71
Figura 23: Recriação da imagem retirada na posição 8.....	72

Figura 24: Plataforma principal da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.....	74
Figura 25: paisagem no sentido norte da linha.....	75
Figura 26: Placa indicando aspecto cultural da ferrovia.....	76
Figura 27: Painel instalado na estação de Presidente Prudente.....	77
Figura 28: Interior da plataforma da “Linha da Arte”.....	79
Figura 29: Placa indicando museu no local da estação.....	80
Figura 30: Via férrea com o punho de AMV retirado.....	82
Figura 31: Galpões com danificações na cobertura.....	83
Figura 32: Croqui do triângulo de reversão.....	107
Figura 33: locomotiva elétrica.....	120
Figura 34: locomotiva conhecida como jiboia.....	121
Figura 35: trilhos da ferrovia em miniatura desativados.....	122
Figura 36: miniatura de avião da Embraer.....	122
Figura 37: sala de exposições divididas em pequenas secções.....	123
Figura 38: exposição com projeção de imagem projetada sobre superfície em 3 dimensões.....	124
Figura 39: jogo de mundo aberto do museu Catavento.....	125
Figura 40: entrada da Estação Kafé.....	126
Figura 41: composição turística estacionada na plataforma de embarque.....	127
Figura 42: museu e trecho final da ferrovia.....	128
Figura 43: interior do carro de passageiros.....	128
Figura 44: miniatura da ferrovia turística no interior do restaurante.....	129
Figura 45: painel com a representação da Hospedaria de Imigrantes do Estado de São Paulo.....	130
Figura 46: sala com a maquete da hospedaria e painéis informativos.....	131
Figura 47: locomotiva a vapor que opera no museu da imigração.....	132

Figura 48: interior do carro em que são realizados os passeios.....	133
Figura 49: atendente atuando no tráfego turístico como chefe de trem.....	133
Figura 50: caixa com bolinhos de receita tradicional portuguesa e vinho do Porto.....	134
Figura 51: vendedor em interação com o público.....	135
Figura 52: interior do vagão de bagagens.....	136
Figura 53: conteúdo visual com partes escritas no vagão de bagagens.....	136
Figura 54: exemplares do material exposto ao longo do pátio ferroviário.....	137
Figura 55: espaço de registros de fotografias com figurinos antigos.....	138
Figura 56: exposição com materiais diversificados no museu da Sorocabana.....	139
Figura 57: painel com o contexto de criação da linha Mayrink – Santos.....	140
Figura 58: recriação de um aparelho de mudança de via.....	141
Figura 59: miniatura representando a parte estrutural de um vagão.....	142
Figura 60: foto das oficinas da EFS.....	143
Figura 61: aparelhagem utilizada para segurança do tráfego.....	143
Figura 62: maquete da estação ferroviária de Sorocaba.....	144
Figura 63: locomotiva pioneira diesel-elétrico em processo de restauração....	145
Figura 64: exemplares do acervo ferroviário da associação de preservação ferroviária em Sorocaba.....	146
Figura 65: locomotiva a vapor utilizada nos passeios turísticos.....	147
Figura 66: carro convertido em “biblioteca sobre trilhos”.....	147
Figura 67: vagão sem uso em frente ao Galpão da Lua.....	149
Figura 68: esquematização destacando a via principal.....	150
Figura 69: automotriz movida a diesel.....	151
Figura 70: dormente danificado por fogo em Presidente Prudente.....	152

Figura 71: composição turística da CPTM sentido estação da Luz, em Jundiaí.....	153
Figura 72: Fachada da Estação Ferroviária de Presidente Prudente, 2025....	156
Figura 73: Fachada recriada da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.	157
Figura 74: Pátio ferroviário de Presidente Prudente.....	158
Figura 75: Recriação do pátio ferroviário de Presidente Prudente.....	159

Lista de tabelas

Tabela 1: quadro comparativo da EFS em Presidente Prudente, Assis e Ourinhos.....118

Tabela 2: quadro de avaliação dos jogos.....154

Lista de mapas

Mapa 1: mapa da área de estudo abrangendo da estação à casa de força.....	19
Mapa 2: mapa das estradas de ferro no Estado de São Paulo.....	45
Mapa 3: mapa com os posicionamentos em que as fotos foram recriadas.....	53
Mapa 4: Mapa da distribuição de edificações ferroviárias ao longo da linha ferrea, no Município de Assis, SP.....	95
Mapa 5: Mapa com as edificações próximas à ferrovia.....	108
Mapa 6: Mapa da ocupação da malha urbana em Ourinhos.....	112

Sumário

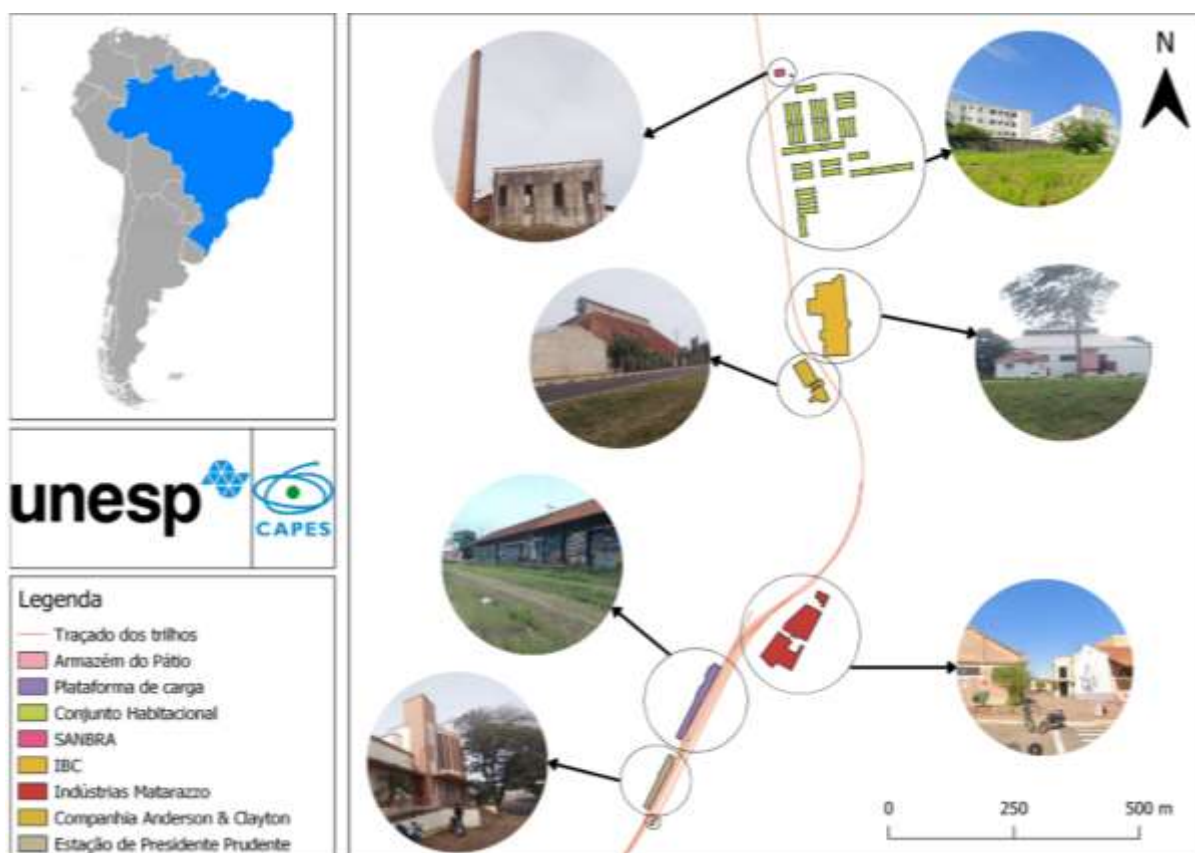
INTRODUÇÃO	18
I APORTE TEÓRICO METODOLÓGICO	23
1.1. A paisagem e a ferrovia	24
1.2. Os Sistemas de Informação Geográfica (SIG)	25
1.3. Procedimentos Metodológicos	26
1.3.1 Levantamento bibliográfico	26
1.3.2 Levantamento em campo	27
1.3.4 Levantamento de jogos	28
1.3.5 Análise dos jogos	30
1.3.6 Entrevistas.....	32
1.4 Os trilhos e a educação patrimonial	33
II – O IMPACTO FERROVIÁRIO	35
2.1 A Ferrovia.....	37
2.1.1 A realidade pré-ferroviária	37
2.1.1.1 O início da ferrovia no mundo	38
2.1.2 Desdobramentos da ferrovia no Estado de São Paulo	40
2.1.1.2 O arrefecimento ferroviário	45
2.2 A transformação ferroviária	48
2.2.1 O surgimento do núcleo urbano de Presidente Prudente.....	48
2.2.2 Mudanças na paisagem do complexo ferroviário: as fotos.....	52
2.3 Leitura visual da condição atual do patrimônio ferroviário do município de Presidente Prudente	73
2.4 Leitura não visual da condição pretérita da ferrovia com ênfase em Presidente Prudente	83
2.4.1 A ferrovia e o telégrafo	84
2.4.2 Entre o papel impresso e os trilhos	85
2.4.3 Memória do passado preservada no presente	86

2.4.4 Nos trilhos da recordação	89
III – COMPARAÇÃO COM OUTROS COMPLEXOS FERROVIÁRIOS	91
3.1 A ferrovia de Assis	92
3.1.1 A paisagem do núcleo urbano em relação a ferrovia	94
3.1.2 Trajetória da ferrovia em Assis.....	96
3.1.3 A trajetória do município assiense.....	99
3.1.4 Análise comparativa entre Assis e Presidente Pudente	103
3.2 A ferrovia de Ourinhos	105
3.2.1 A paisagem do núcleo urbano de Ourinhos em relação a ferrovia.	108
3.2.2 Trajetória da ferrovia em Ourinhos.....	109
3.2.3 A trajetória do município ourinhense	114
3.2.4 Análise comparativa entre Ourinhos e Presidente Pudente	115
3.3 Síntese do diagnóstico.....	115
3.4 Proposta de educação patrimonial e turismo para complexos ferroviários	119
3.4.1 Espaços de preservação da memória ferroviária	119
3.4.1.1 Museu catavento	119
3.4.1.2 Graal Estação Kafé	126
3.4.1.3 Trem dos Imigrantes	130
3.4.1.4 Museu da Estrada de Ferro Sorocabana	139
3.4.1.5 Estação Paula Souza	144
3.4.2 Musealização e turismo na ferrovia de Prudente	148
3.4.3 A ferrovia virtual prudentina	153
CONSIDERAÇÕES FINAIS	161
REFERÊNCIAS.....	166

INTRODUÇÃO

Para este estudo, o recorte espacial abrange a área da Estação Ferroviária de Presidente Prudente, em direção ao norte, as indústrias Matarazzo, o IBC (Instituto Brasileiro do Café) e a casa de força da SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro), conforme mostra o **Mapa 1**. Em Ourinhos, a área estudada vai da estação ferroviária à praça da Vila Boa Esperança; enquanto em Assis, a área estudada vai da estação ferroviária à casa de turma.

Mapa 1: mapa da área de estudo abrangendo da estação à casa de força



Fonte: o autor (2025).

O objetivo principal dos estudos realizados ao longo desta pesquisa foi o de entender como os complexos ferroviários influenciam a paisagem de entorno, no período de 1917 a 2022, lançando um enfoque em seus valores culturais, históricos e aspectos econômicos, a fim de caracterizá-los e de levantar as

possibilidades de conservação e de valorização da história da ferrovia, com enfoque para o Município de Presidente Prudente.

A fim de chegar ao escopo principal, procurou-se desenvolver a pesquisa estabelecendo objetivos geográficos e objetivos pedagógicos, em que o primeiro teve por finalidade analisar as transformações da paisagem das rugosidades ferroviárias, e o segundo visou propor o uso de jogos de simulação como ferramenta de educação patrimonial, elaborando um produto experimental para explorar o potencial da ferramenta virtual.

Para que isso fosse possível, buscou-se iniciar as atividades com uma revisão bibliográfica de temas ligados à histórica da ferrovia no Oeste Paulista, em bibliotecas, revistas e periódicos on-line, para caracterizar e construir um quadro sobre esse assunto.

Realizou-se também visitas técnicas a campo, para capturar imagens da ferrovia e da paisagem, a fim de observar seus aspectos singulares e de registrar placas, logo de empresas e numerações de seriações, que pudessem proporcionar mais informações acerca de suas relevâncias para a ferrovia, no período mencionado.

Como parte importante da pesquisa desenvolvida, fez-se presente a caracterização do complexo ferroviário com ênfase no contexto espacial, para entender como a estrada de ferro influenciou o desenvolvimento da malha urbana na área de estudo.

Com isso, buscou-se comparar a paisagem do complexo ferroviário prudentino com a dos núcleos urbanos de Assis e Ourinhos, ambos da Estrada de Ferro Sorocabana, que tiveram sua origem a partir do mesmo contexto, a fim de estabelecer relações entre elas e de verificar os padrões e diferenças.

A utilização do SIG nos auxiliou a delimitar, a caracterizar e a conhecer o estado atual no qual se encontra a área de estudo. Ainda como objetivo específico analisamos a viabilidade de atividades turísticas para a conservação, a valorização e o conhecimento do patrimônio histórico. Dessa forma, a Dissertação está organizada em três capítulos, introdução e conclusão.

Buscou-se também realizar visitas em museus e espaços voltados à preservação da memória ferroviária para observar a maneira como os materiais

são acondicionados, expostos ao público e como esses locais costumam promover a preservação.

Além disso, entrevistas foram realizadas com pessoas que de alguma maneira tiveram contato com a época áurea da ferrovia e pudessem ajudar a reconstituir as lacunas deixadas pelo apagamento da memória ferroviária e, ao mesmo tempo, auxiliasse na compreensão das interações espaciais que moldaram o cotidiano no passado.

O primeiro capítulo foi construído com base nos dados levantados por meio da revisão bibliográfica. Nessa seção, o modus operandi das operações logísticas anteriores à ferrovia foram levantados, permitindo analisar em que ele serviu de base para o modal sucessor e, ao mesmo tempo, as lacunas que ele possuía e que, com a ferrovia, foram aprimoradas, lançando alicerces para compreender como a ferrovia influenciou a paisagem de entorno e de que forma o patrimônio ferroviário pode ser valorizado.

Apresenta-se, com isso, a ligação entre o surgimento da estrada de ferro na região e a consolidação do município estudado são analisados juntamente com as transformações que ocorreram na localidade durante o período áureo ferroviário. Nesse capítulo, o SIG possibilitou delimitar o trecho estudado, permitindo visualizar a área de estudo com enfoque no complexo ferroviário e de seus componentes no município de Presidente Prudente.

O segundo capítulo contém os dados históricos da ferrovia, ressaltando sua influência no espaço prudentino, encampando seu contexto de surgimento e os impactos na paisagem da localidade. Além disso, nele estão registradas as vivências obtidas por meio de entrevistas com participantes que tiveram relação com a ferrovia.

O capítulo contém também as informações da pesquisa de campo, sendo estas: registros das leituras visuais da condição atual do patrimônio, analisadas sob a perspectiva das mudanças ocorridas, durante o período escolhido para o estudo, avaliando o estado de conservação e as ameaças.

No terceiro capítulo, apresenta-se as comparações entre o complexo ferroviário prudentino com os complexos ferroviários de Assis e Ourinhos. As evidências e análises possibilitaram verificar a presença de singularidades e de

disparidades em relação à Presidente Prudente. Constando também as análises da viabilidade de atividades turísticas, levando em conta o panorama atual de conservação e os investimentos feitos.

Esses dados são usados como base para propor usos que agregam valor à área. Nessa etapa, modelos de valorização puderam ser levantados e analisados, originando as propostas de utilização que vão desde exposições em ambiente ferroviário à passeios tracionados por locomotiva intermunicipal. Ainda, apresentamos, neste capítulo uma aproximação com o universo virtual em que a viabilidade de reprodução de cenários reais foi testada e demonstrou potencial na imersão do contexto ferroviário, sendo indicada como possibilidade para compor um programa de educação patrimonial.

Dessa maneira, os três capítulos contribuíram para a caracterização do espaço estudado como uma área de relevância histórica, que esteve inserida em um contexto chave e um momento único do país, que foi o ciclo cafeeiro, além de ter relevância geográfica, mostrando que o complexo ferroviário foi vetor de inúmeras transformações no entorno, apesar da localidade hoje estar “adormecida” e sendo cada vez mais esquecida.

I APORTE TEÓRICO METODOLÓGICO

1.1. A paisagem e a ferrovia

Com base em Santos (2006), a paisagem caracteriza-se pelo que é visto, no que se pode observar, é a herança física dos processos ocorridos. Em suma, o espaço é a “paisagem viva”.

A partir da noção de espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações podemos reconhecer suas categorias analíticas internas. Entre elas, estão a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial do trabalho, o espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as formas-conteúdo (Santos, 2006, p. 12).

No entanto, é importante destacar que paisagem e espaço não são a mesma coisa. O espaço parte de que se trata da união de objetos e de ações. Nesse caso, o que ocorre é que os trilhos e estações constituem os fixos. Enquanto a vida, o trabalho e o movimento são correspondentes às ações, em que ambos estão em constante interação, com base nos aportes fornecidos em Santos (2006).

A paisagem, de acordo com Ribeiro (s.d.), é um termo amplamente utilizado pelo senso comum e que conseqüentemente acaba por depender da forma como é utilizado. A paisagem como patrimônio cultural é entendida como produto da relação entre a sociedade e a natureza.

Santos (1997) enfatiza o caráter mutável e dinâmico, em que a paisagem nada tem de fixo. Segundo o autor, o espaço e a paisagem mudam em ritmos variados, assim como ocorre com a economia, com as relações sociais e políticas.

Para Whitacker et al. (2012), a paisagem da cidade pode ser qualificada e comparada partindo do desmembramento de seus elementos dentro do contexto de estudo da morfologia urbana, cujo objetivo de análise está além da análise da forma em si, projetando-se sobre a forma urbana.

Nesse sentido, os autores apontam que, a paisagem é passível de ser apreendida por meio de uma análise que se dá sobre o plano de maneira articulada com os componentes, tomando a descrição do que é visual como um ponto de partida para compreender as dinâmicas e os processos.

Portanto, o estudo das partes do complexo ferroviário em seus elementos fundamentais (edificações, pátios e linhas) mostra-se elementar não apenas para a qualificação do seu estado de degradação atual, mas também permitir uma base comparativa sólida entre as paisagens ferroviárias de Presidente Prudente e os complexos ferroviários do estudo comparativo.

Nesse sentido, Santos (2006) permite a ênfase nas relações entre o homem e a natureza, constituindo-se em sucessões cujo produto caracteriza-se pelas heranças expressas na paisagem. No caso das ferrovias em desuso, com base no autor, pode-se interpretar que a paisagem guarda as rugosidades de um tempo produtivo, anterior.

Ribeiro (s.d.) chama a atenção para uma abordagem da paisagem com enfoque voltado para a gestão do território. Caracterizando-se como um complexo produto social, cujo exercício da democracia e da cidadania são requeridos.

Em suma, como Serpa (2010) pondera, considera-se a paisagem como um conjunto de formas e de funções que estão em constante evolução, podendo ser interpretados por meio de seu aspecto visível, em que há um processo de acumulação envolvendo o tempo e os objetos.

1.2. Os Sistemas de Informação Geográfica (SIG)

Para fundamentar o estudo em questão, de maneira geográfica, utilizamos o SIG para o cruzamento dos dados obtidos pelos levantamentos em campo e as imagens de satélite, de forma que fosse possível compreender a distribuição espacial de cada elemento presente na área de estudo. Dessa maneira:

Entende-se por geoprocessamento o conjunto de tecnologias de coleta, tratamento, manipulação e apresentação de informações espaciais. É um termo amplo, que engloba diversas técnicas, cada qual com funções específicas, como digitalização, conversão de dados, modelagem digital de terreno, processamento digital de imagens e, dentre outros, os Sistemas de Informações Geográficas (SIG). Estes últimos podem ser entendidos como a mais completa das técnicas de geoprocessamento, uma vez que podem englobar todas as demais (NAJAR *et al*, 1998, p. 125).

No presente estudo, a utilização do SIG deu-se em duas frentes. A primeira frente, consistiu em organizar os elementos presentes na paisagem do complexo ferroviário e sistematizá-los no mapa. A segunda frente, consistiu na identificação dos ângulos em que as fotos antigas foram capturadas, norteando a posição para que as fotos recentes fossem capturadas.

Além disso, o geoprocessamento também serviu como elemento indispensável para a visualização e análise do arranjo espacial durante o estudo comparativo entre as ferrovias de Assis e Ourinhos.

1.3. Procedimentos Metodológicos

1.3.1 Levantamento bibliográfico

A ferrovia de Presidente Prudente consiste na passagem dos trilhos, da Estrada de Ferro Sorocabana, que cortam o município, conectando-o com Presidente Epitácio, Santos e a Estação Júlio Prestes, em São Paulo.

A Ferrovia Sorocabana foi construída durante o período de expansão cafeeira, cortando o Estado de São Paulo em direção ao Oeste, sendo para a época uma importante ferramenta para a penetração e expansão da fronteira agrícola no interior paulista, como se observa em Matos (1990).

O conceito de uma modalidade de deslocamento via estradas de ferro surgiu no contexto da Revolução Industrial, no século XVII, conforme Mamede et al. (2008) e Debes (1968), em que esses estudos permitem observar que o transporte era realizado por animais em vias precárias, o que tornava a viagem demorada e desconfortável.

Em Presidente Prudente, como se constata por meio de Abreu (1972) e de Sposito (1983), o modal ferroviário foi imperativo na consolidação e no desenvolvimento do núcleo urbano da cidade, depois tornou-se testemunho da relevância desse meio de transporte para compreender o surgimento e o arranjo espacial do entorno ferroviário, caracterizando-se como produto do binômio café-ferrovia, mencionado em Matos (1990).

Sendo assim, a ferrovia prudentina não surgiu de maneira espontânea, é fruto de um processo da passagem da estrada de ferro na região, resultado de uma estratégia logística para o escoamento de café (Matos, 1990).

Conforme Abreu (1972) e Sposito (1983), as terras até então tidas como desconhecidas, abrigavam os povos originários. Com a chegada do trem, juntamente com a expansão da fronteira agrícola dos cafezais permitiu a integração da localidade com as demais regiões do Estado, expulsando ou provocando o genocídio dos povos originários.

Em detrimento da mudança de cenário econômico, que se caracterizou pela desvalorização dos preços do café, ocorreu um paulatino resfriamento nas atividades ferroviárias, diminuindo cada vez mais o tráfego de composições, até que o ramal permanecesse inativo.

1.3.2 Levantamento em campo

Ao longo da jornada desta pesquisa, visitas técnicas a campo foram realizadas e tiveram, inicialmente, uma postura exploratória, buscando registrar a paisagem, as edificações e os elementos ferroviários, como as vias, AMV (aparelho de mudança de via) e sinalizações. Caminhamentos ao longo do pátio ferroviário e ao longo da área de estudo também foram realizados.

Para fazer uma análise comparativa entre as paisagens ferroviárias de Presidente Prudente, Assis e Ourinhos, e facilitar a análise e a exposição das transformações ocorridas, foram compiladas fotografias antigas da ferrovia e, com base nelas, buscou-se refazer as imagens em direção e ângulo similares a essas imagens antigas.

Apesar das imagens permitirem o destaque dos elementos ferroviários (locomotivas, trilhos e marquises), a paisagem de fundo também puderam ser observada e, a comparação das imagens registradas com intervalo de décadas, revelaram as transformações que ocorreram na paisagem de fundo.

Com isso, pontos estratégicos foram selecionados nas fotos antigas, como a posição dos trilhos e da plataforma da estação. A partir destes, foi possível posicionar a câmera em ângulos e direções estratégicas que pudessem recriar as imagens antigas.

Para fazer uma análise comparativa da paisagem ferroviária e facilitar a análise e exposição das transformações, foram compiladas fotografias antigas da ferrovia e, com base nelas, buscou-se refazer as imagens em direção e ângulo similares às das imagens antigas.

Apesar das imagens permitirem o destaque dos elementos ferroviários (locomotivas, trilhos e marquises), a paisagem de fundo também pode ser observada e, a comparação das imagens registradas com intervalo de décadas, podem revelar as transformações que ocorreram na paisagem de fundo.

Além do complexo ferroviário de presidente prudente, buscou-se realizar o levantamento em campo em outros lugares, com ênfase nos museus e espaços dedicados à preservação da memória ferroviária, a fim de observar como os trabalhos são desenvolvidos em torno da salvaguarda e exposição do material guardado.

1.3.4 Levantamento de jogos

Para a realização do estudo sobre jogos aplicados a programas de educação patrimonial, um referencial teórico foi levantado a fim de subsidiar as discussões. Nesse sentido, Souza et al. (2021), por exemplo reforçam o potencial da educação e dos jogos como ferramentas educacionais.

Gaite (1995) cotribui, juntamente com Lucchese et al. (s.d.), acerca da definição dos jogos de simulação e Hax et al. (2015) demonstram a diversidade de possibilidades, com uma gama de cenários, que podem ser simulados.

Isso permite observar que, contrariando uma interpretação meramente recreativa, Lucchese *et al.* (s.d.) argumentam em favor da complexidade intrínseca aos jogos, compreendendo-os como objetos de estudo situados em um campo científico de dimensões significativas., principalmente ao considerar o acompanhamento do avanço tecnológico, na qual sua evolução se deu paulatinamente, contribuindo para o desenvolvimento de jogos cada vez mais complexos, conforme Hax et al. (2015).

De acordo com Hax et al. (2015), a afinidade entre jovens e crianças e os jogos eletrônicos não apenas são evidentes quando analisamos a sociedade atual, como indicam que no futuro, desta relação será ainda mais estreita e

profunda. Por outro lado, as contribuições que os jogos eletrônicos podem ter na educação ainda estão começando a ser descobertas.

Graças a esse desenvolvimento, o diálogo entre o ambiente do mundo real e a imersão do jogo se fortaleceu, de modo que há no game uma representação simplificada e subjetiva da realidade, conforme Lucchese et al. (s.d.). Nesse sentido, também é ressaltado que o jogo permite a experiência psicológica por parte do jogador, diante de cenários em que o perigo e os potenciais danos físicos inerentes à realidade, não representem uma ameaça, por se tratar de um ambiente de simulação. Assim, acerca da simulação, tem-se que:

existe un acuerdo generalizado en considerar que la simulación es una técnica que persigue reproducir la esencia de una realidad sin la realidad, con el objetivo de hacer más fácil su captación; es decir, se trata de remedar la realidad, reproduciendo sus aspectos más relevantes y obviando los accesorios para, una vez captado el fundamento de la cuestión, ir penetrando en la totalidad del sistema objeto de estudio (Gaite, 1995, p. 46).

Nesse sentido, a simulação é tida como uma modalidade sustentada pela realidade, na qual o jogo permite um ambiente baseado no mundo real, mas que seus elementos independem de referências do universo externo (Lucchese et al. (s.d.). Diante disso, em Gaite (1995), essa modalidade visa facilitar a compreensão da realidade no espaço de representação.

A partir daí, as possibilidades são diversas e um leque de atividades e diversos cenários podem ser simulados, desde procedimentos médicos, passando pela administração de uma cidade, dirigir caminhões em rodovias, voar aeronaves para diferentes destinos ou até mesmo criar linhas ferroviárias e trafegar por elas, como se infere em Hax et al. (2015).

Em suma, a representação do real em ambiente simulado se caracteriza na reprodução da essência do que é real. Porém, desvinculado da realidade. Tendo inclusive a abertura de imitá-la destacando seus aspectos mais relevantes para o que se objetiva simular, sendo possível uma imersão no sistema do que está sendo estudado, conforme se observa em Gaite (1995). Para isso:

El valor potencial que desde el punto de vista didáctico tienen los juegos se fundamentan en tres pilares: 1) El valor motivador que el juego tiene en todo proceso de aprendizaje. 2) La capacidad que los juegos de simulación tienen para reproducir de forma simplificada la realidad y crear situaciones de empatía. 3) El carácter interactivo de la actividad que con ellos se desarrolla (Gaite, 1995, P.51).

Dessa maneira, Hax et al. (2015) permite considerar importante que um jogo eletrônico mobilizado sob o intuito educacional tenha sua função condicionada à necessidade que atenda o professor, por meio da exatidão das informações contidas, de acordo com o conteúdo que se deseja transmitir.

Nesse sentido, Saldanha et al. (2018) aponta para as técnicas de aprendizagem simulada como relevantes instrumentos de aprendizado, considerando a importância da carga teórica no jogo, que não pode ser algo simplista. Entretanto, reforça-se que:

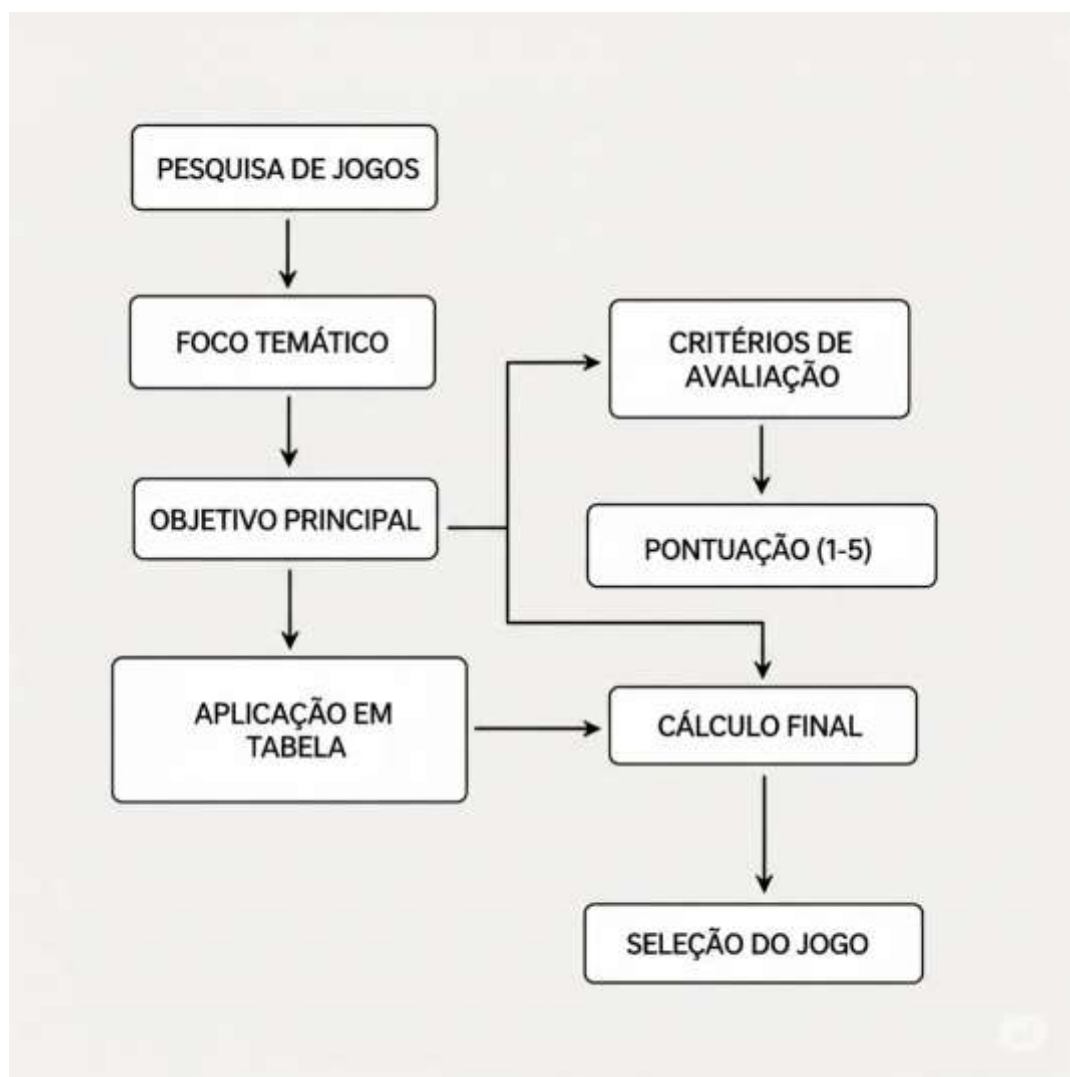
Vale lembrar que a abordagem dada acerca do uso das novas tecnologias na prática docente é sempre a de complementaridade, nunca de substituição. Assim, o professor(a) não será substituído(a) pelas tecnologias ou jogos, mas deverá utilizar os jogos eletrônicos de forma metodológica combinada a outros recursos, como o texto, de modo a potencializar o ensino de geografia (Souza *et al.*, 2021, p. 402).

1.3.5 Análise dos jogos

A abordagem adotada deu-se pela via da análise comparativa, na qual jogos de simulação selecionados, foram avaliados sistematicamente a fim de determinar qual se destacava em relação aos critérios estabelecidos para o uso em educação patrimonial.

As etapas foram desenvolvidas conforme Ferreira e Mapeli (2022), na busca de alinhar possibilidades de jogos a serem analisadas com a temática em questão, seguida por uma avaliação de critérios estabelecidos e assim indicar o mais adequado para a situação de ensino (**Figura 1**).

Figura 1 fluxograma do processo de avaliação de jogos para fins educacionais



Fonte: Gerado por Inteligência Artificial (Gemini) a pedido do autor (2025).

O levantamento de jogos atendeu os seguintes critérios: 1- criação de trilhos, possibilidade de gerar e editar traçados de linha férrea; 2- edição de terreno, ferramentas de modificação no relevo do cenário; 3- objetos, ferramentas de formação e de edição de itens e de formas no ambiente simulado, segundo a capacidade de customização; 4- praticidade, o quanto o jogo demonstra potencial de ser uma ferramenta intuitiva, capaz de produzir recriações complexas, ao mesmo tempo em que garanta acessibilidade a um público amplo, isto é, o quão acessível é a curva de aprendizagem para a

utilização do software e 5- precisão geográfica - o quanto é possível manter proporcional às medidas e configurações espaciais reais.

Após o levantamento, algumas análises e testes puderam ser realizados. Portanto, nessa fase cada critério pode ser avaliado em uma escala de 1 a 5, nas seguintes categorias: 1) não atende, sendo insuficiente; 2) atende minimamente, mas possui limitações significativas; 3) atende parcialmente, o critério é cumprido em sua maior parte; 4) atende bem, o critério é cumprido e 5) supera as expectativas, projeta, além dos critérios pensados. Com isso, o jogo que mais se destacou foi selecionado como o mais adequado, para fazer parte da proposta do programa de educação patrimonial.

1.3.6 Entrevistas

Indo além da análise documental, a pesquisa avançou sobre a dimensão subjetiva da ferrovia meio da realização de entrevistas com sujeitos que possuíram — ou ainda mantém — vínculos diretos com o complexo. Essa etapa foi relevante para que, por intermédio da interação social, fossem obtidos dados que transcendessem os registros bibliográficos, permitindo uma caracterização do conjunto ferroviário pautada na vivência cotidiana e na memória coletiva.

A condução desses diálogos teve por base a modalidade semidireta, fundamentada no raciocínio metodológico de Colognese *et al.* (1998). Apesar da modalidade se pautar em questões norteadoras, as entrevistas foram planejadas com base em assuntos norteadores: ferrovia, memória, Presidente Prudente, Estrada de Ferro Sorocabana e cotidiano.

Dessa forma, pessoas que vivenciaram o passado ferroviário, preferencialmente em contato com a estrada de ferro do município prudentino, puderam compartilhar depoimentos de suas experiências e vivências. Os dados gerados puderam ser transcritos, respeitando a fidelidade do depoimento, conforme Alberti (2005). Prezou-se, portanto em organizar o texto em uma narrativa fluída em que a ênfase fosse além das perguntas e respostas para o conteúdo da conversa, por meio de uma transcrição Interpretativa, tendo por base Lima (2017).

Apesar de Presidente Prudente ser um assunto enfatizado, a cidade não significou algo de caráter limitante. Por exemplo, uma das vivências registradas resgata o dia a dia de quem trabalhava no trem, apesar do contexto em particular se dar em Marília, mas que reflete uma realidade comum para as ferrovias da época.

Assim, as entrevistas permitiram que fosse evidenciado não apenas o arranjo espacial pretérito da linha férrea e do seu entorno, mas também as complexas interações entre os sujeitos e a ferrovia. Pois, por meio desses relatos, foi possível inventariar os desafios enfrentados pela estrada de ferro e as diversas tentativas de reutilização do patrimônio, oferecendo subsídios para a compreensão do seu atual estado de conservação e abandono.

1.4 Os trilhos e a educação patrimonial

Conforme Fonseca (2003), a primeira impressão que tende a surgir quando se fala em “patrimônio histórico e artístico” é a de que se trataria de um conjunto de monumentos antigos que deveriam ser preservados por, simplesmente, se caracterizarem como uma obra de arte ou terem sido um cenário em que eventos históricos de grande relevância, por exemplo.

Nesse sentido, o tombamento até então era o único método de preservação desses bens, mas que não transmitia a totalidade das expressões culturais, sobressaltando os aspectos estéticos dos objetos, conforme Faccio et al. (2013). Dessa forma, a maneira como o patrimônio era encarado se tratava de uma visão que não refletia as tensões e os eventos que caracterizavam a produção cultural nacional. Com isso em vista:

é necessário pensar na produção de patrimônios culturais não apenas como a seleção de edificações, sítios e obras de arte que passam a ter proteção especial do Estado, mas [...] como “narrativas”, ou [...] como uma “formação discursiva”, que permite “mapear” conteúdos simbólicos, visando descrever a “formação da nação” e constituir uma “identidade cultural brasileira” (Fonseca, 2003, p. 66).

Mamede et al. (2008) coloca a importância da procura em torno de repertório cultural. Nesse sentido, entende-se que a educação é um caminho de inúmeras possibilidades (Souza et al., 2021). Isso implica em um campo de

exploração de potenciais recursos que podem ser agregados a uma metodologia de ensino e, por consequência, atender necessidades, públicos, abordar complexidades de uma maneira mais abrangente e diversa, razões pelas quais os jogos são destacados.

O destaque em questão se dá pela possibilidade de interação com diferentes realidades e contextos socioespaciais, o que revela o potencial articulador entre a comunicação do conhecimento e a compreensão de quem o consome, pois auxiliam na construção de significados de maneira descomplicada e no desenvolvimento do raciocínio, conforme é possível inferir por meio dos autores. No entanto:

O jogo eletrônico é negligenciado por muitos professores que o veem como uma atividade banal de entretenimento vazio, não o identificando como uma potencial ferramenta. É nesse sentido que propomos outro olhar para os jogos, como uma forma de explorar suas potencialidades, tendo em vista o peso crescente que ocupa no cotidiano dos estudantes (Souza et al., 2021, p. 400).

Nesse sentido, Camuñas-Garcia (2025), permite observar que os jogos e a internet passaram a fazer parte de maneira enfática da vida dos jovens, e que isso não deve ser encarado como um fator apocalíptico, mas como uma complexidade que requer, em especial da educação patrimonial, uma atualização que a permita integrar-se ao contexto atual, tanto em nível teórico, como prático e metodológico.

II – O IMPACTO FERROVIÁRIO

A relevância da ferrovia ocorre pelo seu revolucionário potencial integrador entre lugares, de forma a favorecer o transporte e o escoamento das produções de café nas fazendas, interligando a região interiorana do Estado de São Paulo (Inoue, 2020).

De acordo com a autora, a estrada de ferro caracterizou-se como um fator de transição do modo de vida associado ao que era vivido na era colonial, para uma estrutura urbana, que se desenvolveu, tendo a industrialização por base.

Abreu (1972) apresenta a estrada de ferro como um elemento chave na valorização das terras por onde os trilhos passavam, de modo a originar núcleos urbanos, como é o caso do Município de Presidente Prudente, SP.

Messias (2023), nesse aspecto, reforça que as ferrovias paulistas tiveram papéis relevantes, como por exemplo, a abertura de caminhos para novas fronteiras, a valorização das terras já estabelecidas por meio da implementação do transporte ferroviário, bem como a redução dos custos atrelados a produção cafeeira, o que impulsionou o crescimento dos índices de produtividade.

Sampaio (2018) explica que as características relativas à sua grande capacidade de carga, o baixo custo e sua eficiência como um todo, constituíram-se em fatores atrativos para que o modal de transporte representasse uma verdadeira referência, no que diz respeito ao deslocamento de cargas. Esse fato é reforçado pela Revista Ferrovia (1987) ao destacar que a estrada de ferro no Brasil contribuiu para a lógica exploratória das riquezas do país e de sua exportação.

Dessa forma, a circulação de materiais/produtos, passageiros e capital, corroborou para que a imagem da ferrovia pudesse ser atrelada à modernidade e ao progresso (Mamede, 2008).

Esse contexto foi fundamental para demonstrar o caráter transformador do trem em relação ao espaço social, abarcando a paisagem, a cultura e as mais diversas formas de relações sociais. Dessa maneira, Messias (2023) apresenta o modal ferroviário como elemento indispensável para o funcionamento do todo.

Para Daltozo (2007) é adequado inferir que a mola propulsora do desenvolvimento da Alta Sorocabana foi a ferrovia, que se estendeu sentido ao

Rio Paraná enquanto pontos de apoio e estações foram edificadas, por vezes em clareiras, no meio da mata nativa.

2.1 A Ferrovia

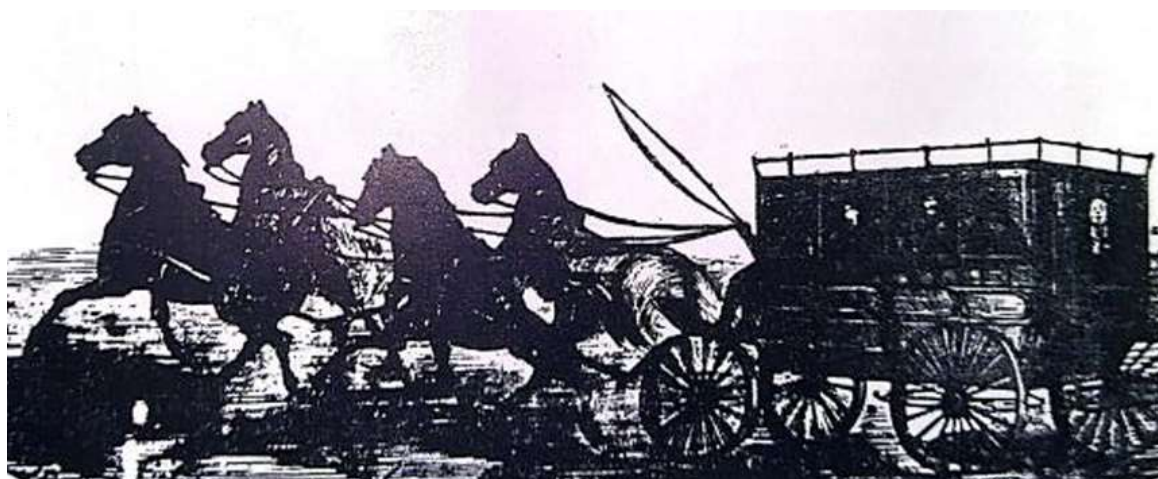
2.1.1 A realidade pré-ferroviária

O transporte anterior a ferrovia era movido pela tração animal, a partir do uso de muares. As travessias eram realizadas por trilhas precárias, nas quais o lento progresso das tropas era frequentemente dificultado pela resistência e indocilidade dos animais. Esse transporte era uma prática dos tempos coloniais, caracterizado pelo uso de animais, como: mula, cavalos, jumentos e bovinos. A Sorocaba era o centro distribuidor desses animais, na época (Abreu, 1972).

Antes da chegada das estradas de ferro, o transporte era primitivo através do continente, consistindo principalmente de carroças puxadas a bois, mulas ou burros, juntamente com alguns barcos fluviais ou marítimos. (Revista Ferrovia, 1986, p. 14).

Fato é que: “seguindo o café ou precedendo-o, o desenvolvimento das ferrovias foi motivado por ele” (Abreu, 1972, p. 38). A **Figura 2** apresenta uma imagem dos muares utilizados no transporte, no período anterior à ferrovia.

Figura 2: Muares como transporte, anterior à ferrovia



Fontes: Debes (1968).

As vias, nesse período, eram precárias e demandavam constantes reparos, que consumiam uma parcela significativa dos recursos públicos.

Entretanto, diante da nova demanda, demonstrava-se insuficiente pois, a escala de produção na qual o café fora submetido, demandou maior velocidade e capacidade de carga compatível ao crescimento da produção (Debes, 1968).

Segundo Debes (1968), nessa época, Santos ocupava posição principal, com o seu porto sendo utilizado pelos paulistas e sendo detentora da principal rota, por onde exportavam sua produção agrícola e, por onde recebiam os bens necessários para sua subsistência.

A proposta de construção de uma estrada de ferro configura-se, diante do exposto, em uma solução estratégica, financiada pela iniciativa privada, pois os cofres públicos de São Paulo não se encontravam em condições de arcar com os altos custos que tal empreendimento exigia (Debes, 1968).

2.1.1.1 O início da ferrovia no mundo

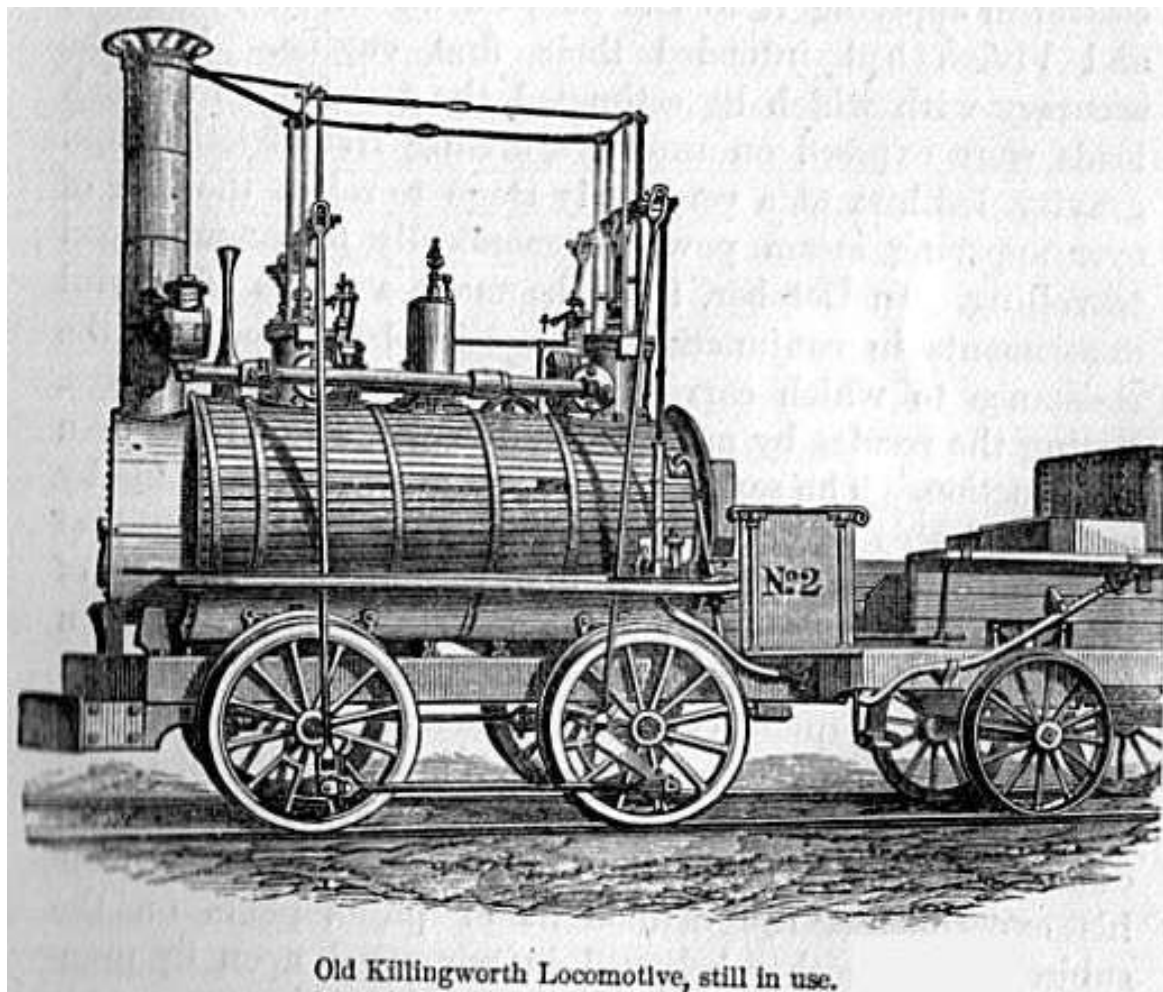
De acordo com Sampaio (2018), a primeira ferrovia foi inaugurada em 1825, na Inglaterra. Nota-se que, desde o século XVI, os europeus já implementavam estradas de ferro para o transporte de carvão e de minério. Com isso, a era da Revolução Industrial, a partir do século XVIII, trouxe a necessidade de meios de transporte maiores e mais eficientes, que possibilitasse escoar uma grande quantidade de cargas e de mercadorias, o que permitiu a difusão do trem como principal meio, para que tal demanda fosse atendida.

Perspectivas mais animadoras para o progresso dos meios de transporte surgiram ao raiar do século XIX, quando, aproveitando os estudos anteriores de James Watt para construir uma locomotiva a vapor em 1801, patenteou-a em 1802 e fabricou a segunda locomotiva no ano de 1803 e, ainda, melhorou os tipos de trilhos para o tráfego dos trens, embora não tivesse tido a satisfação de ver consagrados os seus esforços para a invenção da estrada de ferro, pois morreu - pobre e desconhecido - em 1833 (Borba, 1971, p.15).

Em 1814, George Stephenson buscou combinar bondes utilizados na tração de carroças com motores a vapor e desenvolver a primeira locomotiva comercialmente viável. Ela foi batizada de "Blucher" e foi pensada para otimizar o transporte de carvão entre uma mina local e a refinaria, o que abriu caminho para o desenvolvimento dos trens que transformariam o mundo e marcariam o

início de uma revolução na indústria ferroviária (**Figura 3**), conforme George Stephenson (s.d.).

Figura 3: locomotiva fabricada por George Stephenson



Fonte: Who is George Stephenson (s.d.).

Em 1825, a locomotiva a vapor, chamada Locomotion, circulava pela primeira vez em uma composição ferroviária em que puxava mais de vinte carros, construída por Stephenson e com centenas de passageiros. Com isso, a tração animal abriu espaço para aprimoramentos do tráfego sobre trilhos, vindo até mesmo impactar no transporte urbano, o que foi o caso dos bondes (Revista Ferrovia, 1986).

2.1.2 Desdobramentos da ferrovia no Estado de São Paulo

O declínio do ciclo do ouro no Estado de Minas Gerais, em 1830, culminou na migração desses mineiros para a região do Oeste Paulista (Branco et al., 2017).

Nesse sentido, a autora explica que os imigrantes empreenderam uma busca por novas terras, nas quais pudessem exercer atividades como a criação de gado e o plantio nas lavouras cafeeiras, que veio a se consolidar posteriormente. Abreu (1972) menciona esse momento como importante para a agricultura do Oeste Paulista, pois redireciona trabalhadores para a exploração para a agricultura.

Entretanto, ocorreu que as terras, até então tidas como território desconhecido, que mais tarde seria povoada e atenderia a economia do café, já abrigava habitantes nativos. Abreu (1972) aponta que, os indígenas presentes nessa região, que até então não se tinha conhecimento, eram os Caingua, ou Caiuá, Tupiniquim, Xavante e Caingang. O contato entre a frente colonizadora e os povos foi conflituoso, o que corroborou para que, lamentavelmente, a história da ferrovia paulistana fosse marcada por violência.

A região do “Vale do Paranapanema” (que abrange Sorocaba e Botucatu até o Rio Paraná, divisa com o estado de Mato Grosso do Sul) era ocupada apenas por indígenas, que foram expulsos durante a migração dos mineiros e a implantação da ferrovia pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), para escoamento de produtos, como o café (Branco et al., 2017, p. 238).

De acordo com Sposito (1983), os indígenas coroados habitavam inicialmente a região, mas foram seguidos pelos desbravadores. Entre os desbravadores, o autor destaca José Teodoro de Souza, conhecido como o pioneiro a ocupar uma considerável extensão de terra na região do Vale do Rio Paranapanema, em 1856.

A implantação ferroviária já era permitida na então província de São Paulo, cuja liberação para a implementação ocorreu em março de 1838. É notado que, no Brasil, o progresso das estradas de ferro, adveio da realidade da América do Norte (Borba, 1971).

A primeira ferrovia construída, na então província de São Paulo, foi a estrada de ferro denominada São Paulo Railway Company, em 1867. Essa Estrada de Ferro teve o objetivo de conectar o efervescente Porto de Santos, com a cidade de Jundiaí, localizada no interior paulista (Rodrigues et al., 2014).

As principais linhas foram da Estação Ferroviária Santos – Jundiahy, atualmente Paulista, a Companhia Ituana, construída em 30 de junho de 1870, a Mogiana, criada em 1872, que foi a mais importante do país, pois ligava Campinas a Mogi Mirim com uma linha tronco na cidade de Ribeirão Preto, na época muito promissora na produção cafeeira; e a Sorocabana (Rodrigues et al., 2014, p. 86).

A formalização de uma lei escrita pelo Regente Padre Diogo Antônio Feijó, caracterizou-se como uma primeira iniciativa para a implantação da linha férrea na região, fato que se deu em 1835. Proposta com vistas a conectar os núcleos existentes e fomentar o desenvolvimento. Entretanto, fatores como os recursos financeiros e a pequena população nos núcleos acabaram por fazer com que essa proposta inicial ficasse apenas no papel (Rodrigues et al., 2014).

O intuito da Lei do Regente Feijó era a concessão de favores a quem quisesse construir e operar uma estrada de ferro, que fizesse conexão entre o Rio de Janeiro e as capitais: Minas Gerais e São Paulo (Revista Ferrovia, 1987),

Borba (1971) relata que em 4 de novembro de 1840, Thomás Cochrane chegou a obter permissão para a implantação de uma ferrovia que ligasse a então Capital do Império a São Paulo. No entanto, apesar da efervescência com que a ferrovia despontava no mundo, a proposta não foi efetivada.

Apesar desses entraves iniciais, destaca-se que,

em 1852, surgiu a figura intrépida de Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão de Mauá, que, subscreveu a quase totalidade do capital necessário para construir, a ligação entre a Praia da Estrela (no fundo da Baía de Guanabara) e Raiz da Serra (Petrópolis). Assim, em 30 de abril de 1854, foi inaugurada a primeira Estrada de Ferro no Brasil - a Estrada de Ferro Petrópolis, ou estrada de ferro Mauá, como o povo preferiu batizá-la, com 14,5 km de extensão, percorridos em 25 minutos (Revista Ferrovia, 1987, p. 17)

A partir da São Paulo Railway, principal ferrovia a ligar Jundiaí à Santos, diversas ferrovias foram criadas. Em 1868, por exemplo, a inauguração da Companhia Paulista marcou o surgimento da terceira ferrovia da província de

São Paulo. O objetivo do trajeto da nova linha era viabilizar a ligação entre Jundiaí e Campinas, o que facilitou e reduziu os custos do transporte, sendo ela inaugurada oficialmente em 1872 (Inoue et al., 2020)

Um diferencial notável na Companhia Paulista, foi o fato de ser a primeira ferrovia financiada com capital brasileiro, iniciativa que foi relevante para que outros fazendeiros fossem inspirados a formar companhias ferroviárias de forma semelhante, buscando solucionar uma verdadeira ofensiva aos desafios logísticos e econômicos da época (Inoue et al., 2020).

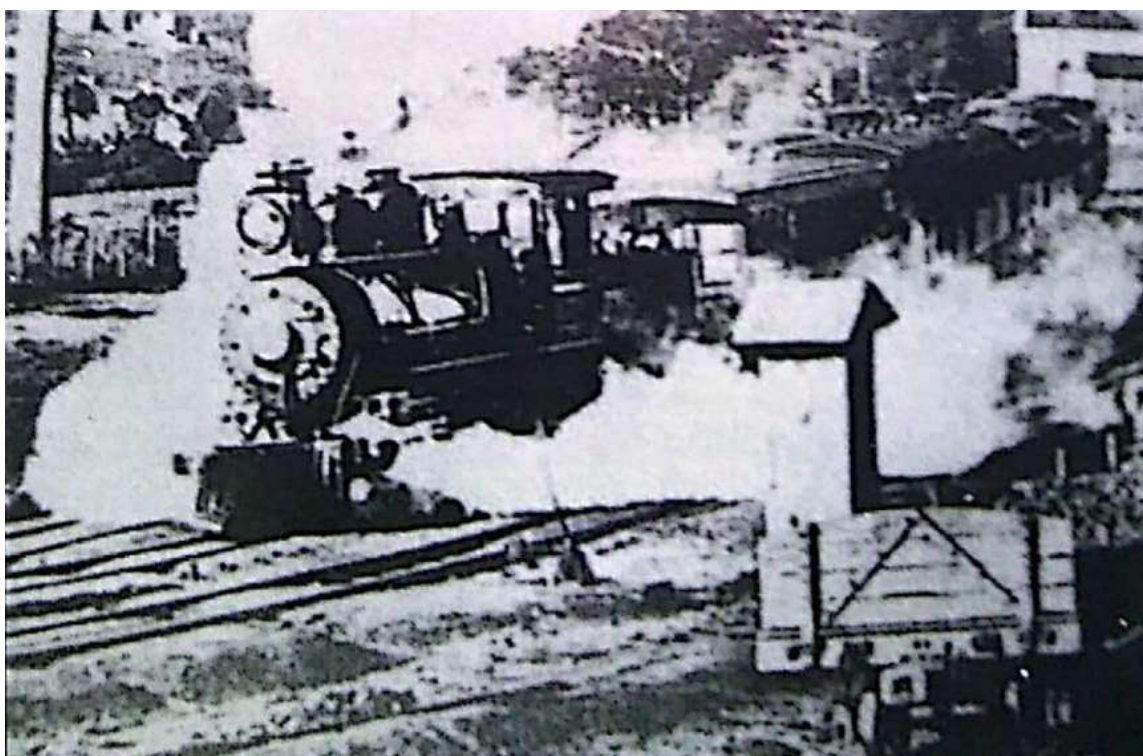
A partir daí, surgiu a Companhia Ituana, em 1870, que interligou o município de Itu à Jundiaí, nos trilhos da SPR, e a Companhia Sorocabana, em 1871, que estabeleceu ligação direta com a cidade de São Paulo. Posteriormente, ambas as companhias se uniram formando a Companhia União Sorocabana (Inoue et al., 2020).

Para diminuir os custos, os engenheiros mudaram os planos e resolveram implantá-la, até o ponto final nas barrancas do Rio Paraná, utilizando os espigões. Mesmo com traçado mais sinuoso, houve economia na construção, por não ser necessário fazer grandes aterros nem construir pontes, deixando de atravessar cursos d'água (Daltozo, 2007, p. 20).

Nesse sentido, vale salientar que, no Estado de São Paulo, o desdobramento da estrada de ferro está vinculado à marcha do café, que se constituiu em um movimento para o interior do estado e foi impulsionado pela fronteira agrícola cafeeira, assim a ferrovia foi o principal suporte para o escoamento da produção agrícola (Inoue,2020). Com isso a “maria fumaça” (**Figura 4**), como foi conhecida a locomotiva a vapor, foi intensamente utilizada (Daltozo,2007).

Matos (1990) ressalta que, por quase três séculos, no final do século XIX, a cidade de São Paulo superou o período de estagnação e assim conquistou o status de "metrópole do café". A conexão ferroviária consolidou a relação entre São Paulo e Santos, de forma que se firmou como o centro do café e o porto se tornou o ponto de articulação para a comercialização das produções no exterior. Nesse sentido, “na história de São Paulo a imigração incrementou-se paralelamente ao desenvolvimento das ferrovias” (Matos, 1990, p. 113).

Figura 4: Maria fumaça trafegando pela Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: Daltozo (2007).

Na primeira metade do século XX, a ocupação no Oeste Paulista destacou-se por atividades que foram baseadas principalmente na exploração agrícola. Esse processo de urbanização foi produto do movimento migratório das áreas rurais para as urbanas, um fenômeno comum pelo qual regiões brasileiras passaram após suas fases iniciais de ocupação (Sposito, 1983).

Conforme aponta a autora, a região da Alta Sorocabana foi ocupada por meio das frentes pioneiras que adentraram o Oeste Paulista. Processo que se deu no final do século XIX e início do XX, momento esse que foi regido pelo processo capitalista. No período inicial da ocupação, a exploração cafeeira ainda não desempenhava um papel central nesse processo, inclusive as terras não eram totalmente convertidas em mercadoria.

O avanço do café e a consequente ampliação do espaço sob o comando capitalista no Brasil, que tornavam as terras do sertão do Paranapanema mais valorizadas, tanto quanto as do restante do Oeste paulista, disponíveis para a continuidade dessa expansão, prontas para se tornarem então, na prática mercadoria (Sposito, 1983, p. 38).

De acordo com Abreu (1972), no início do século XX, os cafeicultores ocuparam os espigões da região do Planalto Ocidental Paulista, em direção ao Vale do Paranapanema. As trilhas abertas facilitaram a expansão do café, neutralizando a resistência indígena, que foram dizimadas.

A ferrovia ao passar pelo espigão, divisor de águas, trouxe uma característica bastante peculiar para as cidades da Alta Sorocabana, poupando os fundos de vale. Por esse motivo, hoje a cidade de Prudente, ainda apresenta fundos de vale em vazios urbanos, mesmo em área adensada. Com a implantação da estação ferroviária no nível mais alto do território, seguem os núcleos urbanos que vão se concentrar ao seu redor. Quando inicia a fase da industrialização, sua implantação irá permanecer no mesmo nível, pois era necessária a proximidade com a ferrovia (Inoue, 2020, p. 118).

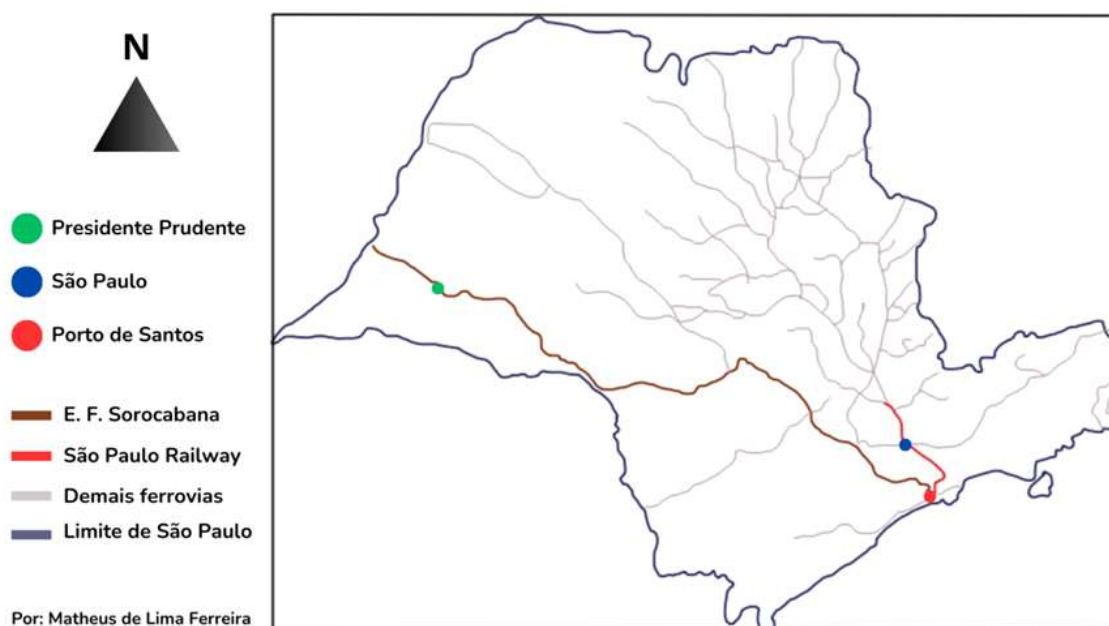
De acordo com Abreu (1972), essa característica impunha algumas vantagens como a salubridade em operar nas regiões mais altas, as melhores condições de circulação na linha férrea e a de minimizar os riscos de fatores geológicos, como as possibilidades de desabamento.

Sendo assim, uma das principais forças motriz do desenvolvimento da ferrovia no Brasil foi a expansão da cultura cafeeira, que foi inicialmente incentivada, pelo Barão de Nova Friburgo. Com isso, a rede ferroviária começou pela Serra Fluminense, estendendo-se para os estados de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo (Rodrigues et al., 2014).

Em Sampaio (2018), nota-se que a Estrada de Ferro Sorocabana foi primordial em dois principais desdobramentos: 1) como forma de penetração, em que o adentramento da então considerada área desconhecida, foi viabilizado e 2) como via de escoamento da produção, a partir da qual o café foi, de forma mais efetiva, escoado para o Porto de Santos. Assim, os produtores de café puderam ter acesso as novas áreas para explorarem e assim abrir caminhos em regiões promissoras, por meio dos trilhos da Sorocabana, que desempenharam um papel crucial nesse sentido.

“A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), fundada em 1871, teve seu primeiro trecho da linha aberto em 1875, de São Paulo até Sorocaba. A linha tronco expandiu-se até 1922, quando atingiu Presidente Epitácio, nas margens do Rio Paraná” (Inoue et al., 2020, p. 112). O **Mapa 2** mostra o traçado da linha da Estrada de Ferro Sorocabana.

Mapa 2: mapa das estradas de ferro no Estado de São Paulo



Fonte: o autor (2024).

“A ferrovia, de Assis até as barrancas do rio Paraná, foi implantando estações em plena floresta, a cada dez ou doze quilômetros uma da outra, sem saber quais vingariam e se transformariam em povoados e futuras cidades” (Daltozo, 2007 p. 10).

De acordo com Abreu (1972) a chegada dos trilhos em Presidente Prudente e Álvares Machado se deu em 1919, Santo Anastácio em 1920 e no ano de 1922 chegou em Presidente Epitácio.

2.1.1.2 O arrefecimento ferroviário

Apesar do modal ferroviário ter tido uma relevância a ponto de se tornar capaz de originar cidades e transformar o espaço geográfico, ocorre que: “apesar da adesão imediata às ferrovias, o Brasil deu preferência mais tarde ao transporte rodoviário e ao fortalecimento do transporte aéreo, legando ao primeiro certo esquecimento” (Mamede et al., 2008 p. 85).

A essa débâcle podemos atribuir o crash da cultura cafeeira, em seguida o esmaecimento do cultivo do algodão e a completa

desativação de importantes plantas agroindustriais que ali estiveram instaladas, como exemplo: o Instituto Brasileiro do Café – IBC e, mais recentemente, as Indústrias Reunidas da Família Matarazzo (Fiorin et al., 2014, p. 6).

Nesse sentido, Sampaio (2018) enfatiza que esse “crash ferroviário”, se é que podemos chamá-lo assim, que ocorre praticamente em paralelo com o cafeeiro, acontece com o desenvolvimento das rodovias, fazendo com que o transporte ferroviário perdesse prestígio, na segunda metade do século XX.

Com isso, fica evidente quando Mamede et al. (2008) salienta que o desenrolar do contexto histórico da ferrovia brasileira se dá por meio de dois momentos distintos, nos quais um se remete ao momento áureo, em seu auge, caracterizado pelo surgimento e desenvolvimento de muitas cidades, enquanto o outro se refere ao seu desuso e sucateamento.

Dessa maneira, se para Abreu (1972) a ferrovia foi uma espécie de “modal âncora”, para o escoamento de café, representando a rapidez, o desenvolvimento, manifestando a modernidade que aquele momento trazia, para Messias (2023) a ferrovia passa, de um meio de transporte privilegiado, para um corpo obsoleto.

Entre os anos de 1932 e 1936, diversos fatores se sucederam, tal como a “crise do café” (reflexo da crise de 1929 que aconteceu nos Estados Unidos, um dos maiores compradores de café do Brasil), e culminaram na interrupção da produção dessa cultura nas lavouras, sendo substituídas por culturas como amendoim e algodão, entre outras, para as quais a ferrovia ainda era utilizada como principal meio de transporte (Messias, 2023, p. 13).

Observa-se que isso não foi uma exclusividade brasileira, ocorreu em diversos lugares no mundo, tendo em vista à marginalização com que a ferrovia foi submetida frente ao crescente apoio que o modal rodoviário recebia, fator esse que se soma com a crise cafeeira, em especial no contexto da Sorocabana, estrada de ferro, objeto desta pesquisa (Revista Ferrovia, 1987).

Diante do cenário exposto, a trajetória das ferrovias em São Paulo passou por transformações drásticas a partir da segunda metade do século XX. De acordo com Sampaio (2018), o governo estadual encampou as ferrovias

paulistas para criar a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.), fato que marcou dessa mudança, ocorrido na década de 1970.

Entretanto, mesmo com a gestão estatal, o transporte de passageiros começou a ser visto como uma atividade economicamente inviável. Esse entendimento foi o estopim para o declínio paulatino do serviço ferroviário voltado ao transporte de pessoas, culminando no seu eventual desaparecimento (SAMPAIO, 2018).

Com isso, o autor explica que ocorre a desestatização em que a antiga linha tronco da Sorocabana é leiloadada e arrematada pela Ferrobán. Em Daltozo (2007), o processo de privatização foi concluído em 1988, com a incorporação da Malha Paulista (antiga FEPASA) à RFFSA. A FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A. que, em 1999, desativou os serviços de composições de passageiros na Estrada de Ferro Sorocabana, que operava com a linha: São Paulo e Presidente Epitácio.

Segundo Marques (2009), no mês de janeiro de 2000, a FERROBAN encerrou de maneira permanente o transporte de passageiros, que atendia a longa distância, conforme previa o contrato de concessão, que determinava a existência desse serviço durante o primeiro ano de operação, decisão que reforçou o foco da empresa no transporte de cargas. Por fim, a partir de 2001, o trecho entre Botucatu e Presidente Epitácio passou a ser administrado pela ALL – América Latina Logística, que assumiu a maior parte da antiga Sorocabana, em 2002 (Sampaio, 2018).

Após essa decisão, passou-se a operar o transporte de cargas por um tempo pela ALL (América Latina Logística), como é documentado em Daltozo (2007), e atualmente, Após a interrupção de diversas atividades operacionais, encontra-se sob responsabilidade da Rumo ALL (SAMPAIO, 2018).

2.2 A transformação ferroviária

2.2.1 O surgimento do núcleo urbano de Presidente Prudente

A negociação das terras, inicialmente rurais e posteriormente urbanas, tornou-se no período que antecede a década de 1920, um dos principais artifícios para obtenção de lucro e de acumulação de capital, processo que caracterizou na região a expansão do sistema capitalista (Sposito,1983). Segundo Abreu (1972), a ferrovia foi o pilar que favoreceu a penetração e os loteamentos.

Além disso, a Alta Sorocabana, por meio de atividades agropecuárias, passou a integrar o espaço capitalista nacional. Porém, um desenvolvimento mais expressivo das atividades econômicas urbanas na região passou a ocorrer com mais intensidade em meados da década de 1980 (Sposito,1983).

A expansão cafeeira pelo Planalto Ocidental Paulista sofreu impactos com uma crise na produção de café, interrompendo um movimento de ocupação territorial, cuja força motriz era a economia cafeeira (Abreu,1972).

A política de valorização implementada no Convênio de Taubaté, em 1906, viabilizou a retomada da expansão da fronteira de produção do café, por meio do amortecimento dos efeitos sofridos nos preços do produto, em decorrência da redução do consumo durante a Primeira Guerra Mundial (Sposito, 1983).

Abreu (1972) menciona que as políticas governamentais de valorização do café se fizeram relevante para o impulsionamento da continuidade de sua expansão, que adentrava o extremo Oeste Paulista. Com isso, esse renovo no desenvolvimento da indústria cafeeira foi crucial para o surgimento das cidades no Planalto Ocidental Paulista. Nesse contexto, é que Presidente Prudente tem sua origem (Sposito,1983).

A chegada dos trilhos da Sorocabana, em Presidente Prudente, deu-se em 1919. Segundo Rodrigues et al. (2014), a construção da estação ferroviária, ocorreu de forma estratégica visando atender às necessidades da ferrovia nesse trecho, o que por conseguinte garantiu suporte ao crescente avanço da economia cafeeira e ao progresso regional.

A Estação Ferroviária de Presidente Prudente foi construída em 1919 em estilo rudimentar e com a participação popular. A estação (**Figura 5**) chegou a

passar por pequenas reformas ao longo dos anos, porém sempre se buscou conservar as suas características originais, garantindo que sua essência permanecesse preservada (Rodrigues et al., 2014).

Figura 5: Edifício da Estação Ferroviária de Presidente Prudente



Fonte: Rodrigues et al (2014).

Embora um primeiro edifício tenha sido construído em 1920, posteriormente ele deu lugar a uma nova estação que teve sua parte interna alterada, para abrigar o PROCON (**Figura 6**).

Apesar dos impactos, a construção do prédio da ferrovia em Presidente Prudente permanece como um símbolo da memória ferroviária. Além disso, não foi a única cidade a ter sua origem ao longo da ferrovia, o loteamento urbano implementado por parte dos Coronéis Goulart e Marcondes, permitiu que o núcleo se povoasse rapidamente, tendo por primeira iniciativa o núcleo urbano formado pelo Coronel Goulart em frente à estação de trem, resultando no primeiro loteamento da cidade (Sposito, 1983).

Era preciso um centro de ligação entre o sertão e o mundo povoado que ficava à retaguarda, um local de abastecimento de gêneros e instrumental para o trabalho, onde se encontrasse escola, farmácia,

médico e hospital. [...] Esses elementos seriam atrativos para a fixação de compradores de terras. Eis o fundamento básico para o aparecimento da Vila Goulart e da Vila Marcondes, povoados que o município criado englobou na cidade de Presidente Prudente (Abreu, 1972, p. 45)

Figura 6: Estação de Presidente Prudente abrigando o PROCON, 2020



Fonte: Mative (2020).

Segundo Fiorin et al. (2014), em 1917, tem-se a formação de um núcleo urbano já com arruamento, que foi loteado pelo Coronel Goulart, a quem pertencia as terras que se encontravam a oeste dos trilhos.

Esses novos núcleos urbanos surgiram a partir da implantação da estação ferroviária, em conjunto com galpões e suas vilas ferroviárias: habitações unifamiliares construídas pela ferrovia para seus trabalhadores, distribuídas na área do pátio de manobra da estação e nos seus arredores, possuindo tipologias variadas e hierárquicas, dependendo da função desenvolvida por seu primeiro morador (Branco et al., 2017, p. 238).

A maneira como a cidade foi planejada inicialmente, assim como outras que também tem em comum sua origem a partir de uma ferrovia, deu-se por seu estabelecimento de forma homogênea e com traçados ortogonais planejados e

preestabelecidos (Messias, 2023). Nesse sentido, a autora também aponta que tais características expressam o intento de tornar rápida e efetiva a ocupação na localidade. Em suma,

a cidade de Presidente Prudente, objeto de nossa pesquisa, originou-se justamente da iniciativa de dois loteadores, os Coronéis Goulart e Marcondes, o que significa, portanto, que a comercialização de terras rurais ou urbanas já havia assumido importância na região, como forma de produção e reprodução do capital (SPOSITO, 1991, p. 212).

Além de “semear o núcleo urbano”, a relação que a ferrovia tem com a cidade se estende para além do aspecto comercial (Fiorin *et al.*, 2014). Dessa maneira, é enfatizado que, mesmo nos momentos iniciais, a estrada de ferro se caracterizou por uma barreira geográfica, o que propiciou uma dicotomia entre os lados Leste e Oeste da via.

O eixo, formado pelos trilhos, carregam consigo toda a história de formação do núcleo original, além do que, fazem uma analogia sobre a bipolaridade do poder, ocorrido no período inicial e representado pela atuação dos dois coronéis – Goulart e Marcondes, quando se estabeleceram um de cada lado dos trilhos (Inoue *et al.*, 2020, p. 115).

Essa divisão proporcionada pela estrada de ferro, fez então com que cada lado da linha desenvolvesse uma característica distinta da outra, de forma que o que se passou a observar no entorno ferroviário foi que, à Oeste, na Vila Goulart, preponderasse o lado urbanizado e, em contraste, à Leste, o lado com características fabris (Inoue *et al.*, 2020).

O desenvolvimento econômico da cidade seguiu crescendo após a década de 1930. Porém, nota-se uma inclinação em privilegiar o modal de transporte rodoviário, em detrimento do ferroviário. Esse fato fez com que o trecho da Ferrovia que corta Presidente Prudente acabasse por ser relegado, principalmente, no governo de Juscelino Kubitschek, compreendendo a década de 1950 e início da década de 1960 (Messias, 2023).

A autora também chama a atenção para as modificações que constantemente as casas passavam, tanto por tempo de construção, como por modernizações. Com isso, é possível destacar o elo próximo que essas moradias possuem com a linha férrea. Tal proximidade é notável quando Daltozo (2007), por exemplo, relata que:

Mas havia também alguns ferroviários que trabalhavam no Departamento de Via Permanente, que cuidavam diariamente da manutenção dos trilhos, entre uma estação e outra. Ou entre uma turma do meio e outra. Isso porque havia, entre todas as estações, um aglomerado de casas de trabalhadores, geralmente quatro casas (duas geminadas) que cuidavam da linha férrea (Daltozo, 2007, p. 98).

Os operários habitavam perto de seu local de trabalho, por meio da implementação das vilas ferroviárias que eram construídas pelas próprias companhias. Essa forma de habitação advém do costume europeu, do século XIX, para facilidade que o trabalhador estivesse sempre à disposição do serviço e para atender a demanda por moradia (Branco, 2017).

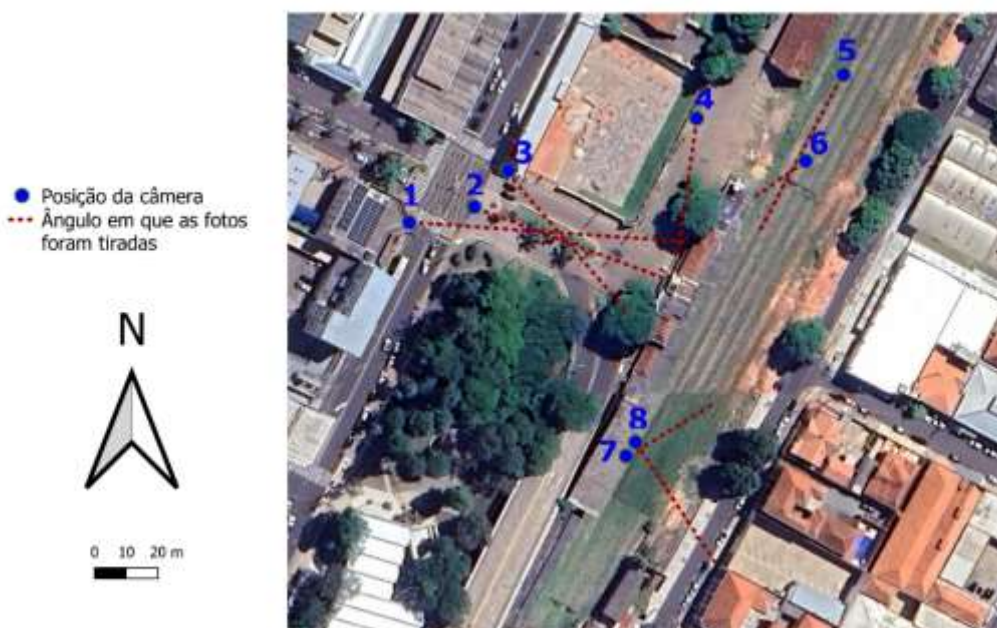
2.2.2 Mudanças na paisagem do complexo ferroviário: as fotos

A mudanças na paisagem puderam ser estudadas por meio da compilação de fotografias de época utilizadas como base para o registro de novas imagens. Esse método permite que, além da identificação dos elementos técnicos da ferrovia (trilhos, marquises e material rodante), seja possível observar a evolução da paisagem circundante.

Com isso, pontos estratégicos foram selecionados nas fotos antigas, como a posição dos trilhos e da plataforma da estação. A partir destes, foi possível posicionar a câmera em ângulos e direções estratégicas que pudessem recriar as imagens antigas, conforme o **Mapa 3**.

Assim, as posições da câmera são representadas por pontos azuis no mapa com o recorte espacial da paisagem ferroviária, as direções das imagens foram marcadas por pequenos tracejados avermelhados numerados na ordem da sequência em que as imagens foram registradas, da 1ª à 8ª.

Mapa 3: mapa com os posicionamentos em que as fotos foram recriadas



Fonte: o autor (2025).

A **Figura 7** mostra uma imagem da década de 1930, com a vista da Avenida Washington Luiz. Nela, um cenário urbano é revelado ainda em formação, no qual o prédio da estação se configura em um elemento central e assume posição de destaque na foto.

Observa-se que a fachada da estação apresenta uma estrutura linear, simples e funcional, permitindo a ideia de uma construção que prioriza utilidade e, apesar de se destacar, os ornamentos em si não parecem ser o foco. À esquerda, nota-se uma construção de dois andares murada, para a qual não se encontrou informações.

Um traço em comum de ser encontrado nas estações estudadas, é o fato de que exibem linhas retas, telhados simples, poucas ornamentações, o que é possível inferir como algo mais funcionalista, priorização da fluidez dos movimentos e da rapidez na prestação do serviço ferroviário para o embarque e desembarque, sem que o edifício precisasse de se destacar visualmente no cenário urbano.

Figura 7: foto retirada da posição 1



Fonte: Zara (2020).

Na frente da entrada da estação, tem-se a presença de três postes. Não é possível notar com nitidez a presença de fiação elétrica, no entanto, isso sugere uma infraestrutura elétrica emergente, que pode indicar tanto uma instalação ainda em desenvolvimento como uma limitação técnica. Em geral, tanto a esplanada da estação como as escassas edificações contribuíram para a ideia de um lugar em um momento de transição, no qual o rural começa a, paulatinamente, ser transformado pelo traçado urbano em construção.

Na imagem contemporânea (**Figura 8**), a área antiga da estação já se encontra integrada ao cotidiano da cidade. Nota-se, entretanto que, a Avenida Brasil, está totalmente asfaltada e representa um contraste com a rua que leva à estação, que possui paralelepípedos, se constituindo em um vestígio material do passado, verdadeira camada histórica visível no espaço urbano atual.

A paisagem atual, diferente da imagem antiga, é marcada pela presença de diversos postes modernos, semáforos e painéis de anúncios, o que representa um avanço em relação à infraestrutura e na comunicação visual urbana. A mureta em si, embora ainda no mesmo local, passou por notáveis

mudanças em sua forma, intensificando a ideia de que, ainda que ela tenha permanecido, ela agora se adequa aos interesses em voga dos proprietários, que hoje fizeram no espaço um estacionamento.

A demolição da edificação foi denunciada ao Ministério Público, mas esse não pode agir em defesa do patrimônio, tendo em vista que o bem não possuía tombamento.

Figura 8 imagem recriada da posição 1



Fonte: o autor (2024).

A imagem permite observar que os postes e fios se multiplicaram na paisagem, transmitindo a ideia de conexão, constituindo-se em fixos que garantem os fluxos de energia e informação no espaço geográfico (Santos, 2006).

Isso sugere que, no mundo moderno, as diversas conexões se intensificam, rumo ao avanço da tecnologia e da informação. Esses componentes simbolizam a estrutura sustentadora que se adapta para receber capacidade de facilitar mais conexões e circulação de informações. Essa integração constitui uma rede complexa cujas interligações projetam a ação

humana sobre o território para a transformação do espaço geográfico e a criação de novas paisagens em sobreposição à atual.

A antiga estação, agora apresenta um formato moderno. De uma forma geral, é uma prova da existência de uma cidade em que o tempo não apaga o passado, mas em compensação, o sobrepõe com a atribuição de novas funções, dinâmicas e símbolos.

Na **Figura 9** é possível notar os indícios dos traços mais encaminhados de uma urbanização em avanço, porém, com características históricas perceptíveis. Também, a presença de palmeiras ornamentando o espaço urbano traz a ideia de um cuidado com o paisagismo.

Figura 9: Foto capturada na posição 2



Fonte: Rodrigues et al (2014).

O canteiro central, mais definido nesse tempo, do que no momento que a Posição 1 foi registrada, reforçando o conceito de uma avenida de mão dupla, que exala os aspectos de um traçado urbano mais definido e moderno, sugerindo também uma dimensão visual, bem como funcional, de circulação e fluidez.

A composição da imagem sugere uma cidade em processo de organização mais sistemática, na qual o veículo, notadamente característico dos tempos no qual a imagem foi capturada, reforça o aspecto temporal simbólico, conciliando os aspectos da memória, da modernização e da funcionalidade.

A placa com o brasão da prefeitura na recriação da imagem (**Figura 10**), é um elemento chamativo na imagem atual, que confere um caráter de oficialidade e valor simbólico ao bebedouro de animais, indicando que ele foi tombado. Ressalta-se também que, a construção alongada da estação, com a sua estrutura horizontal e contínua, sugere um projeto voltado essencialmente à funcionalidade linear, característica comum e que se faz presente nas estações ferroviárias do interior paulista.

Figura 10 imagem recriada da posição 2



Fonte: o autor (2024).

A permanência do calçamento em paralelepípedo na rua da estação reforça o esforço e o compromisso na preservação de traços históricos, ainda que esses elementos estejam diante da modernização do entorno. Percebe-se também que, a vegetação presente, representada por árvores presentes ao

longo do cenário, demonstra um certo esforço de manter o equilíbrio entre a cidade e a cobertura vegetal.

No entanto, na imagem contemporânea, a palmeira presente no canto esquerdo da imagem antiga, evidencia o quanto o espaço está em constante modificação que, por sua vez, permite inferir uma tácita (e ao mesmo tempo explícita) negociação entre memória, uso prático e estética urbana.

Elementos como o estacionamento, que passou ocupar o lugar da casa do chefe da estação e a placa de patrimônio levemente tombada para trás, podem sugerir a dificuldade de se preservar integralmente a memória por meio dos elementos de um espaço histórico, diante das demandas atuais, como comércio, circulação e acessibilidade.

A **Figura 11** revela um cenário com a ideia de movimento mais dinâmico e, ainda que timidamente, urbanizado. Tal aspecto é marcado pela presença de edificações de forma linear e paralelas aos trilhos. Em frente à estação, um muro se estende no sentido perpendicular, o que supostamente aponta para uma era de ênfase no traçado ortogonal da cidade.

Figura 11: Foto original tirada na posição 3



Fonte: Giesbrecht (2023).

As formas registradas na imagem, são uma evidência da função organizadora da ferrovia, ainda que o processo de urbanização no período ainda estivesse em desenvolvimento. Essa linearidade da estação que acompanha os trilhos também testemunha a maneira de como a cidade se estruturou e tomou forma em torno dela.

A essa altura, a presença de veículos automotores na imagem trafegando pela via, evidencia que a ferrovia passou a conviver com outra forma de mobilidade e, de uma certa maneira, reforça sua centralidade. Além dos carros, a multidão presente nas calçadas, caracteriza que a estação não era apenas como um ponto de embarque e desembarque.

Nesse sentido, trata-se também de um espaço social ativo, onde o cotidiano da cidade foi marcado pelo fluxo de pessoas. Outro dado que não se deve ignorar é que as fotos, foram registradas a partir da então Avenida Rio Branco. Contudo, não foram localizados, até então, fotos do lado oposto da via.

Na imagem mais recente, **Figura 12**, observa-se uma paisagem com a presença significativa de árvores, que inclusive sugere uma tentativa de suavização visualmente da densidade de área construída. Portanto, as árvores, agora mais numerosas do que nas imagens anteriores, tornam-se evidentes e enfatizam a identidade do local, moldando o cenário e permitindo contribuições de caráter ambiental e estético.

Os carros modernos indicam, por meio do avanço tecnológico, uma evolução temporal e a mudança nos padrões de circulação, em que as carroças antigas e automóveis da época nas imagens anteriores, abrem espaço para os veículos contemporâneos.

A presença de postes de fiação aérea demonstra que, embora a cidade tenha evoluído, certas infraestruturas ainda permanecem expostas, revelando aspectos técnicos e funcionais da vida urbana contemporânea.

Figura 12 imagem recriada da posição 3



Fonte: o autor (2024).

A nova fachada da estação exibida na imagem atual transmite uma tentativa de atualização no visual do edifício, conservando, portanto, sua função simbólica, ao mesmo tempo em que há uma renovação visual. Nesse sentido, o prédio tem se mantido como referência espacial e afetiva, mantendo seu destaque na paisagem, ainda que sob novas formas.

Na **Figura 13**, a estação ferroviária surge como a única edificação visível. A presença exclusiva confere ao registro um ar de pioneirismo. Simbolicamente, é até possível inferir seu destaque como um primeiro passo no processo de urbanização do município. Ao fundo, percebe-se que a vegetação é mais escassa, transmitindo um aspecto árido, ou com exíguas modificações do espaço imediato em torno da construção.

Figura 13: imagem original da estação recém-construída em 1943, capturada na posição 4



Fonte: Giesbrecht (2023).

Na **Figura 13**, diferente da **Figura 14**, não há uma rampa de acessibilidade. A ausência de uma rampa de acesso, algo esperado e necessário em uma construção no presente momento em ambientes de fluxo de pessoas, permite inferir que a estação ainda estava em uma fase, em que a acessibilidade não constituía-se em uma preocupação projetual. Nota-se também que a fachada sofreu alterações, com aspectos que correspondem à atual estrutura, a qual foi mantida.

A rua de paralelepípedo mantém-se como patrimônio vivo e preservado, uma permanência histórica. Um marco visual da paisagem notável na imagem é a presença da caixa d'água vertical, que permite considerar o apoio à operação ferroviária se caracterizando por uma instalação de infraestrutura para o abastecimento de água.

Figura 14: recriação da foto tirada na posição 4



Fonte: o autor (2024).

Nesse sentido, outra adaptação percebida é a implementação de uma rampa de acessibilidade, o que revela um despontamento dos debates mais atuais, que tangem a inclusão e a acessibilidade universal

Por fim, à direita, observa-se a rampa do viaduto, intensificando a ideia de integração funcional, que permite uma conexão entre as áreas divididas pelo traçado ferroviário, facilitando a mobilidade e o cruzamento das vias, ao mesmo tempo que se destaca pelo conceito de modernidade e constância de movimento, uma vez que os veículos não precisaram mais parar para aguardar em passagem de nível.

Na **Figura 15**, apesar de ser em preto e branco, a imagem permite associar a presença de uma composição cargueira formada por vagões container, localizada à esquerda na foto, estacionada em uma das vias, e as formas do prédio da estação, que são compatíveis com as que se encontram hoje.

Isso permite inferir que o registro captura uma fase em que a forma física da estação já se encontrava consolidada, embora o uso ferroviário ainda mantivesse sua proeminência histórica, fato reforçado pela presença de material rodante em todas as vias do pátio que estão visíveis na imagem.

Figura 15: imagem original feita na posição 5



Fonte: foto antiga de Pres. Prudente (s.d.).

Esse tipo de material rodante evidencia que a linha férrea está associada ao cumprimento de funções logísticas, especialmente ligadas ao transporte de mercadorias. Poucos metros à frente da câmera, nota-se também a presença de outro vagão. Alguns aspectos como a presença de janelas, permitem inferir que seu uso é destinado a passageiros, ou que se trate de uma automotriz, o que pode ser identificado em uma abordagem mais detalhada e completa acerca da tipologia tecnológica empregada.

Fato é que, pensar na utilização de comboios de carga e de passageiros, é pensar na dualidade, na memória e na funcionalidade, tendo em vista a presença de um material típico e utilitário, no contexto operacional ferroviário.

Na **Figura 16**, ao longo da plataforma da estação, nota-se a presença de uma grade instalada na plataforma, o que sugere uma preocupação recente, que traz a ideia de cuidado com segurança ou restrição de acesso aos trilhos, por parte de quem está na plataforma.

Figura 16: Recriação da imagem feita da posição 5



Fonte: o autor (2024).

Ao mesmo tempo, a grama baixa nos trilhos evidencia o desuso da linha, o que reflete cuidado, previnindo o abrigo de animais peçonhentos (cobras ou escorpiões) ou ações de pessoas em condição de rua.

O que chama a atenção para o descuido, é a presença de galhos sobre os trilhos e o desaparecimento do punho de AMV¹. Esses traços reforçam essa impressão de negligência, permitindo a sensação de que parte da ferrovia estivesse sendo submergida pelo esquecimento e pela desvalorização.

¹ Refere-se à extremidade da haste manual que permite ao operador ferroviário alterar mecanicamente a direção dos trilhos, acionando o sistema de agulhas que compõe o AMV.

A sinalização com madeira amarela, permite inferir uma identificação visual de caráter temporário, a fim de sinalizar vãos existentes no terreno, que servem para a travessia de pedestres, que se deslocam da Vila Marcondes para a Avenida Brasil e vice versa, sugerindo um uso ocasional ou alternativo dessa sinalização na via.

A paisagem ao redor ainda abriga árvores ao fundo, caracterizando um equilíbrio visual no cenário. O viaduto, mais ao fundo da imagem, permanece como uma estrutura funcional e ao mesmo tempo simbólica, conectando os dois lados da cidade.

Na Vila Marcondes, nota-se predominância por edificações horizontais, que aparentam não ultrapassarem três andares, o que por sua vez revela um tecido urbano de baixa densidade, no qual é possível inferir uma relação de periferia em relação ao lado da linha em que está a estação.

Na **Figura 17**, o registro apresenta a estação ferroviária em seu pleno uso, ou até mesmo, uma possível comemoração ou reunião solene, tendo em vista a linha de pessoas que se estende pelos trilhos e na plataforma, pousando para a foto, com uma automotriz alguns metros logo atrás delas.

A disposição das pessoas expressa um registro da importância que a área agrega, não apenas um espaço de circulação, mas também de sociabilidade e representação institucional. Nesse sentido, a presença da placa com o nome “Presidente Prudente” na plataforma, conforme visto na **Figura 17**, reforça a identidade do local.

Sendo assim, a estação adquire um status de um verdadeiro marco visual e simbólico da cidade no contexto ferroviário. As vestes das pessoas em roupas sociais e cabeças cobertas, também sugere um registro datado possivelmente da primeira metade do século XX, balizado por códigos sociais mais típicos em relação à vestimenta pública.

Um detalhe referente a parte técnica a ser notado é o punho de AMV (Aparelho de Mudança de Via), que se encontra posicionado ao lado dos trilhos da direita, no “sentido de fora” do pátio, visível com uma barra e um objeto circular em cor clara, com círculo interno escuro. Isso significa que se trata de

um indício de que a ferrovia operava (e até seu último momento de operação operou, ao que tudo indica) com controle manual e visível de tráfego.

Figura 17: Imagem original registrada na posição 6



Fonte: Adaptado de Zara et al (2020) pelo autor (2026).

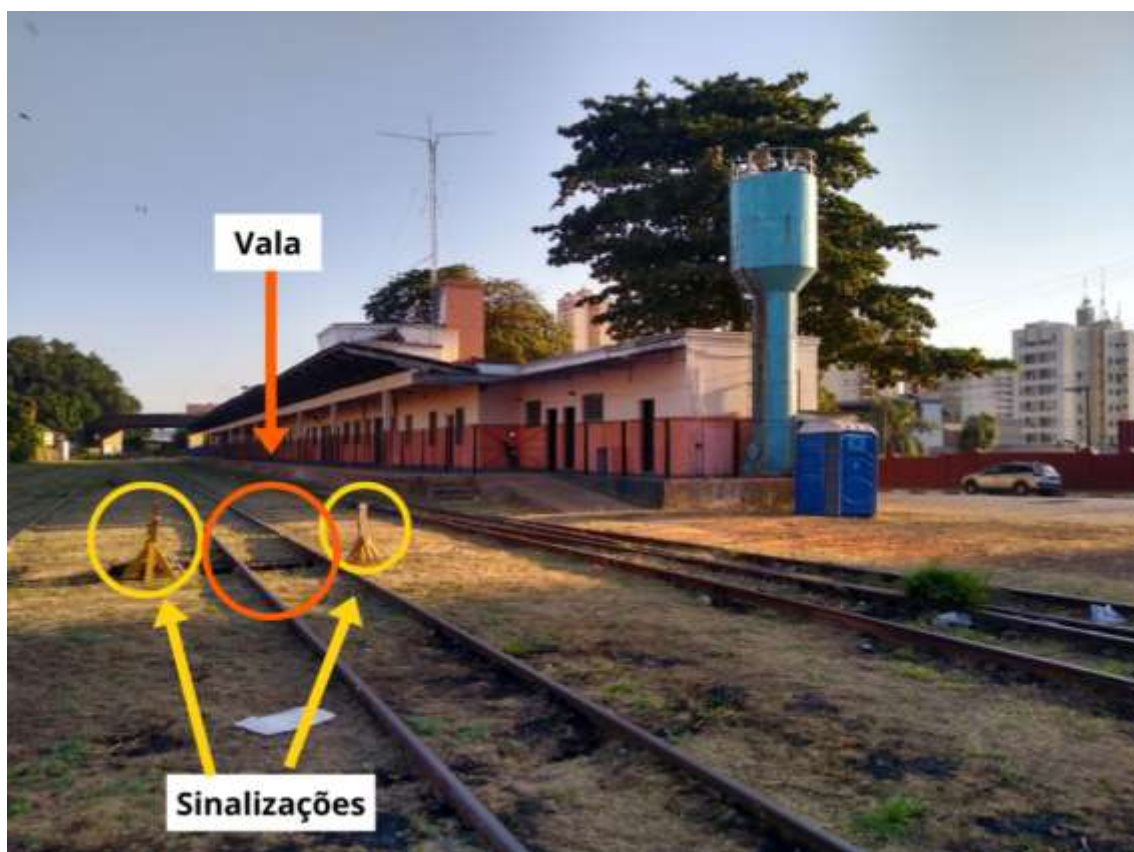
Ao redor, a paisagem apresenta-se completamente limpa, isto é, sem vegetação visível, o que remete a um tempo pretérito ao planejamento paisagístico e à uma urbanização.

Na imagem recente, **Figura 18**, observa-se novamente a sinalização em madeira pintada de amarelo, que se encontra posicionada ao lado de um dos trilhos, com um fita zebrada cruzando os trilhos, sustentada pela sinalização em uma tentativa de alertar quem quer que se aproxima dela andando pelos trilhos, próximo da vala, que se encontra logo abaixo.

Assim como as indicações que matém a fita zebrada, a marca de queimado nos trilhos se faz presente também, levantando a dualidade comentada entre o cuidado com o local para que a vegetação supostamente não se prolifere, correndo risco de tornar a área um espaço dominado pelo matagal

e, por outro lado, o descuido com o patrimônio ferroviário, uma vez que diversos dormentes, todos de madeira, apresentaram sinais de ação do fogo.

Figura 18: Imagem recriada da posição 6



Fonte: o autor (2024).

Em contraste, ao fundo da estação, no lado Oeste da ferrovia, a cidade apresenta construções verticalizadas com prédios de múltiplos andares, o que evidencia nitidamente uma urbanização mais densa e verticalizada.

A vegetação também permanece presente, porém o ângulo tende a destacar a plataforma da estação de forma que a presença das árvores é controlada e recuada na imagem. O viaduto, assim como em outras imagens, já apresentadas, segue ao fundo como uma estrutura funcional e símbolo da mobilidade urbana moderna, além da vista ainda mais destacada do reservatório de água. A **Figura 19**, acima é mais atual em relação às demais antigas, o que se nota pela presença de cor, ainda que de maneira tímida. No entanto, o nível

de resolução se encontra inferior às imagens que são feitas atualmente, sendo essa registrada em meados dos anos 2000.

Figura 19: Imagem original retirada na posição 7



Fonte: Giesbrecht (2023).

A plataforma vazia, indica que a estação já havia deixado de ser um ponto de embarque e de visitação. No entanto, um dado técnico importante de se notar é o brilho metálico no patim do trilho — parte superior onde passam as rodas dos trens — denota a atividade de tráfego recorrente na via, sinal de que a ferrovia, se não havia acabado de ser desativada, ainda cumpria alguma função logística que requeria circulação de material rodante, provavelmente de transporte de carga ou circulação técnica.

Nota-se também um pequeno galpão construído na extremidade da ferrovia, à direita, apontando para uma adaptação parcial do espaço, com o fim de atender às necessidades que podem ser tanto de natureza logística quanto de natureza operacional.

Mais ao fundo, à margem da ferrovia, seguindo pela mesma direção que o galpão, um carro de passageiros que, provavelmente, pertencente à FEPASA, a julgar pela tradicional pintura avermelhada na altura das janelas.

A mureta que separa o perímetro do pátio ferroviário e a Vila Marcondes, delimita as fronteiras entre o espaço ocupado pela ferrovia e a área urbana comercial e residencial, o que reforça, mesmo em um momento de baixa, ou nenhuma, centralidade, a ferrovia como território funcional e delimitado. Caracterizado por sua infraestrutura residual, mas ainda viva.

Na **Figura 20**, percebe-se na imagem a presença de um prédio após a curva dos trilhos, o que sugere a continuidade da ocupação urbana da faixa ferroviária. É notável também um galpão que hoje abriga o Procon, que está em uma edificação que obedece o padrão das demais, sendo uma construção horizontal.

Figura 20: imagem recriada da posição 7



Fonte: o autor (2024).

Ao longo da margem da via, ocorre de forma mais notável a presença de árvores organizadas em fileira, na forma de um corredor, delimitando o perímetro ferroviário da Rua Marechal Floriano Peixoto, na Vila Marcondes. Com isso, entende-se que essa delimitação funciona atuando tanto como um delimitador físico quanto como um elemento paisagístico, marcando a transição entre o espaço ferroviário e o perímetro urbano da Vila Marcondes.

Ao fundo, a presença de galpões, casas térreas, e edifícios reforça o perfil de bairro de baixa densidade, com uma ocupação horizontal. Ao contrário do que ocorre na região central da cidade (**Figura 21**).

Figura 21: ocupação vertical no centro de Prudente à oeste da ferrovia



Fonte: o autor (2025).

Na **Figura 22**, a locomotiva diesel/eletrodiesel indica a utilização da linha, principalmente, para transporte de carga. Fato que é endossado pela presença

de um vagão-tanque, específico para líquidos (como combustíveis ou produtos químicos).

As edificações horizontais ao fundo reforçam a permanência de uma paisagem sem sinais de verticalização ou de adensamento. Ao fundo, o viaduto aparece como uma passagem elevada substituindo os antigos cruzamentos de nível.

Figura 22: Imagem retirada na posição 8



Fonte: Giesbrecht (2023).

Na **Figura 23**, observa-se uma paisagem em que se destaca uma estrutura industrial com uma espécie de torre metálica e um pequeno galpão, onde o espaço ferroviário apresenta sinais claros de desgaste, de abandono e de pressão urbana desordenada.

A construção predominantemente horizontal remete ao padrão de ocupação industrial que se intensificou no local, com rara verticalização — representada por um único prédio, marcando o contraste entre o modelo ocupacional predominante e os novos usos residenciais ou comerciais.

Algo que chama a atenção são os resíduos plásticos ao longo da via, indicando a falta de atenção com a degradação ambiental, o cuidado com o espaço e o abandono parcial da área ferroviária.

Somado a isso, a estrutura industrial enferrujada à beira da linha, acrescenta ainda uma simbólica sensação de decadência funcional e material, o que exprime, para além do envelhecimento físico das instalações, a fragilidade da sua função econômica atual.

Figura 23: Recriação da imagem retirada na posição 8



Fonte: o autor (2024).

A ausência de urbanização nas imagens capturadas em épocas pretéritas reforça a narrativa em que a ferrovia precedeu o crescimento da cidade, como elemento simbólico da modernidade, um marco na expansão da fronteira agrícola e da urbanização para o interior.

Entretanto, as imagens recentes revelam que a paisagem se urbanizou e que a ferrovia agora está inserida num espaço funcional. Com isso, é notável o quanto a mancha urbana da cidade cresceu e se sobrepôs ao que antes era rural. Assim, a ferrovia já não é mais aquele mesmo símbolo de progresso no contexto de Presidente Prudente, mas parte da infraestrutura básica de onde o município se iniciou.

2.3 Leitura visual da condição atual do patrimônio ferroviário do município de Presidente Prudente

Além das imagens analisadas acima, novas fotografias capturadas pelo autor foram estudadas, a fim de aprofundar a caracterização da ferrovia na cidade. A importância das imagens nessa etapa se deu pelo fornecimento de base empírica para a análise.

Assim, as amostras visuais foram coletadas em 2024 em visitas técnicas *in loco*, as quais foram importantes para fundamentar as compreensões sob o prisma da irrelevância funcional e das marcas deixadas pela decadência e das tentativas de valorização do espaço ferroviário.

Na **Figura 24**, a grade pintada de preto: demonstra medida de prevenção, um obstáculo protegendo a plataforma dos trilhos. A cor preta, ao mesmo tempo que permite uma suavidade, fazendo com que os demais componentes do prédio se destaquem, chamando a atenção do público. Isso leva a crer que o potencial risco é o desnível do piso elevado em relação aos trilhos, haja vista que o atropelamentos por tráfego de material rodante é inexistente, dadas as condições de estado de uma via desativada.

Na imagem, o pátio aparece “limpo”, isto é, com ausência de qualquer material rodante, os trilhos completamente vazios, apresentam uma faixa de gramado transpassada por barras de metais sobre os dormentes, que se misturam com a vegetação, levando a uma sensação de área morta, sem movimento, sem presença.

Ao longo da via mais próxima da plataforma, encontram-se resíduos plásticos esparsos. Isso é um sinal de que o local recebe pessoas, ainda que de maneira tímida, e a localização dos dejetos estando próxima à plataforma,

permite inferir que provavelmente ela foi o local mais visitado, em relação ao restante do pátio.

Figura 24: Plataforma principal da Estação Ferroviária de Presidente Prudente



Fonte: o autor (2024).

Ao mesmo tempo, isso desponta uma preocupação, tanto do ponto de vista ambiental como na questão da desvalorização do espaço ferroviário, tendo em vista que a preocupação em conservar uma área comum limpa, não demonstra ser tão eficiente.

O único prédio, à esquerda, destaca-se como um elemento simbólico da modernidade, em contraponto à predominância dos galpões e das casas que formam a paisagem horizontal.

Na **Figura 25**, verifica-se a presença das árvores, que representam uma delimitação entre a Rua Marechal Floriano Peixoto e o complexo ferroviário. Ao

mesmo tempo elas também permitem um contraste visual em relação a predominância das construções nos arredores.

Figura 25: paisagem no sentido norte da linha



Fonte: o autor (2024).

Na parede do Galpão da Lua é possível ver imagens de rostos sobre a parede de tijolos, com letras de grafite mais apagadas ao fundo, demonstrando a expressão popular, por meio do aspecto visual, que marca presença e atribui ao espaço ferroviário o interesse e a apropriação.

O poste sem fio que se destaca acima do telhado do Galpão da Lua, maiores do que os utilizados comumente, encontra-se preservado. Nesse

sentido, a sua presença, mesmo que sem a fiação (utilidade prática), permanece como remanescente de uma época pretérita, tendo em vista seu tamanho mais elevado e o formato em T.

Na **Figura 26**, a placa “Memorial Ferroviário” sugere uma tentativa de valorização do legado da estrada de ferro, usando a estação como espaço em que essa transmissão de valores acontecia.

Figura 26: Placa indicando aspecto cultural da ferrovia



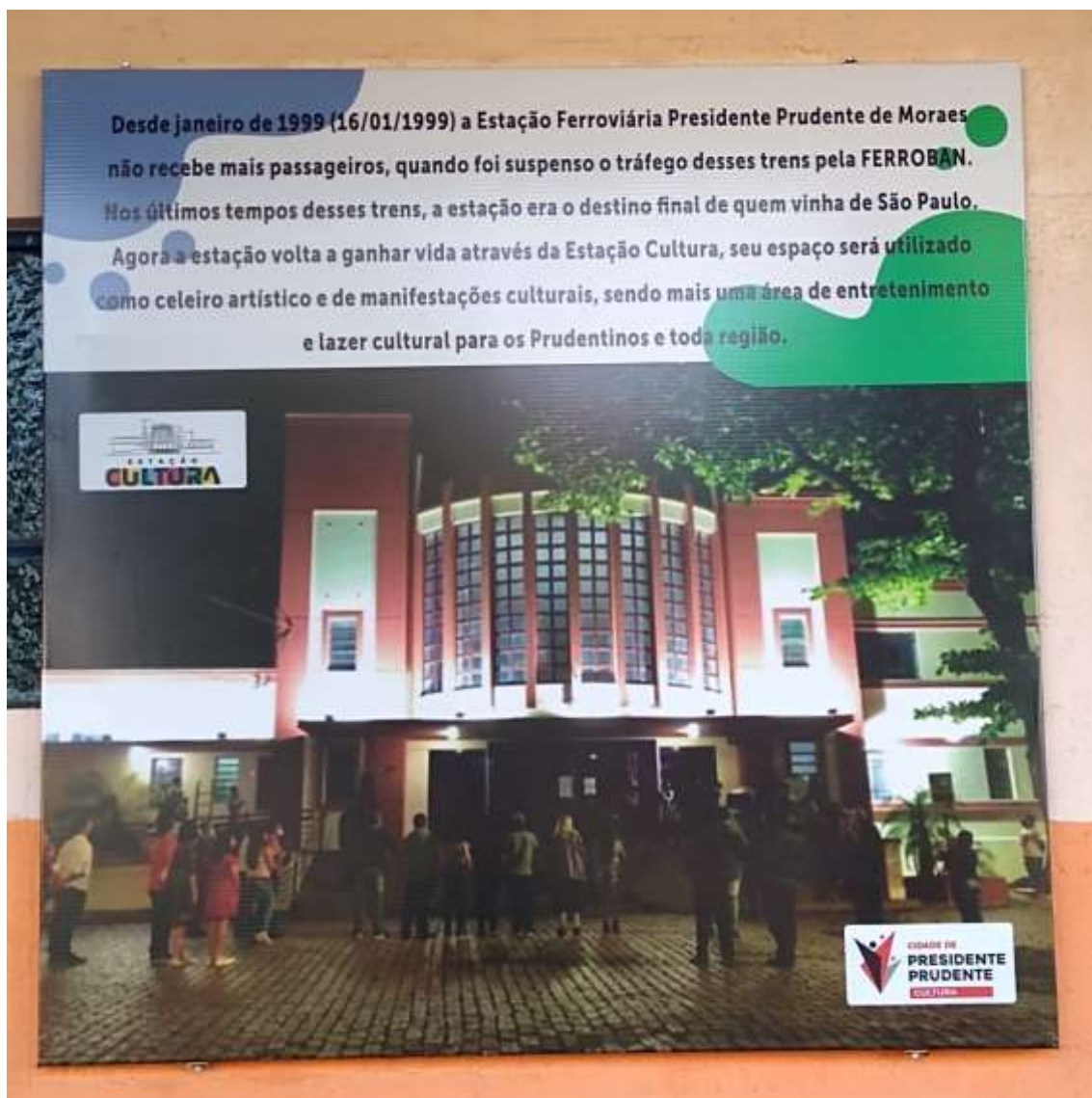
Fonte: o autor (2024).

O logo da prefeitura no campo da placa evidencia um interesse por parte do poder público em, de alguma maneira, promover ou mesmo demonstrar interesse na preservação e divulgação da importância da área. Além disso, a palavra “cultura” em baixo intensifica ainda mais o aspecto simbólico do trabalho realizado.

No entanto, as portas permanentemente fechadas levam a entender que, apesar dos esforços, não há, na prática, a execução de atividades culturais de valorização e de consciência da importância ferroviária, na área.

Na **Figura 27** tem-se uma metalinguagem, que ocorre basicamente com a imagem do painel fixado na estação, apresentando a imagem de uma imagem da estação.

Figura 27: Painel instalado na estação de Presidente Prudente



Fonte: o autor (2024).

O painel capturado pela câmera traz algo interessante, uma foto com a estação ferroviária prestigiada por um público. Esse público, que aparece esparso, demonstra uma ambiguidade entre o prestígio, em que pessoas estão a contemplar a fachada da estação pintada e o esmaecimento da popularidade do simbolismo da estrada de ferro para a região, pois o público presente na imagem é esparso, dividido em alguns aglomerados.

As portas fechadas na imagem, sem a confirmação de atividades com o público realizadas no interior do prédio, permitem inferir uma superficialidade no contato entre público e patrimônio, haja vista as portas, por mais que haja um público, estão fechadas.

Isso indica que a presença da estação é encarada puramente por algo simbólico e sem claras intenções de imergir o público no universo ferroviário. Daí a importância de uma educação patrimonial em que, principalmente nesse caso, não se trataria de um mero capricho entre as opções turísticas de Presidente Prudente, mas de uma necessidade de reafirmação de identidade e de senso de pertencimento.

O texto no painel exala um esforço de comunicação de um fragmento da história da ferrovia prudentina, em especial retratando o momento de encerramento do transporte de passageiros pelas ações da FRROBAN.

O painel, com texto e imagem, desponta para a sensação de uma ideia estática, na transmissão de informações, mas que tem total relevância para contribuir com a interação entre o público e o local em que ele está, que no caso se trata da estação. Essa ação fortalece a criação de uma conexão entre a pessoa e o lugar, a partir do qual as informações passam a gerar sentido e, por consequência, o conhecimento e a consciência de valorização ocorrem. A questão não é como atribuir valor à área do complexo ferroviário, mas sim em como apreender o valor que já existe e transmiti-lo.

A **Figura 28** permite observar a presença de várias pilastras sustentando a estrutura do teto, o que indica um projeto robusto, comum em estações ferroviárias mais antigas ou de grande porte, feitas para durar e proteger os passageiros.

Figura 28: Interior da plataforma da “Linha da Arte”



Fonte: o autor (2024).

A placa destacada com os dizeres “Linha da Arte”, traduz na prática a dinâmica que sugere uma **função secundária ou um projeto cultural** dentro da estrutura da estação, não raras de se observar no trecho desativado das cidades da Alta Sorocabana, e também nas áreas de outras ferrovias.

Nesse sentido, a arte e a cultura são usadas como ferramentas de segurança pública e de requalificação urbana, ocupando o espaço com atividades cívicas e artísticas. Não é por acaso que a "Linha da Arte" e a proposta de um "Memorial Ferroviário" buscam preservar a memória da importância da ferrovia no desenvolvimento de Presidente Prudente.

Algo a se destacar, em especial nessa imagem, é a função ambígua da plataforma. Pois, se antes a plataforma era o ponto de partida para longas viagens, agora ela se torna um "destino" em si. Assim, a arte tende a atrair as pessoas para a estação novamente, transformando-a de um portal de saída em um ponto de encontro e centro cultural.

Figura 29: Placa indicando museu no local da estação



Fonte: o autor (2024).

Na **Figura 29**, a presença da placa “Museu da Cultura e Ciência”, demonstra que o projeto da Estação Cultura não se limita à história local

("Memória Ferroviária") ou à arte contemporânea ("Linha da Arte"). Mas ela abrange, também, a educação científica e cultural, com o nome de uma figura importante, que é o professor Pepe. Isso mostra uma ambição de transformar a estação em um centro multidisciplinar.

Contudo, em entrevista com Neide Barrocá Faccio, em 2025, a mesma informa que: na **Figura 29**, a grade além da porta, reforça a indisponibilidade do espaço em ser visitado, tendo em vista que se trata de um elemento de defesa e de proteção, o que sugere a tentativa de aplacar preocupações como: a de prevenir o vandalismo, dirimindo o risco de degradação social, seja por meio de pichações ou roubo, que possam ocorrer em áreas de patrimônio inativo, mesmo que reformado; e até mesmo proteger algum conteúdo valioso que esteja instalado no local, ainda que sejam poucos. Embora o espaço esteja vazio para exposições, ele não está totalmente abandonado.

Ao analisar a **Figura 30**, a presença de capim nos dormentes, mesmo que roçado, é a prova biológica que enfatiza o momento de inatividade que a ferrovia está, por não haver um tráfego regular de trens, tendo em vista que o movimento constante de material rodante impediria o crescimento de vegetação no local.

O fato de o capim estar roçado sugere que há uma manutenção esporádica da limpeza e da aparência, realizada pela administração municipal, para evitar a degradação total da área, mantendo a dignidade do patrimônio.

Na **Figura 30**, observa-se a presença de embalagens próximas aos trilhos, que se mostram como sinal de uso informal e desordenado da área. A presença dessas embalagens pode ser entendida como a movimentação de pessoas que andam pelo local ou mesmo moradores de rua. Além disso, a retirada do punho de AMV é o ato final de desativação funcional.

A grade serve como uma barreira entre o 1- patrimônio arquitetônico, em que o prédio da estação, convertido para uma finalidade que visa a cultura e o 2- patrimônio funcional degradado, representado pelos trilhos, sem uma finalidade prática, deixado ao abandono.

Figura 30: Via férrea com o punho de AMV retirado



Fonte: o autor (2024).

Como herança desse período, hoje a paisagem do complexo ferroviário é marcada por um ambiente pouco movimentado, perigoso e com traços de descuido, que na prática correspondem ao apagamento da memória ferroviária, como por exemplo é o caso dos galpões próximos à estação, onde é possível observar, por meio da **Figura 31**, algumas partes da cobertura danificadas e ferragem exposta.

Dessa maneira, as análises revelam que, apesar da desativação e dos traços de abandono e de apagamento que ainda persistem sobre a ferrovia, as recentes modificações na estação sugerem que o “esquecimento” do patrimônio não foi total, mas que ainda há iniciativas que se interessam pelo funcionamento do bem público.

Figura 31: Galpões com danificações na cobertura



Fonte: o autor (2025).

O fato de haver modificações no local, permite inferir que as limitações para a reutilização da área não se dão apenas no âmbito físico do espaço utilizado, mas cabe questionar o empenho administrativo para que os projetos na ferrovia ocorram. Essa situação aponta para uma esfera de aprofundamento a ser estudada na qual a identificação dos interesses que se projetam sobre a área deve ser levada em conta.

2.4 Leitura não visual da condição pretérita da ferrovia com ênfase em Presidente Prudente

Essa parte da pesquisa se dedica aos fragmentos de memória que permitem 'desasfaltar' o passado ferroviário e mergulhar na vivência de uma época em que a estrada de ferro ainda vigorava, por meio da Transcrição Interpretativa.

A forma em que o trabalho com as entrevistas se deu foi na modalidade semidireta, proposta por Colognese *et al.* (1998). Nessa etapa, buscou-se priorizar uma interação que conciliasse o rigor da pesquisa com a espontaneidade do depoente, de forma que o roteiro semiestruturado fosse o ponto de partida e ao mesmo tempo valorizasse a liberdade do entrevistado em compartilhar as memórias ferroviárias.

Para tanto, os diálogos foram norteados por conceitos-chave como: ferrovia, memória, Presidente Prudente, Estrada de Ferro Sorocabana e cotidiano. Partindo desses tópicos, as conversas se desenrolaram e viabilizaram os registros das informações abaixo.

2.4.1 A ferrovia e o telégrafo

Dary Avanzi² conta que prestou serviços como telegrafista até 1965 na cidade de Presidente Prudente, junto à ferrovia e, naquela época, a ferrovia e o telégrafo eram os meios que levavam o progresso a nível mundial, pois a ferrovia levava o transporte e o telégrafo levava a comunicação.

Conta-se que, aonde o trilho chegava, formava-se uma nova comunidade, a maior parte das cidades nasceram assim, e a ferrovia era um dos principais meios de comunicação graças ao telégrafo, já que o telegrafista era quem conseguia operar o telégrafo e fazer a mensagem que o remetente queria comunicar às grandes distâncias, de forma que a pessoa destinatária a recebesse por meio de telegramas.

A tecnologia envolvendo o telégrafo frequentemente utilizada consistia no Telex, o telefone e o telégrafo de agulha. A comunicação era feita por meio do sistema Morse, em que se juntam os caracteres — pontos e traços — e formam-se letras e palavras. Atualmente Dary se dedica em preservar a história da telecomunicação no Brasil, com ênfase no telégrafo.

As atividades no pátio ferroviário envolviam constantes manobras de vagões e composições. Dary conta que as pessoas que trabalhavam na manobra

² atuou na área da comunicação, área na qual começou a trabalhar com 14 anos, após fazer o curso e ser nomeado telegrafista na década de cinquenta. Com isso, ele passou a suprir demandas em estações como a de Presidente Prudente e Santo Anastácio, atuando na Estrada de Ferro Sorocabana.

do material rodante eram "verdadeiros artistas", pois eles deslocavam os comboios pelo pátio se comunicando por meio de sinais de forma que se entendiam e os trens fossem alocados com êxito.

Além disso, comentou-se também do fato de que existiam trilhos que saiam do ramal principal e adentravam as áreas das indústrias, vantagem que as empresas contavam para formar suas composições para transporte com mais praticidade.

2.4.2 Entre o papel impresso e os trilhos

O Mário Araújo³ trabalhou no trem quando tinha por volta dos 16 anos, no município de Marília, administrada pela Companhia Paulista, como jornaleiro, vendendo revistas e jornais, em 1970. Ele narra que sua vestimenta era um boné preto, paletó e gravata.

Durante a copa do mundo de 1970, ele estava em serviço e relembra que o trem estava toda enfeitado, em comemoração a ocasião. Na época, ele havia escutado o jogo pelo rádio e, em uma outra oportunidade, teria visto as imagens.

Conta-se que os vagões eram de madeira "de primeira linha" e não era possível caminhar no interior do trem, pois no corredor abarrotava de gente sentada e em pé. Razão pela qual ele vendia muitas vezes as revistas pela janela do trem. Em outras ocasiões, ele andava por cima do banco, apoiado em um ferro.

Na ferrovia de Marília, na qual Mário trabalhava, a composição era tracionada por uma locomotiva a diesel e, passando por Bauru, as máquinas elétricas era quem passava a conduzir o comboio. Um detalhe que ele chama a atenção era que as máquinas elétricas eram silenciosas, em detrimento das locomotivas à diesel.

³ não é de Presidente Prudente, mas estava atendendo na Casa do Artesão ajudando a vender os artefatos confeccionados pela filha, atividade que ocorre no vagão de trem estacionado no Museu Municipal da cidade.

Em certa ocasião, foi lhe proporcionada a oportunidade de conhecer a cabine de uma locomotiva a diesel, na qual ele pôde conhecer alguns dos comandos do trem, tais como puxar os freios, acelerar, deixar a aceleração mais potente nas subidas e o como o trem permanece andando pelo embalo, o que é dificultado por subidas muito longas.

Para Mário, a ferrovia era “uma coisa nova” porque, até que ele tivesse o contato com a estrada de ferro, trabalhava entregando o Jornal São Paulo nas ruas e depois vendia as revistas, até que surgiu a oportunidade de atender vendendo nos trens e viajar trabalhando. Assim, ele então se interessou e passou a vivenciar essa experiência do cotidiano no trem. Além dos jornais e revistas, ele vendia também livros de história e gibi.

Quando questionado sobre o fato de a ferrovia não estar funcionando hoje, ele menciona que a ferrovia estava se preparando para voltar, pela empresa Rumo, para o escoamento de produção. Inclusive, com o período de estagnação, criaram um camelódromo na ferrovia e isso gerou conflito com as obras.

Ele menciona que quer estar lá para presenciar o primeiro cargueiro passando, e tem expectativas de que, com o funcionamento da linha cargueira, quem sabe um dia não se torne viável a possibilidade de tráfego para passageiros.

2.4.3 Memória do passado preservada no presente

Erick Mantuan⁴ menciona que a iniciativa da Estação Paula Souza visa a preservação de materiais ferroviários de forma dinâmica, resguardando e mostrando os passos que a história da memória ferroviária tem dado até o presente.

Segundo ele, a organização foi fundada em 2014 por um grupo de pessoas da cidade de diferentes formações, mas que a união de propósito se deu pela não perda dos equipamentos ferroviários. Nesse sentido, a associação

⁴ lidera o Movimento de Preservação Ferroviária da Sorocabana na Estação Paula Souza.

Organização da Sociedade Civil de Interesse Público permite fazer parceria com o poder público.

Em Sorocaba existem duas linhas de preservação. O museu ferroviário e a Estação Paula Souza. O museu se encarrega em preservar utensílios utilizados na ferrovia e documentos. Trata-se de um acervo montado pela FEPASA nos anos 90 e, com o fim da empresa, transferido para o município, tendo objetos como lampiões e uniforme.

O trabalho da Estação é focado nos trens pois, se não houvesse nenhum projeto para preservação, tudo seria “perdido como sucata”, conforme Mantuan. Sendo assim, o trabalho preserva a memória técnica, selecionando materiais rodantes representativos dessa evolução de forma a remontar a história da evolução técnica. Apesar de, por exemplo, não existir no acervo o primeiro trem, tem-se uma locomotiva a vapor que permite entender como era a primeira forma de tração do trem.

Portanto, no acervo, dentre os materiais resguardados, existe uma locomotiva elétrica dos anos 40, uma à diesel e os carros de passageiro, sendo confeccionados em madeira, aço carbono, que pertencia ao Expresso Ouro Verde, e os carros de inox.

A pioneira locomotiva diesel-elétrica que está em manutenção foi doada por uma empresa de fabricação de fertilizantes, ela ficava em Cubatão e foi para Sorocaba para passar por reparos. O modelo é uma General Eletric 40 toneladas.

Na estação, o entrevistado menciona que a ideia é que os materiais rodantes sejam restaurados e sejam apresentados de a forma a constituir um “museu dinâmico”, por meio da movimentação proporcionada pelas composições turísticas.

No caso dos exemplares que não possuem mais condições de voltar, eles são tidos com o propósito de preservação estética, como é o caso da locomotiva elétrica, cuja ausência dos fios de energia impossibilita sua movimentação. Entretanto, o seu resguardo permite a materialidade da história.

O trem de passeios turísticos da Estação opera em caráter experimental, em uma distância simbólica. Assim, dos 6 km do acervo até Votorantim, o trem

circula em 2km, por conta da manutenção da via permanente, que demanda investimentos financeiros.

O material que trafega é formado por uma locomotiva a diesel e um carro de passageiros. Mantuan explica que o fator limitante de se adotar um trem de extensão maior é a locomotiva. Pois, a máquina disponível é de pequena potência, e o trajeto não é comprido. Então, se no momento há um carro para 68 pessoas e uma locomotiva, tendo o trecho recuperado e uma máquina que faça menos esforço mecânico, a ideia é operar com 3 ou 4 carros.

Atualmente, há equipamentos de terceiros estacionados, eles também estão com seus projetos turísticos, em busca também de orçamento de recuperação e restauro. Há o material que está sendo recuperada para ser utilizada em breve. Há uma reserva técnica para uso futuro, com o surgimento de uma nova demanda e a desocupação de linhas de cargas.

Além disso, existem itens que são utilizadas sem necessariamente circular, como por exemplo: sala de cinema, sala de aula e biblioteca. Tudo isso dentro do vagão. Também existem as exposições temporárias, por exemplo, quando algum trem faz aniversário, pesquisas históricas são disponibilizadas no site. É importante para sempre ter algo novo para o público.

Por trás dos bastidores, cada pessoa na organização é responsável por uma área. Por exemplo, existe uma pessoa responsável pela linha, outra que define bitola, dormentes para trocar, geometria; tem os mecânicos, manutenção preventiva, corretiva, diagnóstico de falhar; operação do trem, maquinista, chefe do trem; administração e desenvolvimento de projetos.

Para o custeio das iniciativas, existe uma carteira de projetos em que os recursos podem ser captados por leis e por órgãos, como a secretaria do turismo. Pois essa carteira é o que financiaria as atividades ao longo do tempo necessário para expandir os trabalhos até que o tráfego ferroviário turístico passe a dar retorno.

Acerca do envolvimento das pessoas com as atividades da Estação, o entrevistado afirma que, o fato de Sorocaba ainda ser considerada uma cidade ferroviária, ter um passado ferroviário é considerado um fator de sorte, seja por

conta de parte das pessoas terem trabalhado na ferrovia ou terem se casado com alguém que já trabalhou.

Nesse sentido, a ferrovia permeia a cultura local, pois o trem é cantado na música, está na literatura, no futebol, como por exemplo Paraná Club, Ituano, Ponte Preta e Ferroviária. Mantuan afirma que “o trem pode não estar passando e buzinando, mas ele faz parte da rotina das pessoas”.

Para o entrevistado, o maior desafio atualmente para a memória ferroviária é conseguir convencer o setor ferroviário de que a memória pode andar junto com a tecnologia. Sem que um venha atropelar o outro. Além disso, a ferrovia para passageiros é uma urgência para o transporte, em tempos em que a rodovia está saturada. O que faz com que se reconstrua do zero uma ferrovia que já existia, mas foi desativada⁵.

Os processos de modernização que a ferrovia passou ao longo da história foram necessários, mas “a memória e a tecnologia precisam dar as mãos, pois se existe hoje uma locomotiva com zero emissão de poluentes, foi graças à Maria fumaça que veio no navio”.

2.4.4 Nos trilhos da recordação

Antenor Pettri⁶ guarda na memória as frequentes jornadas rumo à capital paulista. Naquela época, a escolha pelo trem “era mais barato”, recorda ele, embora também fosse reconhecida como a mais cansativa.

A viagem cruzava o estado e tinha como destino final a Estação da Luz, no coração de São Paulo. Diferente da burocracia atual, a passagem era garantida ali mesmo, no guichê, comprada na hora do embarque.

Porém, o ponto mais marcante da relação de Antenor com a Estrada de Ferro Sorocabana não estava nas viagens longas, e sim no trajeto cotidiano que possibilitou sua formação superior, pois o entrevistado foi aluno da UNESP em uma fase em que o campus ainda não ocupava a área atual. Na época, as aulas

⁵ Atualmente, observa-se uma retomada histórica do (re)avanço da ferrovia para transporte de passageiros conectando a capital paulistana à cidade de Sorocaba, após décadas de desativação do trecho, como se observa em Pandori (2025).

⁶ Natural de Presidente Bernardes, já foi aluno da Unesp de Presidente Prudente do curso de Matemática.

aconteciam no centro de Presidente Prudente, no prédio onde hoje funciona a agência do banco Santander.

Segundo ele, a logística da educação na Alta Sorocabana era sustentada por uma infraestrutura peculiar: a existência de dois vagões exclusivos para estudantes. Eram nesses espaços, que a vida acadêmica se desenrolava e cruzava com o passado ferroviário da cidade.

"Graças a esses vagões", enfatiza Antenor, foi possível concluir os estudos. Para ele e para tantos outros jovens da região, a ferrovia não era apenas um modal de transporte, mas sim o suporte fundamental que permitia o deslocamento entre as cidades vizinhas e o centro de ensino.

III – COMPARAÇÃO COM OUTROS COMPLEXOS FERROVIÁRIOS

Uma vez conhecido o contexto ferroviário de Presidente Prudente, entende-se que, uma maneira interessante de enfatizar suas características e aprofundar ainda mais os conhecimentos acerca do complexo ferroviário e sua relevância geográfica, seja analisando e comparando seus aspectos essenciais com os presentes em outros municípios.

Assis e Ourinhos fazem parte da mesma ferrovia. Assis foi escolhida por ser uma cidade de relevância econômica e em número de pessoas e Ourinhos pelo fato de ser a cidade em que a ferrovia fez conexão interestadual.

Dessa maneira, elegeu-se para essa parte dos estudos a cidade de Assis e de Ourinhos. Pois ambas fazem parte da mesma ferrovia que passa por Presidente Prudente, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), tendo raízes semelhantes e peculiaridades que permitem conhecer melhor acerca dos aspectos particulares do complexo estudado, bem como da EFS.

Os três complexos foram edificadas com o propósito geral de conectar o Oeste Paulista ao restante do estado e, principalmente, ao Porto de Santos, quando a economia cafeeira encontrava a oportunidade para caminhar a passos largos rumo ao domínio das atividades comerciais da época.

Autores como Carignani e Oliveira (2024); Pereira e Fiorin (2015) e Vicente (2015) apresentaram uma caracterização acerca do contexto histórico e geográfico dos municípios utilizados para a comparação, permitindo observar nuances e traços idênticos por meio de seus aspectos particulares.

3.1 A ferrovia de Assis

Assis não teve seu surgimento diretamente associado à ferrovia, embora o modal tenha ajudado inegavelmente a cidade a se tornar o que se tornou. Graças a ferrovia, o município se tornaria mais tarde reconhecido com um polo comercial e dinâmico conectado ao Porto de Santos e à capital do Estado de São Paulo. A estrada de ferro foi a grande responsável para que o processo de urbanização fosse se intensificando por meio de sua chegada em 1914, conforme Carignani e Oliveira (2024). A organização inicial do povoado:

se deu em torno da capela, cuja fachada estava voltada para o sul, mirando o espaço que se tornaria o centro da vila e que, naquela época, servia de ponto de apoio para viajantes vindos de outros estados. Com a chegada da ferrovia, no entanto, essa configuração foi alterada. A EFS gerou uma nova área de interesse econômico, vista pelos investidores locais como mais promissora e lucrativa (Carignani; Oliveira, 2024, p. 8).

Conforme o autor, os trilhos do trem foram instalados a oeste do povoamento, estando localizado a uma distância aproximada de 700 metros em relação a capela que deu origem ao povoado. Com isso, a ferrovia fez com que, deste distanciamento, ocorresse a formação de um eixo de tensão entre esses dois marcos estruturantes, fazendo com que as transformações espaciais caminhassem ao encontro da ferrovia.

A partir dessa influência que a centralidade da estação ferroviária passa a exercer, o foco urbano é deslocado para um novo vetor de desenvolvimento da cidade em que, além de ponto de acesso para a ferrovia, as atividades comerciais eram atraídas para os seus arredores. Isso propiciou o fomento das atividades econômicas locais, especialmente, nas áreas residenciais próximas ao trem (Pereira; Fiorin, 2015).

Nesse sentido, é possível analisar a influência da Igreja como um elemento simbólico do poder religioso, com influência social, enquanto a Estação Ferroviária foi um elemento de caráter logístico, que recebeu o status de promotor do progresso e da circulação, bem como da acumulação de capital (Messias, 2023).

Segundo Carignani e Oliveira (2024), isso fez com que a urbanização se consolidasse ao longo da Avenida Rui Barbosa, de maneira gradual, de forma que ela adquirisse o patamar de principal canal de ligação entre esses dois pontos. Isso caracterizou uma estrutura bipolar no espaço, que foi o ponto de partida e reforçou o desenvolvimento socioespacial do município, sendo esse um fator determinante no crescimento do núcleo urbano.

É importante destacar os conjuntos de casas ferroviárias que foram construídos, no ano de 1926 (Pereira; Fiorin, 2015), pois a estação havia recebido um novo prédio naquele ano, o que contribuiu para o surgimento das

moradias para os trabalhadores que atuaram tanto na edificação da linha quanto na operação subsequente (Glesbrecht, 2023).

As moradias foram novamente reformadas em 1938, como se observa pelos autores, a fim de corresponder às necessidades operacionais da época. Para além de uma função técnica, não é de se esquivar do destaque que elas tiveram para a estruturação do trabalho ferroviário no Brasil, em que a facilidade do deslocamento dos funcionários e o aumento da disponibilidade e agilidade do serviço dos trabalhadores, se tornaram viáveis (Pereira; Fiorin, 2015).

Cabe ressaltar que, com a implementação do modal, a ferrovia desempenhou um papel central, sobretudo, no escoamento da produção de café produzido no Oeste do Estado (Matos, 1990). Isso significa que, conforme é possível observar pelo autor, a cidade estaria na prática conectada ao restante das regiões e ao mundo, por meio do mercado internacional, cujo “portal” é a conexão com o Porto de Santos.

a importância da ferrovia para a consolidação da cidade de Assis fica evidente nesse processo de desenvolvimento, marcado tanto pela expansão dos transportes quanto pela integração das comunidades ao longo da linha férrea (Carignani; Oliveira, 2024, p. 7).

Dessa maneira, o autor permite observar que, em Assis, a ferrovia foi um determinante no traçado urbano, cuja influência se destacou por meio das instalações ferroviárias, como as de manutenção, operação e moradia. Isso somado ao desenvolvimento do comércio e da industrialização, atraiu pessoas pelo dinamismo que ocorria, alavancando o crescimento urbano.

3.1.1 A paisagem do núcleo urbano em relação a ferrovia

É notável a ocorrência mais intensa de uma transformação da paisagem do complexo ferroviário de Assis tardia, em relação a Presidente Prudente. Pois, de acordo com Pereira e Fiorin (2015), o tecido urbano começa a ultrapassar a linha férrea em uma nova fase de crescimento da cidade em que novos bairros são criados.

O aspecto de estação isolada em relação ao centro da cidade observada em Pereira e Fiorin (2015), como foi nos primeiros momentos em Assis,

apresenta um contraponto com Presidente Prudente. Pois, no município assiense, enquanto o povoado ainda estava afastado da ferrovia em seu período de gênese, no prudentino, o núcleo urbano foi se formando ao redor da estação (Sposito, 1983).

Observando o mapa em Pereira e Fiorin (2015), há um recorte espacial que compreende a área por onde os trilhos passam pela estação e as principais edificações ligadas à ferrovia. Algo interessante de se notar é que as construções ferroviárias se encontram totalmente de um lado da via, na posição Sul, o mesmo lado, que também se encontra a estação.

Em Assis, os trilhos dividem a área urbana em Norte e Sul, diferenciando-se de Presidente Prudente, onde os trilhos dividem a área urbana em Leste e Oeste, como pode ser observado na **Mapa 4**.

Mapa 4: Mapa da distribuição de edificações ferroviárias ao longo da linha ferrea, no Município de Assis, SP



Fonte: Pereira e Fiorin (2015).

Nota-se que o desenho das vias é de retas que acompanham o pátio, com curvaturas na extremidade Oeste, seguido de uma curva para a direita e outra para a esquerda, com alguns metros de reta entre as duas curvaturas, aspecto similar é notado na ferrovia prudentina. Assim como em Presidente Prudente, não foi possível observar em Assis a ocorrência de desvios para dentro das fábricas.

A imagem também permite observar uma concentração de “elementos de centralidade”, mais ao Sul da ferrovia (estação ferroviária e as demais instalações). Porém, percebe-se constantes passagens de nível e uma homogeneização maior do que em Presidente Prudente, onde ambos os lados da via férrea cresceram em urbanização.

3.1.2 Trajetória da ferrovia em Assis

De acordo com Carignani e Oliveira (2024), o transporte inicialmente se dava por meio dos caminhos que eram abertos, por onde os animais passavam, transportando as mercadorias e estabelecendo uma conexão logística “rudimentar” (Debes, 1968).

A fase inicial de implantação da ferrovia envolveu a abertura da vegetação nativa, a construção de várias estações para embarque e desembarque, a captação de água para abastecimento local e a instalação de linhas telegráficas para facilitar a comunicação com outras cidades (Carignani; Oliveira, 2024, p. 6).

O autor também permite compreender que, em sua fase inicial, as construções ferroviárias eram feitas de forma improvisada. Porém, gradualmente, conforme as demandas do crescimento urbano exigiam estruturas mais resistentes e robustas, elas passavam por processos de aprimoramento.

O início do período de queda para o setor do transporte ferroviário, se deu no fim da década de 1940, quando a instalação das rodovias de fato tornou-se um fator preponderante para que o transporte ferroviário se extinguísse na região, embora não fosse o único elemento (Pereira; Fiorin, 2015).

Isso ocorre porque, junto à instalação do transporte rodoviário, uma série de fatores também acabaram se incorporando a essa nova realidade, a dimensão do status, o carro passa a ser agregado no imaginário das pessoas a ideia de evolução e modernidade; a dimensão política, em que a gestão pública se debruça nos investimentos para o modal rodoviário e a dimensão técnica em que, por consequência dessa dimensão, o aperfeiçoamento da infraestrutura ferroviária não foi prioridade (Paula, 2001; Messias, 2023).

Esse impacto causado pelo rodoviarismo pode ser considerado uma mudança de paradigma logístico, no qual os sintomas passaram a ser sentidos de maneira mais contundente com a retirada da sede da ferrovia Sorocabana da cidade. Pois essa mudança contribuiu para que todo o movimento comercial via estrada de ferro fosse impactado. Isso afetou tanto o transporte de passageiros quanto o cargueiro e esse foi um momento marcante porque, além do município, cidades vizinhas acabaram por sentir as consequências dessa decisão (Machado, 2005).

Nesse sentido, a implementação do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek ⁷ foi sem dúvida relevante para conter esse impacto que recaia sobre as ferrovias pois, tendo seu início no ano de 1956, fez com que a orientação das políticas de infraestrutura no país colocasse sob destaque o modal rodoviário (Pereira; Fiorin, 2015).

Diante desse cenário, como uma manobra para tentar assegurar os recursos necessários para renovar o material rodante e permitir que a ferrovia recebesse um novo fôlego, a gestão foi centralizada com a expectativa de que a via permanente fosse modernizada, o sistema elétrico atualizado e os demais equipamentos ferroviários tivessem suas condições operacionais restauradas. O produto disso foi a Fepasa. Em 1971, o Governo do Estado de São Paulo unificou as cinco estradas de ferro sob sua administração, criando a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) (Pereira; Fiorin, 2015).

⁷ O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek foi um planejamento em que o então Presidente da República formulou e implantou com o objetivo de promover uma transição no enfoque econômico do Brasil que visava deslocar a atenção que o modelo de exportação de produtos primários possuía para a industrialização, após a Crise de 1929, conforme Ziliotto (2005).

Contudo, conforme Pereira e Fiorin (2015), os resultados práticos foram diferentes do que se esperava, pois os investimentos fornecidos foram paulatinamente direcionados ao transporte rodoviário, em detrimento da ferrovia. E foi essa priorização que corroborou com o estrangulamento do transporte ferroviário, limitando sua capacidade de investimento e de modernização.

O impacto mais profundo dessas ações em Assis, foi sentido em janeiro de 1999, ano em que, conforme explica Glebrecht (2023) ocorreu na estação a operação da última viagem de trem de passageiros.

Apesar das atividades ferroviárias de passageiros acabarem por ser encerradas e, portanto, o prédio da estação passar a ser fechado, Pereira e Fiorin (2015) apontam que, o tráfego da ferrovia em si, não cessou de imediato, pois a linha férrea ainda continuou a ser operada por mais alguns anos, mas desta vez com a finalidade do transporte de cargas, movimentando apenas combustível e cimento.

Sendo assim, em dezembro de 2010, o local passou a abrigar um centro cultural e um museu, o que se mostrou positivo no ponto de vista da preservação da história local (Glebrecht, 2023).

Nesse sentido, Pereira e Fiorin (2015) explicam que, com o fechamento da estação de passageiros e o fim definitivo do transporte de mercadorias, o conjunto de prédios que formava o complexo ferroviário, até chegaram a receber novos usos, sendo transformadas em museu, centro cultural ou prédios administrativos, como foi o caso desse centro cultural.

Porém, esse complexo ferroviário, que inclui os edifícios operacionais, armazéns, galpões e antigas residências para os trabalhadores, perdeu a função que havia definido seu uso por muitas décadas, e os cuidados com esses elementos, conforme é relatado pelos autores mencionados, acabam não sendo efetivos para preservá-los e acabam abandonados.

Entretanto, a situação não durou tanto tempo pois, em julho de 2016, o museu estava fechado, a estação continuava sem funcionamento e somente a Casa do Artesão, localizada ao lado do edifício ferroviário, continuava em funcionamento. Portanto, o prédio da estação demonstrava claros sinais de abandono e passou a ser coberto de pichações, destoando de sua importância

histórica, que já havia sido reconhecida pela comunidade, conforme aponta Glesbrecht (2023).

Conforme o autor, três anos mais tarde, em março de 2019, o local passou por mais uma reforma. Contudo, durante o processo, uma parte considerável da plataforma acabou se deteriorando. Pouco depois da renovação, a Prefeitura de Assis fez uma intervenção inadequada na área: asfaltou todo o pátio da estação e transformou o antigo edifício em um ponto de parada de ônibus. Com essa ação, os trilhos ficaram completamente cobertos pela nova camada de asfalto, removendo da cena um dos aspectos mais significativos da memória ferroviária da cidade.

Tal acontecimento denota similaridades com o que ocorreu em Presidente Prudente, pois os punhos de AMV foram removidos, conforme foi possível constatar durante uma das visitas em campo, contribuindo para o apagamento de sua memória.

No entanto, em Assis, a maior parte dessas modificações foi realizada sem a devida atenção técnica necessária para preservar a integridade física e o valor cultural do patrimônio edificado. Como consequência, uma boa parte dessa construção está, hoje, em condições de degradação, de forma que a incorporação com a valorização histórica que ele tem no ambiente urbano contemporâneo tem sido um verdadeiro desafio (Pereira; Fiorin, 2015).

A mudança registrada em 2023, consistiu na utilização da construção como terminal de ônibus e para abrigar a Secretaria de Cultura. Para isso, a construção passou por mais mudanças, especialmente, no aspecto visual. Glesbrecht (2023) menciona a adoção de tons mais discretos, que amenizou as intervenções populares realizadas anteriormente, dando continuidade a uma fase na história em que diferentes utilizações da edificação ocorrem no local.

3.1.3 A trajetória do município assiense

A criação da cidade de Assis está intimamente ligada à figura do capitão Francisco de Assis Nogueira pois, no dia 1º de julho de 1905, comprou terras de seu amigo José Theodoro de Souza e, posteriormente, destinou 80 alqueires

para a que Igreja Católica construísse um patrimônio, dando assim o início ao futuro povoado (Pereira; Fiorin, 2015).

Portanto, explica que a doação foi feita em homenagem ao santo padroeiro São Francisco de Assis, fortalecendo o laço simbólico e religioso que guiaria o desenvolvimento da comunidade. Assim, com essa contribuição, deu-se início à construção da primeira capela, que foi realizada em sapê, além da criação da residência do padre, edifícios que logo se tornaram o núcleo de organização social e religiosa da região (Carignani; Oliveira, 2024).

Em torno desse aparato construído de maneira modesta, a comunidade começou a crescer e, em uma versão ligeiramente distinta de Oliveira (2024), entende-se que, em homenagem ao valor do doador, começou a ser chamada Assis (Pereira; Fiorin, 2015).

O surgimento do município de Assis ocorre no momento histórico em que ocorria a abertura de estradas estado adentro. De acordo com Carignani e Oliveira (2024), ocorreu uma junção entre os caminhos que convergiam para o local aonde o núcleo urbano da cidade teria seu início e que mais tarde se alavancaria com a chegada e a operação da ferrovia.

Assim, a fixação de moradores e o desenvolvimento das atividades comerciais próximos ao entroncamento, foi possível pela localização privilegiada de movimento das pessoas, de mercadorias e de capital. Com isso, a produção regional pôde ser escoada com uma certa eficiência para os portos do estado era um desafio logístico para a época (Matos, 1990).

Dessa maneira, o processo de ocupação do núcleo urbano que acabara de ser formado se tornou ainda mais notável com a instalação da ferrovia em 1914, uma vez que aumentou o fluxo de indivíduos e de bens, impulsionando a economia local e permitindo a ampliação da área urbana (Carignani; Oliveira, 2024).

Porém, antes da implementação da ferrovia, a área que se tornaria a cidade de Assis se caracterizava por um modesto povoado, sendo constituído por uma população pequena e esparsa (Machado, 2005). Nesse núcleo urbano, as atividades econômicas eram de cunho agrícola, para consumo local, com tradições religiosas relacionadas à igreja.

Segundo Carignani e Oliveira (2024), observa-se, que a ação inicial de Francisco de Assis, seguida pelo estabelecimento de um patrimônio religioso e a chegada da ferrovia, foram cruciais para a expansão da cidade nas décadas posteriores. Nesse momento a estrada de ferro se solidificou como:

uma fase de transposição para uma forma de exploração econômica e especializada em moldes de produção intensiva voltada para um mercado específico seria posta em marcha e o crescimento demográfico da população que se colocaria sob sua égide seria um componente marcante de toda a sua história (Machado, 2005, p. 35).

Com isso, um novo período histórico para a localidade passa a se desdobrar, no qual se estabelece uma dinâmica de exploração com um viés econômico mais especializado de caráter intensivo em que as matérias produzidas se voltavam para mercados específicos (Pereira e Fiorin, 2015).

Conforme o autor, tal mudança foi um fator de peso para o crescimento demográfico, de forma que esse novo sistema influenciou o aumento do número de habitantes. Além disso, a atividade ferroviária também configurou a dinâmica urbana e social do núcleo habitado.

O efeito disso culminou nas condições para que Assis se transformasse na sede da Comarca, em contrapartida a Campos Novos do Paranapanema, que experimentou um processo de queda no desenvolvimento urbano, em decorrência do município não estar no percurso da EFS, transferindo para Assis uma importância administrativa e econômica (Carignani; Oliveira, 2024).

Em Assis, a estrada de ferro significou oportunidades para a negociação de terras destinadas ao cultivo de café para a exportação. Floeter (2007) aponta que se tratou de um momento em que as terras da região se valorizaram, o que denotava um aprofundamento da participação do município na dinâmica produtiva que se dava no interior do Estado.

Com isso, seu destaque faz com que em 20 de dezembro de 1917 Assis seja elevada à condição de município, separando-se de Platina e desfrutando independência político-administrativa (Pereira; Fiorin, 2015). Assim, a união entre valorização do território, fortalecimento da esfera religiosa e a presença de ferrovias foi fundamental para moldar o crescimento da cidade e solidificar sua posição na região.

A localidade também recebeu a Ford, que adquiriu um terreno particular na área central da cidade (Oliveira, 2024). Entretanto, algo curioso é que a presença da Ford no município ia além do aspecto comercial, pois a companhia promoveu várias corridas na avenida Rui Barbosa. Essas ações ajudaram a movimentar atividades esportivas ao mesmo tempo em que sua imagem se firmava no cotidiano da cidade.

Apesar de seu crescimento impulsionado pela ferrovia e por outras dinâmicas regionais, o município enfrentou um déficit em relação à oferta de infraestrutura, que na verdade se tratou de uma “inversão de prioridades” em relação aos serviços essenciais (Carignani et al., 2024).

Com isso, o fornecimento de água e demais utilidades públicas básicas da cidade, levou mais tempo do que o esperado para vir a se concretizar, evidenciando assim um certo descompasso entre expansão territorial e organização interna do município, nas primeiras décadas do século XX (Oliveira, 2024).

De acordo com o autor, esse problema começou a ser abordado de maneira mais efetiva apenas no início da década de 1930, quando as políticas públicas começaram a surgir juntamente com os investimentos voltados para resolver essas faltas. Intensificando essa disparidade entre a atividade econômica da cidade e a lentidão na formação de sua infraestrutura básica.

Além disso, a maioria das ruas na época apresentavam medidas reduzidas, sem uma pavimentação adequada para se transitar com automóvel, sem contar as pontes que eram utilizadas para cortar os corpos d’água na cidade, eram rudimentares e feitas de madeira. Assim,

alguns comentários podem ser traçados acerca dessa implementação recente do carro particular em Assis, principalmente em relação a sua infraestrutura. O fator que mais chama a atenção é o estado que as vias se encontravam na época, ficando evidente a impossibilidade de comportar esse tipo de veículo (Oliveira, 2024, P. 108).

Segundo o Oliveira (2024) pensar em atravessar a cidade de carro era algo inviável, haja vista que, além das condições das vias, manter uma velocidade média seria um desafio, devido ao pouco espaço e por ter que ser compartilhado com carroças, bois e pessoas a pé, o que resultava em um tráfego

ineficiente e conflituoso. Apesar disso, o autor também explica que, para Washigton Luís o automóvel era a solução para “acabar com o atraso brasileiro” e criar um ideal de civilidade.

Para Oliveira (2024), a solução para melhoria das estradas demandava altos investimentos em relação a uma cidade que ainda estava em estado de desenvolvimento, apesar das vantagens que a estrada de ferro na região oferecia. Além de tentar estabilizar sua população e atrair novos residentes.

Essa situação reflete um crescimento urbano de maneira lenta, acompanhado de grandes dificuldades financeiras e técnicas enfrentadas pela cidade nos seus primeiros anos de existência.

3.1.4 Análise comparativa entre Assis e Presidente Pudente

De início, um dado interessante que ressalta a singularidade no começo da formação dos municípios é o elemento vetor da urbanização em que, enquanto em Assis o núcleo urbano começa a se formar tendo um patrimônio religioso como ponto de partida, em Presidente Prudente o núcleo tende a se formar em torno da estação ferroviária. Diante do exposto, Assis destaca-se por ter seu desenvolvimento no entorno de um patrimônio religioso.

Além disso, a maneira como as atividades comerciais se desenvolveram espacialmente, também, são peculiares. Em Prudente, por exemplo, a Vila Goulart era o polo das atividades econômicas, cujo lado da ferrovia em que a estação foi construída propiciou que assim fosse. Assis teve por eixo comercial, ao invés de uma vila, a avenida Rui Barbosa, nos momentos iniciais de formação do núcleo urbano (Carignari; Oliveira, 2024).

A similaridade entre os dois municípios, expressa pela predominância de edificações na forma de galpões na paisagem ferroviária, passaram a fazer parte da paisagem de entorno dos trilhos. Entretanto, em Assis, essas construções se estendem ao longo da via, apenas no lado sul da estrada de ferro.

É interessante notar também que, ao longo do tempo, o nome da Avenida Rui Barbosa, em Assis, permanece o mesmo, fato que difere de Presidente Prudente, pois a Avenida Rio branco, por exemplo, passa a se chamar Avenida Washington Luiz.

Lamentavelmente, no momento contemporâneo, tanto em Assis, como em Presidente Prudente, os trilhos foram soterrados, sendo o primeiro coberto por manta asfáltica e o segundo soterrado com terra (Glesbrecht ,2023; Bosisio,2022), para realização da Batatec⁸

Uma solicitação do Ministério Público fez o poder público municipal, reverteresse essa ação, retirando da área dos trilhos, em frente a Estação Ferroviária de Presidente Prudente. O Latossolo Vermelho depositado foi retirado, mas não em sua totalidade, pois isso demandaria um trabalho minucioso de decapagem⁹ em torno dos trilhos (Entrevista com Neide Barrocá Faccio, 2026).

Apesar do poder público de Presidente Prudente afirmar que a ação nunca teve o propósito de ser permanente, só foi revertida após a solicitação do Ministério Público.

No Município de Assis, o proposito foi diferente, os trilhos foram cobertos com manta asfáltica, pressupondo a determinação de que a obra fosse de caráter permanente, uma vez que é difícil imaginar a remoção da manta asfáltica, sem complicações para os a estrutura dos trilhos.

Em Assis, algo interessante de se observar é a dicotomia entre interesses e ações que se dão, que envolvem a área do complexo ferroviário assiense, envolvendo a Secretaria da Cultura em um espaço em que a cobertura do asfalto sobre os trilhos soa como uma decisão problemática sobre a preservação do patrimônio histórico.

Ao mesmo tempo, a pintura que se sobrepôs à expressão popular suscita questionamentos sobre a supressão da manifestação cultural contemporânea, o que abre caminho para outra frente de pesquisa, envolvendo a esfera do poder, expressão popular e representatividade em ambiente ferroviário.

Assim como em Presidente Prudente, em Assis foram registradas substituição da edificação, reformas e alterações em que a estação primária abre espaço para um novo prédio, com diferentes características, porém com valor histórico, mas não existem registros dessas ações, elas estão apenas na

⁸ 3ª Batatec, a Feira Tecnológica da Batata-Doce.

⁹ A decapagem é uma técnica da Arqueologia, que constitui-se na retirada de sedimentos que cobrem um bem patrimonial, a partir de um trabalho delicado que envolve pequenas pzinhas e o uso de pinceis.

memória das pessoas, diferente de Presidente Prudente, onde encontramos esses registros (Rodrigues et al., 2014).

Durante o período em que o rodoviarismo ascendia, na década de 1950, em Assis o asfalto tinha um potencial relevante como concorrente da ferrovia. No entanto não apresentava uma ameaça propriamente, mas a transferência da sede da Sorocabana que foi o determinante para que não só a cidade, como outras localidades sentissem esse impacto (Machado, 2005).

Assim, o deslocamento da sede ferroviária permite inferir que se tratou de um fenômeno acelerador da desativação da ferrovia, cujo cenário já estava praticamente programado, com os incentivos do rodoviarismo vindo à tona. Com isso, não seria equívoco considerar que, provavelmente, o encerramento das atividades ferroviárias em Presidente Prudente também foi sentido em decorrência do que houve em Assis.

Similarmente a Presidente Prudente, o município de Assis teve a desativação da estação ferroviária próximo aos anos 2000, com o tráfego cargueiro representando os resquícios da atividade ferroviária, que logo se extinguiria, traço esse que demonstra ser recorrente na Ferrovia da Alta Sorocabana.

Outra similaridade é na forma como os prédios de ambas as estações foram tratados, ora experimentando traços de abandono, ora passando por utilizações alheias à atividade ferroviária.

Os exemplos mais nítidos foram a existência do Procon na estação de Presidente Prudente e o terminal urbano na estação de Assis. Portanto, da mesma forma, em ambas as edificações, observa-se a tentativa de montar um museu no local. Contudo, em Prudente, a iniciativa ainda não se concretizou. Em Assis, embora tenha permanecido aberto por um período, o espaço encontra-se desativado.

3.2 A ferrovia de Ourinhos

O Município de Ourinhos possui um traço peculiar quando comparado a Presidente Prudente e a Assis, pois a cidade contava com duas ferrovias em seu

território urbano, o que influenciava significativamente o direcionamento de seu crescimento (Carignani; Oliveira,2024).

Aspecto esse, cuja importância do modal foi aprimorada em 1928, quando a localidade passa a ser o ponto central da linha que unia os Estados de São Paulo e Paraná (Santos et al.,2020).

Durante os anos de 1920, a cidade passou por um momento de desenvolvimento urbano, que foi caracterizado pelo surgimento dos primeiros negócios na região chamada “Acima da Linha” em que, de acordo com Carignani e Oliveira (2024), foi essencial para o desenvolvimento comercial. Isso fazia com que a localização privilegiada propiciasse a circulação de pessoas e de produtos, contribuindo para a expansão do centro urbano.

As residências ligadas à ferrovia também se tornaram uma parte fundamental da paisagem. Em Santos et al. (2020), elas foram criadas para abrigar os trabalhadores que ajudaram a construir a ferrovia e, em seguida, passaram a ser habitadas por aqueles que permaneceram trabalhando na operação e na manutenção da ferrovia, aspecto relevante na consolidação de uma comunidade diretamente envolvida com a atividade ferroviária.

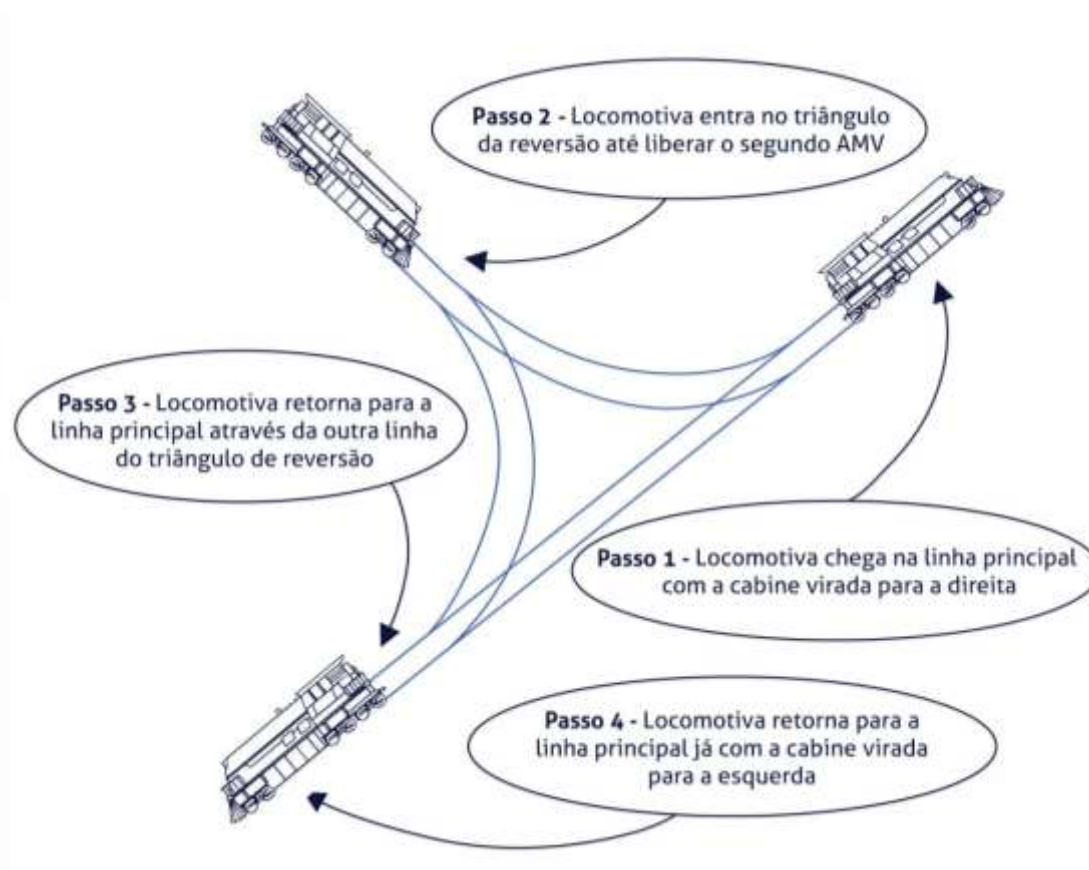
O surgimento das primeiras lojas de produtos secos e molhados, roupas, calçados e tecidos corroborou para que o progresso nas atividades comerciais também aumentasse, fortalecendo a função comercial da área. Portanto, locais como a Casa Matachana, a Casa Zanotto e a Casa Amaral, são mencionados como instaladas em localização privilegiada, ou seja, perto da estrada de ferro (Carignani; Oliveira, 2024).

Entretanto, o ponto de destaque foi a criação da fábrica de oleaginosas SANBRA, cuja atuação se deu de forma significativa no âmbito industrial de Ourinhos, a partir dos anos 1940. De acordo com Santos et al. (2020), uma parte do terreno da indústria era cortada pelos trilhos da ferrovia, demonstrando que havia uma intensa conexão entre a instalação industrial e a estrada de ferro.

A rede ferroviária em Ourinhos passou por uma melhoria nas primeiras décadas do século XX, contando com diversos investimentos que visavam a modernização e o aumento da eficiência da Estrada de Ferro Sorocabana.

Nesse sentido, Lopes e Braga (2014), afirmam que diversos equipamentos essenciais foram adicionados, sendo alguns deles: uma oficina pré-fabricada, que foi importada da Inglaterra e destinou-se à manutenção dos vagões; um armazém; depósitos para óleo e materiais inflamáveis, além de um pátio de manobras, com dois desvios e um triângulo de reversão (**Figura 32**).

Figura 32: Croqui do triângulo de reversão.



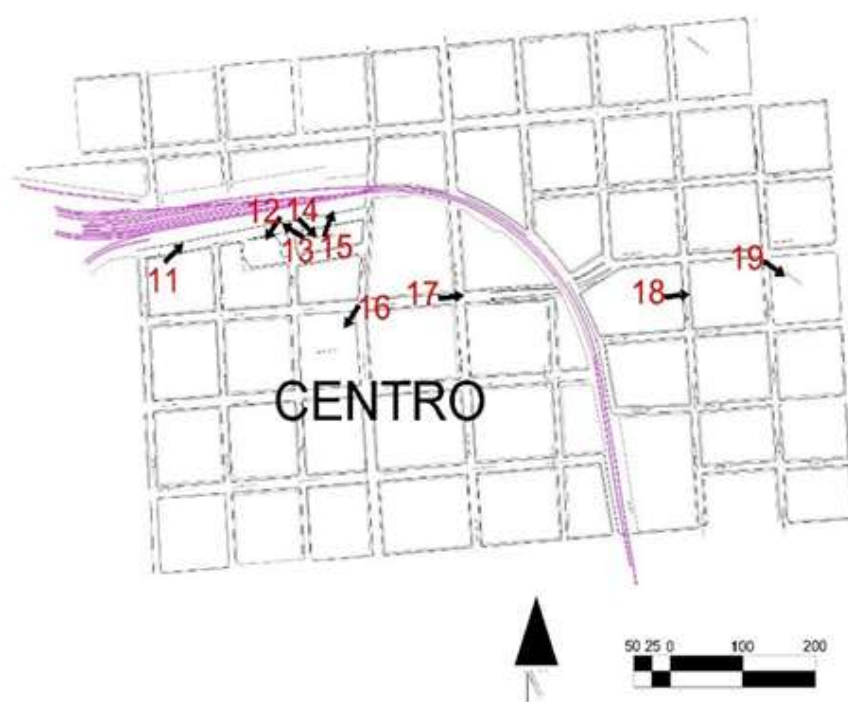
Fonte: Laguna (2020).

Dessa maneira, combinação de infraestrutura, materiais importados e a instalação de estruturas de apoio, fortaleceu a presença da ferrovia na área, além de aumentar a importância estratégica da cidade, com uma melhor capacidade de atendimento e de eficiência nas operações. As oficinas recém-construídas foram utilizadas para a montagem dos aparatos importados de Londres, como locomotivas, carros de passageiros, vagões cobertos e gôndolas (Santos et al., 2020).

3.2.1 A paisagem do núcleo urbano de Ourinhos em relação a ferrovia

Vicente (2015) enfatiza que a ferrovia fomentou uma expansão contínua e concentrada em suas proximidades, uma vez que, as primeiras regiões urbanizadas, se estabeleceram ao redor dos trilhos, que por sua vez tiveram um papel central na configuração espacial da cidade.

Mapa 5: Mapa com as edificações próximas à ferrovia



Marcos e Pontos Nodais:



Fonte: Vicente (2015).

O mapa modificado por Vicente (2015), **Mapa 5**, mostra essa dinâmica, de forma que é possível observar que elementos como a antiga e a nova estação, o terminal urbano e o lanchódromo estão próximos ao pátio ferroviário e que, a área que os trilhos serpenteiam é justamente o centro da cidade, refletindo a época em que a ferrovia, além de meio de transporte, permitiu um incremento na economia e na comunicação da região.

No entanto, conforme a autora, a partir dos anos 1970, os padrões de crescimento urbano na cidade passaram a se desenvolver sob a influência da construção da rodovia. Isso deu-se porque o novo eixo de mobilidade que começava a se solidificar, atraía serviços, comércios e novos loteamentos no local, o que acabou fomentando a expansão para o lado direito da rodovia.

Em Ourinhos, é evidente a dimensão enquanto “barreira”, na qual a ferrovia acaba se tornando (Sposito, 1983). Essa característica é observada em Carignani e Oliveira (2024) quando, ao discorrer acerca da instalação dos primeiros comércios na região, menciona a localização “Acima da Linha”, agregando à via férrea o caráter de elemento delimitador no tecido urbano.

A linha férrea é mencionada em Vicente (2015) como um desafio para a ligação entre os bairros. A razão pela qual a transposição é difícil, se dá pelas poucas passagens entre os dois lados da linha, sendo elas três cruzamentos em nível e dois por meio de pontilhão.

Na área da margem direita da ferrovia tem-se apenas uma via de acesso direto às ruas adjacentes. Do lado esquerdo dos trilhos, apesar de haver vias próximas, nenhuma delas segue o limite do lote em análise, fazendo com que haja uma quebra no padrão linear da malha urbana de Ourinhos.

3.2.2 Trajetória da ferrovia em Ourinhos

Cabe lembrar que, anterior a estrada de ferro, houve a abertura de diversos caminhos na região de Ourinhos, tal como em Assis e em Presidente Prudente. Foi a partir desse passo inicial que as vias logísticas vieram adentrando o interior do Estado, aumentando significativamente o fluxo de mercadorias e proporcionando, mesmo que de uma forma mais rudimentar, o escoamento para o Porto de Santos (Debes, 1968).

Isso promoveu a chegada de novos residentes e de trabalhadores, que gradualmente formaram povoados no Vale do Paranapanema, sendo isso o fruto desse processo de ocupação que essas vias que foram abertas permitiam (Carignani; Oliveira;2024). Nesse sentido:

Ourinhos, localizada no centro-sul do Estado de São Paulo, na região denominada de “Médio Paranapanema”, aproximadamente a 365 km da capital, surgiu de uma vila formada por trabalhadores que em 1905 atuavam no desmatamento das terras destinadas ao assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (Silveira et al., 2011, p.94).

Tudo começa com um loteamento gerido pelo coronel Jacinto de Sá. Tal personalidade se tratava de alguém com grande influência local e, com a noção de que a Estrada de Ferro Sorocabana, ainda em construção, naquele momento, teria o seu percurso passando pela localidade. Então, adiantou-se a construir a primeira estação ferroviária, no local (Carignani; Oliveira, 2024). As obras se iniciaram em 1907 e

em 1908, é inaugurada a Estação Ferroviária do Distrito de Ourinhos, pertencente ao município de Salto Grande. A Estrada de Ferro Sorocabana foi de extrema importância para a expansão de Ourinhos, nos meados do século XX, pois trouxe ao distrito um fluxo de imigrantes. A vista disso, em 1918 foi elevada à categoria de município (Vicente, 2015, p.3).

Dessa forma, a movimentação de usuários e produtos, em crescente desenvolvimento, gerou uma demanda ainda maior das estruturas que até então eram utilizadas. Para suprir essa nova demanda, uma nova estação foi inaugurada, no ano de 1926 (Carignani; Oliveira, 2024).

O autor apresenta uma comparação preliminar entre Presidente Prudente e Ourinhos. Ambas as cidades tiveram a construção de sua primeira estação de forma provisória, e em 1926, deram espaço para uma estrutura mais robusta. Além disso, vale ressaltar que a estação de Assis, com a nova estrutura serviu de base para duas linhas férreas, sendo a segunda também pertencente, nos períodos iniciais, à Estrada de Ferro Sorocabana.

Quando essa nova linha férrea entrou em funcionamento, impulsionou a fundação de outros municípios. No interior do Paraná, foram criadas as cidades

de Londrina, em 1934, e a cidade de Maringá, em 1948 (Carignari; Oliveira, 2024).

Apesar da popularidade alcançada pela ferrovia, a partir da década de 1950 o quadro econômico se encontrava em transformação, de forma que, após a decadência do café, nota-se uma projeção na produção canavieira, despontando-se como a principal atividade, o que faz com que Ourinhos passe a vivenciar uma nova fase em que:

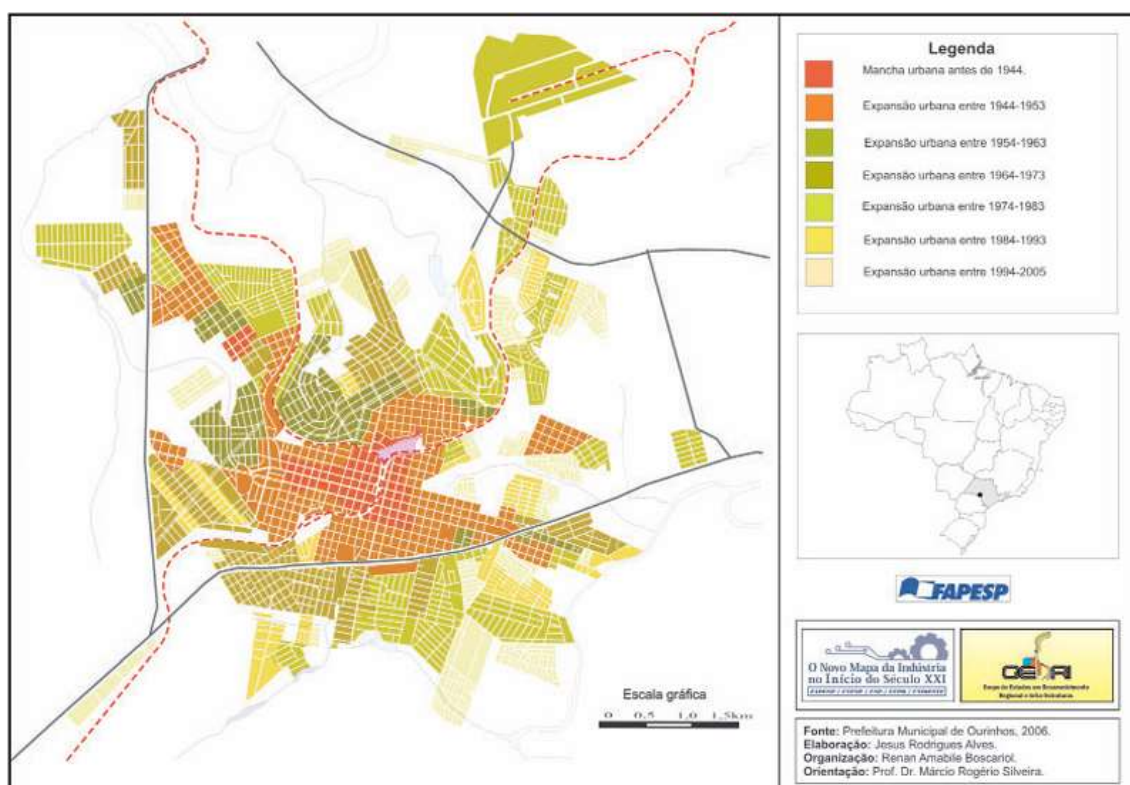
A Usina São Luís, produtora de álcool e açúcar, é instalada no município. Além disso, unidades de distribuição de derivados de petróleo e combustíveis de empresas como a Ipiranga, Shell, Esso, Petrobrás (álcool), se instalaram na cidade pela sua localização, e pela dinâmica de mobilidade (Vicente, 2015, P. 4).

Dessa maneira, conforme a estrada de rodagem era implementada, o transporte ferroviário perdia seu prestígio em relação a formação da cidade, o que levou o tecido urbano a crescer de uma maneira mais espraiada e descontínua (Carignani, Oliveira, 2024).

Portanto, ao analisar a **Mapa 6**, tem-se, em vermelho, as áreas mais antigas nas proximidades da ferrovia, em especial do complexo em que as estradas se conectam, formando um “Y”. Tendo isso em vista, as explicações sobre a influência das rodovias se tornam visíveis haja vista que, os tons de verde, indicam as expansões de décadas mais recentes, concentrando-se entre a malha ferroviária e a rodoviária.

Pode-se observar também que a ferrovia está localizada dentro do espaço urbano, o que acarreta uma série de desafios para a locomoção intraurbana. Nesse sentido, Silveira et al. (2011) discorre acerca dessa dificuldade para a mobilidade da população. Aspectos como a segregação espacial são observados, uma vez que a estrada de ferro funciona como uma barreira espacial, econômica e social.

Mapa 6: Mapa da ocupação da malha urbana em Ourinhos



Fonte: Silveira (2011).

Destaca-se ainda que:

a ferrovia, no caso de Ourinhos (de cargas, sucateada, transportando produtos perigosos e de baixo valor agregado e “serpenteando” pelo espaço da cidade), funciona como uma relativa barreira na mobilidade urbana e, por isso, agrava a segregação espacial no município. (Silveira et al., 2011, p. 53).

Para o autor, os processos segregatórios, se manifestam por meio da presença de vários tipos de fixos, que são distribuídos ao longo da linha, que se constituem em elementos como muros e cercas, que por sua vez, inviabilizam o contato entre as diferentes camadas sociais. Não que a ferrovia seja diretamente a grande culpada desse efeito colateral, mas que sua influência enquanto barreira espacial, tornam enfáticos uma série de problemas sociais que a anos recai sobre o município de Ourinhos.

É inegável a importância que, assim como em Assis e em Presidente Prudente, a ferrovia teve para a formação e a consolidação do núcleo urbano

ourinhense. Apesar disso, Santos et al. (2020) explica que os vestígios desse tempo estão sendo apagados.

Um fator que, segundo o autor, contribui com esse apagamento é a má condução de políticas públicas, haja vista que não demonstraram muita efetividade em relação a salvaguarda desses espaços, sendo esse um debate cuja importância requer a ampliação da discussão sobre o tema, tal como este trabalho se propõe a agregar. Apesar disso, atualmente:

A ferrovia ainda sustenta certa influência sobre a economia da cidade, pois, nas últimas décadas, o crescimento econômico de Ourinhos se deu baseado, principalmente, no setor do agronegócio, com destaque para a cultura de cana-de-açúcar e para a indústria sucroalcooleira, a qual usufrui, também, do transporte ferroviário para deslocar suas mercadorias (Silveira et al., 2011, p. 96).

Conforme Santos et al. (2020) foi apenas em 1999 que os serviços voltados ao transporte de passageiros deixaram de conduzir passageiros, embora ainda haja o transporte de produtos, com o destaque para os combustíveis. Dessa maneira, um projeto visando a revitalização e a restauração do patrimônio ferroviário, no ano de 1997.

De acordo com o autor, a instalação do museu da cidade foi uma das soluções adotadas, no prédio da primeira estação ferroviária. Além disso, algumas casas ferroviárias foram restauradas, o que teria sido viabilizado por um convênio entre a Prefeitura de Ourinhos e a Fepasa. Apesar disso, Vicente (2015) menciona que não houve uma preocupação em relação ao Sanbra, que foi um importante elemento para a definição da configuração da cidade e da sua economia, permitindo que se “demolisse o passado”.

No entorno ferroviário, as vias apresentam uma malha quadriculada, possivelmente um reflexo da ocupação por loteamentos, processo adotado no início do desenvolvimento da urbanização em Ourinhos. Além disso, Carignani e Oliveira (2024) mencionam a presença das casas ferroviárias.

Em Vicente (2015), pode-se destacar a presença de um terminal de ônibus como um elemento dinâmico no espaço da antiga ferrovia, que conecta essa área com os outros pontos da cidade.

3.2.3 A trajetória do município ourinhense

O grande responsável pelas ações iniciais que levaram o surgimento de Ourinhos, foi o Coronel Jacintho Ferreira de Sá, conhecido por ter sido responsável pelo parcelamento das terras e pela criação dos primeiros bairros da cidade. Com os loteamentos particulares formou o núcleo urbano do município (Oliveira, 2024).

Em 1908, o Coronel Jacinto Ferreira de Sá, que possuía vários contatos políticos, já era proprietário de parte das terras da fazenda Furnas, a mesma em que grande parte do território de Ourinhos está localizado, e em decorrência disso, conseguiu que esse primeiro trecho da ferrovia fosse implantado de forma a favorecer suas terras (Santos et al., 2020, p. 51).

Conforme discorre o autor, na época em questão, os moradores da localidade eram alguns tropeiros, agricultores de pequenas produções e os próprios trabalhadores. Esses trabalhadores tiveram notável importância durante o início a formação do núcleo urbano, pois esse processo se iniciou com suas casas, com o traçado urbano, que era tido como inovador, por se tratar de um padrão retilíneo, constituído por avenidas e ruas largas.

No início da década de 1940 que, com a crise cafeeira que atingiu o estado de São Paulo, a resposta encontrada para a situação acaba sendo o processo de implantação de fábricas na cidade. Nesse cenário, Santos et al. (2020) destaca a SANBRA.

Sua participação na economia se dava com a produção de óleo vegetal, originado por meio das sementes de algodão, de amendoim e de mamona. Sua interação com a ferrovia era tão próxima a ponto de a fábrica possuir parte dos trilhos dentro de seu pátio fabril, conforme apontam os autores.

Entretanto, a partir da década seguinte, nos anos 1950, o quadro econômico do município é alterado e a atividade de produção em destaque passa a ser a canavieira (Vicente, 2015).

A autora menciona um aspecto que mudaria a dinâmica do crescimento das áreas urbanas na cidade, que é a construção da Rodovia Raposo Tavares, o que contribuiu para aumento da mobilidade e do fluxo, utilizada principalmente para ligar o interior a capital do Estado de São Paulo. Com isso, Ourinhos passou

a se desenvolver, não só em torno da Estrada de Ferro, mas também da Rodovia.

3.2.4 Análise comparativa entre Ourinhos e Presidente Prudente

Da mesma forma que em Prudente, a indústria SANBRA foi demolida em Ourinhos, sobrando apenas a torre. Na ferrovia prudentina, ainda é possível ver as ruínas da casa de força. No município, a área que abrigava o enorme complexo industrial passou a ser utilizada para habitação.

Como em Prudente, percebe-se que a estação está virada para a região central da cidade. Pois, em ambos os casos, a cidade se desenvolveu em torno da ferrovia. Observou-se também que, em Ourinhos, o traçado das vias é mais homogêneo em relação ao município prudentino, em que o desenho dos logradouros aparenta fugir do padrão quadriculado na Vila Marcondes, característica, provavelmente, associada com a topografia local.

De maneira similar à Avenida Manoel Goulart e a Avenida Jacinto de Sá conseguiram “vantagens ferroviárias” em sua área, Goulart conseguiu que a estação estivesse posicionada com a entrada para o seu lote e Jacinto de Sá, conseguiu instalar uma estação na área de suas terras.

3.3 Síntese do diagnóstico

Ao observar toda a trajetória de implementação, desenvolvimento urbano, arrefecimento do transporte ferroviário e as respectivas transformações na paisagem geográfica, nota-se que, se por um lado, a ferrovia moldou o espaço geográfico na localidade, por outro, as decisões políticas e econômicas moldaram tanto o destino dos trilhos quanto o das rodovias.

Dessa forma, o espaço ferroviário tornou-se apenas um reflexo das prioridades e das marginalidades, que permearam a decisão do poder público e das personalidades influentes em cada município. A exemplo disso, a política estadual de expansão ferroviária, conforme Carignani e Oliveira (2024), assumiu um papel determinante para a fundação de novas cidades.

Diante disso, não é um exagero dizer que: a ferrovia molda os núcleos urbanos, e que o poder público molda a ferrovia, ora administrando ou transferindo para a concessão privada, que passa a exercer sua influência conforme a prerrogativa desse mesmo poder público. Tanto para o surgimento das cidades atravessadas pela ferrovia, como para as que acabaram sufocadas por ficarem fora do traçado ferroviário.

Apesar da ferrovia ser enfatizada como um elemento principal nas transformações dos municípios de Presidente Prudente, Assis e Ourinhos, acredita-se que, por outro lado, as dinâmicas espaciais ocasionadas pela inserção do automóvel, por si, indica uma frente de estudos, com potencial para caracterizar tanto a Geografia do município como o modo de vida da população.

Assim, percebeu-se de uma maneira geral que essa modalidade de locomoção cooperou para que a ferrovia se enfraquecesse. Porém, uma peculiaridade em relação a isso é a maneira como o município de Assis foi envolvido pela tendência de mostrar modernidade, buscando, por meio da introdução do automóvel, inclusive com corridas acontecendo, mesmo que o local tivesse ainda uma infraestrutura precária (Oliveira, 2024).

A implantação dos serviços básicos é antagônica à Ourinhos, permanecendo por um bom tempo com a construção de parte da infraestrutura com as imperfeições constatadas (Oliveira, 2024).

Os incentivos em torno do automóvel assumem posicionamento do discurso adotado pelo governo Washington Luís, que consolidou o carro como um ativo de poder simbólico, conferindo-lhe, além do status socioeconômico, a materialização da ideologia do progresso e do vetor de modernidade para a população.

Um aspecto que envolve a ferrovia para o estudo geográfico é a regionalização que ela permite, pois, a definição de Alta Sorocabana, é um exemplo da influência da estrada de ferro enquanto um elemento que permite identificar a secção de áreas (Ghirardello, 2002; Oliveira, 2024).

A ferrovia também possuiu um aspecto revelador de um cenário de contradições existentes, dentre os quais o embate entre os indígenas e os

pioneiros, a segregação no espaço valorizado e a marginalização se manifesta (Abreu, 1972; Sposito, 1983).

Considera-se, portanto, um equívoco tratá-la como um vetor desses embates, mas, em conformidade com Silveira et al (2011), é importante observar que, nesse sentido, a natureza da ferrovia deve ser entendida como uma ferramenta de ênfase nas disputas que envolve outros fatores que influenciavam, a partir dos quais as disputas pelo capital e pelo solo podem ser observadas de maneira mais contundente.

Um exemplo disso foi o fato de que “o processo de ocupação das terras na Alta Sorocabana também ficou marcado por diversas investidas agressivas por parte das figuras detentoras de terras” (Oliveira, 2024, p. 106).

Nesse sentido, Oliveira (2024) revela o envolvimento de diversos líderes políticos da região com a criação de grupos armados que estariam a serviço desses líderes, tudo em nome de um “controle”, no qual o Estado demonstrava uma certa conivência.

Diante disso, é comprovado que, além das contribuições para o desenvolvimento dos núcleos urbanos locais, fica evidente o quanto cada município participou de maneira sistemática no estabelecimento e operação da Estrada de Ferro Sorocabana, exercendo suas funções específicas dentro da malha ferroviária da EFS (**Tabela 2**).

Nesse sentido, Presidente Prudente assumiu a característica de um terminal de expansão, sendo que sua relevância permitiu a fixação do próprio núcleo urbano e as condições necessárias para o avanço da linha principal da EFS, em direção ao extremo Oeste do Estado de São Paulo. Com isso, a existência do complexo ferroviário foi crucial para consolidar tanto a ocupação como o fortalecimento da fronteira agrícola cafeeira.

Assis, que está situada entre Ourinhos e Presidente Prudente, se destacou como um importante ponto de apoio logístico para a malha ferroviária, de forma que o município acabou assumindo a função de polo intermediário de desenvolvimento ao longo da linha.

Tabela 1: quadro comparativo da EFS em Presidente Prudente, Assis e Ourinhos

Quadro comparativo ferroviário			
Características por ferrovia	Presidente Prudente	Assis	Ourinhos
Elemento base para o surgimento do núcleo urbano	Estação Ferroviária	Capela da Igreja Católica	Estação Ferroviária
Transformação da paisagem ferroviária	Propiciada pelo arruamento em forma ortogonal	Ocorre de forma tardia	Propiciada por loteamentos
Distribuição das edificações ferroviárias	Bilateral à via	Unilateral à via	Unilateral à via
Fator de queda	Desativação do tráfego de passageiros pela FERROBAN/Diminuição do tráfego	Retirada da sede ferroviária	Surgimento e medidas pró-rodovia
Eixo comercial	Vila Goulart	Avenida Rui Barbosa	Parte Sul da ferrovia, "acima da linha"
Utilidade dos prédios remanescentes	Antiga sede do Procon, com projetos para implementação de museu	Centro cultural e tentativas de abrir um museu	Projetos para implementar um museu
Relação entre formação do núcleo urbano em relação à ferrovia	Em conjunto com a ferrovia	Em função da capela	Ao passo que a ferrovia avançava à localidade

Fonte: o autor (2026).

Ourinhos, na prática funcionou como um ponto de entroncamento da malha, sendo o eixo de convergência entre a capital do Estado, juntamente com o Porto de Santos, o Oeste Paulista e o eixo de conexão via estrada de ferro com o norte do Paraná, cuja importância estratégica apresentou a presença de uma maior movimentação de cargas e de passageiros, o que pode ter corroborado com o resultado de um aparato técnico operacional mais encorpado em relação aos encontrados em Assis e Presidente Prudente.

3.4 Proposta de educação patrimonial e turismo para complexos ferroviários

Pensar a educação patrimonial no contexto de Presidente Prudente, tendo por base a ferrovia, permite valorizar a narrativa prudentina e a promoção do conhecimento histórico e de formação do município (Fonseca, 2003). Tendo por base que o conhecimento acerca do patrimônio é essencial para a sua valorização ou destruição (Faccio et al., 2013).

Pode-se conservar ou destruir um patrimônio, que se conhece bem, de acordo com os interesses que tem em relação a determinado patrimônio. Por exemplo, o Bar da Estação em Presidente Prudente foi demolido, apesar de se reconhecer o seu valor histórico pela população prudentina. Contudo, não existia tombamento para esse bem e apesar do Ministério Público intervir, no sentido de sua salvaguarda, o COMUDEPHAAT, Conselho de Patrimônio do Município de Presidente Prudente e o Ministério Público, nada fizeram.

Quando se destrói um bem para se atender a interesses econômicos, por exemplo, é certo que o valor econômico se sobrepõe aos interesses patrimoniais. No caso do COMUDEPHAAT, do Município de Presidente Prudente, que não é deliberativo, verifica-se o tombamento e o destombamento de acordo com os interesses políticos. Se o tombamento do bem não causa conflitos políticos, o bem é tombado e continua tombado. Se o bem causa conflitos políticos ele certamente é destombado no Município de Presidente Prudente. Exemplos desse tipo de ocorrência pode ser exemplificado nos casos dos destombamentos da APEA e dos jardins da Catedral São Sebastião (Entrevista: Neide Barrocá Faccio, 2026).

Dessa maneira, tendo por pressuposto que a valorização do patrimônio tem por essência o conhecimento, foi possível formular duas propostas que consistem na: utilização da estação ferroviária de Presidente Prudente para fins culturais e turísticos; e a recriação da área de estudo em uma versão primária em ambiente simulado como um produto experimental dessa pesquisa.

3.4.1 Espaços de preservação da memória ferroviária

3.4.1.1 Museu catavento

O Catavento é um museu localizado na cidade de São Paulo, próximo à estação Pedro II do metrô. Apesar do local não ser especificamente um museu de memória ferroviária, se trata de um ambiente que tem resguardado

exemplares ferroviários em forma de locomotivas alocadas no espaço externo da edificação em que se encontra o museu. Assim, a **Figura 33**, é um exemplar de uma locomotiva elétrica, provavelmente utilizada pela Companhia Paulista, tal como as outras foram.

Figura 33: locomotiva elétrica



Fonte: o autor (2015).

Abaixo, na **Figura 34**, a locomotiva a vapor também faz parte dos materiais expostos no jardim do Catavento. Ela se tornou conhecida como “jiboia”, por sua força proporcionar a tração de uma quantidade elevada de vagões, sendo de fabricação alemã, conforme se observa em Andrade (2020). A datação registrada no corpo do maquinário importado no ano de 1937, tendo sido utilizada na Companhia Paulista.

Apesar dos equipamentos estarem acondicionados em um espaço museológico com vistas à preservação da memória ferroviária, o estado em que o material se encontrou chamou a atenção por aparentar estar malcuidado, uma

vez que, a céu aberto, as condições do tempo podem influenciar o estado de deterioração dos artefatos.

Figura 34: locomotiva conhecida como jiboia



Fonte: o autor (2025).

No entanto, o que se sabe é que, a decisão de não retocar pintura, bem como outros cuidados que poderiam trazer um aspecto visual melhor ao maquinário, faz parte de uma linha de pensamento adotada no local na qual o envelhecimento em si que naturalmente a peça em exposição está exposta faz parte da atmosfera de antiguidade e envelhecimento que se tem a intenção de passar.

Além disso, não apenas as máquinas originais do transporte ferroviário foram encontradas no jardim do museu, mas os trilhos de uma ferrovia em miniatura desativada circundam uma árvore no jardim. A descontinuidade entre os trilhos na **Figura 35**, e as barras de ferro entortadas em uma parte da via denotam um material exposto em desuso e, até o momento, sem evidentes intenções de reativação.

Figura 35: trilhos da ferrovia em miniatura desativados



Fonte: o autor (2025).

Figura 36: miniatura de avião da Embraer



Fonte: o autor (2025).

Durante a visita no museu, não foram encontradas maquetes de ferrovia expostas com a finalidade própria de preservação da memória ferroviária. Entretanto, as miniaturas encontradas chamaram atenção por seu grau de detalhamento, lembrando de forma nítida o objeto original ao qual buscou-se recriar, que no caso da **Figura 36**, se trata do modelo 170 do avião da Embraer, ao lado de dois outros aviões em miniatura.

O museu visitado é composto por vários roteiros e, no roteiro visitado, as seções de exposição são organizadas em espaços separados pelas estruturas de madeira na **Figura 37**, formando pequenas divisões em que cada parte poderá apresentar um assunto específico dentro de um espaço maior.

Figura 37: sala de exposições divididas em pequenas secções



Fonte: o autor (2025).

Figura 38: exposição com projeção de imagem projetada sobre superfície em 3 dimensões



Fonte: o autor (2025).

A maneira de representação do espaço geográfico utilizada na **Figura 38** chamou a atenção pelos recursos utilizados e a consequente qualidade de representação em detalhes. Uma vez que, para tal efeito, um projetor foi utilizado para a projeção de uma imagem com os traçados das vias e o uso dos solos sobre uma superfície com a representação do relevo e as formas inspiradas em construções reais, facilitando a assimilação da reprodução do espaço geográfico.

Um outro elemento que vale apenas destacar na exposição é a representação em 3 dimensões do museu refeita em ambiente virtual. Essa experiência consiste em um jogo de mundo aberto em que o próprio espaço museológico é o mapa do game, em que o personagem pode percorrer e explorar livremente, sendo um exemplo de como a utilização dos jogos de simulação podem oferecer uma experiência mais completa e didática (**Figura 39**).

Figura 39: jogo de mundo aberto do museu Catavento



Fonte: o autor (2025).

Um fator que chamou a atenção foi a inexistência de registros por escrito em relação ao paradeiro anterior das ferrovias antes de sua chegada ao museu, com a única informação de que fora fruto de uma doação, fato que também se repetiu no caso do vagão de passageiros do Museu Municipal de Presidente Prudente.

Sendo assim, o fato de ambos não possuírem registros pretéritos documentados, permite imaginar duas possibilidades: a primeira considera a perda ou destruição dos documentos que permitissem remontar a trajetória dos exemplares ferroviários, a segunda permite vislumbrar que os tratos pudessem ter sido firmados de forma verbal, dispensando a burocracia escrita.

3.4.1.2 Graal Estação Kafé

No município de Santa Cruz do Rio Pardo, um ponto de parada dos ônibus rodoviários conhecido como Estação Kafé (**Figura 40**) também acolhe uma composição turística.

Figura 40: entrada da Estação Kafé



Fonte: o autor (2025).

O material rodante em exposição consiste em uma locomotiva a vapor, conhecida como “Sinhá Moça” e em um carro de passageiros, que se encontram estacionados na plataforma de embarque e desembarque dos ônibus, mas em um espaço próprio coberto para resguardar o bem patrimonial, ao mesmo tempo que permite o destaque da presença da composição entre os viajantes que transitam de ônibus pelo local (**Figura 41**).

Figura 41: composição turística estacionada na plataforma de embarque



Fonte: o autor (2025).

O trajeto que a ferrovia percorre consiste em alguns metros de trilhos que conectam o ponto inicial de partida do trem à plataforma do Museu do Café (**Figura 42**), em que os visitantes podem desembarcar do comboio e ter acesso à história materializada na forma de itens característicos aos tempos passados.

Figura 42: museu e trecho final da ferrovia



Fonte: o autor (2025).

Figura 43: interior do carro de passageiros



Fonte: o autor (2025).

O carro de passageiros utilizado (**Figura 43**) aparenta ter um interior típico de trens antigos, com detalhes em madeira na parede da unidade, bancos também feitos de madeira e a presença de bagageiros acima dos bancos, em que era possível a acomodação de bolsas e volumes, deixando a viagem mais confortável, principalmente nos trajetos mais longos.

Figura 44: miniatura da ferrovia turística no interior do restaurante



Fonte: o autor (2025).

Entretanto, o elemento ferroviário não está presente apenas do lado de fora do restaurante, mas tem sua presença representada por uma miniatura do comboio destacada em um balcão (**Figura 44**), enfatizando a presença da memória ferroviária conservada no local, chama a atenção e reforça a roupagem do tema ferroviário presente no local.

A Estação Kafé demonstra uma tentativa em reunir no mesmo local a experiência culinária, sinestésica e cultural, em que as pessoas que param no

local podem comer, passear de trem e visitar o museu local, o que transforma uma simples pausa na viagem em uma imersão na história.

3.4.1.3 Trem dos Imigrantes

O Trem dos Imigrantes está presente na capital paulista, próximo à estação Bresser-Mooca e ele é uma atração à parte presente no Museu da Imigração, que consiste em uma antiga hospedaria (**Figura 45**) voltada para o acolhimento de imigrantes que vinham trabalhar nas lavouras de café, em substituição à mão-de-obra escrava, no final do século XIX.

Figura 45: painel com a representação da Hospedaria de Imigrantes do Estado de São Paulo



Fonte: o autor (2026).

Em uma sala em destaque, imediata à entrada, diversas informações sobre a Hospedaria estão relacionadas em painéis, utilizando-se do elemento

ilustrativo e textual, além da instalação de duas maquetes do local estarem destacadas no centro do ambiente, demarcadas com um piso tátil ao redor.

Figura 46: sala com a maquete da hospedaria e painéis informativos



Fonte: o autor (2026).

A ferrovia turística do museu consiste em uma composição formada por uma locomotiva da Estrada de Ferro Central do Brasil, conhecida por Marta (**Figura 47**), por volta dos cem anos de fabricação, e dois carros, sendo um destinado à passageiros (**Figura 48**) e outro destinado à bagagens ou encomendas. Os carros tracionados pela locomotiva são feitos de madeira, contando com assentos estofados de couro.

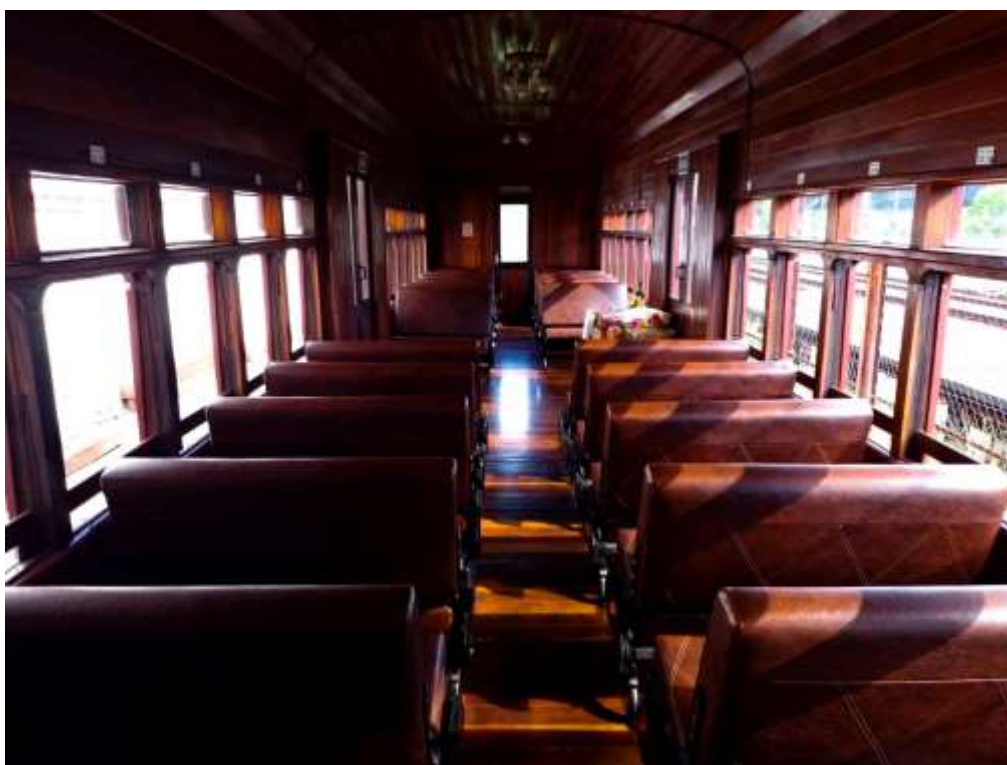
A experiência vivenciada pelo visitante não se limita apenas em se deslocar com uma composição característica na via turística, mas perpassa pela experiência de ser atendido pelo chefe de trem (**Figura 49**) que, de maneira didática, apresenta ao público a composição que estão embarcados e seu contexto histórico.

Figura 47: locomotiva a vapor que opera no museu da imigração



Fonte: o autor (2026).

Figura 48: interior do carro em que são realizados os passeios



Fonte: o autor (2026).

Figura 49: atendente atuando no tráfego turístico como chefe de trem



Fonte: o autor (2026).

A iniciativa responsável é a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, cujo propósito não visa fins lucrativos, além de seus colaboradores prestarem serviço de maneira voluntária, sendo ativos ou aposentados do ramo ferroviário.

Com essa ressalva, a venda de bolinhos **(Figura 50)** preparados com receitas tradicionais acompanhado de vinho do porto, cujo modo de preparo atravessa séculos de gerações, permitem a entrada de recursos para subsidiar os trabalhos desenvolvidos em prol da memória ferroviária, além de agregar a experiência de provar da culinária tradicional. Sem contar que, a interação leve e descontraída do vendedor com o público por si, é uma experiência à parte **(Figura 51)**.

Figura 50: caixa com bolinhos de receita tradicional portuguesa e vinho do Porto



Fonte: o autor (2026).

Figura 51: vendedor em interação com o público



Fonte: o autor (2026).

Ao final do passeio, o desembarque é realizado atravessando o carro de bagagens, como parte da exposição. Assim, seu interior possui malas antigas nas laterais da passagem, remontando a época em que no local eram alocados os pertences dos imigrantes (**Figura 52**).

Além disso, a exposição de elementos ilustrativos e textuais é utilizada (**Figura 53**), juntamente com a ambientação do carro mencionado acima, trazendo informações não só de um passado mais distante, como foi a imigração com o início do ciclo da economia do café, mas também com informações de outras composições em tempos mais contemporâneos que trafegaram pela malha ferroviária, como foi o caso dos trens da FEPASA.

Figura 52: interior do vagão de bagagens



Fonte: o autor (2026).

Figura 53: conteúdo visual com partes escritas no vagão de bagagens



Fonte: o autor (2026).

O passeio se dá por uma via auxiliar em paralelo com a linha 10 Turquesa da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), em que o trem se desloca da plataforma do Museu dos Imigrantes, atravessa o pátio ferroviário subsequente, em que um acervo de material rodante de época (**Figura 54**) segue em amostra aguardando restauro, até que a calda da composição se aproxime da estação Juventos – Mooca, para depois retornar. O passeio é repleto de informações e interação com o público.

Figura 54: exemplares do material exposto ao longo do pátio ferroviário



Fonte: o autor (2026).

Além da experiência de andar na maria fumaça e poder provar de receitas típicas, a “experiência à moda antiga” do visitante também pode se tornar ainda mais completa com a possibilidade de tirar retratos com figurinos antigos, em uma ala especial no Museu da Imigração.

Figura 55: espaço de registros de fotografias com figurinos antigos



Fonte: o autor (2026).

Inclusive, um detalhe peculiar que vale apenas ser mencionado com relação à vivência de embarcar em uma maria fumaça e que remonta os tempos

antigos em que esse tipo de material rodante era utilizado, é a comunicação entre o chefe de trem e o maquinista, que ocorre antes do trem se movimentar, que diz respeito ao momento em que o chefe, assopra seu apito e o maquinista responde soando o apito da locomotiva.

3.4.1.4 Museu da Estrada de Ferro Sorocabana

O museu da Estrada de Ferro Sorocabana está localizado em frente à estação do município de Sorocaba, interior de São Paulo. A exposição se encontra dentro de uma espécie de casarão, em que o acervo de diversos materiais é resguardado (**Figura 56**).

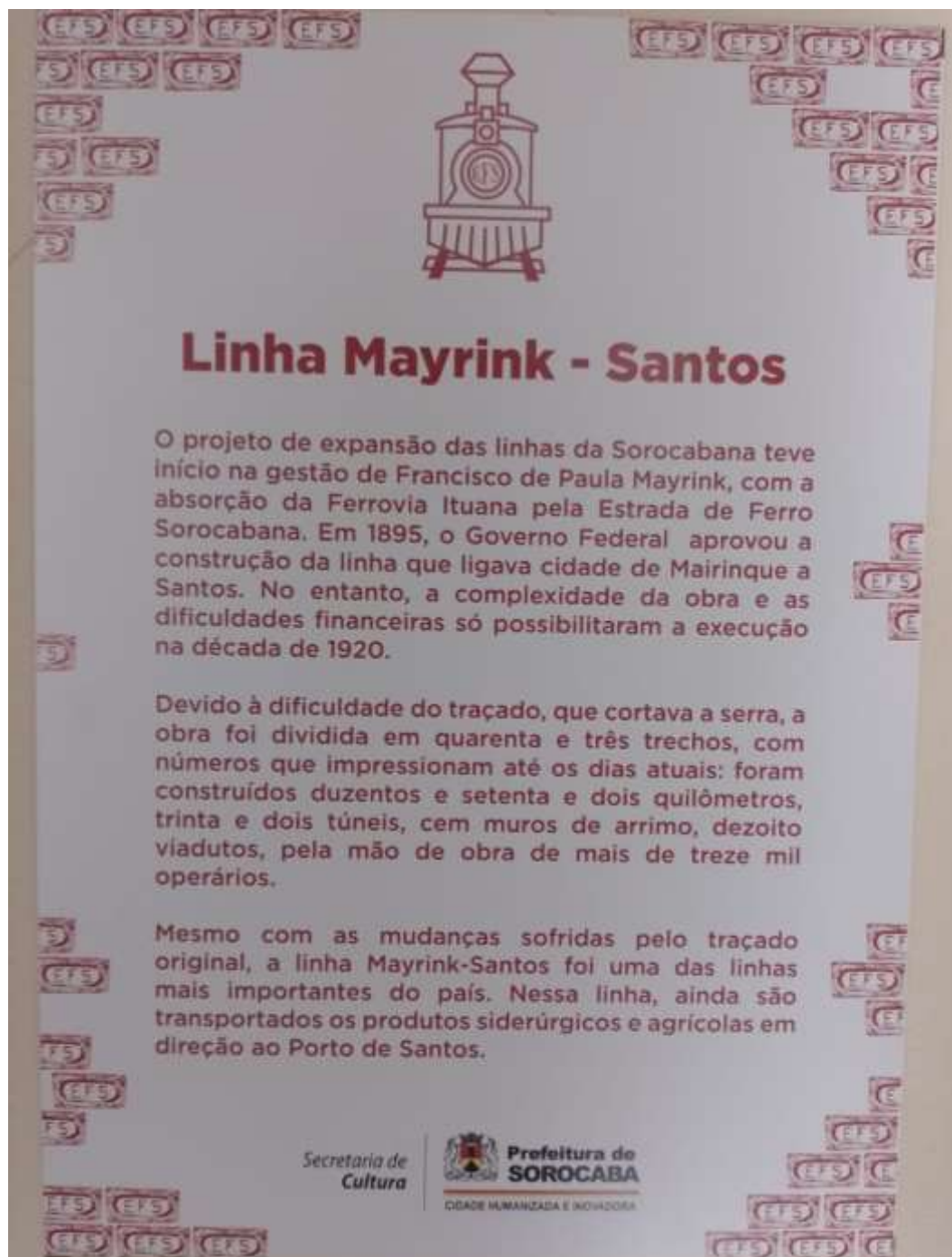
Figura 56: exposição com materiais diversificados no museu da Sorocabana



Fonte: o autor (2025).

No museu de Sorocaba, além dos materiais expostos, os painéis também marcam presença fornecendo dados históricos mais aprofundados, uma fonte em potencial para aprofundar o repertório cultural do visitante com dados históricos, técnicos e desafios enfrentados pela ferrovia outrora (**Figura 57**).

Figura 57: painel com o contexto de criação da linha Mayrink – Santos



Fonte: o autor (2025).

Um aspecto peculiar que o local possui são as miniaturas e recriações com detalhes que são expostas ao público. Na **Figura 58**, por exemplo, um aparelho de mudança de via (AMV) foi recriado, aparentemente em madeira, em que é possível perceber os detalhes da parte mecânica do objeto.

Figura 58: recriação de um aparelho de mudança de via



Fonte: o autor (2025).

Além do AMV, a exposição também conta com a reconstituição do que aparenta ser a traseira de um carro de passageiros com sua anatomia à mostra (**Figura 59**), em que é possível observar os arranjos da parte estrutural da unidade, o que demonstra o interesse de ir além de mostrar o que é o elemento, mostrando também o como ele é constituído.

Figura 59: miniatura representando a parte estrutural de um vagão



Fonte: o autor (2025).

A utilização de ilustrações e fotos também são um elemento importante no local e que estão presentes em várias partes do museu. Por exemplo, na **Figura 60**, a imagem retrata as oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana, transmitindo a dimensão e importância que tiveram ao longo do contexto ferroviário.

Dentre os itens na exposição, os equipamentos responsáveis pela segurança do tráfego não poderiam passar despercebidos. Sendo assim, na **Figura 61**, esses dispositivos vermelhos são chamados de *staff* e são responsáveis pela liberação de uma peça metálica que era entregue ao maquinista como uma autorização para percorrer um trecho da via sem que outra composição corresse o risco de se chocar.

Figura 60: foto das oficinas da EFS



Fonte: o autor (2025).

Figura 61: aparelhagem utilizada para segurança do tráfego



Fonte: o autor (2025).

Por fim, dentre tantas representações destacadas acima, a miniatura da estação ferroviária de Sorocaba (**Figura 62**) se destaca, não apenas pelo valor estético e a riqueza de detalhes que possui, mas pela carga simbólica em representar um elemento chave na ferrovia de Sorocaba, cidade que deu origem ao nome da ferrovia estudada, Estrada de Ferro Sorocabana.

Figura 62: maquete da estação ferroviária de Sorocaba



Fonte: o autor (2025).

O museu possui uma forma característica de expor o conteúdo histórico, reunindo os próprios artefatos antigos e combinando a exposição com réplicas e maquetes, além da utilização de painéis e fotografias.

3.4.1.5 Estação Paula Souza

A estação Paula Souza é o palco da resistência da memória ferroviária, pois lá o Movimento Preservação Ferroviária atua na restauração de

maquinários únicos que estão sob sua salvaguarda, tal como é o caso da General Eletric (GE), locomotiva pioneira que trafegou pela EFS (**Figura 63**). Atualmente, ela segue em processo de restauração, com vistas às operações turísticas.

Figura 63: locomotiva pioneira diesel-elétrico em processo de restauração



Fonte: o autor (2025).

Além do exemplar acima, outros materiais rodantes se encontram estacionados nos ramais da estação Paula Souza aguardando restauro. O acervo do local compreende desde locomotivas históricas, como é o caso da “lobo”, até carros abertos, como é o caso do bonde Trolino, ambos presentes na **Figura 64**.

Figura 64: exemplares do acervo ferroviário da associação de preservação ferroviária em Sorocaba



Fonte: o autor (2025).

A iniciativa também conta com uma composição turística tracionada por uma locomotiva a vapor nº58 (**Figura 65**), em que passeios costumam ser programados a fim de entregar às pessoas a experiência de passear com equipamentos históricos.

Além do acervo resguardado, dos materiais em restauração e dos passeios turísticos promovidos, o local se destaca por abrigar um carro ferroviário estacionado em uma plataforma cujo interior é uma biblioteca (**Figura 66**), unindo a memória e o legado ferroviário com o incentivo à leitura e à busca por conhecimento.

Figura 65: locomotiva a vapor utilizada nos passeios turísticos



Fonte: o autor (2025).

Figura 66: carro convertido em “biblioteca sobre trilhos”



Fonte: o autor (2025).

3.4.2 Musealização e turismo na ferrovia de Prudente

Tendo em vista seu valor histórico, a estação ferroviária de Presidente Prudente é tida como o vetor em que as propostas abaixo foram formuladas. O intuito é fornecer subsídios que possam nortear potenciais intervenções no patrimônio ferroviário.

Com isso, foram pensadas abordagens com graus de complexidade que variam do mais simples (mais acessível) ao mais complexo (que demanda maiores investimentos). Na abordagem mais simples, o foco é retirar o prédio do estado de desuso, possibilitando a visitação e converter seu estado de visibilidade de “abandonado” para um patrimônio reintegrado à vida cotidiana da cidade, porém na forma de elemento cultural e de preservação da memória.

Em uma abordagem mais complexa, é possível vislumbrar a estação, além de ambiente cultural, o ponto de partida para passeios ferroviários turísticos, com linhas que conectassem Presidente Prudente com cidades próximas.

Portanto, em um primeiro nível, propõe-se a abertura de um museu dentro da estação ferroviária. A principal finalidade seria garantir que o local voltasse ao uso e, para isso, apresentasse exposições em formas de retratos históricos, painéis e objetos tradicionais. Um ponto importante a se ressaltar é que o espaço seja dedicado para proteger e divulgar, sobretudo, a memória ferroviária.

Imagina-se que, nesses moldes, os investimentos possam ser mais acessíveis, por se tratar de uma abordagem mais simples, com ênfase na utilização de imagens e textos espalhados pelo prédio em forma de painéis. Essa abordagem se mostrou presente em museus como o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana e do Museu da Imigração.

Além dessa abordagem com a utilização de murais, elementos antigos associados à ferrovia também podem ser incorporados à exposição nessa etapa conforme a disponibilidade, buscando explorar também a utilização de maquetes e a cartografia temática, o que pode ser ainda mais potencializado com o envolvimento da universidade, integrando o local à pesquisa e extensão.

Nesse sentido, com o perfil de elementos mencionados acima, tem-se que a criação de um roteiro em forma de “túnel do tempo”, remontando na estação

um percurso em que o visitante pudesse percorrer a história da ferrovia e da região, tenderia ser efetiva nessa fase. Indo além do propósito de tirar a estação do mero desuso, agregando-a significado e conferindo-lhe uma nova utilidade pública.

Tendo o primeiro nível por base, foi possível idealizar um segundo escalão em que o campo da interação entre o público e as exposições começa a sair propriamente do prédio da estação e passaria a englobar um vagão estacionado na plataforma que pudesse ser adentrado pelos visitantes, transformando o veículo em um suporte dinâmico que conecta a arquitetura fixa da estação ao patrimônio móvel da ferrovia.

Figura 67: vagão sem uso em frente ao Galpão da Lua



Fonte: o autor (2025).

Isso conferiria uma destinação adequada, por exemplo, ao vagão em desuso que se encontra estacionado na linha férrea, próximo ao Galpão da Lua

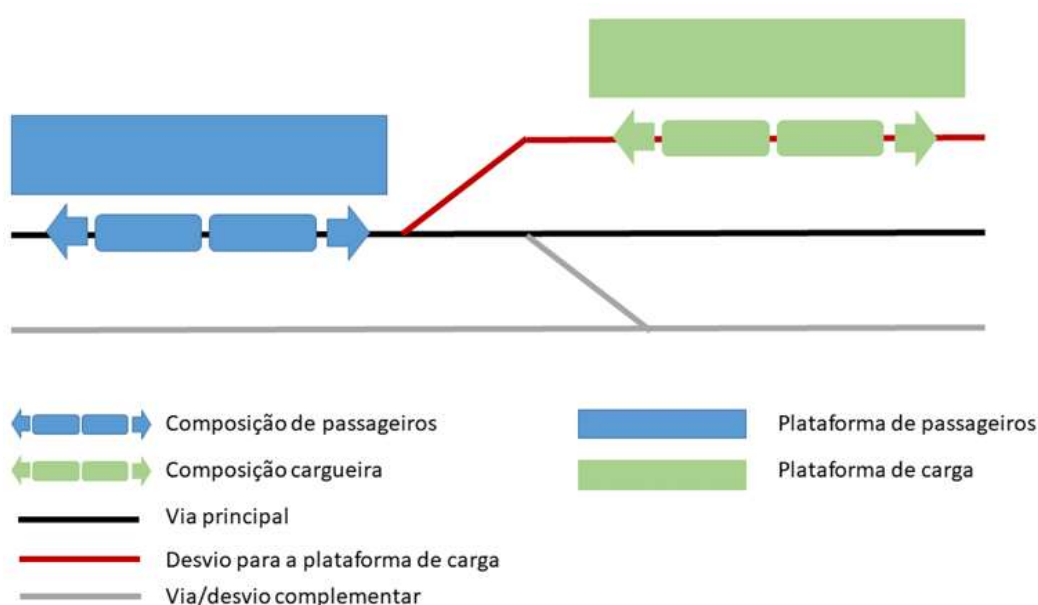
(Figura 67). Dentro dele, parte da exposição poderia ser organizada, ou até mesmo usá-lo para acolher um novo acervo de materiais.

Algo parecido ocorre na Estação Paula Souza, em Sorocaba, em que um vagão estacionado passou a abrigar uma biblioteca que pode ser visitada. Entretanto, a implementação dessa possibilidade exigiria um processo de restauro na composição.

No terceiro nível, a proposta é ir além do vagão estacionado para uma composição que se movimenta, seguindo o modelo do Trem dos Imigrantes em São Paulo e do Graal Estação Kafé. A ideia é que o passeio de trem seja possível, mas ainda em caráter experimental e com orçamento acessível, mas que permita trazer ao público a experiência de passar de trem.

Dessa forma, o passeio que caracteriza esse patamar ocorreria com a utilização da via principal, dentre as presentes no pátio ferroviário (Figura 68), em um trajeto que se estendesse de 500m a 1km, dentro do próprio pátio ferroviário, por exemplo. A curta distância percorrida pelo passeio se explica pela natureza demonstrativa e simbólica, do que pelo percurso em si.

Figura 68: esquematização destacando a via principal



Fonte: o autor (2024).

O porte dessa proposta acrescenta ainda mais desafios à sua concretização porque passa a envolver não só o restauro de um vagão, mas na providência (com as manutenções e cuidados adequados) de uma unidade automotora (**Figura 69**) ou composição minimamente formada por uma locomotiva e um carro capaz de acomodar em segurança e conforto os passageiros.

Figura 69: automotriz movida a diesel



Fonte: Bassan (2021).

Além disso, estudos mais específicos se fariam necessários para reconcondicionar a via para receber o tráfego. Pois, apesar de se tratar de uma composição pequena e leve, se comparada aos trens cargueiros ou aos trens urbanos, acredita-se que a manutenção de lastro, troca de dormentes (**Figura 70**), uma provável troca dos trilhos e a manutenção do sistema de drenagem (evita que a água acumulada comprometa a estabilidade da via) sejam necessários para minimizar riscos de descarrilamentos.

Figura 70: dormente danificado por fogo em Presidente Prudente



Fonte: o autor (2025).

Por fim, o quarto e último nível é a expansão do patamar anterior, em que o tráfego limitado ao pátio ferroviário passa a interligar outras localidades, podendo por exemplo, estabelecer rotas para um local específico ou um município dentro da microrregião, como Assis ou Presidente Epitácio.

Apesar dessa parte da pesquisa mencionar a possibilidade de interligar cidades por meio da malha ferroviária, é importante ressaltar que a proposta não diz respeito a questões propriamente voltadas à mobilidade urbana ou tráfego cargueiro, pois são temas que necessitam de um aprofundamento específico e que vai além do escopo da pesquisa, que enfoca o aspecto cultural e lança uma atenção especial na ferrovia como um bem patrimonial.

Figura 71: composição turística da CPTM sentido estação da Luz, em Jundiaí



Fonte: o autor (2022).

Sendo assim, um modelo que é possível basear essa proposta é o Expresso Turístico da CPTM (**Figura 71**), em que uma composição formada por uma locomotiva a diesel e dois carros de passageiros se deslocam para outros municípios como Jundiaí e a vila de Paranapiacaba, tendo a histórica estação da Luz como ponto de partida, conforme CPTM (2025).

3.4.3 A ferrovia virtual prudentina

A ideia de utilizar o jogo em Programa de Educação Patrimonial no Município de Presidente Prudente é uma outra forma de interagir com o ambiente ferroviário e tem origem em meu interesse por ferrovias e por jogos, buscando a

possibilidade de atender a população prudentina a partir de uma atividade lúdica e atual.

Diante do exposto, iniciamos a produção do espaço simulado em jogo, a partir de um levantamento que resultou na seleção de cinco jogos que são: Planet Coaster (FRONTIER DEVELOPMENTS, 2026), Open BVE/Hmmsim 2 (OPENBVE, 2026; JEMINIE INTERACTIVE, 2025), TrainZ Simulator 12 (TRAINZ, 2021), Railroads Online (RAILROADS ONLINE, 2025) e Microsoft Train Simulator (MICROSOFT, 2001). Algo em comum que norteou a busca por esses jogos são: edição robusta de cenário, capacidade de customização, traçado ferroviário detalhado, realismo visual e potencial para educação patrimonial.

Tabela 2: quadro de avaliação dos jogos

JOGOS	CRIAÇÃO DE TRILHOS	MODELAGEM DE TERRENO	CAPACIDADE DE CUSTOMIZAÇÃO	CURVA DE APRENDIZAGEM	PRECISÃO GEOGRÁFICA	TOTAL
OpenBVE/Hmmsim2	4	2	4	2	3	15
Planet Coaster	5	4	4	4	4	21
TrainZ Simulator 12	4	4	4	3	5	20
Railroads Online	4	3	3	4	3	17
Microsoft Train Simulator (MSTS)	4	4	4	3	5	20

Fonte: o autor (2025).

Dessa forma, ao traçar uma avaliação de categoria de melhor resultado, foi possível constatar uma ênfase para o Planet Coaster, conforme mostra a **Tabela 1**. As categorias foram pontuadas com notas de 1 a 5, em que: 1- criação de trilhos, possibilidade de gerar e editar traçados de linha férrea; 2- edição de terreno, ferramentas de modificação no relevo do cenário; 3- objetos, ferramentas de formação e de edição de itens e de formas no ambiente simulado, segundo a capacidade de customização; 4- praticidade, o quanto o jogo demonstra potencial de ser uma ferramenta intuitiva, capaz de produzir recriações complexas, ao mesmo tempo em que garanta acessibilidade a um

público amplo, isto é, o quão acessível é a curva de aprendizagem para a utilização do software e 5- precisão geográfica - o quanto é possível manter proporcional às medidas e configurações espaciais reais.

O Railroads possui uma jogabilidade intuitiva, uma boa dinâmica na criação de traçados. O jogo impressiona pelos detalhes tanto por parte da via quanto das composições e pela característica de mundo aberto. Porém, percebe-se uma ênfase na parte logística da ferrovia retratada no ambiente de simulação, em que o foco é o transporte de materiais, negociações e o raciocínio lógico por traz das operações, e não necessariamente o caráter de uma representação fidedigna de um cenário específico, como é o caso do Open BVE, por exemplo.

Tanto o Open BVE e o Hmmsim, cuja diferença tem mais a ver com o dispositivo em que cada um é jogado do que com a essência do jogo em si, possuem a recriação fidedigna de trajetos de trens e a apreciação de passeios simulados como finalidade. Apesar de normalmente ser jogado a partir da combinação de composições e rotas prontas, é possível criá-las a partir de um arquivo base no qual os trilhos são orientados. No entanto, a curva de aprendizagem para a confecção de novos percursos é acentuada, pois a interação para criar e editar vias e cenários se dá por diversos códigos em um arquivo de texto que servirá como base para a plataforma rodar as informações (Fepasinha, 2020).

Tanto o Trainz Simulator 12 como o Microsoft Trainsimulator fornecem dinamismo na criação de cenários e de linhas. O destaque que estes levam é pela precisão geográfica, que é possível por meio da utilização de arquivos raster para servir de base para traçar trilhos e guiar o posicionamento de elementos no cenário (Trainz, 2021). No entanto, os recursos cênicos fornecidos são pré-estabelecidos ou, muitas vezes, genéricos, de forma que uma releitura mais detalhada de um edifício histórico, por exemplo, acaba ficando a cabo de algum programa externo de modelagem.

Uma ressalva interessante a se fazer acerca do jogo destacado no presente trabalho é que, o Planet Coaster, apesar de privilegiar os pontos ideais para recriar um cenário ferroviário, não se trata essencialmente de um jogo de ferrovia, mas sim de um jogo de parques de diversões. Com isso, a popularidade

do game está justamente no detalhamento e na dinâmica com que as montanhas russas¹⁰ podem ser feitas.

Por outro lado, o fato de envolver a temática de parque é natural que o simulador permita elementos para formar paisagens temáticas de maneira mais minuciosa em relação a outros jogos. Sendo assim, aproveitando-se das opções de ferrovias que o jogo possui, com as devidas adaptações, se mostra um potencial para ser mobilizado como recurso na educação patrimonial. A curva de aprendizagem para domínio da ferramenta exige uma certa precisão do operador, porém caracteriza-se em uma plataforma intuitiva e dinâmica.

Figura 72: Fachada da Estação Ferroviária de Presidente Prudente, 2025



Fonte: o autor (2025).

¹⁰ Por ser um simulador de parque de diversões, o jogo permite originalmente a criação de circuitos de montanha russa forma dinâmica, com ferramentas que são capazes de criar percursos com precisão. Naturalmente, apesar da ferrovia não ser uma montanha russa, a construção de traçado dos trilhos permite os mesmos mecanismos de precisão.

As **Figuras 72 e 74** são fotografias do complexo ferroviário e as **Figuras 73 e 82**, na sequência, permitem comparativos com as formas recriadas em ambiente de simulação. Por se tratar de um estudo preliminar, que daremos continuidade no doutorado, considera-se que as recriações abaixo constituem uma versão beta de um trabalho em progresso.

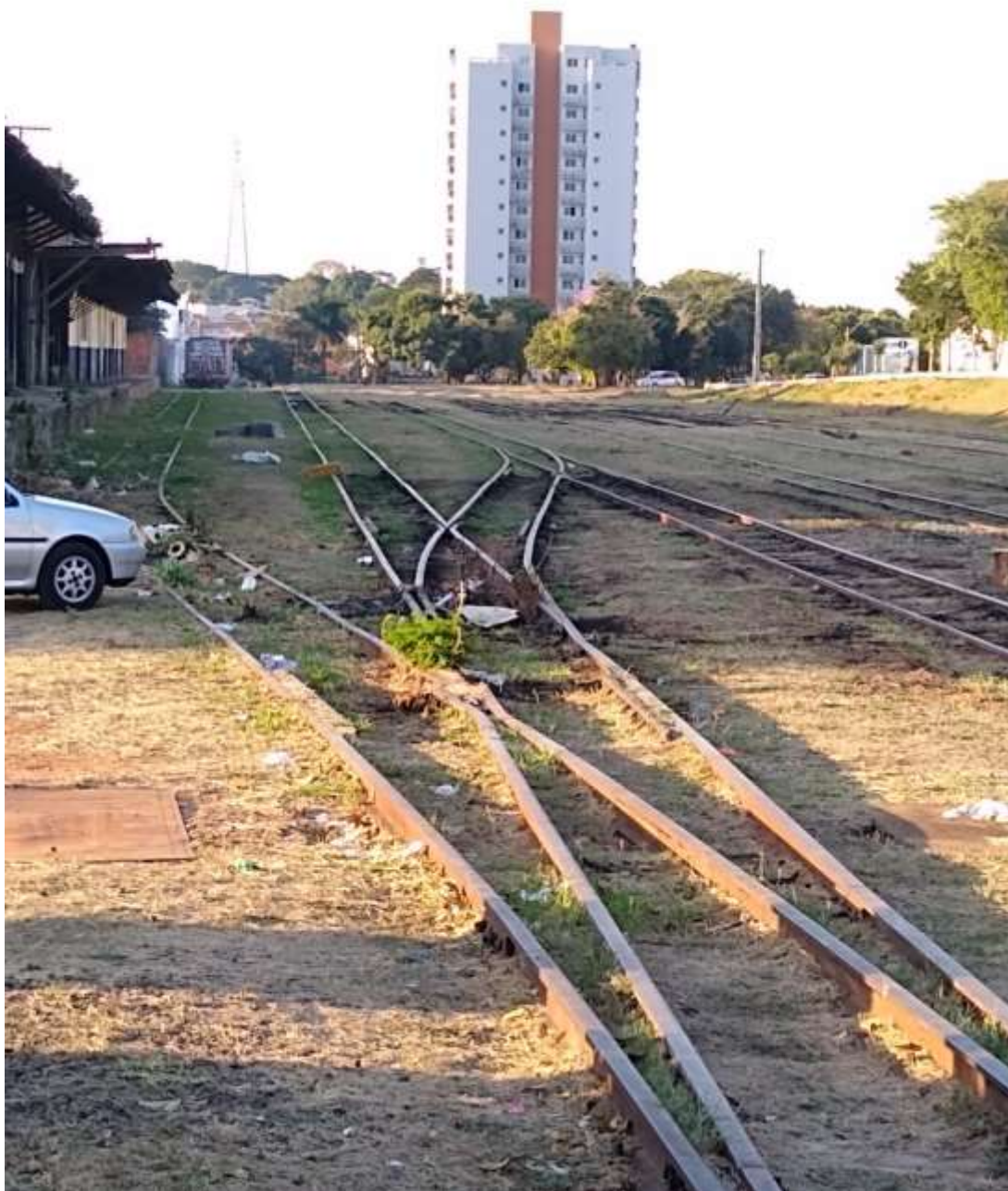
Figura 73: Fachada recriada da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.



Fonte: o autor (2025).

Algumas limitações em relação ao simulador puderam ser consideradas, como é o caso do relevo, em que, apesar do cenário ter sido criado em uma modalidade Sandbox, que caracteriza um terreno plano e limpo em que o jogador terá liberdade total para criar, ao abrir um novo plano de fundo, o relevo é programado automaticamente para abrir em forma de montanhas, sem que o participante tenha optado por isso (**Figura 75**).

Figura 74: Pátio ferroviário de Presidente Prudente



Fonte: o autor (2024).

Figura 75: Recriação do pátio ferroviário de Presidente Prudente



Fonte: o autor (2025).

Dado o exposto, entende-se que a utilização do ambiente simulado possui caráter complexo e desafiador para ser explorado na educação patrimonial, ao passo que é uma ponte para “trazer vida” e interação com a história e a memória de um local, que hoje se encontra desativado.

No entanto, o potencial dessa ferramenta só aumenta quando se entende que a interdisciplinaridade com outros campos do conhecimento, como a Informática, a História, a Arqueologia e a Arquitetura, podem agregar e tornar a experiência ainda mais enriquecedora, sem perder de vista a contribuição para a educação patrimonial.

A deterioração e o esquecimento do bem patrimonial, lamentavelmente é algo que, após a desativação, a ferrovia de Presidente Prudente tem enfrentado, apesar de sua importância histórica e papel central no desenvolvimento regional. Nesse sentido, a utilização de jogos de simulação é um campo fértil para ser estudado, como forma de valorização do patrimônio ferroviário.

Assim como a percepção tradicional de patrimônio não é suficiente para abranger sua complexidade e expressar um legado que vai além das estruturas físicas, que engloba memória, identidade e transformações sociais, a experiência vivida em interação com o objeto de estudo também é necessária para sua compreensão e, apesar da limitação da inatividade da linha no mundo físico, o ambiente virtual facilita o contato, garantindo uma experiência mais completa.

O Planet Coaster é uma opção excelente para cenários e paisagismo, além de atender os critérios pensados para um simulador que irá “reproduzir a história”. No entanto, cabe ressaltar que, para que fosse viável seu uso como ferramenta principal de uma maneira mais efetiva, seria necessário softwares mais especializados em modelagem e dados geográficos.

Em contrapartida, programas de computador aliados ao Trainz Simulator e o Microsoft Train Simulator que fornecessem uma modelagem mais precisa dos objetos cênicos, prometem garantir uma imersão ainda melhor. O que também levanta um outro aspecto, que é a complexidade e a consequente curva de aprendizado íngreme, o que leva a entender a importância, e em certo grau, a necessidade, da interdisciplinariedade para uma qualidade cada vez mais profunda, tanto em termos de recriação cênica, como em termos de conteúdos que vão agregar as explicações, enfim, a troca de conteúdo com o participante.

Portanto enfatiza-se que, embora a simulação da ferrovia prudentina ainda se encontre em fase de desenvolvimento, os resultados atuais revelam um recurso experimental promissor. Sua aplicabilidade é versátil, demonstrando viabilidade para integração tanto em exposições de educação patrimonial quanto em práticas didáticas em sala de aula, podendo ser utilizada para gerar imagens representativas, vídeos ou mesmo a interação com o mundo virtual recriado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço ferroviário prudentino apresenta marcas de desgaste e de transformações, ambíguas, que misturam tentativas de preservação com sinais de abandono. Os estudos apresentados nesta pesquisa deixaram elucidados que a nuance entre o valorizar e o abandonar demonstram ser aspectos crônicos, presentes nos municípios estudados. Não seria de se surpreender se estudos futuros indicarem esse aspecto em mais cidades da Alta Sorocabana, ou mesmo no Estado de São Paulo.

O plano de fundo em que a estrada de ferro foi construída possui lamentáveis episódios de embates e mortes envolvendo os povos indígenas que viviam na região. Fato importante de enfatizar é que a ferrovia em si se trata de uma tecnologia logística de transporte, mas que evidenciou a dualidade do desenvolvimento regional: de um lado, a eficiência logística; do outro, o silenciamento de vozes indígenas.

É necessário, portanto, discernir que o comboio, enquanto objeto técnico e inanimado, não possuía o arbítrio da violência praticada pelos homens, mas que foi utilizada como o motor de uma ocupação implacável comandada pelos que viam nos povos originários um obstáculo à expansão econômica, manchando a história de uma inovação que deveria ligar mundos numa ferramenta de apagamento físico e étnico dos indígenas que habitavam o Oeste Paulista.

A administração pública foi um fator determinante, em que os incentivos que privilegiaram o modal rodoviário, em detrimento da ferrovia, contribuíram para a queda e desativação da Estrada de Ferro Sorocabana. Com seu desuso, a marginalização do complexo ferroviário, que outrora era o núcleo central do desenvolvimento, passou a envolver o sistema ferroviário, reforçando a importância que as ações governamentais possuem para a estrada de ferro.

Com isso, se por um lado o transporte ferroviário influenciou a paisagem geográfica em seu entorno, por outro, o poder público foi um importante influenciador da ferrovia, influência essa que não diferente nos dias de hoje, pois a parceria com o poder público, viabilizando a ocupação de espaços sem uso, como é o caso da estação de Presidente Prudente, parceria com as universidades, investindo em infraestrutura e incentivando os trabalhos

envolvendo a preservação e valorização do patrimônio ferroviário, é substancial para a transformação

Verificou-se que a área ferroviária está longe de ser apenas um espaço voltado para a movimentação de cargas e de pessoas. Mas foi possível compreender que ela sugere um espaço em disputa, entre poder, memória, abandono e ressignificação, lugar em que os trilhos não apenas conduzem, mas também contam a história de uma cidade que cresceu à sua volta.

Isso se traduz, por exemplo, com o choque entre permanência técnica e abandono funcional, que o espaço ferroviário expressa de forma evidente. Fato é que a ferrovia, na verdade resiste, não mais como um centro funcional da cidade, mas sim como memória incorporada as transformações da localidade ao longo do tempo.

Se faz importante enfatizar que apesar dos trilhos formarem cidades, eles não necessariamente originaram elas do zero, mas ajudaram a concentrar e fomentar o crescimento concentrado de núcleos urbanos que outrora foram pequenos e esparsos povoados. Com isso, deve-se considerar que a ferrovia foi um elemento estruturante na criação de municípios no Estado de São Paulo.

A ferrovia está longe de ser apenas mais um modal de transporte, constitui-se, na verdade, em um vetor de transformações espaciais altamente relevante para a Geografia. Mas algo que este trabalho também permitiu observar e que vale apenas frisar é a dimensão política e administrativa que a estrada de ferro possui.

Se observarmos as mudanças que ela proporcionou no espaço, temos o aspecto histórico proporcionado por meio da linha. Porém, além disso, ela permite contar a história do poder, permitindo analisar os conflitos de interesse entre diferentes atores no passado e no presente, sendo inclusive um termômetro da influência que a questão política tem sobre a vida das pessoas e as formas de locomoção.

As informações discutidas ao longo do trabalho também reforçam o caráter central da estação ferroviária na transformação da paisagem de entorno. Em Presidente Prudente e Ourinhos são nítidos os exemplos: a estação ferroviária está virada para a parte mais dinâmica da cidade, o bairro central.

Em Assis isso também não passa despercebido, pois foi um caso à parte, dentre os estudados, que enfatiza o aspecto central da estação, a julgar pela maneira como ela influenciou na transformação da Avenida Rui Barbosa, em uma área central. Isso transmite a ideia de que a estação simbolizava um verdadeiro portal entre as demais cidades e vice e versa.

Fato é que a estação não é um elemento que deve ser observado isoladamente nos estudos de cunho geográfico, mas como um componente de uma série de encadeamentos, que permitem a operação ferroviária. Entretanto, seu aspecto central vale a pena ser ressaltado.

Nos três municípios analisados a presença da ferrovia não se dá apenas pela presença da estação, mas junto desta existe um pátio com ramais estendidos em paralelo e outras estruturas ferroviárias, que compõe o que se entende como o complexo ferroviário.

A utilização das imagens apresentou-se crucial para observar, analisar e comparar traços específicos, que caracterizam a paisagem retratada. Inclusive o aspecto central da estação se mostrou presente nas imagens da ferrovia de Presidente Prudente.

Isso se explica por não terem sido encontradas imagens do complexo ferroviário capturadas com a perspectiva de quem estivesse na Vila Marcondes, possivelmente, por priorizarem os registros do patrimônio edificado. Portanto, como sua entrada estaria virada para a Vila Goulart, naturalmente essa seria a perspectiva mais privilegiada a ser retratada.

Contudo, a possibilidade de encontrar um volume de fotos da estação cria uma perspectiva visual constante, que permite comparar transformações ao longo do tempo com um ponto de vista fixo, como uma espécie de “janela cronológica” da cidade. Além disso, foi possível observar não apenas o espaço, mas também as nuances do estilo de vida pretérito, como a moda, os hábitos e a relação entre o cidadão e o ambiente urbano. Análise essa que, de uma certa forma, não se consideraria equivocado interpretá-la como arqueológica.

Diante disso, observou-se que, nas imagens antigas, era recorrente a presença de pessoas com roupas sociais. As que não usavam terno, portavam pelo menos a camisa social, mas eram uma minoria. Tendo isso em vista, é

importante reconhecer os impactos que a presença humana traz sobre a paisagem, por meio do seu próprio modo de vida.

As entrevistas, foram relevantes para agregar no trabalho trazendo a perspectiva de quem experienciou a ferrovia e testemunhou suas transformações em primeira mão conferiu densidade à análise, transformando dados técnicos em "lugares de memória". Sendo um ponto do trabalho não textual em que a vivência do passado encontra os dados do presente.

Com isso, entende-se que não seria exagero considerar o homem como um “ser paisagístico”, um influenciador e influenciado por ela, na qual suas características pessoais em comunidade são indicadores de tempo e tipo de espaço.

Observando as tentativas de valorização do ambiente ferroviário nas cidades, percebeu-se que o museu tem sido a saída unânime para as edificações ferroviárias dessas cidades e que, em um cenário de destaque em termos de oferta cultural para Presidente Prudente, talvez seja interessante pensar em uma experiência que abranja a proposta museológica e que também permita ir além.

Com isso, é importante explicar que o museu é uma porta de entrada elementar para a valorização ferroviária, mas que a valorização do complexo ferroviário tende a se dar de maneira orgânica, agregando outros usos para a área em conjunto com as atividades museológicas, que fazem falta na ferrovia de Presidente Prudente.

Nesse sentido, as indicações como “Linha da Cultura” na estação prudentina cria uma expectativa na população (principalmente para quem acompanha o resgate do patrimônio ferroviário). Porém, o vazio e o fechamento prolongado podem gerar frustração e descrença na continuidade do projeto, além de reforçar o aspecto incerto sobre a valorização do local.

Diante do exposto, não se pode perder de vista que um prédio reformado e rotulado como "museu", mas que permanece fechado e vazio, pode se tornar um alvo fácil, arriscando o investimento feito, além de reforçar a “sombra da marginalidade” que paira como uma nuvem sobre a ferrovia de Presidente Prudente.

REFERÊNCIAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação Histórica de um Cidade Pioneira Paulista: Presidente Prudente**. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. Presidente Prudente, 1972.

AGORA LAGUNA. **Triângulo de reversão**. Elaboração: Evilym Lima. Laguna, 31 out. 2020. Infográfico. Disponível em: <[Ferrovia prepara melhoria na linha férrea em Barbacena – Agora Laguna](#)>. Acesso em: 13 jul. 2026.

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ANDRADE, Pâmella. **#AcervoCatavento - Locomotiva a Vapor 193 “Jibóia”**. São Paulo: Museu Catavento, 29 mar. 2020.

BASSAN, Carlos. **Automotriz estacionada na Estação Cultura**. 2021. 1 fotografia. Disponível em: < [Fabricada em 1962, Litorina visita a Estação Cultura - Hora Campinas](#) >. Acesso em: 12 fev. 2026.

BORBA, Frederico de Assis Pacheco. **Integração dos Transportes Ferroviários Metropolitanos: fator básico de desenvolvimento**. Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação. Rio de Janeiro, 1971.

BOSISIO, Leonardo. **Concessionária constata 'irregularidade' no aterramento de trilhos realizado pela Prefeitura de Presidente Prudente em trecho de ferrovia na Vila Marcondes**. G1, Globo. Presidente Prudente. Disponível em: < [Concessionária constata 'irregularidade' no aterramento de trilhos realizado pela Prefeitura de Presidente Prudente em trecho de ferrovia na Vila Marcondes](#)>. Presidente Prudente, 2022. Acesso em: dezembro de 2025.

BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. **O Conjunto Ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio**. V Simpósio Nacional de Gerenciamento de Cidades. 3ª Semana de Arquitetura e Urbanismo da UNIVAG. Várzea Grande – MT, 2017.

CARIGNANI, Gisele; OLIVEIRA, Caio Cesar Tomaz de. **História e urbanização: a formação dos municípios de Ourinhos e Assis - SP no contexto da expansão ferroviária**. Revista Cordis. Revista Eletrônica de História Social da Cidade, São Paulo, n.33, jul-dez 2024, e68199.

CAMUÑAS-GARCÍA, Daniel; CAMBIL-HERNÁNDEZ, María Encarnación; CÁCERES-RECHE, María Pilar. **Entre la educación patrimonial y el videojuego**. Revista PH 144. Uso y abuso de las herramientas digitales en educación patrimonial. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico n.º 114 febrero 2025 pp. 274-276.

COLOGNESE, Silvio Antonio; MÉLO, José Luiz Bica de. **A técnica de entrevista na pesquisa social**. Cadernos de Sociologia, Porto Alegre, v. 9, p. 143-159, 1998.

DALTOZO, José Carlos. **Nos trilhos da História - A Estrada de Ferro Sorocabana em Martinópolis - 90 anos - 1917 - 2007**. IMPRESS Gráfica e Editora, Presidente Prudente (SP), 2007.

DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste: história da companhia paulista de estradas de ferro. Primeira Parte (1832 – 1869)**. Edição Comemorativa do Centenário de Fundação da Companhia Paulista. São Paulo, 1968.

FACCIO, N. Barrocá; BARON, C. M. Perissinoto; ALVES, A. Felipe; VIEIRA, D. Henrique; MERCHIORI, C. Franciscon; MATHEUS, E. Pereira; CERDEIRA, G. Loschiavo; LUZ, J. A. Rocha; PASSOS, T. de Moraes dos; SALOMÃO, L. C. Bezerra. **Museu/Universidade: Educação Patrimonial a Serviço da Comunidade**. Repositório Unesp, 2013.

FERREIRA, Matheus de Lima; MAPELLI, Marcela Miranda. **O potencial dos jogos eletrônicos: explorando uma importante ferramenta para o debate de temas acerca da sustentabilidade**. Anais do ENEPE. ISSN 1977-6321. Unoeste. Presidente Prudente, outubro de 2022.

FIORIN, Evandro; NOVAES, Bruno Vinícius da Palma; MARCONDES, Ana Beatriz de Souza. **Território Híbrido: a fronteira da Linha Férrea de Presidente Prudente – SP**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 02, n. 11, 2014, pp. 01-14.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural**. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Lamparina editora. 1ª edição. Rio de Janeiro, 2003.

Foto Antiga de Presidente Prudente. Climaonline. Disponível em: < <https://climaonline.com.br/presidente-prudente-sp/historia-da-cidade>>, s.d. Acesso em: janeiro de 2024.

FLOETER, Roberto de Almeida. **A eficácia do IPTU progressivo como instrumento de planejamento urbano: a experiência do município de Assis, SP**. 2007. 126 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2007.

FRONTIER DEVELOPMENTS. **Planet Coaster**. [S. l.]: Frontier Developments plc, 2026. Software.

GAITE, M. J. M. **Juegos y técnicas de simulacion**. In: Enseñar Geografía de la teoría a la práctica. Madrid: Editorial Síntesis, 1995.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **FEPASA (1971-1998)**. Estações Ferroviárias do Brasil. Presidente Prudente. Disponível em: < [Presidente Prudente -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo](#)>, julho de 2023. Acesso em: agosto 2025.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Presidente Prudente – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo**. Estações Ferroviárias do Brasil. Estrada de Ferro Sorocabana (1919-1971). Disponível em: <[Presidente Prudente -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo](#)>. Julho de 2023. Acesso em: setembro de 2024.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Assis – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo**. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br/a/assis.htm>. Agosto de 2023. Acesso em: novembro de 2025.

HAX, Fernando Cardoso; FERREIRA Filho, Raymundo Carlos M. Ferreira. **Jogos Eletrônicos e Educação**. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Sul-Rio-Grandense (IFSUL). Educação fora da caixa, outubro de 2015, p.209-247.

INOUE, Luciana Massami; ARAKAKI, Elisabeth Mie. **Considerações sobre ferrovia e paisagem: o caso de Presidente Prudente e Rincão – SP**. Temporalidades – Revista de História, ISSN 1984-6150, Edição 32, v. 12, n. 1 (Jan./Abr. 2020).

JEMINIE INTERACTIVE. **Hmmsim Metro**. [S. l.]: Jeminie Interactive, 2025. Software.

LIMA, Reginâmio Bonifácio de. **Estudos culturais e literatura oral: do planejamento à transcrição, textualização e transcrição**. South American Journal of Basic Education, Technical and Technological, v. 4, n. 2, p. 148-157, 2017.

LIVE - Criação de Rotas para Openbve. Fepasinha Oficial. YouTube. Criação de rotas para Openbve, 2020. Disponível em: <[LIVE - Criação de Rotas para Openbve](#)>. Acessado em: janeiro de 2026.

LOPES, José Carlos Neves; BRAGA, Newton C. **Meu pai e a ferrovia: uma breve história fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná 1924-1944**. 1. ed. Cornélio Procópio: UENP, 2014. 65 p. Disponível em: <http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2014-jcn-meu_pai_e_a_ferrovia.pdf>. Acesso em: novembro de 2025.

LUCCHESI, Fabiano; RIBEIRO, Bruno. **Conceituação de Jogos Digitais**. FEEC / Universidade Estadual de Campinas Cidade Universitária Zeferino Vaz, Campinas, SP, Brasil, s.d.

MACHADO, J. C. S. **Dimensões do Processo Histórico de Desenvolvimento Econômico do Primeiro Cinquentenário do Município de Assis (1905-1955)**. São Paulo, 2005.

MAMEDE, Douglas M. J. A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. **Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural**. Caderno Virtual de Turismo. Vol. 8, N° 2 (2008).

MARQUES, P. P. **Técnica, modernização e produção do espaço**: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da zona Alta Sorocabana. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 179f. São Paulo, 2009.

MATIVE; Rogério. **Após anunciar reforma, Prefeitura abandona prédio da antiga estação ferroviária**. Portal Prudentino. Disponível em: <[Portal Prudentino - Após anunciar reforma, Prefeitura abandona prédio da antiga estação ferroviária](#)> Outubro de 2020. Acesso em: abril de 2025.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4. ed. ISBN: 85-7113-038-8. Campinas, SP: Pontes, 1990.

Messias, Sofia de Anchieta. **Trilhando Entrelinhas** : ativação das potências e Atravessamentos do Trecho do Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente – SP, entre o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural Galpão da Lua / Sofia de Anchieta Messias. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente - Presidente Prudente, 2023

NAJAR, AL., and MARQUES, EC., orgs. Saúde e espaço: estudos metodológicos e técnicas de análise [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 1998. 276 p. História e Saúde collection. ISBN: 85-85676-52-3. Available from <[najar-9788575412954-08.pdf](#)>.

N3V GAMES. **Trainz Simulator 12**. Queensland: N3V Games Pty Ltd, 2021. Software.

OLIVEIRA, Caio Cesar Tomaz de. **Transformações urbanas pós ferrovia em Assis – SP e Ourinhos – SP**. Vernácula. Territórios Contemporâneos. Volume 2, número 6, 2024.

OPENBVE PROJECT. **OpenBVE**. [S. l.]: The OpenBVE Project, 2026. Software.

PANDORI, Larissa. **Parada em 5 cidades e passagem a R\$ 45: veja detalhes do Trem Intercidades que ligará Sorocaba a São Paulo**. G1. Sorocaba e Jundiaí, 2025. Disponível em:< [Confira detalhes do trem que ligará Sorocaba a São Paulo | G1](#)>. Acesso em: fevereiro de 2026.

PAULA, Dilma Andrade de. **As Ferrovias no Brasil: Análise do Processo de Erradicação de Ramais**. Universidade Estadual do Oeste do Paraná - Brasil, 2001.

PEREIRA, Mateus Iamarino Farto; FIORIN, Evandro. Assis: patrimônio ao longo do antigo leito férreo. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**. V. 03, n. 15, 2015.

RAILROADS ONLINE. **Railroads Online**. [S. l.], 2025. Software.

Revista Ferrovia. 160 Anos de ferrovia no mundo. Órgão oficial da Associação de Engenheiros da E.F.S.J Ano 51 - N° 106 - jan./ fev. 1986.

Revista Ferrovia. Órgão oficial da Associação de Engenheiros da E.F.S.J Ano 51 - N° 107 - mar./abr. 1986.

Revista Ferrovia. Órgão oficial da Associação de Engenheiros da E.F.S.J. Ano 52 - N° 112 - jan./fev. 1987

Revista Ferrovia. Órgão oficial da Associação de Engenheiros da E.F.S.J. ano 52 - N° 115 - 116 - 117 - julho/dezembro – 1987

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem. Iphan. Disponível em:<
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Paisagem%20-%20Dicion%C3%A1rio%20Iphan.pdf>>. [s.d.]. Acesso em: novembro de 2025.

RODRIGUES, Luana; ALONSO, flórian; POMPEI, Mariana; PIFFER, Fernando; COSTA, Korina. **A origem da estação ferroviária de presidente prudente.** Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente – SP, outubro de 2014.

SALDANHA, Cristina Camila Teles; CARMO, Luana Jéssica Oliveira; LOPES, Carolina Calazans; ARAUJO, Uajará Pessoa. **A percepção dos jogos de simulação como técnica de aprendizagem.** Rev. Ciênc. Admin., Fortaleza, v. 24, n. 1, p. 1-17, jan./abr. 2018

SAMPAIO, Carlos E. de Almeida. **Ferrovia Sorocabana:** proposta de reativação do trecho entre os Municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Monografia de Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) “Júlio Mesquita Filho”. Presidente Prudente, dezembro de 2018.

SANTOS, Mariana Mamedes dos; FIORIN, Evandro; RODRIGUES, Laís da Silva. Ourinhos: história e patrimônio ferroviário e industrial. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades.** V. 08, n. 64, 2020.

SANTOS, Milton, 1926-2001 **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos.- 4. ed. 2. reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.- (Coleção Milton Santos; 1)

SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SÃO PAULO (Estado). **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.** Expresso Turístico. São Paulo, 2025.

SERPA, Angelo. **Milton santos e a paisagem: parâmetros para a construção de uma crítica da paisagem contemporânea.** Paisagem ambiente: ensaios - n. 27 - são Paulo - P. 131 - 138 – 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogerio [et al.]. **Ourinhos/SP:** formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos. 1ª Edição. Bauru – SP, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em presidente prudente: a lógica da expansão territorial urbana.** Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Dissertação de Mestrado. Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro. Rio Claro, 1983.

SOUZA, Wilians Ventura Ferreira; MIYAKAVA, William; TEIXEIRA, Monique Cocco; GRASSI, João Lucas Barbaroto; SILVA, Fabricio de Paiva. **Para além dos muros da escola: os jogos eletrônicos como possibilidade metodológica para o ensino de geografia dentro e fora da sala de aula.** XXI Semana de Geografia da FCT/UNESP. ISBN: 1981-1047. Presidente Prudente, março de 2021.

Microsoft Train Simulator. [S. l.]: 3583 Bytes, 2013. Software

VICENTE, Ana Paula Zimiani. **Parque da sanbra:** requalificando um vazio urbano em Ourinhos. Monografia apresentada à disciplina de Trabalho Final de Graduação III. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Unesp de Presidente Prudente. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Presidente Prudente, 2015.

Who is George Stephenson. Twinkl. Disponível em: <[Quem é George Stephenson | Pai da Ferrovia | Twinkl](#)>. Acesso em: abril de 2025. S.d.

WHITACKER, A.; MIYAZAKI, V. (2012). O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. Revista de Geografia e Ordenamento do Território, n.º 2 (Dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. Pág. 307 a 327

ZARA, Murilo; JUNIOR, Marcos. **‘fora dos trilhos’:** Ferrovia Foi a Alavanca Do Desenvolvimento da Região de Presidente. TV Fronteira. Presidente Prudente e Região. G1. Disponível em: <[‘Fora dos Trilhos’: ferrovia foi a alavanca do desenvolvimento da região de Presidente Prudente no século passado | G1](#)>. 2020. Acesso em: março de 2024.