



**O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas
Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo
Anastácio**

*The railway buildings set of the west side of São Paulo's state: the relevance of the
Railway Industrial Worker's Villages for the formation of the cities Álvares Machado
and Santo Anastácio*

*El conjunto ferroviario del Oeste Paulista: la importancia de las Villas Ferroviarias para
la formación de los municipios de Álvares Machado y Santo Anastácio*

Mariana Souza Branco

Estudante de graduação, FCT - UNESP, Brasil.
mariana.souza.branco@gmail.com

Cristina Maria Perissinotto Baron

Professora Doutora, FCT - UNESP, Brasil.
crisbaron@fct.unesp.br



RESUMO

As vilas ferroviárias são patrimônio cultural e industrial, sendo indutoras de uma nova forma de viver. Construídas pelas companhias ferroviárias para seus trabalhadores habitarem próximo ao local de trabalho (garantindo o funcionamento da ferrovia vinte e quatro horas por dia) foram responsáveis junto com a estrada de ferro pelo surgimento de núcleos urbanos e posteriormente muitas cidades, principalmente no Oeste Paulista. Os municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio surgiram a partir da chegada da ferrovia, usada para escoamento de produtos, que trouxe também a construção de um patrimônio arquitetônico: o complexo ferroviário; incluindo suas vilas, contribuindo para a difusão de um novo modo de vida, cultura e tecnologias. A pesquisa identifica o conjunto de edifícios componentes do complexo ferroviário: Estação Ferroviária, Galpões e Vilas Ferroviárias, sendo o foco principal o estudo das habitações dos trabalhadores da ferrovia. A metodologia proposta estruturou-se em revisão bibliográfica, levantamento iconográfico, documental e de campo, concentrando-se na moradia dos trabalhadores, identificando-as, classificando suas tipologias e selecionando uma unidade de cada para registro. O complexo ferroviário de ambas cidades conta com estação, galpão, e habitações, que apresentam diferentes padrões, seguindo uma hierarquia social. Porém se encontram abandonados e deteriorados, sem dada devida importância como patrimônio industrial.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Industrial. Vilas Ferroviárias. Oeste Paulista.

RESUMO

The railway villages are cultural and industrial heritage, being a new way of living. Built by the railway companies for their workers to live close to the workplace (guaranteeing the operation of the railroad twenty-four hours a day) were responsible along with the railroad for the emergence of urban centers and later many cities, mainly in the West Paulista. The municipalities of Álvares Machado and Santo Anastácio emerged from the arrival of the railroad, used for the disposal of products, which also brought the construction of an architectural heritage: the railway complex; including their villages, contributing to the diffusion of a new way of life, culture and technologies. The research identifies the set of buildings components of the railway complex: Railway Station, Warehouses and Railway Villages, the main focus being the study of the dwellings of railway workers. The proposed methodology was structured in a bibliographical review, iconographic, documentary and field survey, concentrating on the workers' dwelling, identifying them, classifying their typologies and selecting a unit of each for registration. The railway complex of both cities has a station, shed, and dwellings, which have different standards, following a social hierarchy. However, they are abandoned and deteriorated, without due importance as industrial patrimony.

KEY WORDS: Industrial Heritage. Railway Industrial Worker's Villages. West of São Paulo.

RESUMEN

Las villas ferroviarias son patrimonio cultural e industrial, siendo inductoras de una nueva forma de vivir. Las construcciones de las compañías ferroviarias para que sus trabajadores habitaren cerca del lugar de trabajo (garantizando el funcionamiento del ferrocarril veinticuatro horas al día) fueron responsables junto con la carretera de hierro por el surgimiento de núcleos urbanos y posteriormente muchas ciudades, principalmente en el Oeste Paulista. Los municipios de Álvares Machado y Santo Anastácio surgieron a partir de la llegada del ferrocarril, usada para la salida de productos, que trajo también la construcción de un patrimonio arquitectónico: el complejo ferroviario; incluyendo sus villas, contribuyendo a la difusión de un nuevo modo de vida, cultura y tecnologías. La investigación identifica el conjunto de edificios componentes del complejo ferroviario: Estación Ferroviaria, Galpones y Vilas Ferroviarias, siendo el foco principal el estudio de las viviendas de los trabajadores del ferrocarril. La metodología propuesta se estructuró en revisión bibliográfica, levantamiento iconográfico, documental y de campo, concentrándose en la vivienda de los trabajadores, identificándolas, clasificando sus tipologías y seleccionando una unidad de cada uno para registro. El complejo ferroviario de ambas ciudades cuenta con estación, galpón, y viviendas, que presentan diferentes patrones, siguiendo una jerarquía social. Pero se encuentran abandonados y deteriorados, sin dar debida importancia como patrimonio industrial.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio Industrial. Vilas Ferroviarias. Oeste Paulista.



INTRODUÇÃO

No século XIX houve a consolidação da Revolução Industrial na Europa, que mudou o modo de viver e a sociedade, transformando as formas de produção, consumo, cultura, tecnologia e habitação mundialmente. O Brasil nesse contexto ainda permanecia essencialmente agrícola, e coube ao país o papel de produtor de matérias primas como açúcar, borracha, café.

Em 1830 houve o declínio do ciclo do ouro no estado de Minas Gerais, o que gerou uma migração de muitos mineiros do sul do estado para a região do Oeste Paulista, buscando novas terras com a intenção de criação de gado, e posteriormente atraídos pela expansão da lavoura cafeeira (AVILA JUNIOR, 1995). 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. Fundada em 1872 a EFS foi um dos principais responsáveis pela ocupação do Oeste Paulista.

O estado de São Paulo teve seu desenvolvimento – urbano e econômico – desde o fim do século XIX atrelado a expansão da malha ferroviária, e as cidades de Álvares Machado e Santo Anastácio surgem nesse contexto, com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, que pretendia ligar o litoral paulista (pela cidade de Mairinque, vizinha a Santos) ao estado do Mato Grosso do Sul, chegando até o seu ponto final, Presidente Epitácio, expandindo-se e chegando em Presidente Prudente (maior cidade da região) e Álvares Machado em 1919, Santo Anastácio em 1920, e finalmente Presidente Epitácio em 1922 (ABREU, 1972).

São Paulo teve a presença de outras linhas férreas, como a Mogiana e a Paulista, nas quais a presença de lavouras de café seguiu na frente da estrada de ferro, diferente do ocorrido na região do Oeste Paulista, onde a partir de Salto Grande até Presidente Epitácio, a estrada de ferro cumpriu papel desbravador, surgindo concomitantemente aos núcleos urbanos.

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 com a função desenvolvida por seu primeiro morador.

As residências que fazem parte das vilas ferroviárias são as edificações do complexo que mais sofreram modificações, decorrentes da própria vida útil da construção, tempo de construção, e também das modernizações e transformações das próprias estruturas familiares, e são também as edificações mais desconsideradas como patrimônio.

As vilas ferroviárias construídas pelas companhias são uma forma de habitação originada da Europa do século XIX, pós Revolução Industrial, implantadas como núcleo fabris, para os operários habitarem perto de seu local de trabalho e suprir parte da demanda por moradia decorrente da migração do campo para a cidade por conta da mudança dos meios de produção. Com seus funcionários habitando próximos às fabricas trouxe as vilas um caráter



paternalista, calando greves, impondo regras ao cotidiano operário e deixando os velhos hábitos rurais para trás (GUAZZELLI, 2014). Entretanto no Brasil a ideia principal das vilas e do complexo ferroviário era a urbanização da região, pois em muitas cidades em que a linha do trem chegava – como as do interior paulista – não havia infraestrutura básica (MORAIS, 2002). As vilas operárias e ferroviárias são os bens mais recentes do Patrimônio Cultural, se agrupando como “Patrimônio Industrial”, referente aos bens construídos ou produzidos após a Revolução Industrial, trazendo inovação e tecnologia por meio das novas formas de produção aplicadas nas técnicas construtivas e materiais industrializados, referindo-se também a destinação desses bens, como fábricas, depósitos, ferrovias, entre outros. Esse agrupamento patrimonial deve ser estudado em conjunto com as transformações tecnológicas, econômicas e sociais concretizadas na época, portanto está intrinsecamente ligado ao contexto social e econômico, devendo ser associado a história da técnica e pensamento da época (FINGER, 2009).

Em relação ao Patrimônio Ferroviário identifica-se conjuntos arquitetônicos, máquinas, documentos e objetos de imensurável valor histórico e cultural, os quais permitem, por meio de seu conhecimento, estabelecer uma conexão com o modo de vida de um período e de suas formas de produção. Porém, muito deste legado ainda necessita de identificação, mapeamento e inventários para iniciar um processo de preservação, conservação e restauração; principalmente as residências. Contudo, ao identificarmos pesquisas na área, apenas as Estações constam como objetos de levantamento e identificações, as demais construções – principalmente as moradias dos trabalhadores da ferrovia – não fazem parte do contexto.

OBJETIVOS

O seguinte trabalho teve como objetivo estudar o conjunto de edifícios componentes do complexo ferroviário de Álvares Machado e Santo Anastácio: Estação Ferroviária, Galpões e Vilas Ferroviárias, pertencentes ao conjunto edificado pela companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, realizando sua identificação e mapeamento. No entanto o foco principal é o estudo das habitações dos trabalhadores da Sorocabana – que são bens representativos do patrimônio arquitetônico da Rede Ferroviária Paulista e foram importantes núcleos para o início da configuração urbana da cidade, caracterizando a primeira produção de conjuntos habitacionais, e estudar também como ocorreu a implantação destas vilas e qual a sua importância para desenvolvimento econômico desta região.

Além disso apresentamos estudos sobre princípios teóricos e metodológicos para a preservação patrimonial; reconhecimento e registro do Patrimônio Histórico e Arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana nos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio; e o resgate da memória ferroviária a partir das moradias e da visão dos trabalhadores da antiga Estrada de Ferro Sorocabana.



METODOLOGIA

Visando reconhecer a importância das vilas ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio o estudo foi estruturado em três fases. Na primeira fase houve revisão bibliográfica do tema: história da Estrada de Ferro Sorocabana, em seu contexto cultural, social, econômico e político a fim de situar o contexto histórico da produção das vilas ferroviárias; e o surgimento do município e a importância das vilas. Houve também levantamento do material iconográfico e documental do conjunto ferroviário dos Municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio.

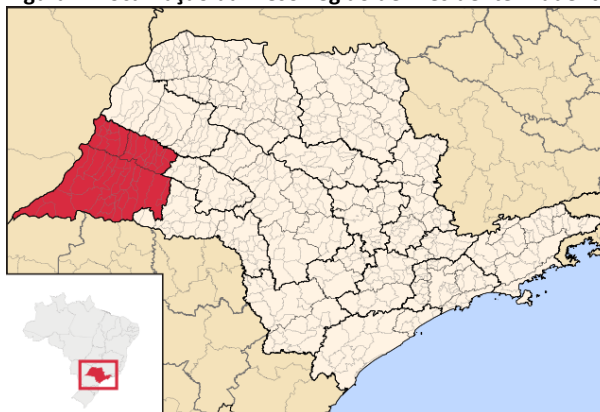
Na segunda fase ocorreu o levantamento de campo, *in loco*, do conjunto que ainda permanece na paisagem da cidade e as intervenções que foram realizadas no complexo ferroviário (formado pela estação ferroviária, galpões, moradias e esplanada), com identificação da linha de ferro da Estrada Sorocabana e seu histórico, e definição do recorte territorial da região do Oeste Paulista.

Na última fase concentrou-se na moradia dos trabalhadores, identificando-os; classificando as tipologias habitacionais e selecionando uma unidade para realização de estudos, com o objetivo de registrar fisicamente a partir de CAD (*computer aided design* - desenho assistido por computador) e realização de modelos tridimensionais em escala 1:50 as moradias originais, para que possam permanecer na memória da população, resgatando a memória das vilas ferroviárias, uma das bases do modo de produção ferroviário e da expansão cafeeira no estado.

RESULTADOS

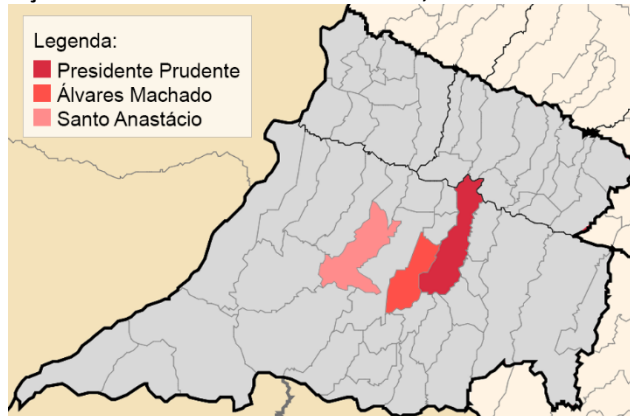
Álvares Machado e Santo Anastácio se localizam no oeste do estado de São Paulo, na mesorregião de Presidente Prudente, como pode ser observado nas figuras 1 e 2.

Figura 1: Localização da mesorregião de Presidente Prudente



Fonte: Raphael Lorenzeto de Abreu, 2006.

Figura 2: Localização das cidades de Presidente Prudente, Álvares Machado e Santo Anastácio



Fonte: Raphael Lorenzeto de Abreu, 2006. Editado pela autora, 2017.

Ambas cidades surgiram e se consolidaram a partir da chegada da EFS na região, porém Álvares Machado (anteriormente conhecido como “Brejão”) já contava com um povoado inicial em 1916, contendo forte presença migratória japonesa, e atualmente contém 24 651 habitantes (IBGE, 2010). Seu nome foi alterado para “Álvares Machado” com a chegada da EFS em 1919.

Seu complexo ferroviário se localiza em uma via de intenso movimento, por ser um importante acesso que conecta a cidade à Presidente Prudente, e conta com estação ferroviária, galpão e uma vila ferroviária, contendo três casas (quatro unidades habitacionais pois uma casa é geminada) em frente à estação e três ao lado.

Figura 3: Complexo ferroviário de Álvares Machado



Fonte: Elaborado pela autora com base na imagem aérea do Google Maps, 2017.

Sua estação foi inaugurada em 1921, em estilo neocolonial, assim como todas as outras da região (que seguiam o mesmo modelo) e contém uma espécie de frontão ornamentado, planta

retangular dividida pelo saguão de acesso a plataforma, mas hoje se encontra abandonada e deteriorada, tendo seu potencial e sua importância patrimonial desprezados.

Figura 4: Estação Ferroviária de Álvares Machado



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

Já Santo Anastácio não contava com um povoado inicial, atualmente a cidade contém 20 475 habitantes (IBGE, 2010) e seu projeto começou em 1917, feito com a cidade planejada em ruas e avenidas largas e com quarteirões formando uma malha quadricular. Sua primeira denominação foi “Vai e Vem”, pois foram encontradas dificuldades técnicas para o avanço da ferrovia até a cidade – havia grande volume de terra a ser escavado, um desafio aos equipamentos da época. A equipe precisou procurar rotas alternativas e devido as inúmeras idas e voltas o município ficou conhecido (não oficialmente) como “Vai e Vem”, e teve seu nome modificado para Santo Anastácio em sua inauguração em 1920, devido ao rio próximo as suas terras (AVILA JUNIOR, 1995).

A cidade contou com três estações ferroviárias ao longo de sua história, pois ocorreu no município um acelerado crescimento populacional, sendo necessário então substituição das estações pois não se mostravam mais suficiente para a demanda do município. Sua primeira estação é datada de 1920, a segunda de 1927 e a terceira e atual foi inaugurada em 15 de maio de 1939, sendo um exemplo de construção Art Déco, com características modernas em sua plataforma. Seu complexo ferroviário conta com a estação ferroviária, galpão e vila ferroviária com originalmente vinte e cinco casas, cinco ao lado da estação e vinte atrás dela.

Figura 6: Complexo ferroviário de Santo Anastácio em 2016.



Fonte: Elaborado pela autora com base na imagem aérea do Google Maps, 2017.

Foram selecionadas uma habitação original da vila ferroviária em cada cidade para realização de estudos. As casas seguem uma hierarquia, a tipologia da habitação variava de acordo com a função que seu primeiro habitante exercia no trabalho, determinando o grau de acabamento e tamanho da casa. Em Álvares Machado originalmente apenas uma casa era de madeira, e em Santo Anastácio sete, sendo o restante de tijolos – para incentivar à construção em alvenaria, a prefeitura isentava de impostos seus proprietários (BARON, LOPES, 2014), e essas casas são os primeiros exemplos de habitação utilizando tijolos, uma nova tecnologia em uma região acostumada com construção de pau-a-pique e taipa de pilão. Esses tijolos eram produzidos pela própria EFS (figura 7), e as companhias ferroviárias foram os primeiros setores produtivos a adotar no Brasil a construção de casas para seus funcionários.

Figura 7: Modelo de tijolo utilizado nas habitações



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

Segundo Kühl (1998) o fechamento a alvenaria de tijolos (geralmente a vista) foi amplamente difundida nas construções ferroviárias paulistas, utilizando também discretamente elementos ornamentais em suas fachadas, e refletindo o aspecto utilitarista e racional de suas funções. A habitação de Álvares Machado selecionada para estudos é também a maior casa da vila e a mais ornamentada, portanto acredita-se que ela seja pertencente ao ferroviária de mais alto escalão da época, e é a única casa do complexo com acabamento externo, não sendo de tijolos aparente (figura 8). Se manteve por muito tempo abandonada e hoje funciona como viveiro de plantas.

Figura 8: Casa em Álvares Machado



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

Na figura 9 podemos observar sua planta baixa, a casa era anteriormente composta apenas por um núcleo inicial quadrado, e com seu banheiro no exterior da casa, porém foram construídos uma nova cozinha e um banheiro na parte interna, da residência.

Figura 9: Planta baixa da casa em Álvares Machado



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Externamente e na frente da casa há seu número de patrimônio (figura 10), inserido pela FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), em outras habitações foi encontrado também o número de patrimônio inserido pela EFS (figura 11), porém essa residência foi pintada recentemente e essa numeração não foi encontrada.

Figuras 10 e 11: Número de patrimônio em casas da Vila Ferroviária



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

Essa casa possui localização e implantação estratégica, em frente ao galpão e a estação ferroviária. Em sua fachada direcionada a rua possui janelas, diferente das demais casas da vila que possui a porta principal, remetendo o ato de vigiar e o controle das vilas. Foi elaborada uma maquete da residência em sua configuração original, com intuito de registrar esse patrimônio, como pode ser observado na figura 12.

Figura 12: Modelo na escala 1:50 da casa em Álvares Machado



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

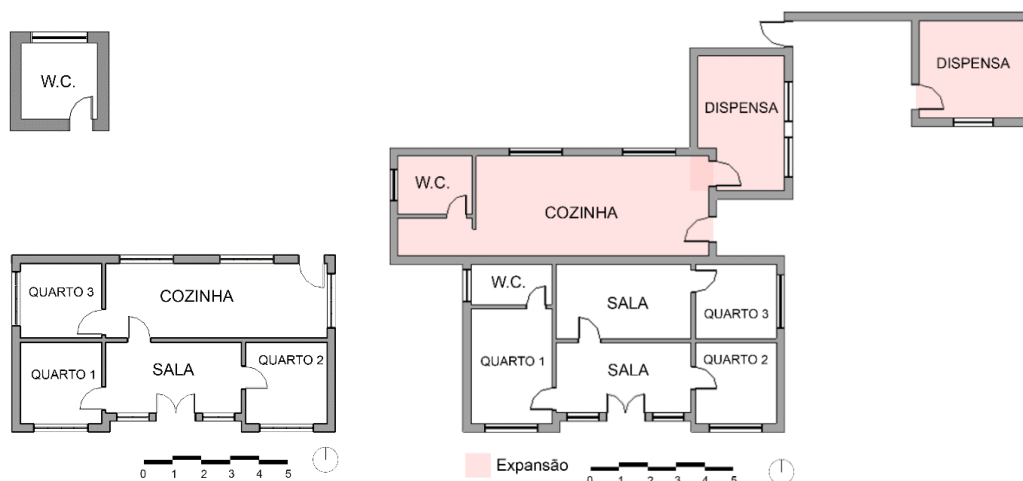
A residência estudada em Santo Anastácio também possui acabamento externo (figura 13) e expansão de banheiro e cozinha, para se adaptar melhor ao dia a dia dos habitantes. Nas figuras 14 e 15 podemos observar seu núcleo original e sua planta baixa atual.

Figura 13: Habitação em Santo Anastácio



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

Figuras 14 e 15: Planta baixa original e atual de habitação em Santo Anastácio



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Também foi confeccionada maquete da casa em Santo Anastácio, na escala 1:50 como pode ser observado na figura 16.

Figura 12: Modelo na escala 1:50 da casa em Santo Anastácio



Fonte: Acervo da Autora, 2017.

O caráter principal das vilas industriais foi o de mudanças de hábitos (o surgimento das linhas de trem e vilas ferroviárias é concomitante a abolição da escravidão no Brasil e Revolução Industrial), ajudando na manutenção da ordem e disciplina e distanciando os moradores dos antigos hábitos rurais.

As vilas ferroviárias foram de extrema importância para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio, possuindo papel fundamental na urbanização da área, reunindo as primeiras habitações em tijolos das cidades, considerando o ideário sanitário constituído



na época, apresentando inovações para uma região poucos anos antes habitadas apenas por indígenas, e trazendo uma organização espacial pouco explorada na época, portanto foram precursoras de uma nova forma de viver.

CONCLUSÃO

As inovações trazidas pelas Vilas Ferroviárias foram notáveis, sendo um dos primeiros exemplos dessa nova forma de viver pós Revolução Industrial, saindo de uma sociedade escravocrata onde viviam vários familiares em uma residência e passando para ideia da família mononuclear, com menos habitantes vivendo em uma casa, além de maiores preocupações com a melhoria na salubridade.

A habitação ferroviária deve ser considerada um bem pertencente ao patrimônio industrial, possuindo vestígios da cultural industrial, sendo construídas entre o fim do século XIX e início do século XX, sendo testemunha dessa nova civilização ferroviária, de uma fase significativa da evolução do progresso do Brasil.

No Oeste Paulista as vilas ferroviárias contam a história da região, porém são esquecidas e desconsideradas como patrimônio pelos municípios, que não auxiliam sua preservação ou se interessam em seu tombamento. Faltam documentação patrimonial e interesse público, que dificultam a preservação e identificação e mapeamento das edificações, que são testemunhas da gênese da cidade e da industrialização do Brasil.

AGRADECIMENTO

A Pró-reitora de Pesquisa da UNESP e CNPq (Centro Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) pelo financiamento dessa iniciação científica aqui demonstrada. À Professora Doutora Cristina Maria Perissinotto Baron pela orientação, aos membros do Núcleo de Habitação e Cidades (NHabC_ - FCT UNESP) pelo auxílio nos levantamentos e a todos os moradores das Vilas Ferroviárias que nos receberam e contaram um pouco de suas histórias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.
- AVILA JUNIOR, C. J. **Santo Anastácio**: História de uma Cidade. Santo Anastácio, [s.n.], 1995.
- BARON, Cristina M. P., & LOPES, Pedro H. **As vilas ferroviárias de Presidente Prudente – SP**. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, Bauru – SP, 2014.
- FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil**: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Brasília: UNB, 2009. Dissertação de mestrado
- GUZZELLI, Barbara Gonçalves. **Ferrovias, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)**. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.
- KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.
- MORAIS, Marcelo. **As Vilas Ferroviárias Paulistas – a Arquitetura e as Relações Urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Tese de Mestrado. ESSC – USP, 2002