

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

A FUNÇÃO SOCIAL E A REFUNCIONALIZAÇÃO DO
TERRITÓRIO FERROVIÁRIO DA CIA MOGIANA EM
RIBEIRÃO PRETO

São Carlos
2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

**A FUNÇÃO SOCIAL E A REFUNCIONALIZAÇÃO DO
TERRITÓRIO FERROVIÁRIO DA CIA MOGIANA EM
RIBEIRÃO PRETO**

DÉBORA PRADO ZAMBONI

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientação: Prof. Dr. Luiz Antonio Nigro Falcoski

**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

Z24fs

Zamboni, Débora Prado.

A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia Mogiana em Ribeirão Preto / Débora Prado Zamboni. -- São Carlos : UFSCar, 2012.
120 f.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São Carlos, 2012.

1. Planejamento urbano. 2. Ferrovias. 3. Legislação urbana. I. Título.

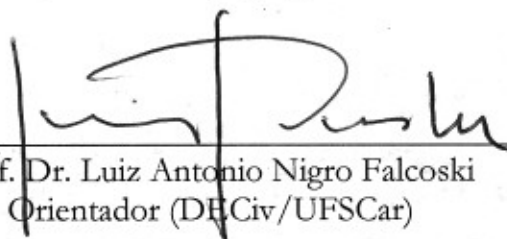
CDD: 711 (20^a)



FOLHA DE APROVAÇÃO

DÉBORA PRADO ZAMBONI

Dissertação defendida e aprovada em 28/08 /2012
pela Comissão Julgadora



Prof. Dr. Luiz Antonio Nigro Falcoski
Orientador (DECiv/UFSCar)



Profª Drª Silvia Helena Facciolla Passarelli
(CECS/UFABC)



Profª Drª Carolina Maria Pozzi de Castro
(DECiv/UFSCar)



Prof. Dr. Ricardo Siloto da Silva
Coordenador do CPGEU

AGRADECIMENTOS

Ao professor Luiz Falcoski, pela orientação e apoio à realização deste trabalho.

Às professoras Carolina Castro e Silvia Passarelli, pelas considerações na banca de qualificação. À professora Carolina, também pelas conversas sempre esclarecedoras.

A CAPES, pelo apoio financeiro à realização do mestrado.

Agradeço também à Tânia e ao Mauro, do Arquivo Público Histórico de Ribeirão Preto, por toda a ajuda, e ao professor Rodrigo Faria, pela atenção.

Agradeço ao Sr. Marcondes, da Inventariança da RFFSA, pela inestimável ajuda e atenção.

Agradeço aos amigos pelas conversas e pelo apoio.

Obrigada aos companheiros de jornada, Thiago e Juliana, e às novas amizades feitas no grupo de pesquisa: Jane, Kelly e Luciana.

Por este trabalho realizado eu agradeço o apoio do meu marido Giuliano, de minha mãe Eriana, meu pai Wilson, meu irmão Diego, à Letícia, aos meus avós e à família Zamboni: Sr. Marcello, Ninfa, Marcello, Cézár e Ernesta pelo carinho.

RESUMO

ZAMBONI, Débora Prado. A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia Mogiana em Ribeirão Preto. 2012. 120f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana / Universidade Federal de São Carlos - PPGEU/UFSCar, São Carlos-SP, 2012.

Este trabalho investiga a relação entre a malha ferroviária presente em Ribeirão Preto e a organização espacial urbana deste município. Tem como princípio a importância da utilização do patrimônio público na minimização das desigualdades sociais a partir da utilização de parte do patrimônio da malha ferroviária brasileira, os imóveis não operacionais, presente no município de Ribeirão Preto dentro da perspectiva de que toda propriedade deve cumprir sua função social atendendo à regulamentação da política urbana brasileira. Contrário a este fim, é importante o fato histórico do patrimônio ferroviário em Ribeirão Preto ter sido utilizado, principalmente, para a consolidação de vias no município, decisão urbanística que confere valorização a certas áreas do município. Este trabalho averigua a valorização de áreas do município por meio da utilização do patrimônio ferroviário, seja público ou privado. Por fim, verifica-se como se dá na atualidade a relação entre a legislação urbana municipal e a utilização do que hoje é patrimônio público ferroviário na diminuição das desigualdades sociais. Como objetivo, espera-se atuar positivamente no cenário de compreensão e minimização das diferenças sociais no espaço urbano.

Palavras-chave: Ferrovia; Planejamento urbano, Planos urbanos, Legislação urbana.

ABSTRACT

This paper investigates the relationship between the railroad present in Ribeirão Preto and urban organization of this township. Its principle the importance of the use of public assets in minimizing social inequalities from the use of part of the heritage of the Brazilian railway network, the non-operating properties, present in Ribeirão Preto in the perspective that all property should fulfill its function given the social regulation of urban policy in Brazil. Contrary to this end it is important the historical fact of the heritage railway in Ribeirão Preto have been mainly used for the consolidation of routes in the city, urban decision that gives value to certain areas of the municipality. This paper investigates the enhancement of areas of the county through the use of rail assets, whether public or private. Finally, it appears as if nowadays gives the relationship between the urban municipal legislation and the use of what is now public property rail in reducing social inequalities. As a goal, it is expected to act positively on the stage of understanding and minimizing social differences in urban space.

Key-words: Railroad; Urban planning; Urban plans; Urban legislation.

LISTA DE ABREVIATURAS

APHRP	Arquivo Público Histórico de Ribeirão Preto
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
Cia Mogiana	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
CMBEU	Comissão Mista Brasil Estados Unidos
DIRP	Distrito Industrial de Ribeirão Preto
EXIBANK	Export & Import Bank
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FCA	Ferrovias Central Atlântica
Ferroban	Ferrovias Bandeirantes S.A.
FEPASA	Ferrovias Paulista Sociedade Anônima
MPF	Ministério Público Federal
PAITT	Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte de Ribeirão Preto
POLTEC	Polo de Alta Tecnologia
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SPM	Empresa Ferroviária São Paulo Minas
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
ZIE	Zonas Industriais Existentes
ZIM	Zonas Industriais Mistas
ZIMA	Zonas Industriais Marginais
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Coleta de dados.....	19
Quadro 2: Projetos da CMBEU por setor econômico – Custos dos projetos.	61
Quadro 3: Relação de Áreas presentes na Lei nº 3.687/79.....	71
Quadro 4: Situação da FEPASA quanto à sua concessão.....	93
Quadro 5: Instrumentos de Planejamento presentes na revisão do Plano Diretor de Ribeirão Preto.	98
Quadro 6: Infográfico da relação entre malha ferroviária e espaço urbano em Ribeirão Preto.	105

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Operação da Cia Mogiana.....	27
Figura 2: Planta da praça da matriz da década de 1870, no Patrimônio Religiosos com os Córregos do Retiro e Ribeirão Preto, onde viria a se instalar a Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana, a linha-tronco e seria feita a retificação do córrego.	35
Figura 3: Mapa do Patrimônio da Matriz de São Sebastião do Ribeirão Preto em 1903, com a retificação do Córrego Ribeirão Preto e Córrego do Retiro e implantação da linha-tronco da Cia Mogiana e Estação Ribeirão Preto. Destaque da Rua General Osório que é paralela à Praça da Matriz, que passa a se chamar XV de Novembro e chega até a Estação Ribeirão Preto.	42
Figura 4: Mapa das linhas com estações, bairros, demarcação do núcleo colonial e cobrança de impostos.....	46
Figura 5: Mapa com a localização das zonas onde a implantação de indústrias é permitida com estações da Cia Mogiana.	48
Figura 6: Linhas férreas existentes em 1928, sobre malha urbana de 1935.....	53
Figura 7: Desenho do Plano Diretor de Ribeirão Preto, elaborado por José de Oliveira Reis com as propostas de desenho para remodelação da linha-tronco da Cia Mogiana.....	58
Figura 8: Rede ferroviária em Ribeirão Preto em 1971, com a implantação da Variante Bento Quirino – Entroncamento e desativações.	66
Figura 9: Mapa com a demarcação das áreas relacionadas ao Decreto de 1979.....	72
Figura 10: Vias Expressas/Arteriais propostas pelo PAITT.	75
Figura 11: Foto da área em que ficavam a rotunda, armazéns e trilhos da linha-tronco da Cia Mogiana e implantação da rodoviária à esquerda, sobre a área da Estação Ribeirão Preto.....	77
Figura12: Mapa com os parcelamentos aprovados na década de 1960.	79

Figura 13: Mapa do Zoneamento Industrial vigente no município de Ribeirão Preto em 1996.	82
Figura 14: Localização dos equipamentos estratégicos propostos pelo Plano Estratégico “Ribeirão Preto 2001”	90
Figura 15: Imagem do Plano com localização dos equipamentos estratégicos.....	91
Figura 16: Mapa com as áreas não operacionais da RFFSA em Ribeirão Preto.....	96
Figura 17: Imagem aérea da favela dos trilhos.	100
Figura 18: Imagem da transposição do Ramal Sertãozinho.....	102

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO 1 - A RELAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, DA INICIATIVA PRIVADA, E A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO (1883-1947): PELO CENÁRIO DA MODERNIDADE	22
1.1 . O início das ferrovias no Brasil	22
1.2 Ribeirão Preto na malha ferroviária brasileira.....	24
1.3 A rede ferroviária e a expansão urbana em Ribeirão Preto.....	29
1.4 A estação ferroviária como vertente de valorização	38
1.5 As outras empresas ferroviárias presentes em Ribeirão Preto.....	49
CAPÍTULO 2 - A RELAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, ENQUANTO PATRIMÔNIO PÚBLICO, E A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO (1947-1998): DEIXANDO O “ESPAÇO LIVRE”	54
2.1 O Plano Urbanístico de Ribeirão Preto do Engenheiro José de Oliveira Reis ...	54
2.2 Dinâmicas internacionais e dinâmicas intra-urbanas.....	59
CAPÍTULO 3 – A UTILIZAÇÃO DO “ESPAÇO LIVRE”	67
3.1 A refuncionalização do patrimônio ferroviário em Ribeirão Preto.....	67
3.2 O descolamento indústria e ferrovia.....	80
CAPÍTULO 4 – A FERROVIA E AS AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O DESENVOLVIMENTO.....	85
4.1 Projeto ‘Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento’ .	85
CAPÍTULO 5 - O PATRIMÔNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO E A LEGISLAÇÃO URBANA ATUAL DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO	92

5.1 A RFFSA e os imóveis não operacionais em Ribeirão Preto.....	92
5.2 Propostas atuais existentes para o território ferroviário em Ribeirão Preto	99
CONCLUSÃO.....	103
REFERÊNCIAS.....	108
MAPAS.....	119

INTRODUÇÃO

Este trabalho fez parte de uma pesquisa maior: o Projeto FAPESP intitulado “Inventário e diagnóstico dos bens não Operacionais da RFFSA-SPU na rede de cidades paulistas e diretrizes de gestão patrimonial” (FALCOSKI et al, 2010) que se atenta para o novo cenário que se desenhou, quando, com a extinção da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), ficou a cargo do governo federal, por meio da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), destinar a novos usos os imóveis não operacionais¹ da extinta RFFSA, atendendo ao cumprimento da função social da propriedade e contribuindo para a redução das desigualdades sociais. Este trabalho apresenta a relação entre a rede ferroviária presente em Ribeirão Preto, notadamente a operada pela Cia Mogiana e posteriormente pela FEPASA, e a organização espacial do município, visando a possibilidade de traçar nova perspectiva a partir da relação da destinação da propriedade pública na produção da cidade.

Sobre o objeto de estudo deste trabalho, é importante dizer que o município de Ribeirão Preto está localizado na porção noroeste do estado de São Paulo, e tem sua fundação, enquanto Vila, datada de 19 de junho de 1856, dentro do contexto da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850, a chamada Lei de Terras, que impôs novas condições legais sobre a posse da propriedade fundiária no Brasil. Ribeirão Preto concentra importância no período da cultura do café quando, em função da expansão das propriedades de cultivo, foi uma das áreas escolhidas para investimentos públicos e privados.

Diante da resolução dos problemas que existiram para a expansão e garantia de viabilização da agricultura de exportação, Ribeirão Preto foi palco de importantes decisões realizadas por atores sociais de peso da história brasileira como Antônio da Silva Prado e Martinho Prado, proprietários de significativa parte das terras da região de Ribeirão Preto, e, o último, presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e principal acionista e membro da primeira diretoria da Cia Mogiana de Estradas de Ferro.

¹ Imóveis não operacionais são aqueles que não estavam em operação no período em que a RFFSA foi extinta e os leilões para concessão ocorreram, ano de 1998. São imóveis como terrenos, galpões, casas, armazéns etc.

A concentração de encontros de ramais ferroviário, implantação de estações, núcleo colonial, e outros investimentos, que fizeram com que a região registrasse significativo crescimento urbano e econômico desde o século XIX (LAMOUNIER, 2010), foi reflexo da ação destes atores, que também determinavam o desenho da malha ferroviária de empresas ferroviárias como a Cia Mogiana e Cia Paulista, direcionando a principal demanda por investimentos no período do Império e República Velha à região.

Diante de tal cenário, em Ribeirão Preto constituiu-se significativa malha ferroviária entre os anos de 1886 e 1940. Desta malha, significativa parte foi desativada no período posterior à década de 1940, década da estatização das principais empresas ferroviárias que se encontravam no Brasil e criação da RFFSA, órgão federal responsável pela gestão da malha ferroviária brasileira unificada, que existiu até o ano de 1998, ano de sua extinção, quando foi realizada a concessão dos ativos operacionais da malha ferroviária brasileira à iniciativa privada.

O cenário e atores locais acompanharam as circunstâncias nacionais de estatização e concessão da malha ferroviária por meio de mudanças da atuação do poder público sobre o patrimônio ferroviário presente no município. Assim, na década de 1940, ocorreu em Ribeirão Preto a primeira tentativa de retirar a malha ferroviária e estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana da região central do município. Entende-se esta tentativa de mudança como interesse em utilizar os espaços centrais urbanos, ocupados pelo patrimônio ferroviário, para outros fins, visto que a área estava em local valorizado na região central. A mudança da localização das operações da Cia Mogiana no município se efetivam na década de 1960 permitindo novas utilizações aos espaços inicialmente utilizados pela malha ferroviária.

Nas décadas de 1950 e 1960, ocorre a mais significativa expansão urbana do município até então, observada neste trabalho, principalmente, por meio da aprovação de parcelamentos. As áreas de expansão encontravam-se nas proximidades dos ramais e da linha tronco da Cia Mogiana que estavam operando no município até 1960. Na mesma década, com a construção de novo ramal, a Variante Bento Quirino, na região norte do município, ocorre a transferência das operações da linha tronco da Cia Mogiana, da região central do município, para a região norte, e finalmente, a retirada do patrimônio ferroviário da região central do município. No mesmo período, por meio de pedido ao governador do estado, o poder público

municipal compra significativa parte das áreas da Cia Mogiana para a consolidação de ruas e avenidas que foram construídas nas décadas anteriores nas áreas paralelas ao leito ferroviário e assim, são expandidas.

Uma vez que as principais ações realizadas em Ribeirão Preto acerca do patrimônio ferroviário estão vinculadas à sua utilização para abertura de novas vias ou melhoria das existentes é necessário lembrar que estas as ações e decisões urbanísticas alteram o valor da terra, podendo ser ferramenta de acumulação da valorização de áreas específicas da cidade. Por outro lado, a retirada de equipamentos em áreas centrais ou específicas da cidade, também pode ser instrumento de apropriação de valorização nas trocas acometidas diante à liberação de áreas infraestruturadas no município, acompanhadas de outras medidas como mudança na legislação urbanística para alteração das possibilidades do uso do solo ou ainda, mudança na classificação do uso do solo, como de área rural para área urbana (SANTORO et al., 2004, p.9).

Mas, se por um lado há a verificação da destinação de significativa parte do patrimônio ferroviário para a consolidação de vias, há que se dizer que, a malha ferroviária contou com um terceiro período em sua história, onde passou a ser novamente comandada pela iniciativa privada. Em 1998 a RFFSA realiza um leilão dos seus ativos e seus bens imóveis não operacionais são transferidos para a União, passando o Governo Federal, no papel da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a assumir a responsabilidade sobre os ativos não operacionais da então extinta RFFSA. Em Ribeirão Preto, os imóveis não operacionais totalizam 57 imóveis, entre edificações e terrenos, somando o total de 121 hectares presentes no município.

A destinação destes imóveis, não pode deixar de cumprir a função social da propriedade e deve seguir as diretrizes básicas do Programa de Destinação da RFFSA. Mas, é importante dizer que, se por um lado houve avanços na legislação brasileira sobre instrumentos legais para que se faça cumprir a função social da propriedade, por outro, observou-se, que a proximidades das resoluções legislativas com os atores sociais locais surge como obstáculo para a realização de legislação que possibilite a efetiva utilização dos instrumentos legais para o cumprimento da função social da propriedade, mudando a desigualdade sócio espacial nos municípios (MARICATO, 2001, p.111). Este cenário

descrito da história da utilização do patrimônio ferroviário presente em Ribeirão Preto está desenvolvido neste trabalho, onde se verifica como se deu historicamente a relação da rede ferroviária presente no município e sua organização espacial urbana.

Problema de pesquisa

O problema de pesquisa que este trabalho se propõe a investigar é a destinação do patrimônio ferroviário presente no município de Ribeirão Preto e sua utilização no decorrer da história, na reprodução das ações da concentração da riqueza em detrimento do princípio da função social da propriedade.

Hipótese

A hipótese adotada por esta pesquisa é que o processo recorrente de utilização do patrimônio ferroviário em Ribeirão Preto fez parte da estrutura brasileira de reprodução das ações da concentração da riqueza baseada no domínio político e econômico, apoiada, principalmente, na apropriação do território.

Objetivos

O presente trabalho tem como objetivo principal investigar a relação entre a rede ferroviária presente em Ribeirão Preto e a organização espacial urbana no município, tendo como referência a relação entre a utilização deste patrimônio e a valorização do território. Como objetivo secundário espera-se reconhecer esta realidade e atuar na destinação do patrimônio ferroviário no que tange a relação entre a rede ferroviária presente em Ribeirão Preto e sua utilização no planejamento e organização espacial urbana do município.

Justificativa

A justificativa para a realização desta pesquisa está na prerrogativa do cumprimento da função social da propriedade que tem como premissa contribuir para a redução das desigualdades sociais, na consolidação das conquistas no âmbito da legislação e na atuação sobre falta de aplicação da legislação no âmbito do poder local, no que tange a utilização do

patrimônio público ferroviário e sua relação com a organização do espaço urbano em Ribeirão Preto. Vale ressaltar que para a realização deste trabalho a organização do espaço urbano capitalista, com a relação dos investimentos, agentes e produção do espaço urbano, é compreendida assim como descreve Corrêa (2000):

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem. A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, destinação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada d infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade.

Dentro do constante processo de reorganização espacial na incorporação de novas áreas, verifica-se necessária a discussão sobre a função social da propriedade no que tange aos interesses sobre a produção do espaço urbano e a utilização do patrimônio público ferroviário. Sobre este aspecto é importante dizer que na Constituição de 1988 o princípio da função social da propriedade já é incluído entre os princípios da ordem econômica que tem como objetivo “assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social” e tem sua definição realizada nos artigos 182, §2º, e 186 (DI PIETRO, 1989, p.56). Para a realização de tal princípio, toda propriedade, privada ou pública, deve atender à necessidade da sociedade, extrapolando a concepção individualista do direito de propriedade (Ibid., 1989, p.57), ou seja, a propriedade deve servir para o benefício da coletividade, e não apenas para o seu proprietário.

Acompanhando o sentido do benefício da coletividade acima do benefício individual do proprietário, destaca-se que as diretrizes gerais da política urbana estabelecidas no artigo 2º visam (SANTORO et al, 2005):

- Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao

transporte e serviços públicos ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

- Gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- Ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar: a utilização inadequada dos imóveis urbano; o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana; a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização; a deteriorização das áreas urbanizadas.
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;
- Recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos, regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e normas ambientais.

Em detrimento das diretrizes do Estatuto da Cidade, a política urbana brasileira foi historicamente utilizada como instrumento de exclusão e na perpetuação de privilégios e desigualdades sociais. Estratégia de investimentos, regulação urbanística e gestão urbana, podem estar combinados e articulados entre si na confecção de grandes jogadas de acumulação de capital (ROLNIK, 2002, p. 5). Além disso, deve-se dizer, segundo Rolnik (2002, p.4) que “uma estratégia de investimentos que privilegia uma determinada área da cidade, ou uma determinada funcionalidade, influi radicalmente na lógica da distribuição das centralidades – e portanto oportunidades de emprego, renda e educação – no espaço intra-urbano”. A distribuição de centralidades é de extrema importância na distribuição de oportunidades e centralidade fortes exigem grandes projetos urbanos, grandes operações. Assim, Rolnik (2002, p.5) conclui que a luta anti-exclusão territorial se dá também no campo dos grandes investimentos urbanos.

A oposição entre uma minoria qualificada e uma maioria em condições urbanas precárias corresponde a uma situação de exclusão territorial que é muito mais do que a expressão da desigualdade de renda e das desigualdades sociais: é o próprio agente de reprodução dessa desigualdade. No espaço urbano dividido entre uma parte legal, rica e com infra-estrutura e uma parte pobre, ilegal e precária, a população que está em situação desfavorável tem pouco acesso às oportunidades de trabalho, cultura ou lazer. Simetricamente, as oportunidades de crescimento ficam restritas entre aqueles que já vivem melhor. Além disso, a sobreposição das diversas dimensões da exclusão incidindo sobre a mesma população faz com que a permeabilidade entre as duas partes seja muito pequena (Ibid., 2002, p.2).

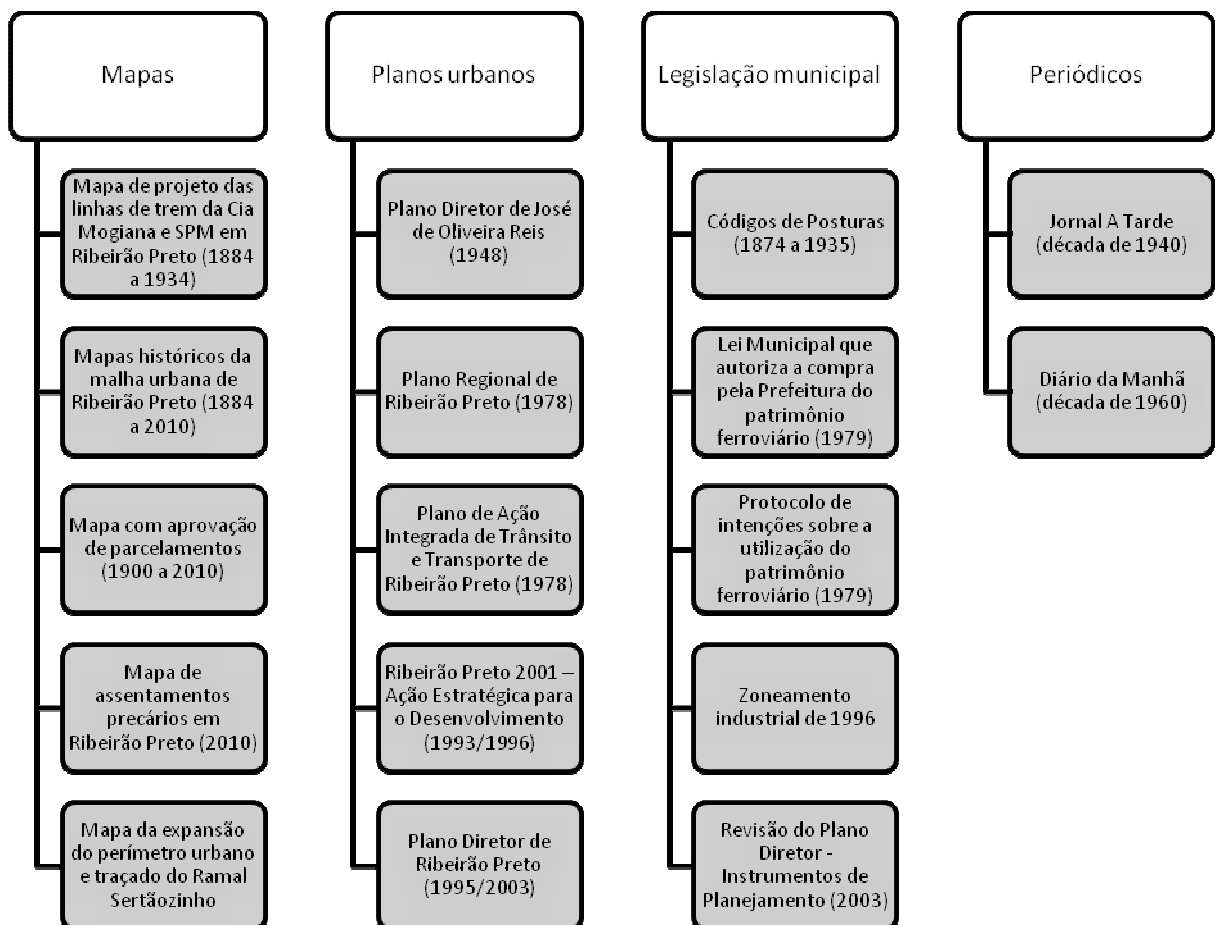
Se por um lado há mais instrumentos legais para o fortalecimento da realização da função da propriedade, há que se observar que, a proximidade do legislativo com as figuras políticas locais surgem como barreiras para a aprovação de qualquer legislação que modifique a ordem da desigualdade sócio espacial nos municípios. É necessário que seja dada maior importância às esferas onde se dá a aplicação da lei, pois a proximidade das resoluções legislativas com os atores sociais locais surge como obstáculo para a realização de legislação que possibilite a efetiva utilização dos instrumentos legais para o cumprimento da função social da propriedade, mudando a desigualdade sócio espacial nos municípios (MARICATO, 2001, p.111). A estratégia de exclusão se dá também no nível da gestão e dos processos decisórios. Assim, é necessário que seja compreendido e aberto o processo de tomada de decisões sobre o investimento e controle do território urbano para que seja construída uma política urbana que inclua a totalidade dos atores sociais (ROLNIK, 2002, p.6).

Materiais e método

Esta pesquisa partiu do princípio da importância da destinação dos imóveis não operacionais da União, que já compuseram a malha ferroviária em Ribeirão Preto, na minimização das desigualdades sociais do município atendendo ao princípio do cumprimento da função social da propriedade. No entanto, tendo em vista o aparente cenário atual de desarticulação da organização espacial urbana com o patrimônio ferroviário presente no município, foi necessário realizar pesquisa bibliográfica histórica para a compreensão da importante relação entre malha ferroviária e espaço urbano de Ribeirão Preto. A pesquisa

bibliográfica da formação do espaço urbano de Ribeirão Preto e da sua malha ferroviária apontaram para a relação de proximidade entre os primeiros bairros e as primeiras estações, assim como as indústrias e os parcelamentos de terra. Neste sentido, observou-se ser necessário reconhecer o território urbano de Ribeirão Preto, assim como a composição de sua malha e recompor esta relação no desenho de mapas. Em um segundo momento, foi realizado o levantamento de Planos Urbanos que demonstram a pretensão de utilização da malha ferroviária pelo poder público. Este levantamento dos Planos foi acompanhado de levantamento de notícias publicadas em periódicos, constatando a opinião publicada sobre os acontecimentos. Por fim, foi levantada a legislação urbana do município nos principais períodos da investigação deste trabalho, culminando com os dias atuais e o tratamento da legislação sobre o território ferroviário e, finalmente, sobre o patrimônio ferroviário público atualmente presente no município de Ribeirão Preto. Este levantamento está resumido no quadro que se mostra a seguir:

Figura 1: Coleta de dados.



Tendo em vista o disposto acima, o trabalho está dividido da seguinte maneira:

No primeiro capítulo, apesar do processo de desclassificação sofrido pela infraestrutura ferroviária existente, verificou-se a relação da rede ferroviária com a organização espacial urbana do município, observando-se a importância da localização desta rede para outras localizações intra-urbanas, como os primeiros parcelamentos do município, principais indústrias e, por consequência, na cobrança de impostos.

No capítulo segundo averiguou-se como se deu a relação do poder público com a malha ferroviária por meio dos planos urbanos, enquanto patrimônio público, desde 1948, com o primeiro Plano Diretor do Município, elaborado por José de Oliveira Reis até a efetiva retirada das operações ferroviárias da área central do município na década de 1960. Foi necessário recorrer ao cenário internacional de acontecimentos para averiguar as decisões da macroeconomia e da escala intra-urbana sobre o tema. Verifica-se que as inúmeras argumentações para a retirada da estrutura ferroviária constroem a compreensão de que a rede ferroviária estava descolada do processo de organização espacial da cidade.

No terceiro capítulo investigou-se a destinação do patrimônio ferroviário localizado no município de Ribeirão Preto, por meio de pesquisa realizada sobre a legislação municipal que permitiu a compra deste patrimônio pelo município, assim como a carta e o protocolo de intenções enviados ao Governo do Estado, uma vez que o patrimônio neste período, entre 1947 e 1998, estava sob seu domínio. Com a análise dos documentos, verificou-se que a compra do patrimônio ferroviário pelo município, visava a consolidação de vias no município. Constatou-se que os trâmites de compra foram oficializados em 1979, por meio de uma lei municipal que autorizou o município a comprar as terras da rede ferroviária para consolidar, na maior parte das vezes, obras viárias, abastecendo o mercado imobiliário com acessibilidade a novos territórios. Verificou-se as destinações ocorridas e os impactos das modificações sobre a produção do espaço urbano, principalmente no que diz respeito à aprovação e abertura de novos parcelamentos urbanos.

No quarto capítulo verificou-se como o governo local se posicionou acerca da rede ferroviária presente no município após a privatização desta, com os leilões da malha da FEPASA, Ferrovia Paulista Sociedade Anônima, realizados em 1998. Verifica-se este cenário

composto por uma rede privatizada, cujo plano urbano mais representativo no período identifica-a como equipamento de possibilidades para recolocar o município de Ribeirão Preto no cenário global. Entende-se que há novas possibilidades de valorização a partir da rede ferroviária, desde que esta se vincule, de alguma maneira, ao mercado de exportação internacional.

No capítulo quinto, tratando o cenário atual, realizou-se um levantamento na dos imóveis não operacionais da RFFSA, localizados em Ribeirão Preto e a regulamentação urbana do município sobre estes e sobre o território ferroviário em busca da efetivação do cumprimento da função social da propriedade.

CAPÍTULO 1 - A RELAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, DA INICIATIVA PRIVADA, E A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO (1883-1947): PELO CENÁRIO DA MODERNIDADE

Nesta investigação, para compreender a importância da rede ferroviária na organização inicial de Ribeirão Preto, descrever-se-á como Ribeirão Preto se tornou localidade na implantação da rede ferroviária brasileira, assim como se deu a localização da rede ferroviária no município e sua relação com a organização espacial urbana do período em que esta foi privada, principalmente com os primeiros bairros, localidades com melhoramentos urbanos e implantação de indústrias, tentando compreender como se desdobra o fato desta rede, que se percebe ter participação fundamental no processo de urbanização da região de Ribeirão Preto, pouco depois de seu auge enquanto símbolo de modernidade, ser compreendida como entrave urbano.

1.1 . O início das ferrovias no Brasil

Para a compreensão da implantação da primeira ferrovia em Ribeirão Preto precisaremos recorrer ao contexto histórico do período em que ocorreu a implantação das ferrovias no Brasil. É importante averiguarmos este contexto para compreendermos as decisões e os investimentos feitos no cenário nacional para que Ribeirão Preto se tornasse uma importante localidade na economia do café. Para esta análise, adotaremos a divisão histórica realizada por Pinto em 1903 que traz com maiores detalhes o período em que ocorrem as principais implantações ferroviárias em Ribeirão Preto.

Adolfo Augusto Pinto (1903) é um dos primeiros autores a desenvolver estudos sobre as ferrovias no Brasil. Em seu livro “História da Viação Pública de São Paulo”, Pinto (1903) divide a história do desenvolvimento ferroviário no Brasil em suas principais fases. A primeira fase (1835-1852) representou a fase das tentativas frustradas de empresas privadas sobre as questões ferroviárias. Destaca-se neste período a Lei Feijó (Lei n.101 de 31 de outubro de 1835), primeira iniciativa, por parte do governo, em legislar sobre as questões

ferroviárias. Esta Lei autorizava o Governo a conceder privilégios a companhias para construir estradas de ferro da capital Rio de Janeiro até as capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (PINTO, 1903). A primeira lei paulista sobre o tema é deste período, data de 1836 e regulamenta um plano de viação, incluindo vias férreas e fluviais.

A segunda fase ferroviária (1852-1880) teve início com a Lei Geral n.641, que autorizava o Governo a conceder, a uma ou mais companhias, a construção total ou parcial de uma estrada de ferro, que partisse da capital Rio de Janeiro e terminasse em qualquer ponto conveniente à empresa, nos estados de Minas Gerais ou São Paulo (Ibid., p.28). Esta lei apresentava a garantia de juros sobre o capital investido e, pela primeira vez, o termo ‘privilégio de zona’, que seria a garantia de monopólio sobre uma determinada área a uma empresa, onde só aquela empresa teria concessão para construir. Este território deveria ser acertado em contrato e corresponderia à localização da linha e a área paralela distante 31 km daquele percurso.

A última fase (1892-1903) delimitada por Pinto foi marcada pela organização do estado de São Paulo em novo regime, promulgando sua Constituição em 14 de julho de 1891. Em relação às questões ferroviárias esta Constituição estabeleceu que ao estado de São Paulo competiria legislar sobre obras públicas, como estradas, canais e navegação em seu interior. Houve mudanças na legislação sobre os juros, que não mais seriam garantidos sobre o capital investido nas companhias.

Seguindo a autonomia dos estados, segundo a Constituição Estadual de São Paulo, o Congresso Legislativo do estado, em 1892, votou a Lei n.30 em 13 de junho, regulamentando a concessão de estradas de ferro no território paulista. Por esta lei, a concessão de estradas de ferro no estado de São Paulo passou a ser livre, pela primeira vez, a todo particular, empresa ou companhia que quisesse construir e operar estradas de ferro no estado, precedendo licença do governo e respeitando os direitos adquiridos pelo contrato², apresentando estudos gerais da zona em que a estrada pretende ser implantada, e por fim, projetando o traçado pretendido (Ibid., p.79).

² Depositando o pretendente no Tesouro do Estado: um caução correspondente a 2% da importância total do custo aproximado da estrada.

Segundo Pinto (1903), “(...) preenchidas essas condições, dispõe a lei que o Governo não poderá negar a licença, salvo se, (...) a estrada requerida modificar o plano estratégico, anteriormente adotado pelo estado ou pela União”. Os favores concedidos, em lei, neste período pelo governo às empresas de estrada de ferro eram: o direito de desapropriação para implantação da linha e a zona privilegiada de cem metros de cada lado da linha.

Apesar de citar o plano estratégico nacional, o desenvolvimento das estradas de ferro em São Paulo não obedeceu a este. Para Pinto (1903) o traçado das linhas ferroviárias foi realizado “como naturalmente se devia fazer – acompanhando todos os grandes valles (sic), os cinco importantes fragmentos em que a natureza repartiu o território do Estado” (Ibid., p.85).

1.2 Ribeirão Preto na malha ferroviária brasileira

Entre 1835 e 1852, primeira fase da era ferroviária, ocorreram duas tentativas de construção de estradas de ferro no Brasil, uma da empresa de propriedade de Thomaz Cockrane e outra da empresa Aguiar Víuva, Filhos e Cia. Neste mesmo período foi também concedida a autorização para a construção de ferrovias ao Visconde de Mauá e aos marqueses de Monte Alegre e São Vicente. Estes repassaram a concessão a uma companhia inglesa, a São Paulo Railway, que construiu a Santos-Jundiaí, primeira estrada de ferro no Brasil.³

A São Paulo Railway obteve concessão para operar até o município de Campinas e depois, até o município de Rio Claro. No entanto, a Companhia inglesa não realizou tal prolongamento, ocorrendo nesta ocasião, em 1867, a organização de uma nova companhia, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, composta por acionistas fazendeiros e produtores de café da região de Campinas, realizando a ligação entre Jundiaí e Campinas.

No ano de inauguração da primeira linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, outro grupo, mas composto com significativa parcela das mesmas pessoas, principalmente fazendeiros produtores de café da região de Campinas, fundam outra empresa ferroviária: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (Cia Mogiana), para que atingisse seus territórios, resolvendo seus problemas de transporte de café e mão de obra (ZAMBONI, 1993, p.27).

³ Sobre a Santos-Jundiaí pode-se ler o trabalho de Passarelli (1994).

Assim, a Cia Mogiana foi organizada dentro da *segunda fase* da era ferroviária quando rege a Lei Geral n.641, garantindo juros de 7% sobre o capital investido e zona de privilégio às empresas. O objetivo inicial da Cia Mogiana era a construção de uma estrada de ferro, a partir de contratação do Governo da Província, de bitola de 1,00m, entre os municípios de Campinas e Mogi-Mirim, e um ramal para o município de Amparo.

Sob regência da Lei Provincial n.18 de 21 de março de 1872, a Cia Mogiana obteve a concessão de construção e operação por 90 anos e garantia dos juros de 7% durante este prazo, sobre o capital de 3.000:000\$000 (três mil contos) de réis. A Lei ainda previa autorização para o prolongamento futuro da estrada até a margem do Rio Grande (divisa do Estado de São Paulo com Minas Gerais), passando pelos municípios de Casa Branca e Franca (PINTO, 1903, p.51).

Terminadas as negociações para abertura da empresa e início das construções, o primeiro trecho da Cia Mogiana ligou a cidade de Campinas a Mogi-Mirim, em 1875, sendo este ano também, o de finalização do primeiro ramal da companhia, o ramal de Amparo. Finalizadas estas construções, a Cia Mogiana requereu à Assembléia Provincial o prolongamento de sua linha até a margem do Rio Grande, passando pelos municípios de Casa Branca e Franca. A autorização do prolongamento foi concedida em novo contrato, garantindo juros sobre o capital investido. A estrada de ferro foi até o município de Casa Branca, em 1878.

Seguindo seu ‘traçado natural’,⁴ a linha da Cia Mogiana ao chegar a Casa Branca, seguiria para Franca. No entanto, os acionistas da Cia Mogiana alteraram o planejamento do prolongamento da linha, sendo respaldados por seu primeiro contrato,⁵ pois o mesmo também autorizava a Companhia a construir um ramal partindo de qualquer ponto de sua zona privilegiada para os municípios de Ribeirão Preto e São Simão (Ibid., p.52).

Para a construção deste prolongamento, de Casa Branca a São Simão e Ribeirão Preto, a Cia Mogiana pediu à Assembléia Provincial a garantia de juros sobre o novo capital

⁴ Expressão utilizada por Pinto (1903:51) em seu livro.

⁵ O prolongamento concedido à Cia Mogiana até o município de Casa Branca foi acompanhado de novo contrato que garantia juros à empresa. Em 1875, pela lei provincial de n.8 de 20 de março de 1875, como a garantia de juros sobre o capital de 2.500:000\$000 para o prolongamento da estrada de Mogi-Mirim a Casa Branca. PINTO, Adolfo Augusto (1903, p.52).

investido, que seria de 1.500:000\$000 (mil e quinhentos contos) de réis. No entanto, a Assembléia Provincial compreendeu inicialmente que São Simão e Ribeirão Preto estariam fora da zona de 31 quilômetros onde a Cia Mogiana teria privilégios.

Os acionistas da Companhia Paulista, por sua vez, entendiam que Ribeirão Preto e São Simão deveriam ser servidos pelo prolongamento de sua linha, partindo de Porto Ferreira, requerendo também à Assembléia Provincial tal área, sem garantia de juros. Dentro deste contexto a Cia Mogiana retirou sua requisição pela garantia de juros, reiterando seu interesse pela área.

Em 1880, a Assembléia Provincial, por meio da Lei de 26 de abril, favoreceu a Cia Mogiana, concedendo preferência para a construção da estrada de bitola estreita de Casa Branca à São Simão e Ribeirão Preto e zona de privilégio de 31 quilômetros de cada lado da nova linha. As obras são iniciadas. Em 16 de agosto é inaugurado o tráfego até São Simão e em 23 de novembro de 1883 até Ribeirão Preto.

Assim como este pedido de concessão da Cia Mogiana para o prolongamento até São Simão e Ribeirão Preto, foram realizadas outras concessões, em novos contratos, inclusive para as outras empresas. A rede ferroviária paulista cresceu sem seguir um plano geral, sendo traçado no decorrer das construções, sem planejamento de interligação ou previsão de percursos (MATOS, 1990, p.100), de acordo com a necessidade de seus acionistas sendo seu traçado final apresentado na Figura 1, saindo do município de Campinas e chegando ao município de Araguari.



Figura 1: Operação da Cia Mogiana.

Fonte: Giesbretcher, 2010.

A malha ferroviária da Cia Mogiana foi ampliada de acordo com as fazendas, plantações e produção de café, estendendo seus trilhos por território já povoado, seguindo os percursos abertos pelos caminhos coloniais (MARQUES apud ZAMBONI, 1993, p.149). A prioridade da Cia Mogiana foi atender aos interesses dos fazendeiros e políticos acionistas ou os que tivessem relacionamento com estes, sendo ramais e sub-ramais construídos e prolongados de acordo com estes interesses.

As operações da Cia Mogiana aumentaram a quantidade de café que chegava ao porto. Apesar de já existir a produção de café no território no período em que são implantados os trilhos da Cia Mogiana, foi depois do funcionamento das linhas que a produção da região atingiu os maiores índices. A quantidade transportada pela Cia Mogiana atingiu altos índices já nos primeiros anos de funcionamento da empresa. Mas a partir do início do século XX as exportações de café cresceram pouco, baseadas no consumo mundial, que, de acordo com estudos, já teria atingido seu limite (PRADO JÚNIOR, 1945, p.294). Mesmo assim, a expansão desta cultura continuou sendo estimulada no Brasil. No café baseava-se a maior parte da existência do país e foi necessário estimulá-lo para sustentá-lo.

Nas primeiras três décadas do século XX, apesar do quadro econômico desfavorável, com a queda de câmbio, crise de 1929 e I Grande Guerra, a rede ferroviária da Cia Mogiana continuou crescendo, sendo os interesses de sua diretoria preservados. Pode-se dizer que até os últimos anos que precedem a Revolução de 1930, os cafeicultores e a Cia Mogiana conseguiram manter seus lucros, amparados na política de valorização do café iniciada em 1906, que vigoraria até 1930 (ZAMBONI, 1993, p.98).

A rentabilidade da Cia Mogiana dependia de empréstimos e a empresa recorreu ao capital inglês três vezes (Ibid., p.28). Os empréstimos de 1911 e 1914 foram justificados pela Companhia pelos resultados não satisfatórios das linhas (Ibid, p.150). O terceiro empréstimo, realizado em 1927 justificava que a queda do câmbio, em 1921, dificultava o pagamento dos juros das dívidas anteriores.

Com o fim da política de valorização do café em 1930, a partir de 1931 o número de sacas de café que chegavam ao porto de Santos transportados pela Cia Mogiana começam a diminuir. Seria também a partir de 1930 que o sistema de crédito entraria em decadência e os

fazendeiros teriam que utilizar seus próprios recursos para custear sua produção e investir em suas propriedades (Ibid., p.100).

Com a queda do transporte do café, os trens passaram a transportar outras culturas, como arroz, feijão, milho, algodão, batatas, açúcar; e também, passageiros. Em 1940 a Cia Mogiana, endividada, obtém recursos de bancos brasileiros e quita sua dívida com bancos ingleses.⁶ Em 1947, mesmo com a nacionalização de sua dívida, os empresários da Cia Mogiana, encaminham à Assembléia Legislativa as justificativas e o pedido para que o Estado realizasse a encampação⁷ da rede ferroviária da empresa (Ibid., p.153). Em 1947 é realizado o processo de estatização da empresa⁸, encerrando as atividades da Cia Mogiana como entidade privada.

A abertura de empresas ferroviárias no Brasil teve todo o apoio do governo e suas construções atenderam ao interesse de seus acionistas. A região de Ribeirão Preto não tinha as dificuldades de escassez de terras disponíveis como em outras localidades na proximidade de onde o café vinha sendo plantado e a facilitação da abertura das empresas e companhias ferroviárias no período pelo governo estava voltada para resolver este que seria o maior problema da economia cafeeira o transporte da produção das fazendas aos portos.

1.3 A rede ferroviária e a expansão urbana em Ribeirão Preto

Antes de fazer considerações sobre a relação espacial entre a rede ferroviária e a organização urbana de Ribeirão Preto, vale colocar como se deu a escolha da região dentre as regiões escolhidas para serem ponto de implantação da rede ferroviária que estava sendo construída no Brasil no final do século XIX. É importante fazer esta breve descrição porque entende-se que é pouco estudada a relação entre os agentes sociais locais e as grandes obras e vê-se como fundamental esta relação, no caso de Ribeirão Preto, na escala nacional e local

⁶ Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a Assembléia Geral em 1945. Oficinas Gráficas, Casa do Livro Azul, Campinas, 1946, p.9 *apud* ZAMBONI (1993).

⁷ Forma de extinção do contrato de concessão, devido à retomada do serviço pelo Poder Concedente, por motivos de interesse público.

⁸ De acordo o previsto no Decreto Estadual n.3.992 de 14 de janeiro de 1926 - Projeto de sua Encampação. A cláusula III, dispõe: “Se o governo do Estado de São Paulo julgar conveniente efetuar o resgate ou aquisição das linhas férreas da Companhia integrada, no presente contrato, com todas as suas ramificações, poderá fazê-lo, mediante anuência dos outros governos interessados quanto às linhas de concessão destes, a partir de 10 de janeiro de 1935” *apud* ZAMBONI, Maria Célia (1993, p.153).

(REIS FILHO, 2010), pois, como destaca Reis Filho (2010) em seu livro *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo*, é necessário dar a devida importância aos agentes sociais responsáveis pelas decisões que dão origem às grandes obras, pois estas acrescentam valor às propriedades e, no caso da ferrovia, atende ainda às necessidades de grupos específicos da sociedade, no caso, o transporte para exportação do café.

Neste cenário, é importante dizer que é comum ver os mesmos grupos e nomes de famílias que se repetem, promovendo obras públicas que se relacionam com obras privadas. De acordo com Reis Filho (2010, p. 16), a explicação da urbanização e do próprio desenvolvimento do Estado deve tomar como ponto de partida o estudo das bases sociais de um setor que se constituiu muito cedo, e se expandiu com rapidez e intensidade com base em capitais nacionais, quando a República lhe abriu espaço, o grande setor empresarial urbano que percorre todos os outros: o da construção civil (Ibid., p. 15, 16).

Vale repetir que a Cia Mogiana, enquanto empresa, foi aberta em um período (1852-1880) em que teve regida a Lei Geral nº 641, de 26 de julho de 1852, que autorizava o Governo a conceder, a uma ou mais companhias, a construção total ou parcial de uma estrada de ferro, que partisse da capital Rio de Janeiro e terminasse em qualquer ponto conveniente à empresa, nos estados de Minas Gerais ou São Paulo (PINTO, 1903, p. 28). Esta lei apresentava a garantia de juros sobre o capital investido e, pela primeira vez, o termo “privilégio de zona” (Id. Ibid.), que seria a garantia de monopólio sobre uma determinada área a uma empresa, em que só aquela empresa teria concessão para construir. Este território deveria ser acertado em contrato e corresponderia à localização da linha e à área paralela distante 31 km daquele percurso.

A implantação da linha-tronco da Cia Mogiana em Ribeirão Preto ocorreu em outro período (1880-1891) que tem em sua peculiaridade o fato do Estado de São Paulo estar organizado em novo regime, promulgando sua Constituição em 14 de julho de 1891, que estabelecia que ao Estado competiria legislar sobre obras públicas, como estradas, canais e navegação em seu interior.

Se por um lado caberia ao Estado de São Paulo legislar sobre as suas obras públicas, por outro, cabe ressaltar que os organizadores e primeiros diretores das empresas ferroviárias

também ocupavam cargos no governo. Podemos citar pessoas como: Francisco de Souza Queiroz, Martinho da Silva Prado, Barão de Itapetininga, Bernardo Gavião Peixoto, Wallace da Gama Cochrane, Clemente Falcão Filho, Luiz Antônio de Souza Barros, Antônio da Silva Prado e os Barões de Piracicaba, Limeira, Cascalho, Tietê, São João do Rio Claro e Antonina (REIS FILHO, 2010, p. 79).

Seguindo a autonomia conferida aos estados, segundo a Constituição Estadual de São Paulo, o Congresso Legislativo do Estado, em 1892, votou a Lei nº 30, em 13 de junho, regulamentando a concessão de estradas de ferro no território paulista. Por esta lei, a concessão de estradas de ferro no Estado de São Paulo passou a ser livre, pela primeira vez, a todo particular, empresa ou companhia que quisesse construir e operar estradas de ferro no Estado, precedendo licença do governo e respeitando os direitos adquiridos pelo contrato,⁹ apresentando estudos gerais da zona em que a estrada pretende ser implantada e, por fim, projetando o traçado pretendido (PINTO, 1903, p. 78). Vale ressaltar que esta nova dinâmica aqueceu outros setores, como a ocupação das terras devolutas, que até o período era considerada uma atividade marginal e passou a representar um dos setores mais importantes para acumulação de capitais locais, a partir do capital público para o financiamento das ferrovias (REIS FILHO, 2010, p. 79).

Os favores concedidos, em lei, neste período, pelo governo às empresas de estrada de ferro, eram: o direito de desapropriação para implantação da linha e a zona privilegiada de cem metros de cada lado da linha. Fica claro que o poder de decisão sobre o traçado e desapropriação, assim como valorização de território está nas mãos do mesmo grupo. No caso de Ribeirão Preto, vale destacar que há relatos sobre a disputa entre as empresas para conseguir implantar suas ferrovias na região de Ribeirão Preto, mas, neste trabalho, caberá compreender que por meio de decisão da Assembléia Provincial, em 1880, a Cia Mogiana foi favorecida, sendo concedida a preferência para a construção da estrada de bitola estreita de Casa Branca a São Simão e Ribeirão Preto e zona de privilégio de 31 quilômetros de cada lado da nova linha. As obras são iniciadas, em 16 de agosto é inaugurado o tráfego até São Simão e em 23 de novembro de 1883 até Ribeirão Preto (GIESBRECHET, 2010).

⁹ Depositando o pretendente no Tesouro do Estado uma caução correspondente a 2% da importância total do custo aproximado da estrada.

Assim, neste contexto, grupos de fazendeiros produtores de café (LISBOA, 1872 apud ZAMBONI, 1993, p. 42), organizam a Cia Mogiana, empresa de caráter exclusivamente particular, começando a operar em 1872 e iniciando suas operações em Ribeirão Preto em 1883 (ZAMBONI, 1993, p. 20). A organização de empresas ferroviárias, além de rebaixar os custos da produção cafeeira com o transporte, viabilizou a acumulação pela apropriação de novas terras, proporcionando lucros nas transações das propriedades (MATOS, 1990).¹⁰

Os acionistas e diretores da Cia Mogiana, que desde o período imperial ocupavam cargos do governo, fortaleceram o posicionamento da oligarquia cafeeira na Primeira República, quando alguns de seus diretores assumiram o governo do Estado de São Paulo em momentos importantes como: o surgimento do trabalho assalariado, a política monetária expansionista (acumulação do capital cafeeiro) e a crise dos anos 1930, culminando com o golpe de estado que colocou fim à Primeira República (ZAMBONI, 1993, p. 129).

Marcando a importância política decisória de seus acionistas e colocando a região de Ribeirão Preto como localidade de adequação de interesses entre empresa, governo e cafeeicultura, estaria assim configurado o cenário ideal para os produtores de café, reconhecidamente do mesmo grupo de acionistas das empresas ferroviárias, diretamente ligados às câmaras municipais e com poder de decisão sobre a cidade.

Dentro do cenário decisório para a inclusão de Ribeirão Preto na rota da rede ferroviária da Cia Mogiana, é importante dizer que na mesma década em que a Cia Mogiana conseguiu a concessão para prolongar sua linha-tronco até Ribeirão Preto, 1880, a produção de café no Brasil apresentou queda (Ibid. p. 45). De acordo com levantamento de Monbeig (1988), a queda ocorreu porque a região montanhosa do Rio de Janeiro e o Vale do Paraíba, maiores responsáveis pela produção de café neste período, começa a apresentar fadiga de suas terras (MONBEIG, 1998, p. 95). Não atingindo resultados satisfatórios para seus produtores e obedecendo à lógica de aumento de produtividade e lucros, os produtores de café desta região procuraram novas terras para continuar a expansão de sua produção.

Antes da implantação da rede ferroviária, a distância a ser vencida para transportar o café, na maior parte das vezes em mulas, era o limite de raio de ação dos fazendeiros que

¹⁰ O transporte era, anteriormente, feito por mulas. O transporte por trens aumentou ainda a produtividade do café, pois grande parcela da produção estragava durante as longas e demoradas viagens.

buscavam por novas áreas.¹¹ Neste período, este limite era de, no máximo, 100 quilômetros do porto mais próximo. A defesa de Matos (1990) coloca o problema enfrentado:

Esgotada a possibilidade de continuação da expansão do café na parte ocidental do Vale do Paraíba, sua marcha continuou, em parte, dirigindo-se à região oriental (no Rio de Janeiro), penetrando também na zona mineira e no Espírito Santo, mais tarde. A outra parte marcharia em direção ao ‘Oeste Paulista’, região onde o café não encontraria aquela limitação de terras. Pelo contrário, no ‘Oeste Paulista’ a terra seria na verdade um ‘livre conduto’ à expansão cafeeira, tanto no que se refere à sua disponibilidade quantitativa, quanto ao seu principal aspecto que é o das condições de clima, fertilidade e topografia. Persistiriam ainda, por relativamente curto espaço de tempo, os problemas de transporte. A produção paulista de café até o início da década de 1870 representava apenas 16% do total brasileiro (MATOS, 1990, p. 31).

Se, por um lado era necessário resolver o problema do transporte para ampliar a possibilidade de território a ser explorado, por outro seria importante para o grupo, que queria resolver seus problemas com transporte, definir qual seria a direção desta expansão, como vemos pela defesa de Matos (1990).

Dentro deste contexto, observa-se que há publicações sobre as condições favoráveis do solo da região de Ribeirão Preto em jornais¹² da província de São Paulo e do Rio de Janeiro desde a década de 1870. As publicações sobre a terra na região de Ribeirão Preto datam de 1876, nos artigos de Luiz Pereira Barreto,¹³ publicados no jornal “A Província de São Paulo” e, em 1877, no mesmo jornal, artigo de Martinho Prado Júnior, intitulado “Viagens aos Municípios de São Simão e Ribeirão Preto”. Luiz Pereira Barreto e Martinho Prado Júnior relatam, principalmente, a quantidade de terras disponíveis e a qualidade das terras da região de Ribeirão Preto.¹⁴

A propaganda serviu para trazer mais interessados à região, uma vez que os autores já tinham garantido as suas propriedades. Assim, a propaganda tem resultado e novos proprietários, que produziam anteriormente em terras fluminenses, adquirem terras para a produção de café na região (MATOS, 1990, p. 97). Este novo cenário de interesse modificou

¹² Como: JÚNIOR, Martinho Prado. “Municípios de S. Simão e Ribeirão Preto”, *Jornal A Província de São Paulo*, 16 de outubro de 1877; BARRETO, Luiz Pereira. “A Terra Roxa”, *Jornal A Província de São Paulo*, 6 de dezembro de 1876 apud MATOS, Odilon Nogueira Matos (1990).

¹³ Cafeicultor do Vale do Paraíba que adquiriu terras na região de Ribeirão Preto para utilização futura.

¹⁴ Para saber mais sobre os relatos propagandísticos da região de Ribeirão Preto veja o trabalho de Faria (2002).

a organização fundiária da região e rearranjou os grupos detentores do poder econômico e político local.

Neste contexto, cabe ressaltar que antes de tornar-se “frente pioneira de café”,¹⁵ o território da região de Ribeirão Preto era composto por grandes propriedades formadas, em sua maioria, por doações de sesmarias, ou por apossamento, sem atividade econômica significativa, e por pequenas propriedades com economias de subsistência, derivadas também de apossamento (ZAMBONI, 1978, p. 99). Estes ocupantes foram os responsáveis pela fundação da vila de Ribeirão Preto, em 1856, no contexto da tramitação da Lei de Terras de 1850, quando os proprietários da região necessitavam de registros que comprovassem sua condição de primeiros ocupantes das terras.

Os ocupantes de terras deste período organizaram-se para juntar o valor necessário em propriedades para a doação de terras à Igreja para a formação do chamado “patrimônio religioso”. Com a doação do patrimônio religioso, a localidade teria a aprovação episcopal para a construção de uma capela (Ibid., p. 32). Vale dizer que, neste momento, a doação de terras à Igreja¹⁶ era a maneira encontrada de garantir suas posses. Por meio de doação de terras à Igreja, os posseiros ou donatários de terras recebiam documentos de comprovação de doação das terras que serviam para garantir o registro de suas fazendas.¹⁷ Assim, fundaram a vila de São Sebastião do Ribeirão Preto e registraram suas fazendas.

Os doadores demoraram dez anos, de 1846 a 1856, se organizando para conseguirem a quantia de terras – no valor requerido – que seria doada à Igreja. Em 1856 foi obtida a quantia necessária e a aprovação eclesiástica, sendo construída a capela e marcando a fundação do povoado de Ribeirão Preto (Ibid., p. 33). O território do patrimônio religioso foi dividido em terrenos, desenhando o núcleo urbano do povoado, atendendo às exigências estabelecidas

¹⁵ Nome pelo qual a região de Ribeirão Preto ou oeste paulista é tratado por diferentes memorialistas, artigos de jornais e revistas do período do crescimento da economia cafeeira.

¹⁶ Posteriormente, regulamentada pela Lei de Terras, nº 601, de 18 de setembro de 1850.

¹⁷ Este dispositivo foi denominado posteriormente, na Lei de Terras (nº 601), de Registro do Vigário, e significava a simples declaração de propriedade que, sem ser confirmada e demarcada, seria reconhecida como documentação imobiliária válida. Costa Neto (2006, p. 191) mostra que desde o período colonial a documentação de imóveis no Brasil apresenta conflitos, principalmente pela superposição entre sesmarias formalmente cedidas, sesmarias cedidas em períodos anteriores e terras ocupadas informalmente por grandes ou pequenos proprietários. A acumulação de irregularidades no ordenamento jurídico da propriedade determinara uma indisciplina generalizada na documentação e no registro da propriedade imobiliária no Brasil, que se agravaria nos períodos posteriores, da Independência e da República.

pelas “Constituições Primeyras do Arcebispado da Bahia”, de 1707, a serem cumpridas na fundação de um patrimônio religioso enquanto novo território.¹⁸ Atendendo aos requisitos deste documento, em 1856, foi escolhido o local no ponto mais alto, entre os ribeirões do Retiro e Preto, para a implantação do patrimônio de São Sebastião (Ibid., p. 28), como pode ser visto na Figura 2.

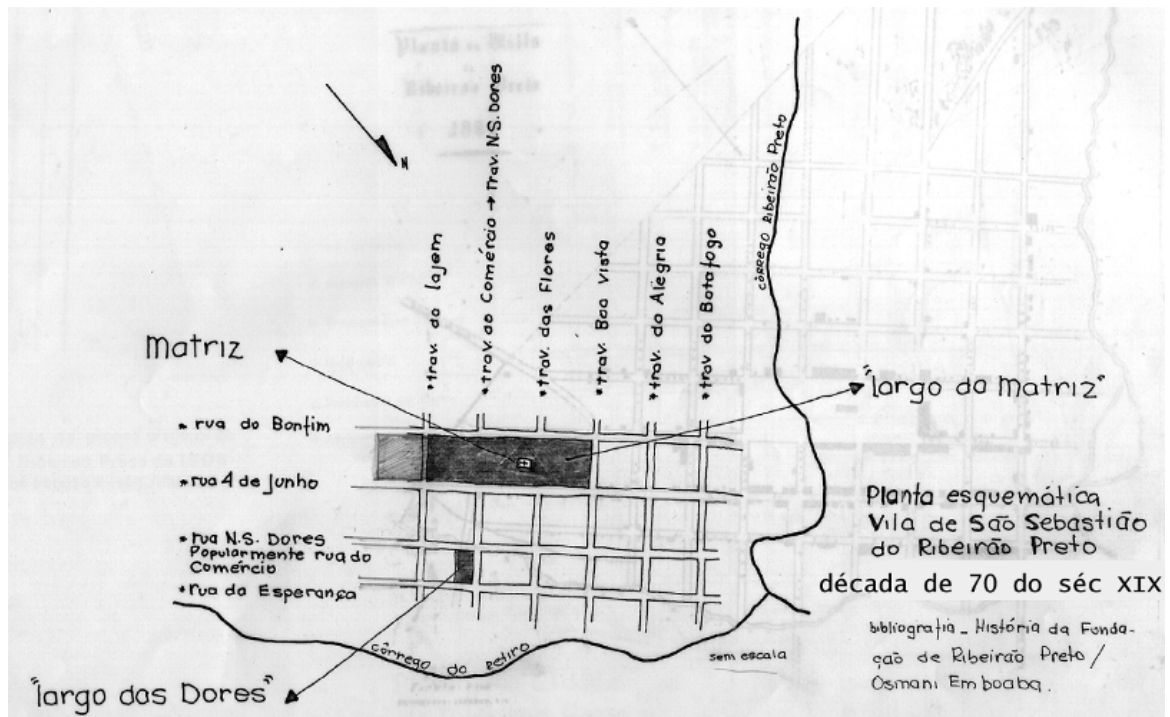


Figura 2: Planta da praça da matriz da década de 1870, no Patrimônio Religiosos com os Córregos do Retiro e Ribeirão Preto, onde viria a se instalar a Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana, a linha-tronco e seria feita a retificação do córrego.

Fonte: Valadão (1997).

Voltando à chegada dos produtores de café na região de Ribeirão Preto, pode-se afirmar que as grandes propriedades produtoras de café vieram depois da fundação da vila. Estudos de Zamboni (1978) revelam que os proprietários iniciais venderam suas propriedades movidos pela especulação fundiária, ocorrida pela valorização da terra com possibilidades à

¹⁸ “A Constituição 687 determina: conforme direito Canônico, as Igrejas se devem fundar, e edificar, em lugares decentes e acomodados, pelo que mandamos que, havendo-se de edificar de novo alguma Igreja parochial em nosso Arcebispado, se edifique em sitio alto, e lugar decente, livre de humidade, e desviado, quando for possível, de lugares immundos, e sordidos(...)” (VALADÃO, 1997, p. 27).

cultura do café, bem como os pequenos proprietários, diante das dificuldades econômicas de organizarem suas próprias plantações de café também o fizeram (CANO, 1977, p. 54).¹⁹

A cultura do café com objetivo de exportação realizou-se no regime da grande propriedade com capital disponível de grandes proprietários, consolidando a monopolização da terra em um regime de produção capitalista (ZAMBONI, 1978.). Nesta nova fase do capitalismo agrário, as fazendas passam a constituir uma grande empresa destinada à produção e à venda do produto.²⁰ Dean (1971) resume a matriz de possibilidades construída pela estrutura do sistema agrícola do café como:

(...) propriedade altamente concentrada em poucas centenas de famílias, contrastando com uma classe mais modesta de proprietários de terras. Os que não possuíam recursos ou influências para obter créditos, comprar escravos, atrair a estrada de ferro e validar os direitos sobre as terras, (...) perdiam suas terras em favor dos que possuíam e/ou começavam de novo, ocupando terras devolutas além da fronteira do café, ou aceitavam serviço nas fazendas (DEAN, 1971, p. 12).

Sabemos que a busca por novas terras para o plantio do café, que apresentava lucros cada vez maiores e a garantia de mercado externo, segundo Monbeig (1998, p. 96) “seria natural, mas não suficiente para explicar a ocupação da região de Ribeirão Preto”. Assim, não bastaria dizer que a fertilidade desta área garantiu o sucesso dos fazendeiros. Seria necessário que estes tivessem capacidade de produzir, tendo mão de obra e meios de transporte, sendo que, para Monbeig (1998, p. 96) “teria ficado intacta a área se os fazendeiros não tivessem capital para isso” ou, tivesse no Estado, um aparato legal que incentivasse e garantisse economicamente a resolução do problema enfrentado com a distância das terras.

Nas primeiras três décadas do século XX, apesar do quadro econômico desfavorável, com a queda de câmbio, crise de 1929 e I Grande Guerra, a rede ferroviária da Cia Mogiana continuou crescendo, sendo os interesses de sua diretoria preservados. Pode-se dizer que até os últimos anos que precedem a Revolução de 1930, os cafeicultores e a Cia Mogiana conseguiram manter seus lucros, amparados na política de valorização do café iniciada em 1906, que vigoraria até 1930 (ZAMBONI, 1993, p. 98).

¹⁹ A partir da comparação dos registros de áreas compradas ou vendidas, entre 1874 e 1899, estudos de Zamboni (1978) demonstram que a maior parte das áreas vendidas não ultrapassava 100 ha.

²⁰ Rodrigo Barreto, Henrique Dumont, Francisco Shimidt e Martinho Prado tornaram-se os grandes e principais proprietários da área de Ribeirão Preto.

A rentabilidade da Cia Mogiana dependia de empréstimos e a empresa recorreu ao capital inglês por três vezes (Ibid., p. 28). Os empréstimos de 1911 e 1914 foram justificados pela Companhia pelos resultados não satisfatórios das linhas (Ibid., p. 150). O terceiro empréstimo, realizado em 1927, justificava que a queda do câmbio, em 1921, dificultava o pagamento dos juros das dívidas anteriores.

Com o fim da política de valorização do café em 1930, o número de sacas do produto que chegavam ao porto de Santos transportados pela Cia Mogiana começaram a diminuir (Ibid., p. 150). Seria também a partir de 1930 que o sistema de crédito entraria em decadência e os fazendeiros teriam que utilizar seus próprios recursos para custear sua produção e investir em suas propriedades (Ibid., p. 100).

Com a queda do transporte do café, os trens passaram a transportar outras culturas, como arroz, feijão, milho, algodão, batata, açúcar e também passageiros (Ibid., p. 153). Em 1940 a Cia Mogiana, endividada, obteve recursos de bancos brasileiros e quitou sua dívida com bancos ingleses.²¹

Em 1947, mesmo com a nacionalização de sua dívida, os empresários da Cia Mogiana encaminharam à Assembléia Legislativa as justificativas e o pedido para que o Estado realizasse a encampação²² da rede ferroviária da empresa (ZAMBONI, 1993, p. 153). Em 1947 é realizado o processo de estatização da empresa²³, encerrando as atividades da Cia Mogiana como entidade privada.

Compreende-se que a abertura de empresas ferroviárias no Brasil teve todo o apoio do governo e suas construções atenderam ao interesse de seus acionistas. A região de Ribeirão Preto não tinha a dificuldade de escassez de terras disponíveis como em outras localidades na proximidade de onde o café vinha sendo plantado e a facilitação da abertura das empresas e companhias ferroviárias no período pelo governo estava voltada para resolver o que seria o

²¹ Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a Assembleia Geral em 1945. Oficinas Gráficas, Casa do Livro Azul, Campinas, 1946, p. 9 apud ZAMBONI (1993).

²² Forma de extinção do contrato de concessão, devido à retomada do serviço pelo Poder Concedente, por motivos de interesse público.

²³ De acordo com o previsto no Decreto Estadual nº 3.992, de 14 de janeiro de 1926 - Projeto de sua Encampação. A cláusula III, dispõe: "Se o governo do Estado de São Paulo julgar conveniente efetuar o resgate ou aquisição das linhas férreas da Companhia integrada, no presente contrato, com todas as suas ramificações, poderá fazê-lo, mediante anuência dos outros governos interessados quanto às linhas de concessão destes, a partir de 10 de janeiro de 1935" apud ZAMBONI, (1993, p.153).

maior problema da economia cafeeira: o transporte da produção das fazendas aos portos. Passa-se agora a observar como esta rede, que chegou à Ribeirão Preto a partir de uma disputa entre empresas, impactou o território.

1.4 A estação ferroviária como vertente de valorização

Apesar de ainda existirem discussões sobre o processo decisório sobre a escolha da área por onde passaria a linha-tronco da Cia Mogiana no município de Ribeirão Preto e, inclusive, sua estação principal, sabe-se que a área de sua implantação, por fim escolhida, era fundo de vale do córrego Ribeirão Preto, passando onde posteriormente seria implantado o Núcleo Colonial Antônio Prado.

Mas cabe ressaltar dois pontos dentro desta implantação. Primeiramente, que a localização na planície hidrográfica e a principal estação da Cia Mogiana em Ribeirão Preto estavam no limite do núcleo sede da Vila ou Patrimônio da Matriz de São Sebastião. Em segundo lugar, é importante dizer que juntamente à implantação da linha-tronco e da estação, a Cia Mogiana realizou grandes obras de infraestrutura urbana para o poder público local nas áreas de sua implantação, como a retificação do córrego Ribeirão Preto, a abertura da Avenida Jerônimo Gonçalves, a construção da Praça Francisco Shimidt, assim como a construção da rua paralela a esta avenida, a rua José Bonifácio, que se configuraria, posteriormente, como área valorizada na cidade.

Entende-se que estas construções valorizaram certas áreas espaço urbano do município e, cabe dizer, que, como ver-se-á adiante, esta valorização ocorrida a partir de investimentos públicos e desapropriações de propriedades privadas²⁴ estarão dentro da vertente de valorização do município, fazendo parte do processo de embelezamento engendrado no período. Esta valorização beneficiou o grupo ligado ao poder público local que também estava ligado à produção de café e aos acionistas da empresa ferroviária. O mesmo grupo detinha o poder sobre as empresas ferroviárias, a produção do café, propriedades na região central urbana do município e compunha a maior parte do grupo na Câmara Municipal, que por sua vez decidia sobre as áreas de embelezamento e investimentos no município. As empresas

²⁴ Mapas do período mostram que toda a área das obras da Cia Mogiana já estava previamente ocupada e foi desapropriada pelo poder público local.

ferroviárias, por sua vez, atuavam no setor das obras públicas e de melhoramentos e acabavam por valorizar a partir dos investimentos públicos em melhorias as áreas escolhidas pela Câmara Municipal.

Sobre estes melhoramentos urbanos, o núcleo central urbano de Ribeirão Preto, localização das obras da Cia Mogiana e de sua principal estação, recebeu canalização de água em 1887, instalação de luz elétrica em 1889 e a inauguração do Teatro Carlos Gomes em 1897. No centro deste conjunto de intervenções estava a Praça XV de Novembro, que formava um eixo de melhorias e embelezamento pela Rua General Osório até a Praça da Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana, que pode ser observado na Figura 3. Naturalmente, os melhoramentos trariam não só uma mudança no cenário, mas uma garantia de valorização desta área no município, proporcionando um aumento do acúmulo por parte de seus proprietários, que, fixados na área central do município, com suas casas, palacetes ou imóveis de comércio, possuíam as ferramentas para realizar o benefício de suas próprias áreas.

Além deste arranjo, é importante dizer que outras empresas ferroviárias presentes no município também realizaram obras públicas, como no caso das obras de instalação de água e esgoto, por meio de contrato entre a Prefeitura e Flávio Uchôa, proprietário da Empresa de Aguas e Exgottos e a Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto, e também da Empresa Ferroviária São Paulo Minas.

Os grupos de acionistas das empresas ferroviárias têm poder de decisão dentro do governo local e a ferrovia participa das ações de melhoria e embelezamento enquanto território,²⁵ enquanto empresa e enquanto símbolo, utilizada pelo convencimento ideológico dos grupos mais ricos de que estes arranjos seriam de benefício a todos.²⁶ Sobre esta construção ideológica, na qual a ferrovia fica no centro da propaganda moderna, Faria (2002) mostra em seu trabalho o papel da ideologia na máquina de crescimento²⁷ formada em

²⁵ Estes melhoramentos foram “um conjunto de intervenções pontuais que tinham também o respaldo legislativo pelas Posturas Municipais, que desde o final do século XIX constituem parte fundamental – entre outros instrumentos – de legitimação da cidade burguesa, da cidade moderna” (FARIA, 2010, p. 22).

²⁶ Para saber mais sobre a utilização da ferrovia como símbolo de modernidade e progresso na produção de Ribeirão Preto, veja o trabalho de Faria (2002).

²⁷ Este termo é utilizado por dois sociólogos norte-americanos para se referir a um conjunto de agentes relacionados à produção do espaço urbano que faz da cidade uma espécie de ‘máquina de crescimento’, voltada para aumentar o volume de renda agregada por meio da intensificação da utilização da terra (LOGAN & MOLOTCH, 1987; FIX, 2011, p. 4).

Ribeirão Preto pelos agentes promotores²⁸ das melhorias em função da construção de um novo cenário para a cidade.

Evidentemente, os gastos com as melhorias para a construção da cidade moderna eram altos e era necessário estruturar um discurso de convencimento da necessidade desta cidade moderna, qualificando os programas de melhoramentos e embelezamentos que foram realizados no município.²⁹ Era necessário que os grandes gastos municipais fossem bem respaldados, pois representavam o maior comprometimento do orçamento municipal.³⁰

Neste período, a estrutura tributária do município estava baseada no pagamento de taxas e impostos pelas atividades urbanas. Ao município não cabia utilizar os impostos relacionados ao comércio exterior da economia cafeeira,³¹ que eram recolhidos pelo governo federal. À localidade cabiam os impostos sobre a produção do café, mas, devido a grande maioria dos representantes políticos locais serem cafeicultores,³² este grupo fazia manobras para que as cobranças de impostos não se efetivassem em suas produções, sendo privilegiada a tributação sobre o comércio, serviços e atividades industriais da cidade.³³ Os gastos municipais com as obras acabaram sendo maiores do que o orçamento e causaram o endividamento do município. Fica claro o arranjo: na Câmara estavam os cafeicultores que

²⁸ Faria (2003, p. 50) coloca que os atores sociais interessados na ruptura do ambiente rural que representava a cidade utilizariam a ideologia da modernização, representada pela implantação da ferrovia, para construir um ambiente urbano caracterizado “pelo controle, pela ordem, pela higiene, pela beleza, que planos de governo e códigos de posturas determinaram”.

²⁹ Estudiosos sobre o período dos melhoramentos e embelezamento urbano como Faria (2003, p. 52) discutem a construção da cidade de Ribeirão Preto por memorialistas, comparando com documentos da época, como ata da câmara, que mostra como a ideologia por uma cidade moderna foi sendo utilizada pelos atores sociais, representantes do poder público municipal, para que fossem realizadas obras de melhoramentos na cidade sob o discurso da cidade moderna.

³⁰ Sobre os gastos e as arrecadações do orçamento municipal de Ribeirão Preto durante 1900-1930 veja Pires (1997).

³¹ De acordo com Pires (1997, p. 485), ao longo da segunda metade da década de 80 do século XIX, a questão da cobrança de impostos sobre a produção de café foi levantada várias vezes nos debates na Câmara Municipal, para que fosse encaminhada à efetiva cobrança do imposto, algo que não ocorreu. O que fica claro na análise de Pires (1997) é o não pagamento ou pagamento parcial deste imposto vinculado à produção de café. Neste período, os cafeicultores estavam instalados no aparato público municipal. Não se nega aqui que a economia cafeeira constituiu fator dinâmico básico para a economia municipal, sendo o determinante principal das atividades urbanas, mas é importante ressaltar a principal receita do orçamento do município de Ribeirão Preto no período de maior produção de café.

³² O imposto ou taxa sobre o café não era cobrado devidamente por serem os produtores de café os representantes políticos do governo local, exercendo poder de decisão sobre a cobrança de impostos sobre sua própria produção (PIRES, 1997).

³³ Mesmo não sendo a maior contribuição da arrecadação tributária municipal, Pires (1997) afirma que a economia cafeeira constitui-se como determinante principal do desempenho das atividades urbanas e, assim, das atividades urbanas.

possuíam terras na região mais central do município, que eram as áreas demarcadas para receberem as melhorias urbanas pela própria Câmara. Eles, estavam diretamente ligados às empresas ferroviárias, que também atuavam na construção de obras públicas, que compunham a maior parte dos gastos do orçamento municipal.³⁴

É importante dizer que além da principal estação e das obras realizadas pela Cia Mogiana estarem presentes na vertente de maior valorização do município, os primeiros parcelamentos fora do núcleo urbano central também têm relação direta com as estações da Cia Mogiana. Averiguou-se que no período entre 1881 e 1933 (período entre a primeira demarcação do limite urbano do município e do primeiro Código de Obras do município, respectivamente), quando a legislação local sobre o uso do solo estava resumida nos Códigos de Postura e nas Tabelas de Impostos, os primeiros parcelamentos e as zonas de cobrança de impostos registradas por esta legislação local estavam diretamente relacionados à localização das estações da Cia Mogiana.³⁵ Ver-se-á a seguir que a rede ferroviária tem papel tanto na região principal dos embelezamentos, quanto na produção dos parcelamentos distantes do município.

³⁴ Faria (2003) estuda, em sua dissertação de mestrado, como todas estas decisões estão apoiadas por um processo propagandístico e ideológico.

³⁵ Depois de 1933, com a implantação do Código de Obras adaptado do Código de Obras do município de São Paulo, averiguou-se de outra maneira a relação entre a rede ferroviária e o município (SANCHEZ, 2003).

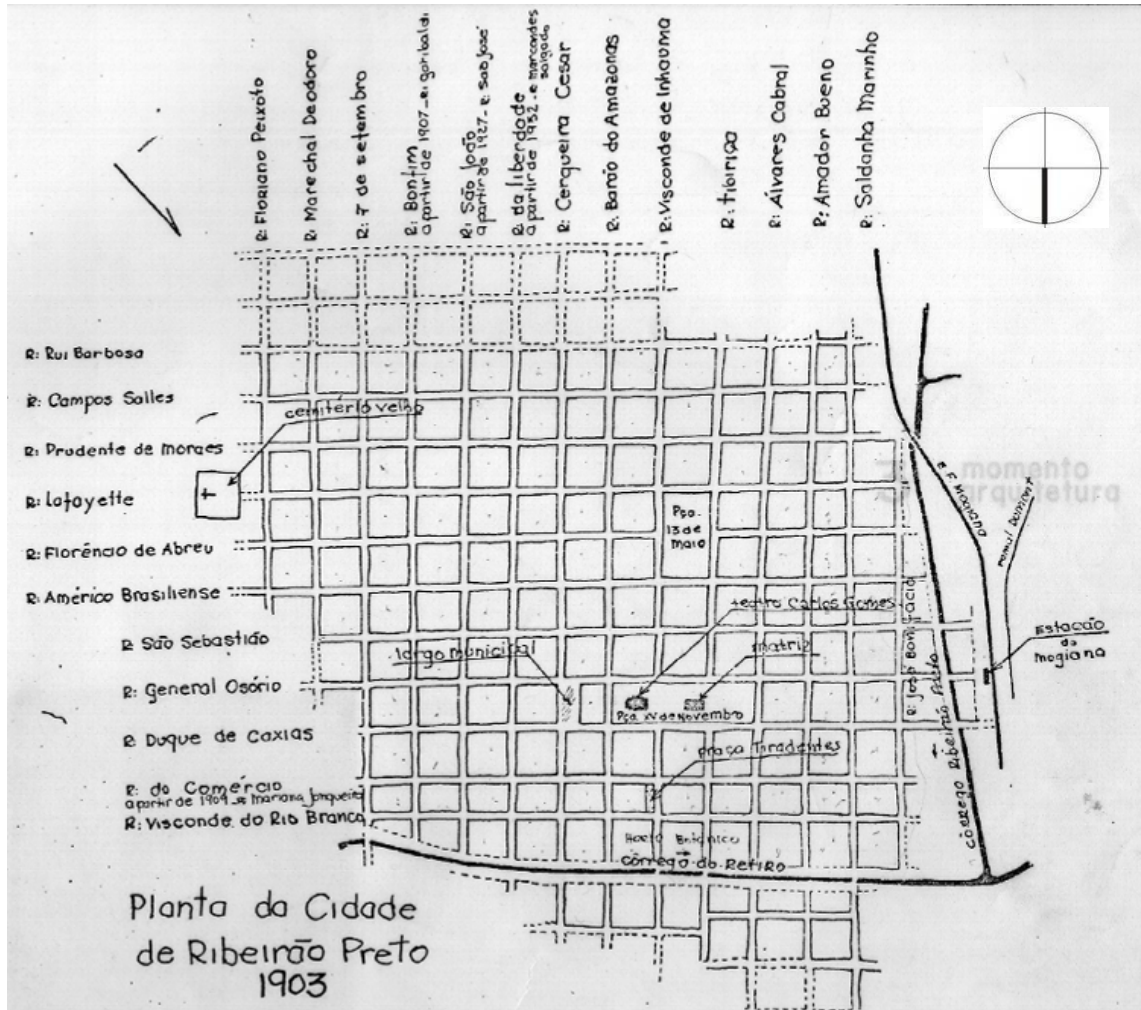


Figura 3: Mapa do Patrimônio da Matriz de São Sebastião do Ribeirão Preto em 1903, com a retificação do Córrego Ribeirão Preto e Córrego do Retiro e implantação da linha-tronco da Cia Mogiana e Estação Ribeirão Preto. Destaque da Rua General Osório que é paralela à Praça da Matriz, que passa a se chamar XV de Novembro e chega até a Estação Ribeirão Preto.

Fonte: Valadão (1997).

Faria (2003, p. 30), em seus estudos, compreende a implantação da ferrovia no município como “polarizadora de grande parte das ações do poder público no ambiente urbano”, e atenta para o fato ideológico que ela representa nesta conformação de melhorias, quando afirma que “não a ferrovia em si, mas sua significação enquanto elo que faltava na consolidação do desejo da modernização, responderia por todos os discursos de elaboração de cada um dos programas de melhoramentos urbanos concentrados na região central da cidade” (Id. Ibid.).

O trabalho evidencia a formação de “duas cidades”, “onde o crescimento e o desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto vai se estruturando em benefício da elite econômica e política” (Ibid., p. 50), localizada na cidade Entre-Rios. A Rua General Osório seria o grande eixo comercial do período “ligando o centro da Vila, pelo Largo da Matriz, até o edifício definitivo da Estação Mogiana, construído em 1885, às margens do Ribeirão Preto” (Id. Ibid.).

De acordo com Faria (Id. Ibid.), “a ferrovia assumia uma significação fundante dos princípios modernizadores do discurso oficial no imaginário urbano”. O autor compreende que a ferrovia foi o marco do início de toda a intencionalidade de ruptura da cidade para os benefícios do progresso e da técnica moderna. Os locais que teriam os benefícios eram também determinados em sessões na Câmara Municipal. Faria (2003) aponta a inauguração da estação da Cia Mogiana em Ribeirão Preto como momento de consolidação e o lugar de ruptura entre as duas partes da cidade que iriam ser tratadas de forma distintas pelo poder público, principalmente no que diz respeito aos investimentos públicos. Neste trabalho entende-se este momento como importante para a compreensão das parcerias históricas entre Estado e iniciativa privada na valorização de partes da cidade.

Faria (2003, p. 51) coloca que esse processo higienista e modernizador consolidou o que ele chama de “duas cidades fisicamente separadas pelos leitos dos córregos”, sendo a cidade intra-rios a privilegiada das ações do poder público em direção à Praça da Estação pelo eixo viário que as unia: a rua General Osório. O autor mostra em seu estudo como se deu a escolha pela área do município que se tornaria prioridade dos investimentos públicos e também privados, para os melhoramentos urbanos.

Faria (2003) coloca que a instalação da Cia Mogiana em 1883 foi definidora do uso do solo e do ambiente construído:

funcionando como polarizadora de grande parte das ações do poder público no ambiente urbano. (...) em favor de um ambiente urbano caracterizado pelo controle, pela ordem, pela higiene e, mais tarde pela beleza, que plano de governo e códigos de posturas determinaram. (...) A ferrovia assumia uma significação fundante dos princípios modernizadores do discurso oficial do imaginário urbano. Ela estabelecia uma analogia imediata com os benefícios do progresso e da técnica moderna para a civilização, representando a inserção da cidade nesse projeto, e dessa forma, a aceitação por parte da

população de Ribeirão Preto dos benefícios para a cidade (FARIA, 2010, p. 50).

1.4.1 *Primeiros bairros*

A primeira estação da Cia Mogiana, ainda provisória, foi implantada no município, em 1883. Na proximidade desta estação temos o primeiro parcelamento do solo, identificado como primeiro bairro do município por estudos de Valadão (1997), a partir de levantamentos por mapas e registros em cartório. Este parcelamento se consolidou como bairro República e era composto por residências de funcionários da Cia Mogiana e operários, principalmente (PRATES, 1956 apud VALADÃO, 1997).

A inauguração da estação definitiva Ribeirão Preto ocorreu em 1885 e na sua proximidade, datando de 1894, foi loteado e comercializado a funcionários da ferrovia, imigrantes vindos da lavoura do café e posteriormente aos operários das fábricas que se instalaram nas proximidades, o parcelamento chamado Vila Tibério, pelo agrimensor Tibério Augusto Garcia de Senna (VALADÃO, 1997, p. 55).

Sem data determinada, averiguou-se por meio da análise de séries históricas de mapas, a organização de mais dois parcelamentos, estes sobre área do Núcleo Colonial Antônio Prado: o Barracão de Cima e o Barracão de Baixo. Estes dois novos bairros estão próximos à Estação Barracão da Cia Mogiana, que foi inaugurada em 1900 na proximidade da sede urbana do Núcleo Colonial. A população dos bairros Barracão era composta por imigrantes, que atuavam no comércio, prestação de serviços, realização de ofícios e funcionários da Cia Mogiana (Ibid., p. 63).

Sobre o Núcleo Colonial Antônio Prado, importante ressaltar que este contou com a influência do Senador e Ministro Antônio Prado³⁶ (1885-1888) no cenário político-econômico paulista e nacional.³⁷ A família Prado era uma das proprietárias de grandes áreas na região de Ribeirão Preto e tinha interesses diretos em resolver o problema da mão de obra na lavoura do

³⁶ No final do Império e início da República. Antônio Prado teria representado, segundo Silva (2006, p. 65) “a ‘perfeita’ combinação entre interesses pessoais e políticos em sua luta pela abolição, introdução do trabalho livre e formação de núcleos coloniais”.

³⁷ Os negócios da família Prado envolviam também, além da aquisição de terras na região de Ribeirão Preto, imigração europeia, bancos, uma caixa exportadora da família com subsidiárias europeias e indústrias (SILVA, 2006).

café, para garantir seus lucros com a produção.³⁸ O Núcleo Colonial Antônio Prado³⁹ era dividido em cinco partes, sendo quatro seções e a sede. A sede tinha uma área aproximada de 90 hectares e estava dividida em 64 lotes, a segunda seção compreendia 660 hectares e estava dividida em 66 lotes, a terceira seção tinha 240 hectares e 21 lotes e a quarta seção tinha 300 hectares e 28 lotes. Na Sede Urbana os terrenos eram menores e deveriam concentrar os estabelecimentos de comércio e serviço dos imigrantes que adquirissem terrenos no núcleo.

Estudos de Silva (2006, p. 70) apontam que a configuração geral do Núcleo Antônio Prado resultou das terras devolutas demarcadas em 1886 e, internamente, suas divisões respeitavam barreiras naturais e artificiais já existentes como os córregos, a linha-tronco da Cia Mogiana, que já operava (HOLLOWAY, 1984 apud SILVA, 2006), e a estrada de Batatais (VALADÃO, 1998 apud SILVA, 2006). A região do Núcleo era área de vale e apresentava pouco interesse à produção de café por sofrer alagamentos.

É importante dizer que o Núcleo Colonial foi emancipado em 1893 e, desde então, os terrenos podiam ser comercializados pelos seus primeiros proprietários. Entende-se, a partir dos estudos realizados por Silva (2002), que uma vez permitida a venda dos terrenos e com a abertura da estação, os proprietários subdividem suas propriedades e realizam as vendas, aumentando a população residente das localidades, passando a configurarem como novos núcleos urbanos nos mapas históricos.

Neste mesmo período, na região sul do município, na proximidade da Estação Bonfim, certificou-se por mapas e estudos de Valadão (1997) um outro parcelamento chamado neste momento de Viaduto, que viria a dar origem ao que hoje conhecemos por Distrito de Bonfim Paulista.

Importante dizer que a legislação urbana do período segue cada novo núcleo urbano com uma demarcação para o pagamento de impostos, definidos pelas Tabelas de Impostos, elaboradas e demarcadas pela Câmara Municipal. A Câmara de Vereadores, por meio das

³⁸ Martinho Prado, filho de Antônio Prado, em sua Fazenda Guatapará, em 1905, contava com 56 trabalhadores nacionais e 1.610 imigrantes (ZAMBONI, 1978, p. 60).

³⁹ Ainda há discussões sobre isso. Por fim, com a República, as terras devolutas, que eram do Império, passaram a pertencer aos estados. Com isso, as responsabilidades sobre a identificação e destinação das terras devolutas passam para os estados. Costa Neto, citando o estudo de Éleres, aponta que quando o governo central submete suas terras aos estados, possibilita um favorecimento ainda maior às elites rurais ligadas ao poder público que terão maior domínio e poder de decisão sobre as terras públicas (Éleres apud COSTA NETO, 2006, p. 106).

Tabelas de Impostos, vai delimitando estes novos parcelamentos por distritos, zonas e cobrando impostos. Aos Códigos de Posturas cabe dar continuidade à delimitação da área privilegiada para a conformação do cenário urbano de melhorias e embelezamento, detalhando questões sobre a proibição das atividades industriais e habitação de operários no núcleo urbano central.⁴⁰

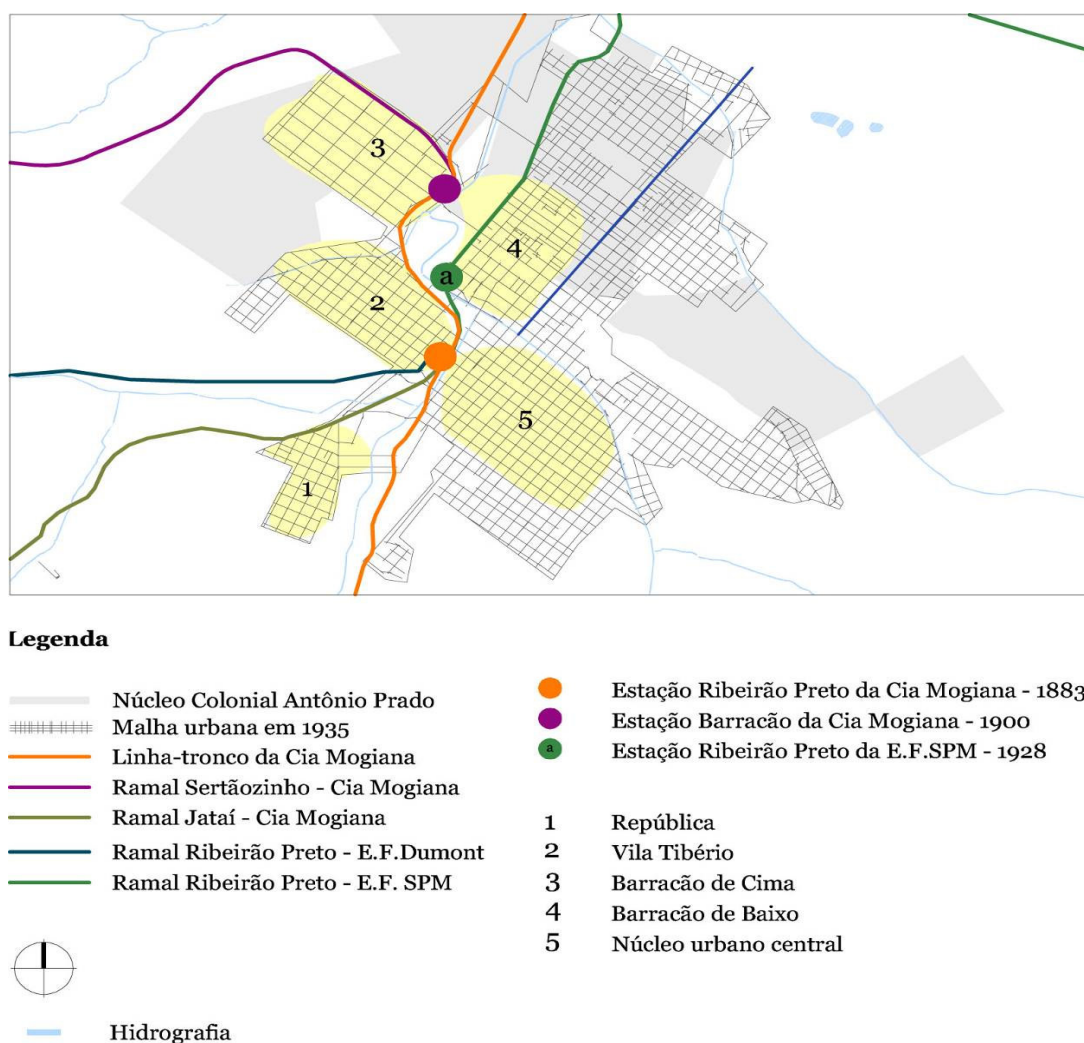


Figura 4: Mapa das linhas com estações, bairros, demarcação do núcleo colonial e cobrança de impostos.

Fonte: Elaborada pela autora com base no Mapa Geral de Ribeirão Preto, Prefeitura Municipal, Directoria de Obras, 1949, disponível no APHRP, levantamentos realizados por GIESBRECHT, Ralph Mennucci: **Cronologia das estradas de ferro em São Paulo**. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: dezembro de 2010, levantamento aerofotogramétrico da SPGA disponível em SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto**, 2002, p.124 e mapas elaborados por Valadão (1997).

⁴⁰ Outro fator que ressalta a relação existente entre ferrovia e planejamento urbano neste período é que partir de 1924 as indústrias são obrigadas a saírem das zonas 1 e 2 e irem para a zona 3, apesar disso, próximo à estação.

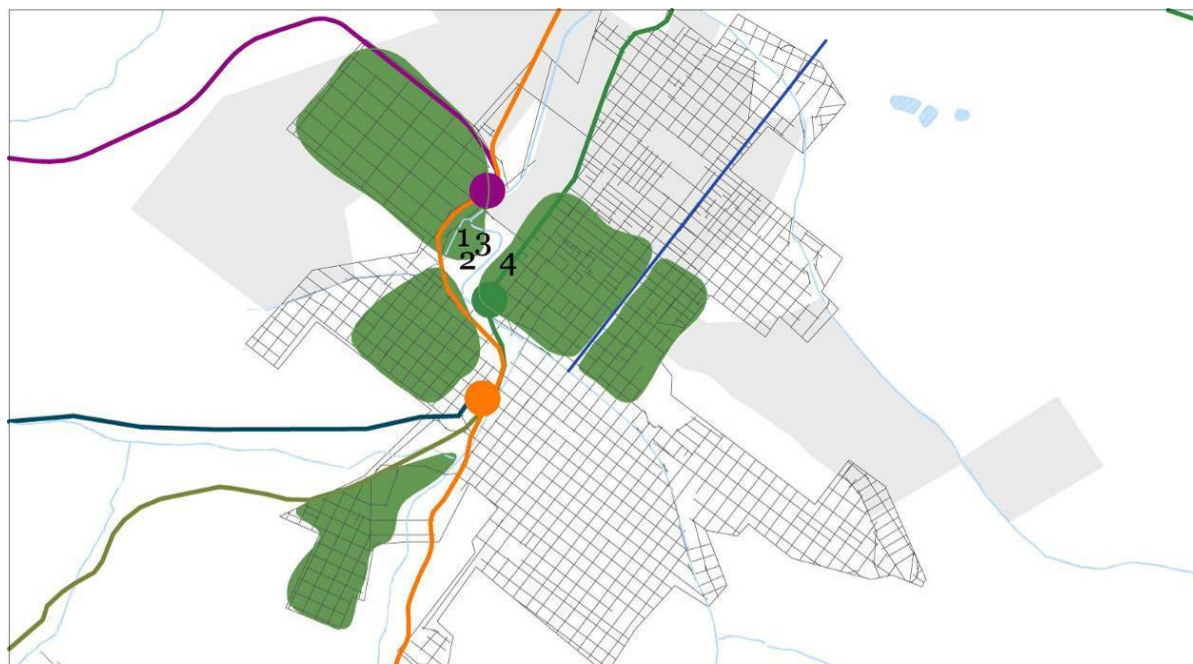
1.4.2 Principais indústrias

Falando ainda do período de 1881 a 1933, destaca-se a localização das indústrias no município. A indústria de Ribeirão Preto, que até 1930 estava caracterizada, principalmente, pela fabricação de bens de consumo não duráveis como alimentos, vestuários, calçados, mobiliários e bebidas (SILVA, 2006) localizava-se, de maneira geral, próxima à Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana, inclusive porque, a partir do Código de Posturas de 1920, as indústrias são obrigadas a saírem das zonas 1 e 2, áreas da região central do município e irem para a zona 3, áreas próximas à Estação Barracão (bairro Barracão de Cima), Ribeirão Preto (Vila Tibério) e República, distando das estações da Cia Mogiana apenas na área próxima à estrada que levava ao município de Batatais (Barracão de Baixo) como pode ser observado na Figura 5.

Sobre o período das décadas de 1930 e 1940 vale destacar nove indústrias de grande porte que se instalaram no município para averiguar suas localizações em relação à ferrovia. As nove indústrias que tratamos são: Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, implantada em 1936; Anderson Clayton & Cia Ltda, implantada em 1939; Luís Margi & Cia Ltda, implantada em 1940; Edílson Leite de Moraes, implantada também em 1940; Algodoeira Meirelles Ltda, implantada em 1941 e a Uchôa Carneiro & Cia Ltda, implantada em 1944, todas de beneficiamento de algodão. Destacamos ainda a S.A. Moinhos Santista Ind. Gerais, de óleo refinado e sabão, implantada em 1938; a Soc. Agrícola Fazendas Luís Pinto, de álcool, implantada em 1940 e a Refinaria Ipiranga Ltda, de açúcar refinado, implantada em 1942 (SILVA, 2002 apud PIRES, 1997).⁴¹ Estas indústrias foram implantadas em área próxima à estação Ribeirão Preto e Barracão da Cia Mogiana e estação Ribeirão Preto da SPM.⁴²

⁴¹ Indústrias de grande porte implantadas em Ribeirão Preto entre 1936 e 1944. Fonte: Catálogo das Indústrias do Estado de São Paulo em 1945 (SILVA, 2002 apud PIRES, 1997).

⁴² O ramal da SPM foi inaugurado em 1928.



Legenda

- Núcleo Colonial Antônio Prado
- ##### Malha urbana em 1935
- Linha-tronco da Cia Mogiana
- Ramal Sertãozinho - Cia Mogiana
- Ramal Jataí - Cia Mogiana
- Ramal Ribeirão Preto - E.F. Dumont
- Ramal Ribeirão Preto - E.F. SPM

- Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana - 1883
- Estação Barracão da Cia Mogiana - 1900
- Estação Ribeirão Preto da E.F.SPM - 1928

- Zona 3
- Estrada de Batatais



— Hidrografia

- 1 Cerâmica São Luiz
- 2 Frigorífico Morandi
- 3 Bebidas Gino Alpes
- 4 Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo

Figura 5: Mapa com a localização das zonas onde a implantação de indústrias é permitida com estações da Cia Mogiana.

Fonte: Elaborada pela autora com base no Mapa Geral de Ribeirão Preto, Prefeitura Municipal, Directoria de Obras, 1949, disponível no APHRP, levantamentos realizados por GIESBRECHT, Ralph Mennucci: **Cronologia das estradas de ferro em São Paulo**. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: dezembro de 2010, levantamento aerofotogramétrico da SPGA disponível em SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto**, 2002, p.124 e mapas elaborados por Sanchez (2003) de acordo com a 'Tabela de Impostos', série de 1911 a 1925.

No geral, as indústrias implantadas na década de 1940 e destacadas aqui pelo seu tamanho e proximidade à linha-tronco e Estações da Cia Mogiana continuaram na localização apontada anteriormente.⁴³

1.5 As outras empresas ferroviárias presentes em Ribeirão Preto

Apesar deste trabalho não se aprofundar na história das outras empresas ferroviárias presentes em Ribeirão Preto, realizar-se-á um breve panorama sobre suas construções de ramais e estações no município, objetivando conseguir complementar ao máximo o mapa da rede ferroviária presente em Ribeirão Preto. Este levantamento é importante uma vez que o patrimônio ferroviário é transformado, em significativa parcela das vezes, em sistema viário, tornando-se difícil a verificação histórica da relação entre a configuração do município e a malha ferroviária.

Além da Cia Mogiana, as outras empresas ferroviárias existentes em Ribeirão Preto foram a Estradas de Ferro São Paulo – Minas (SPM) e as chamadas empresas ferroviárias industriais ou particulares⁴⁴ como a Estradas de Ferro Dumont (E.F. Dumont), Estradas de Ferro Agrícola de Ribeirão Preto e a Estrada de Ferro Santa Tereza.

A SPM era uma empresa particular, fundada em 1890, com intuito de servir às fazendas produtoras de café da região serrana do município de São Simão. Em 1928 a empresa foi comprada pelos proprietários da Usina Metalúrgica Epitácio Pessoa, sediada no município de Ribeirão Preto, e construído o ramal Ribeirão Preto da SPM. O ramal Ribeirão Preto teve como objetivo transportar os minérios da Usina entre Ribeirão Preto e São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais.

A empresa SPM possuía duas estações no município de Ribeirão Preto, além da “Estação Ribeirão Preto”: a “Estação Usina” e a “Estação Evangelina”, todas inauguradas no ano de 1928. O ramal de Ribeirão Preto encontrava-se com a linha-tronco da SPM no antigo município de Serrinha, depois chamado município de Ipaúna. Como veremos mais adiante, a

⁴³ Ocorreram processos de falência em diferentes momentos; o braço da IRFM que se estabeleceu em Ribeirão Preto, a Fiação e Tecelagem Matarazzo, foi à falência em novembro de 1981. Indústrias Matarazzo em Ribeirão Preto. Henrique Telles Vichnewski. 2010.

⁴⁴ De acordo com Giesbrecht (2010) ferrovias industriais ou particulares no Brasil são as que não eram de uso público, sendo utilizadas apenas dentro de empresas, indústrias, usinas e outras.

década de 1920 foi a década em que grandes indústrias se instalaram no município, principalmente em áreas atendidas pela linha-tronco da Cia Mogiana e o ramal da SPM.

A Usina Metalúrgica faliu em 1930 e o ramal Ribeirão Preto (SPM) foi desativado. O trecho dentro do município de Ribeirão Preto, entre as estações Ribeirão Preto e Evangelina, foi reativado em 1944, operando até 1964, ano da modificação da linha-tronco da Cia Mogiana (GIESBRETCH, 2010).

O ramal Ribeirão Preto da SPM passou a sair da Estação Evangelina da Cia Mogiana, uma estação nova com o mesmo nome da antiga da SPM, construída na linha férrea da Cia Mogiana. Em 1968, a linha-tronco da SPM entre os municípios de Bento Quirino e Ipaúna foi suprimida e o ramal Ribeirão Preto passou a integrar a linha principal, administrada na época pela Cia Mogiana.

Em 1971 a FEPASA incorporou a linha-tronco da SPM, extinguindo seus trens de passageiros em 1976. Esta linha ficou ativa para cargas até a década de 1990 (Ibid.). O trecho inicial entre as Estações Evangelina e Biagópolis foi reativado para cargas em fins da década de 2000 (Ibid.).

Sobre as outras empresas ferroviárias, destacamos a Companhia Agrícola Fazenda Dumont, empresa de capital inglês, que adquiriu a fazenda Dumont e a empresa ferroviária E.F. Dumont em 1882, passando a operar as linhas em 1886 e obtendo, em 1888, mediante acordo com a Cia Mogiana, a concessão de uma linha de bitola reduzida para servir às propriedades da empresa. Em 1940 os ingleses lotearam e venderam a fazenda. A fazenda loteada foi o início do município de Dumont, que se emancipou em 1953. As estradas de ferro da empresa E.F. Dumont foram fechadas com a venda da fazenda em 1940.

A Companhia Agrícola Fazenda Dumont construiu estradas independentes para atingir suas fazendas e mediar ligações até a linha-tronco da Cia Mogiana (MATOS, 1990, p. 108). Sempre vinculada à Cia Mogiana, a linha principal desta ferrovia tinha duas estações, uma no início da linha, que se encontrava com a linha-tronco da Cia Mogiana, e uma no final de sua linha. Possuía ainda quatro ramais que atingiam pontos mais distantes da propriedade agrícola (Ibid., p. 111).

Em Ribeirão Preto ainda existiram outras duas empresas ferroviárias, a Estrada de Ferro Santa Tereza, que iniciou suas operações entre 1911 e 1913⁴⁵ e a E.F. Agrícola de Ribeirão Preto. Giesbrecht (2010) ressalta que estas empresas particulares foram pouco estudadas e pesquisadas no Brasil, há poucas informações sobre elas, e para a realização de seus estudos são coletados dados de fontes diversas, nem sempre confiáveis.

Muito embora saiba-se que a pesquisa sobre o cenário ferroviário de Ribeirão Preto não esteja completa, já é possível configurar um mapa da rede ferroviária do município. Assim, resume-se a rede presente em Ribeirão Preto da seguinte maneira: implantada e operando em Ribeirão Preto desde 1883, a Cia Mogiana a partir da estação Ribeirão Preto construirá dois ramais. O primeiro será inaugurado em 1900, ramal Sertãozinho, e o segundo em 1913, ramal Jataí. O ramal Sertãozinho ligará as fazendas de Francisco Schmidt, região do atual município de Sertãozinho, à estação Ribeirão Preto e o ramal Jataí ligará as fazendas de Martinho Prado Júnior, região do atual município de Guatapará, à estação Ribeirão Preto. Entre 1910 e 1920 a Cia Mogiana construiu suas últimas linhas enquanto empresa privada. Alcança o sul de Minas em Araguari e constrói uma ligação com a linha-tronco da Cia Paulista a partir do ramal Jataí, posteriormente chamado ramal Guatapará (MATOS, 1990, p. 134).

Em 1928 o município de Ribeirão Preto contava com a maior composição de seu complexo ferroviário composto: pela linha-tronco da Cia Mogiana, o ramal de Sertãozinho, o ramal de Jataí, o ramal Ribeirão Preto da SPM e o ramal Ribeirão Preto da E.F. Dumont.

Acompanhando a implantação da rede ferroviária em Ribeirão Preto, serão instaladas estações e equipamentos. As estações de acordo com a linha, data de inauguração e localização estão apresentadas a seguir:

- Estações da linha-tronco da Cia Mogiana no município de Ribeirão Preto⁴⁶:

1 – Estação Ribeirão Preto – 23/11/1883 – km 312,525;

⁴⁵ Relatório da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo de 1929 apud Giesbrecht, (2010).

⁴⁶ Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas articuladas. Controladoria Geral de Transportes, Rio de Janeiro, 1960.

2 – Estação Bonfim – 28/07/1892 – km 300,466;

3 – Estação Santa Tereza – 15/11/1896 – linha-tronco – km 306,863;

4 – Estação do Alto – 09/08/1911 – linha-tronco – km 320,816.

- Ramal Sertãozinho em Ribeirão Preto:

1 – Estação Barracão – 01/16/1900 – km 314,264.

- Estações no Ramal de Jataí no município de Ribeirão Preto:

1 – Estação Silveira do Val – 30/03/1913 – Ramal de Jataí – km 111,087;

2 – Estação Joaquim Firmino – 30/03/1913 – Ramal de Jataí – km 100,047;

3 – Estação Francisco Maximiano – 30/03/1913 – Ramal de Jataí – km 92,016.

- Estações na estrada de ferro Dumont (1890–1940):

1 – Estação Ribeirão Preto – E.F. Dumont – linha-tronco – km 0;

2 – Estação dos Guimarães – E.F. Dumont – 1890;

3 – Estação Luiz Miranda – E.F. Dumont – 1890 – km 16.

- Estações da E.F. São Paulo – Minas, Ramal Ribeirão Preto localizadas em Ribeirão Preto:

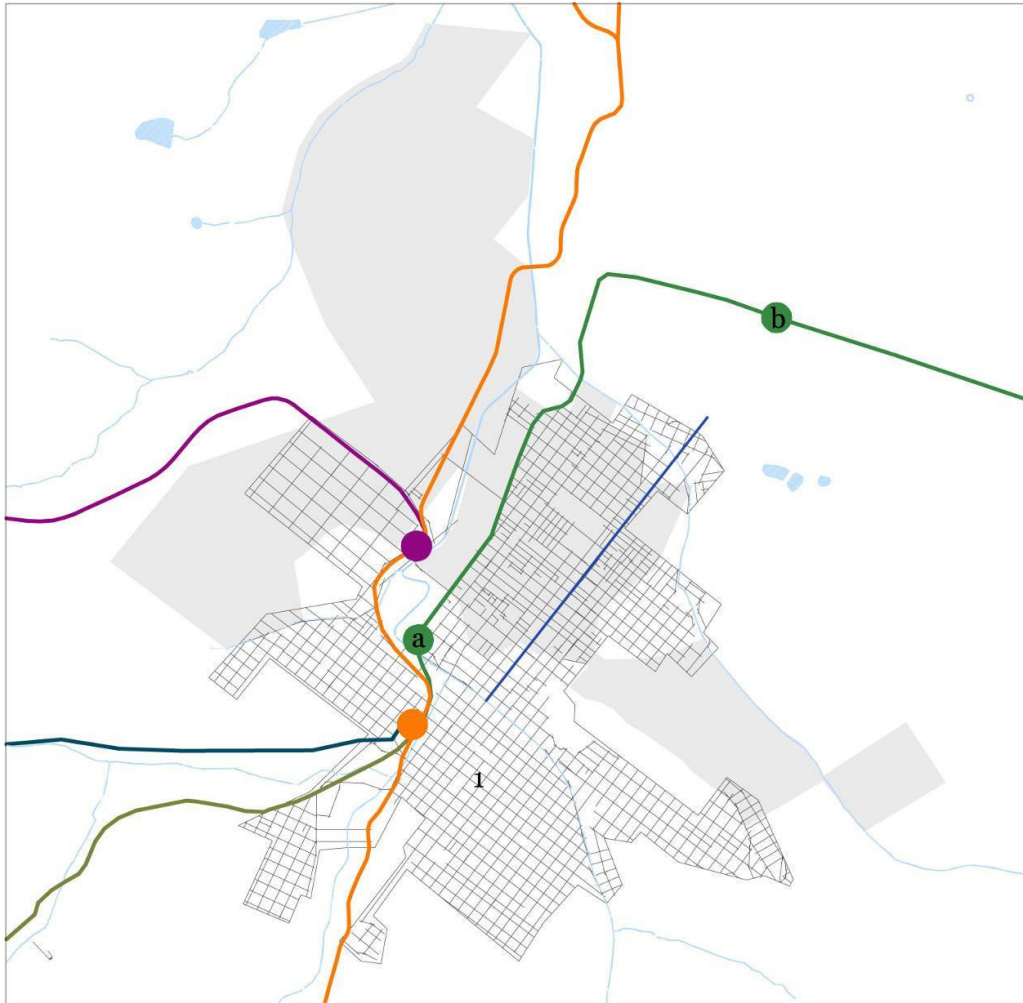
1 – Estação Usina – 01/05/1928 – km 71,512;

2 – Estação Ribeirão Preto – SPM – 01/05/1928 – km 76,664;

3 – Estação Evangelina (velha) – 01/05/1928 – km 63,164;

4 – Estação Figueira – SPM – 1960 – km 23.

As informações existentes foram compiladas no mapa a seguir (Figura 6), excetuando-se as estações que não foram localizadas.



Legenda

- | | | | |
|-------|-------------------------------------|-----|--|
| 1 | Área do Patrimônio - Núcleo Central | ● | Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana - 1883 |
| ■ | Núcleo Colonial Antônio Prado | ● | Estação Barracão da Cia Mogiana - 1900 |
| ##### | Malha urbana em 1935 | ● a | Estação Ribeirão Preto da E.F.SPM - 1928 |
| — | Linha-tronco da Cia Mogiana | ● b | Estação Usina da E.F.SPM - 1928 |
| — | Ramal Sertãozinho - Cia Mogiana | | |
| — | Ramal Jataí - Cia Mogiana | | |
| — | Ramal Ribeirão Preto - E.F.Dumont | | |
| — | Ramal Ribeirão Preto - E.F. SPM | | |
| ⊕ | | | |
| — | Hidrografia | | |

Figura 6: Linhas férreas existentes em 1928, sobre malha urbana de 1935.

Fonte: Elaborada pela autora com base no mapa de 1935 de Ribeirão Preto, mapa do 'Projecto da chegada da E.F.S.Paulo e Minas a Ribeirão Preto e sua ligação com a Cia Mogiana, com a Rectificação do Ribeirão Preto e Saneamento dos Terrenos Anexos', e mapas sem data, disponíveis no APHRP, mapas de SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto** e levantamentos de GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Cronologia das estradas de ferro em São Paulo**. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: dezembro de 2010.

CAPÍTULO 2 - A RELAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, ENQUANTO PATRIMÔNIO PÚBLICO, E A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO (1947-1998): DEIXANDO O “ESPAÇO LIVRE”

Uma vez compreendida a relação de proximidade entre a organização espacial urbana do município de Ribeirão Preto com a malha ferroviária presente em seu território, verificar-se-á como se deu esta mesma relação quando as empresas ferroviárias passaram a ser públicas e assim, o patrimônio ferroviário passou da iniciativa privada para a poder público.

2.1 O Plano Urbanístico de Ribeirão Preto do Engenheiro José de Oliveira Reis

Na década de 40, mais precisamente em 1948, um ano depois da Cia Mogiana se tornar uma empresa pública, o prefeito municipal de Ribeirão Preto pediu ao Engenheiro José de Oliveira Reis para que ele elaborasse um Plano Diretor para o município. O Plano Urbano foi desenvolvido baseado na argumentação da necessidade de modernização do território urbano e tinha como principais características o zoneamento e a implantação de obras viárias.

O Engenheiro José de Oliveira Reis entregou suas propostas para Ribeirão Preto sob o título “Observações e notas explicativas do Plano Diretor de Ribeirão Preto”. Sua proposta de zoneamento continha zonas residenciais, industriais, mistas e comerciais. O Plano apresentava ainda uma reestruturação do sistema viário do município, que deveria ser constituído por vias radiais e perimetrais.

Como mudança estrutural necessária para a realização das propostas para a modernização do município, o Plano apresenta uma reestruturação do sistema ferroviário e, como principal mudança, José de Oliveira Reis propõe a transposição da linha-tronco da Cia Mogiana e suas estações para uma região mais distante da malha urbana central do município. A anotação de número 2 de José de Oliveira Reis, no documento “Observações e notas explicativas do Plano Diretor de Ribeirão Preto” fala sobre esta proposta:

2) Devido a razões de ordem econômica e financeira, foi mantido quase sem alteração a parte atual existente da cidade.

A modificação fundamental, entretanto, é a que se refere à localização da nova Estação da E.F. Mogiana, conseqüentemente das novas linhas, desvios, pátios, etc., atingindo principalmente os altos da Vila Tiberio e do Barracão. Também em consequência dessa mudança das linhas da estrada de ferro, surgiu a urbanização das áreas resultantes da desocupação das linhas atuais. Assim, novas quadras foram projetadas nos terrenos hoje ocupados pela estação, pátios de manobras e dependências.

Por outro lado, nas novas linhas foram previstas vastas áreas para estabelecimento futuro de pátios de triagem, localização de fábricas, desvios, bem como nova localização para a estação dos Campos Elíseos.

Não comporta no esquema do Plano Diretor apresentar detalhes e estabelecer soluções que dependerão de estudos minuciosos e sobretudo da análise local. Daí, a razão de, apenas, fazer-se a indicação esquemática como possível orientação para solução futura (REIS, 1945, p. 2).

Vê-se nesta anotação a defesa da retirada da infraestrutura ferroviária da área em que se encontrava, com mudança da função da área e a proposta de transposição desta infraestrutura para outra área da cidade, não muito distante. Os benefícios apontados por esta transposição da infraestrutura, segundo o documento, seriam a urbanização e melhoria das áreas que seriam desocupadas e a possibilidade que esta mudança traria de maiores áreas vazias na proximidade da linha férrea para a implantação de indústrias.

A anotação de número 11 explicita as necessidades defendidas por José de Oliveira Reis sobre a retirada e nova implantação das linhas férreas:

(...) a possibilidade de expansão futura [da malha urbana] em áreas de baixo preço, próxima às linhas férreas, afastada da zona residencial, não muito distante do centro comercial e finalmente a jusante dos ventos dominantes, são fundamentais para um desenvolvimento ordenado da cidade (REIS 1945 apud FARIA, 2003, p. 9).

Se por um lado está entendido que áreas mais distantes da área onde está implantada a linha têm preço mais baixo, podemos concluir que, naquele momento, a área onde estava implantada a ferrovia e a estação tinham preços elevados, valorizados. Este novo movimento sobre o significado da linha férrea é acompanhado pela mídia e pode ser averiguado nos meios locais de comunicação a partir de uma notícia do jornal A Tarde, do dia 20 de setembro de 1945, intitulada “A remodelação de Ribeirão Preto”:

Calçado em moldes modernos e obedecendo a mais rigorosa técnica está pronto o projeto urbanístico em nossa terra. Ribeirão Preto é uma cidade que recebeu fartas dádivas da natureza. Sua situação topográfica é das melhores para facilitar a obra de sua remodelação

urbanística, que há de torná-la uma das mais lindas e confortáveis cidades do Brasil (...).

Depois da administração municipal do Sr. Fábio Barreto, que dotou a cidade de vários melhoramentos, já ajardinando as praças, calçando grande parte das ruas, aumentando a canalização de águas bem como a de esgotos e tantos outros serviços que tanto destacaram o período de seu governo, (...).

Dando maior amplitude ao programa de direção dos serviços públicos, o atual prefeito de Ribeirão Preto confiou ao Dr. José de Oliveira Reis, engenheiro urbanista dos mais competentes e que durante vários anos foi assistente do famoso prof. Agache, autoridade máxima em assuntos de urbanismo, a tarefa de planejar a remodelação de nossa cidade. (...).

No plano, distinguem-se duas grandes áreas: a área urbana, da cidade propriamente dita, incluindo a área atual; e a da futura expansão, a área agrícola, ou rural, que também pode ser chamar de suburbana.

As plantas de “per si” destacam o sistema viário, constituído pelas vias de circulação, caracterizadas pelas avenidas radiais e perimetrais de contorno externo e de circuito interno, para maior facilidade do tráfego em todas as direções no perímetro urbano.

No projeto, evitam-se as grandes despesas com desapropriações, o que oneraria, de muito e demandaria maior tempo, a execução do grande empreendimento.

Entretanto, em alguns pontos, são profundas as modificações que sofrerá a fisionomia da cidade. Citamos as mais importantes: mudança da atual estação da Mogiana, para traz do local onde está localizado o campo do Botafogo Futebol Clube, ou seja, cerca de 900 metros do logar actual prolongamento e consequente alargamento da rua General Osório até a nova estação, rasgando, destarte, uma nova avenida que implicitamente amplia a zona urbana da cidade (...).

Importante ressaltar que as grandes desapropriações sugeridas pelo Plano, contrariamente ao que relata a notícia dizendo que o plano evita desapropriações, estão sendo propostas sobre território público, que tinha sido comprado pelo Governo Estadual.

Uma outra notícia do Jornal A Tarde, “Mudança da estação da Mogiana: um velho sonho que se tornará realidade dentro em breve. Uma visão do Ribeirão Preto do futuro”, de 25 de setembro de 1945, exerce a opinião sobre os reflexos que a modificação do traçado da linha da Cia Mogiana significariam para o município, comentando a notícia relatada anteriormente:

Publicamos há dias, o planejamento urbanístico de Ribeirão Preto pelo sr. José de Oliveria Reis, engenheiro conterâneo e pertencente ao escritório técnico Agache, urbanista de renome mundial.

Pelo que ali vimos, confirmou-se um “furo” de A TARDE e publicado no início deste ano sobre a possibilidade de mudança da estação da Mogiana, do local em que se acha (...).

Aliás, em entrevista concedida pelo dr. Wilson Coelho de Souza, atual superintendente da Cia Mogiana, disse-nos s.s. que a Mogiana com a

remodelação completa de toda sua engrenagem administrativa e técnica, tinha tal programa a cumprir, que à primeira vista, pareciam impossível, mas graças ao plano traçado, após laboriosos e longos estudos, aprovado pela Assembléia dos Acionistas e realizar o grandioso projeto de que demos notícia pormenorizada em primeira mão.

Lucrará Ribeirão Preto e tornaremos a ser a cidade-padrão com possibilidades infinitas (JORNAL A TARDE, 25 set. 1945).

Percebe-se que as notícias são vazias de motivos e objetivos, apenas explicitam as propostas do Plano, dando cunho positivo à retirada da linha da Cia Mogiana de onde ela estava. Afirma-se, portanto, que o planejamento urbano proposto no período, defendido pela figura do prefeito municipal e pela mídia escrita, entende como positiva a desativação de toda a estrutura ferroviária com a construção de nova estrutura para as mesmas funções, diferenciando-se da primeira pela distância relativa à região central urbana do município. Estamos, absolutamente, falando do investimento público em novas áreas ou prolongamentos de áreas valorizadas, com a garantia de desocupar, deixar áreas livres na vertente mais valorizada da cidade naquele momento.

Estas constatações levam à conclusão que os motivos são poucos e não estão justificando tecnicamente ou conceitualmente tal mudança estrutural e investimentos que seriam necessários para a transposição da estrutura ferroviária. Considerando que tal mudança fosse realizada, o plano propõe para a área que ficaria vazia a construção de quarteirões que comportassem construções de comércio e serviços.

No entanto, na implantação da nova estrutura ferroviária, a localização das indústrias existentes é desconsiderada, as zonas industriais propostas seguem, paralelamente, os dois lados do novo território do novo traçado da linha férrea. Paralela às zonas industriais estão delimitadas as zonas comercial 1 e a zona residencial 3, que segundo o engenheiro, seria destinada à residência dos operários. As zonas residenciais 1 e 2 estão delimitadas no núcleo central urbano, que seriam destinadas às camadas de maior renda (REIS, 1945). Por fim, a zona comercial 2 estaria ao longo das ruas radiais e transversais, “criando eixos comerciais” que pode ser observado na Figura 7 (Ibid.).

Compreende-se que neste período é mais interessante para os grupos que estão tomando as decisões, o deslocamento deste patrimônio, abrindo espaço em importante área da cidade para novas construções. Como visto, a idéia de transposição da infraestrutura

ferroviária no município se inicia neste momento, culminando com a efetiva mudança da linha-tronco para outra área da cidade.



Figura 7: Desenho do Plano Diretor de Ribeirão Preto, elaborado por José de Oliveira Reis com as propostas de desenho para remodelação da linha-tronco da Cia Mogiana.

Fonte: REIS (1945), APHRP.

Evidentemente, a defesa da retirada da linha-tronco da Cia Mogiana da região central urbana do município é bem contrária à ideia defendida no período anterior de poder e importância que a linha férrea simbolizava no começo do século e, pode-se dizer, até a década de 1930 no município.

2.2 Dinâmicas internacionais e dinâmicas intra-urbanas

Veremos que a tentativa de retirar as operações da malha ferroviária na região central do município de Ribeirão Preto irá definitivamente ocorrer nas décadas de 1950 e 1960, mas, é necessário compreender como se dá esta mudança a partir de dinâmicas internacionais e seus impactos nas dinâmicas intra-urbanas.

Sobre este cenário, é necessário dizer que significativa parcela dos trabalhos e pesquisas realizados sobre a questão ferroviária no Brasil atenta-se mais para a falta de investimentos que esta sofreu enquanto infraestrutura estatal. Difunde-se ainda, em maior proporção, a priorização dos investimentos do governo brasileiro, principalmente nas décadas de 1940 e 1950 no governo de Getúlio Vargas, no setor rodoviário, como nova opção de integração do território, do que os investimentos ocorridos sobre a rede ferroviária brasileira.

Por outro lado, vale ressaltar que no mesmo período o Governo Federal, durante o primeiro mandato de Getúlio Vargas, realizava a estatização de significativo número das empresas ferroviárias brasileiras. Dentro do cenário de estatização das empresas ferroviárias, destaca-se como o ocorrido de maior importância: as decisões sobre o modal vindas da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos (CMBEU), formada no segundo governo Vargas (1951-1954) (Ibid., p. 37).

A CMBEU foi formada no período pós-Guerra e era composta por representantes do governo americano e brasileiro.⁴⁷ Pode-se dizer que a CMBEU representou o interesse

⁴⁷ O EXIBANK (Export & Import Bank), banco oficial dos Estados Unidos para financiamento de operações de comércio exterior, tinha como diretor neste período George Humprey, secretário do Tesouro e diretor presidente da Hanna Mining Co, que comprou em 1957 a maior parte das ações da empresa britânica Saint John que operava no vale do Paraopeba, maior concentração de ferro do mundo. Os diretores, advogados e assessores da Hanna eram também membros de alto nível do governo do Brasil, como ministros, embaixadores e diretores de serviços. A Hanna requeria o direito de explorar o ferro que, a rigor, pertencia ao Estado. Em 21 de agosto de 1961, o presidente Jânio Quadros assinou uma resolução que anulava as ilegais autorizações conseguidas pela Hanna e restituía as jazidas de ferro à reserva nacional. Sabe-se que quatro dias depois do ocorrido o presidente

americano na América Latina por meio do direcionamento dos investimentos pela concessão de crédito ao Brasil pelo Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD) e pelo Export & Import Bank (EXIBANK), que exigiam em contrapartida a definição do governo brasileiro sobre sua participação político-militar norte-americana na Guerra Fria (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p. 152).

A CMBEU apresentou relatórios com estudos sobre as características territoriais e de exportação do Brasil, prevendo o empréstimo de capital que ficaria atrelado ao que a Comissão considerasse ser mais estratégico para ambos os países.⁴⁸ No caso do Brasil, caberia “facilitar remessa de minerais estratégicos para os Estados Unidos, ainda que desejasse a instalação no país das indústrias ligadas ao processamento de tais recursos”.⁴⁹ O relatório elaborado pela Comissão⁵⁰ ainda aponta para um fator que retardaria o desenvolvimento econômico do Brasil, que trata da resistência do país em permitir a exploração mineral, como pode ser visto no texto a seguir:

Um aspecto particularmente tradicional da atividade econômica é a relutância em admitir participação externa na exploração dos recursos naturais do país, combinada com tentativas esporádicas, descontínuas e de pequena monta para vitalizar a riqueza mineral do país. O crescimento de uma economia robusta se torna desnecessariamente difícil, a menos que se alcance rápido progresso em tornar disponíveis e produtivos os recursos naturais do país.⁵¹

Dentro deste contexto de interesse, a CMBEU elaborou 41 projetos e considerou ser estratégica a readequação da malha ferroviária brasileira, ficando este tema com 17 projetos, que tratavam da modernização da malha, com eliminação de curvas, redução de taxas de declividade acentuadas e redução da extensão de percursos, como pode ser visto no Quadro 2. Esta readequação da rede ferroviária ficou atrelada à concessão de crédito dos bancos BIRD e EXIMBANK, sendo a concessão de créditos realizada para o financiamento destes projetos.

Jânio Quadros renunciou, obrigado pelos ministros militares (GALEANO, 1940, p. 219). O episódio da Hanna não se encerra neste período, tendo a empresa conseguido, por fim, explorar não só a área de Minas Gerais como avançar pelo território brasileiro associando-se com a Vale do Rio Doce. Para saber mais sobre o assunto veja Galeano (1940).

⁴⁸ Relatório da Comissão Brasil Estados Unidos, p. 279.

⁴⁹ GV. Arquivo Getúlio Vargas. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC/FGV apud Dalio & Miyamoto, 2010, p. 153.

⁵⁰ Relatório da Comissão Brasil Estados Unidos p. 300.

⁵¹ Relatório da Comissão Brasil Estados Unidos p. 300.

Quadro 2: Projetos da CMBEU por setor econômico – Custos dos projetos.

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

Fonte: O Governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, 2010.

Ainda sobre as questões ferroviárias, a CMBEU propôs que fosse criada a RFFSA , que depois das tramitações no Congresso, foi sancionada em 1957 pelo presidente Juscelino Kubitschek (SILVEIRA, 2007, p. 38).

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

Em Ribeirão Preto, o Plano de Ação da Cia Mogiana para modernizar seus serviços propôs a desativação da linha tronco da Cia Mogiana e a construção de uma nova linha, a Variante Bento Quirino. Esta nova linha representaria uma construção mais moderna segundo os parâmetros de engenharia do período (FILHO, 1954 apud GIESBRECHT, 2010). O Plano de Ação da Cia Mogiana também propôs a construção de novas estações e plataformas de embarque de passageiros.

A nova linha foi construída, em substituição à linha-tronco da Cia Mogiana. Sua construção foi iniciada em 1959 com previsão de término para 1960. O traçado desta Variante tinha as características de modernização adotadas pelo CMBEU, de acordo com Relatórios da

própria Cia, como dito anteriormente, de rampas máximas, curvas mínimas e percurso otimizado para vencer distâncias de acordo com documentos da própria Cia Mogiana.⁵²

As operações nesta Variante Bento Quirino foram iniciadas em 1961 com o transporte de cargas. Em 1964 todas as operações na linha-tronco da Cia Mogiana no município de Ribeirão Preto foram encerradas, todo patrimônio relativo à linha-tronco foi desativado e todas as operações foram transferidas para a Variante Bento Quirino – Entroncamento. Ainda em 1964 foi demolida a estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana presente na região central do município (GIESBRECHT, 2010). As linhas que anteriormente saíam da antiga Estação Ribeirão Preto passaram a sair, no caso da SPM, da “nova” Estação Ribeirão Preto e, no caso do ramal Guatapar, da Estação Barracão.⁵³

É importante averiguar que a mdia escrita local posiciona-se favorável não são  transposição da infraestrutura ferroviária da Cia Mogiana no município como a retirada da estrutura construída. De acordo com levantamento realizado por Giesbrecht (2010), notícias do periódico municipal local “Diário da Manhã” revelam que a mdia local tratava do território da antiga esto Ribeirão Preto como “monstrengo”, “pardieiro”, “antro de imundície e mau cheiro”, e o pátio onde estava a rotunda, com as oficinas das locomotivas, como “triângulo da malária”.⁵⁴ Ainda de acordo com seu levantamento de notícias, Giesbrecht (2010) conclui que os jornais locais posicionavam-se contrários até mesmo ao processo de tombamento do prédio da antiga Esto Ribeirão Preto, até então a principal do município na linha-tronco da Cia Mogiana.

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

⁵² Trechos do Relatório da Mogiana (ref. 1959). In: Estradas de Ferro do Brasil, Revista Ferroviária, 1960, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apud GIESBRECHT, Ralph Mennucci (2010).

⁵³ Como apontam os autores Valadão (1997), Faria (2003) e Giesbrecht (2010).

⁵⁴ Desde a realização das obras de retificação e canalização do córrego e aterramento de área de vale para abertura da Praça Shimidt pela Cia Mogiana a área sofria alagamentos e, na década de 1960, passou a ser “denunciada” pela mdia local como foco de malária.

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

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

Depois das mudanças ocorridas na área da antiga Estação Ribeirão Preto, a previsão era que o traçado do Ramal Guatapará fosse alterado, ligando-se diretamente ao Ramal Sertãozinho. No entanto, as modificações feitas em seu traçado, que se iniciaram em 1972, foram poucas, sendo a ligação entre ramais realizada com o aproveitamento de trechos da antiga linha-tronco da Cia Mogiana. Sem a realização de mudanças significativas em seu traçado, operou até 1976, quando suas atividades foram encerradas para a inauguração da rodoviária (Ibid.).

Em 1976, pela Lei Municipal nº 3.141, promulgada no dia 10 de maio, a Prefeitura retificou o acordo firmado em 1967 com a Cia Mogiana sobre o aproveitamento das áreas da antiga Estação ferroviária da Praça Francisco Schmidt, ficando a Prefeitura autorizada a receber por doação as áreas de terras para a abertura de vias públicas e construção “dos seus

próprios”⁵⁵, à FEPASA foi concedida a exploração comercial da Estação Rodoviária, pelo prazo de 30 anos.⁵⁶

O ramal Ribeirão Preto da SPM também sofreu alterações neste período. Reativado desde 1940, teve o trecho entre as Estações Evangelina e Ribeirão Preto (SPM) desativado em 1964, juntamente com suas estações. O Ramal Ribeirão Preto (SPM) saiu, depois de 1964, da nova Estação Ribeirão Preto (GIESBRECHT, 2010). Na Variante Bento Quirino – Entroncamento foi inaugurado no mesmo ano estação de mesmo nome, Evangelina, que passou a atender a SPM e a Cia Mogiana. Da nova Estação Evangelina bifurcavam-se as linhas da SPM e da Cia Mogiana, correndo paralelamente por quase três quilômetros e então se separavam, como pode ser observado na Figura 8.

Seria contraditório pensar na desativação e construção de toda uma nova estrutura ferroviária para realizar os mesmos percursos pela Cia Mogiana, mas sabemos que os interesses econômicos, como viu-se anteriormente, defendidos pela CMBEU, visavam mais a facilitação da exportação do minério do que a rentabilidade das redes em si. Mas cabe ressaltar como este acontecimento ressoou na escala do intra-urbano, com a defesa e comemoração de um “espaço livre” em área central da malha urbana no município.

Não deve-se deixar de investigar sobre quem seriam os beneficiários deste novo cenário que se configurou a partir de esforços do governo municipal, estadual e federal. Se por um lado os noticiários refletem a opinião de colocar a estrutura ferroviária mais distante do centro urbano, por esta estar “travando” o crescimento da cidade, por outro devemos lembrar que a localização da estação ferroviária se deu juntamente às decisões sobre a localização urbana que receberia as melhorias urbanas do período, como será visto adiante.

Além disto, esta grande obra em Ribeirão Preto contraria a ideia de que neste período os investimentos do governo nacional privilegiam o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. Vê-se aqui que há virtuosos investimentos do governo sobre este modal. Vale ressaltar ainda que, como um dos principais argumentos do não acompanhamento da ferrovia

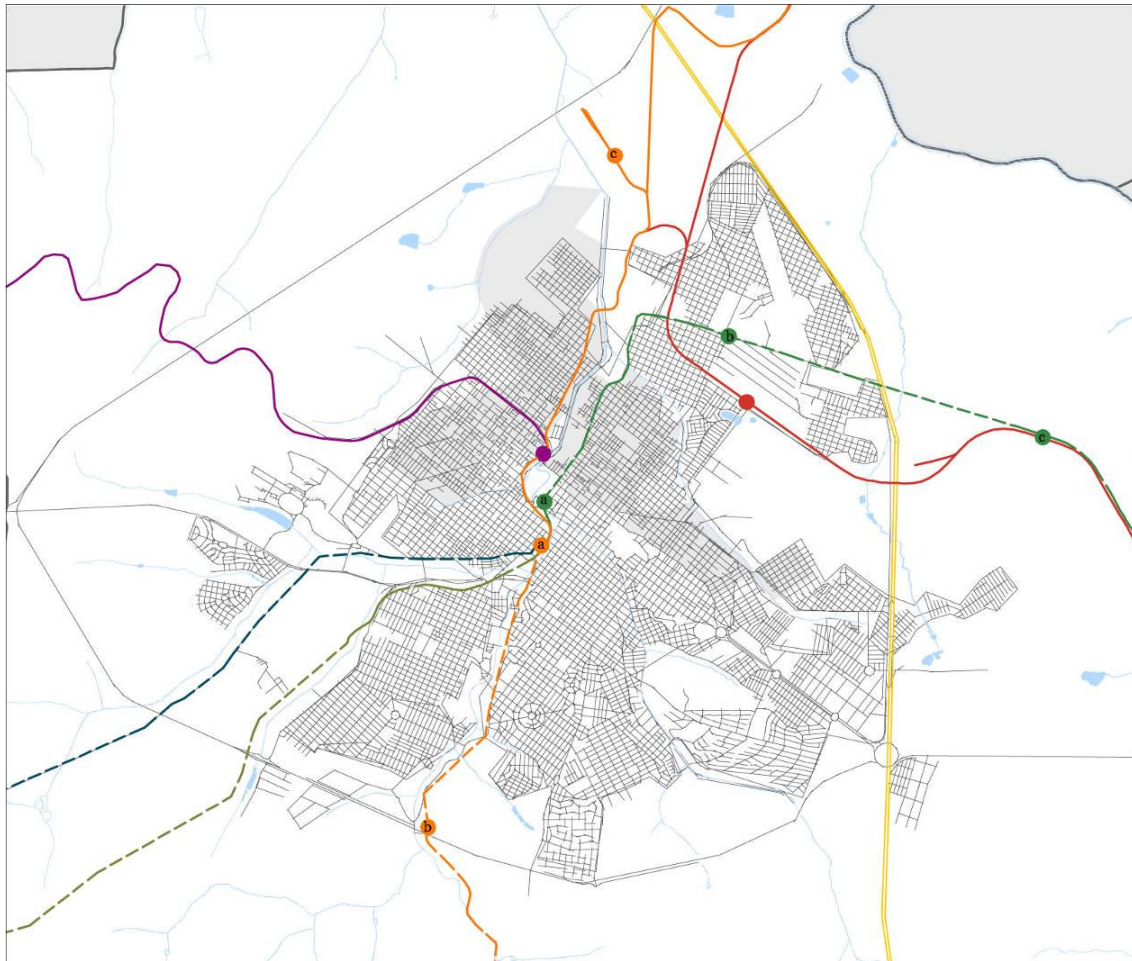
⁵⁵ A expressão “dos seus próprios” aparece na própria Lei, para aludir ao processo de decisão da Prefeitura Municipal sobre o que construir nas áreas da FEPASA.

⁵⁶ A Cia Mogiana, que no final do século XIX atuou como construtora na retificação e construção de praças na proximidade da Estação Ribeirão Preto, irá atuar neste momento, outra vez, como construtora, assumindo obras públicas e, no caso da Rodoviária, poderá explorá-la.

à industrialização no Brasil, alguns trabalhos apontam o sucateamento e falta de investimentos públicos na rede ferroviária brasileira. Vê-se que, pelo menos em Ribeirão Preto, tal argumento não é válido, estando a infraestrutura ferroviária implantada dentro dos padrões de modernidade na década de 1960.

É ainda importante dizer que por análise de mapas anteriores à década de 1960 averigua-se que a malha urbana de Ribeirão Preto não abrangia a área de implantação da Variante antes desta ter sido implantada. Os mapas das décadas seguintes mostram as aprovações dos parcelamentos na proximidade das novas estações ocorrendo de maneira descontínua em relação à malha urbana principal do município e também dos parcelamentos entre si.⁵⁷

⁵⁷ Em 1960, pela Lei nº 914, o município de Ribeirão Preto autoriza a celebração de um convênio com o Governo do Estado para a elaboração do Plano Diretor do Município, “de finalidade urbanística e visando a extensão, sistematização e embelezamento de suas sedes”. Em 1976, pela Lei 3.236, a Câmara dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, basicamente atuando sobre loteamentos, arruamentos, abertura e prolongamento de vias, retalhamento de imóveis.



Legenda

	Núcleo Colonial Antônio Prado		Estação Ribeirão Preto da Cia Mogiana - desativada
	Malha urbana em 1971		Estação Santa Tereza da Cia Mogiana - desativada
	Linha-tronco da Cia Mogiana		Estação do Alto da Cia Mogiana - desativada
	Ramal Sertãozinho - Cia Mogiana		Estação Ribeirão Preto da E.F.SPM - desativada
	Ramal Jataí - Cia Mogiana		Estação Usina da E.F.SPM - desativada
	Ramal E.F.Dumont - desativado		Estação Evangelina da E.F.SPM
	Ramal E.F. SPM - desativado		Estação Barracão da Cia Mogiana
	Variante Bento Quirino - Entonc.		Estação Ribeirão Preto Nova
	Rodovia Anhanguera		
			
	Hidrografia		

Figura 8: Rede ferroviária em Ribeirão Preto em 1971, com a implantação da Variante Bento Quirino – Entroncamento e desativações.

Fonte: Elaborada pela autora com base no 'Mapa Viário Geral – Cidade e Distritos, Setembro de 1971', 'Planta do Município de Ribeirão Preto', Escala 1:50.000 (s/data) e mapas sem data disponíveis no APhRP, levantamentos de GIESBRECHT, Ralph Mennucci: **Cronologia das estradas de ferro em São Paulo**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: dezembro de 2010.

CAPÍTULO 3 – A UTILIZAÇÃO DO “ESPAÇO LIVRE”

Como foi mostrado até o presente capítulo, a decisão da transposição das operações da Cia Mogiana no município de Ribeirão Preto ocorreu em um cenário internacional de poderes e decisões. No entanto, averigua-se neste capítulo o que ocorreu em nível local com a utilização dos espaços ferroviários que por ora, não estavam mais em operação devido à transferência.

A refuncionalização do patrimônio ferroviário em Ribeirão Preto

Para entender a transferência e utilização de parte do patrimônio público ferroviário pelo governo municipal,⁵⁸ primeiramente é necessário fazer duas colocações: é importante lembrar que, como explicitado anteriormente, a Cia Mogiana, principal empresa ferroviária presente no município de Ribeirão Preto, operou como empresa pública no âmbito estadual, de 1947 a 1971, e de 1971 a 1998 como parte da FEPASA. Assim, toda decisão sobre seu patrimônio dependia de liberação estadual.

Em segundo lugar, vale ressaltar a dificuldade de compreensão sobre as questões que envolvem o patrimônio público no Brasil.⁵⁹ Como investigado por Costa Neto (2006), a falta de documentação ou mesmo de registro de terras, somada à falta de acesso à documentação e ainda à característica patrimonialista da sociedade brasileira refletem no processo histórico do patrimônio público fundiário e dificulta a compreensão do ocorrido com o patrimônio público fundiário nacional. Em geral, a acumulação da indisciplina na documentação imobiliária no Brasil investigada por Costa Neto (2006) também é realidade para as empresas ferroviárias.

Assim sendo, investigamos como se deu a destinação de significativa parcela da rede ferroviária em Ribeirão Preto, principalmente a partir de um Protocolo de Intenções que é o

⁵⁸ Importante observar que, apesar da escolha metodológica de estudar a Lei Municipal nº 3.687, de 11 de outubro de 1979, devido à existência dos mapas e desenhos da malha ferroviária, presente nos documentos que acompanham a Lei, no Protocolo de Intenções, ocorreram outras alienações e desapropriações no período entre 1931 e 1980, que pode ser acompanhada pelo Índice de Decretos Desapropriatórios existentes no Arquivo Público Municipal de Ribeirão Preto. Dentro da década de 1960, 1970 e 1980, período em que ocorreu o maior número de desapropriações cita-se: 1960: 144/62, 34/65, 174/69; década de 1970: 05/72, 37/72, 239/72, 253/78, 96/79, 65/71, 76/71, 76/71, 169/71; década de 1980: 184/80, 86/81, 386/82.

⁵⁹ Para saber mais sobre a problemática que envolve o patrimônio público no Brasil veja Costa Neto (2006).

único documento que dispõe mapas, cartografia e desenhos do patrimônio inserido na malha urbana municipal dentre os diferentes processos e documentos de venda e destinação do patrimônio ferroviário no município, entregue juntamente com uma carta ao Governador do Estado de São Paulo.

Entende-se que, como o patrimônio ferroviário, neste período, estava sob domínio do Governo do Estado de São Paulo, primeiramente o prefeito de Ribeirão Preto, na época Duarte Nogueira, teve que realizar um pedido ao Governador do Estado para a realização da compra deste patrimônio pelo município. O Prefeito do período publicizou em forma de carta seu pedido de “transferência de domínio” do patrimônio da FEPASA em Ribeirão Preto ao então governador do Estado de São Paulo, Paulo Maluf como se pode ver no texto abaixo:

Prefeito Municipal – Dr. Antônio Duarte Nogueira

Assinado pelo Dr. Antônio Marcondes Machado

Carta ao Excelentíssimo Senhor Eng. Paulo Salim Maluf, digníssimo governador do Estado de São Paulo, Ribeirão Preto, 28 de junho de 1979.

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

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

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

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

Atenciosamente, Dr. Antonio Duarte Nogueira – Prefeito Municipal.

Vemos pelo documento citado que não há argumentos concretos para a justificativa da venda da área da FEPASA à Prefeitura Municipal se não a desativação das áreas da própria FEPASA. Vemos também que a intenção de utilização da área ocorria há 15 anos, ou seja, desde 1964, ano do início das atividades da Variante Bento Quirino. Interessante também observar que “um projeto global de urbanização” é colocado como justificativa da transferência do patrimônio ao poder público municipal.

O Protocolo de Intenções citado na carta está apresentado a seguir. Este documento não coloca de fato as intenções do poder público municipal sobre o patrimônio ferroviário e sim sua intenção em alienar áreas da FEPASA situadas em Ribeirão Preto e Bonfim Paulista, hoje distrito de Ribeirão Preto, como pode-se verificar:

Protocolo de Intenções que entre si fazem a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto.

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

Primeira – Dos imóveis – Os imóveis objeto deste instrumento constituem:

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

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

Entende-se pelos documentos que, a partir da autorização por parte do Governador do Estado de São Paulo sobre a destinação do patrimônio da FEPASA, foi desenvolvida a Lei Municipal nº 3.687/79, que vem autorizar a compra pela Prefeitura do que foi previsto no Protocolo de Intenções, como veremos a seguir:

Lei nº 3.687, de 11 de outubro de 1979

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

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

Artigo 1º - Fica a Prefeitura Municipal autorizada a adquirir da FEPASA – Ferrovia Paulista SA, mediante compra, pela importância de CR\$ 43,

000.000,00 (Quarenta e três milhões de cruzeiros) – e desde que a vendedora, dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias, contado a partir da vigência desta lei, apresente prova de propriedade, através de transcrições no Registro do Cartório Imobiliário competente, sem o que serão suspensos os pagamentos das prestações a vencerem após este prazo, as mencionadas nos memoriais descritivos e assinaladas nos mapas e que fazem parte integrante desta lei e que são as seguintes: “A – das áreas designadas pelas letras A-B-C-D-E-F e G, situadas no Município de Ribeirão Preto; B – das áreas designadas pelos números 1, 2, 3, 4, 5 e áreas de Bonfim Paulista e pelas letras H e I, situadas no Município de Ribeirão Preto (...).

Palácio do Rio Branco

Prefeito Antônio Duarte Nogueira.

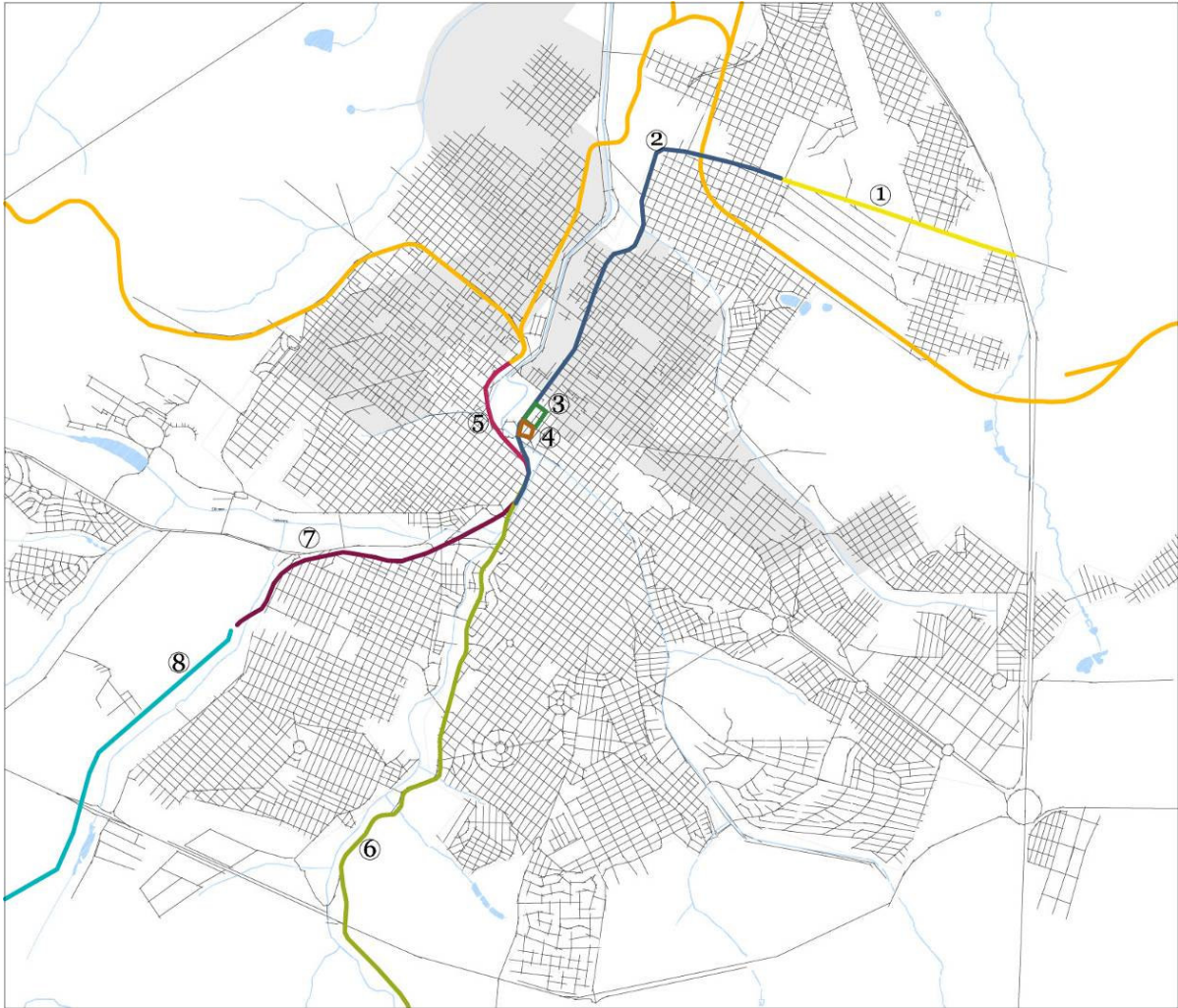
Como dito anteriormente, juntamente ao Protocolo de Intenções foram entregues mapas por meio dos quais podem-se verificar de fato as intenções do poder público municipal sobre o patrimônio da FEPASA. Pela legenda do mapa, que não é citada no texto do Protocolo de Intenções, verifica-se as atribuições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

Para melhor compreensão, o Quadro 3 relaciona as áreas indicadas por letras e números e seus atributos indicados pelo Protocolo de Intenções com informações contidas na Figura 9.

Quadro 3: Relação de Áreas presentes na Lei nº 3.687/79

Referência	Área	Legenda
Área 1	54.410 m ²	Área não ocupada pela prefeitura municipal fora das linhas em tráfego
Área 2	117.910 m ²	Rua existente em área da FEPASA
Área 3	3.215 m ²	Área de utilidade pública
Área 4	10.580 m ²	Protocolo de intenções
Área 5	19.692 m ²	Área não ocupada pela prefeitura municipal fora das linhas em tráfego
Área 6	112.000 m ²	Rua existente em área da FEPASA
Área 7	71.550 m ²	Área de utilidade pública
Área 8	93.060 m ²	Área não ocupada pela prefeitura municipal fora das linhas em tráfego
Área A	8.100 m ²	Área de utilidade pública
Área B	4.960 m ²	Área de utilidade pública
Área C	4.810 m ²	Área de utilidade pública
Área D	2.600 m ²	Área de utilidade pública
Área E	16.575 m ²	Área de utilidade pública
Área F	2.965 m ²	Área de utilidade pública
Área G	5.570.5 m ²	Área de utilidade pública
Área H	780 m ²	Área de utilidade pública
Área I	8.206.075 m ²	“de utilidade pública” (pista da Av. Thomaz Alberto Wately)

Fonte: Lei nº 3.687/79.



Legenda

	Núcleo Colonial Antônio Prado		Em operação
	Malha urbana em 1971		Área 1
			Área 2
	Hidrografia		Área 3
			Área 4
			Área 5
			Área 6
			Área 7
			Área 8

Figura 9: Mapa com a demarcação das áreas relacionadas ao Decreto de 1979.

Fonte: Elaborado pela autora a partir da Lei n° 3.687/79.

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

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

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

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

A partir do desenho de implantação do Ramal da SPM no documento citado acima, verificou-se que há a previsão de retificação do córrego Ribeirão Preto, com o desenho do novo leito do córrego Ribeirão Preto e o projeto de uma nova avenida, que julga-se ser a Avenida Costa e Silva. Não foi possível identificar quando a avenida foi feita, mas pode-se concluir três questões importantes: 1) Empresas ferroviárias presentes em Ribeirão Preto, como a SPM, também atuaram na indústria da construção civil, sendo proprietária de terrenos, projetou avenidas, a retificação do córrego e sua rede ferroviária; 2) a avenida projetada é próxima à linha férrea da SPM; 3) quando a lei foi promulgada em 1979, a área da FEPASA já estava consolidada como avenida no município.

Voltando ao que dissemos anteriormente, a Área 2 ainda tem parte de uma outra Avenida, que atualmente se chama Thomaz Alberto Wately, sobre esta área apenas sabe-se que era área da linha de tráfego da SPM a partir de observação dos mapas da época.

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

A Área 5, como consta no documento: “Área não ocupada pela prefeitura municipal fora das linhas em tráfego”, corresponde a uma parte da linha-tronco da Cia Mogiana entre duas de suas estações. Pelo Protocolo de Intenções, se vê que esta área, pelo entendimento da Prefeitura Municipal, já poderia estar ocupada mas não está, como descreve a legenda.

A Área 5 representa um trecho específico que foi indicado pelo Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte de Ribeirão Preto (PAITT), um plano viário municipal, realizado em 1978, para ser uma via expressa.⁶⁰ Este plano, elaborado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, realizou levantamento, diagnóstico e propostas de intervenção viária com ações de curto, médio e longo prazo. O plano propôs a estruturação de uma rede viária municipal em Ribeirão Preto sob o argumento de prever a adequação do município às demandas do crescimento urbano e propôs a utilização de áreas de linhas férreas para a realização de obras viárias, como pode ser visto na Figura 10.

De acordo com texto do PAITT ocorreria a implantação de uma Avenida de ligação entre a Praça Amim Calil até a Via D. Pedro I “pelo antigo leito da FEPASA”. Ainda no PAITT dentre as propostas para o sistema de Vias Expressas e Arteriais lemos: “Via Expressa Noroeste – Trecho I: do Córrego Ribeirão Preto até Ipiranga (sobre o antigo leito da FEPASA)”. Mas, de maneira mais geral, sobre as questões ferroviárias, o plano se limita a dizer que “(...) os antigos leitos da ferrovia foram desativados e destinados a fazerem parte do complexo viário” (PAITT, 1978, s/p.).

⁶⁰ O PAITT dividiu a cidade em nove setores políticos administrativos que foram limitados pelas vias expressas onde estariam localizados os equipamentos comunitários. Além das vias expressas, previa-se a construção do sistema de avenidas coletoras/distribuidoras.

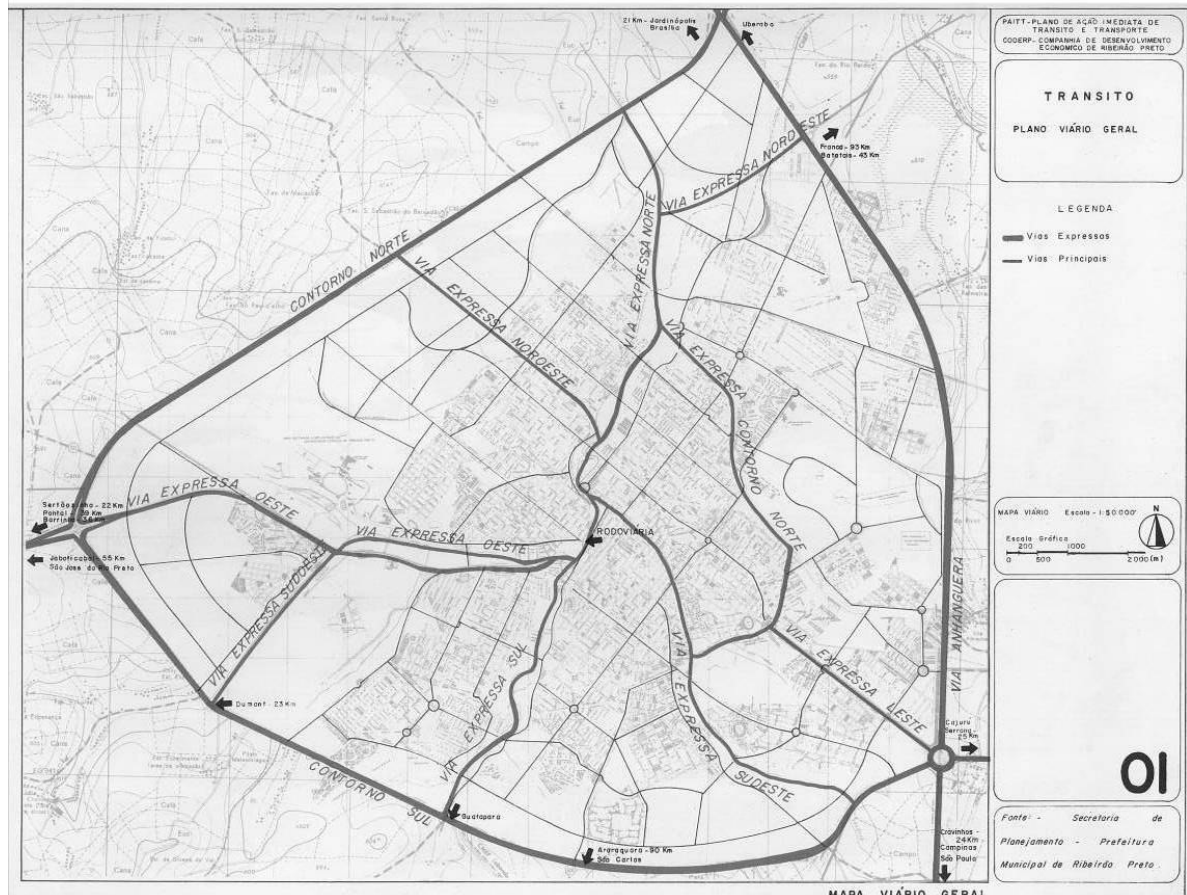


Figura 10: Vias Expressas/Arteriais propostas pelo PAITT.

Fonte: PAITT, 1978.

A Área 6, com legenda de “Rua existente em área da FEPASA”, representa a atual Avenida Caramuru. De acordo com plantas levantadas⁶¹ e registro de mapas da época, a Avenida Caramuru inicia-se como um caminho paralelo à linha tronco da Cia Mogiana, provavelmente por mero aproveitamento do caminho aberto e mantido pela Cia Mogiana para sua linha. Pela análise documental, se vê que os primeiros registros deste caminho são de 1921, quando já se pensava na ampliação do caminho que poderia chegar até Bonfim Paulista.

De acordo com o documento “Relatório de construção de uma estrada dupla de Villa Bonfim. – Projeto e orçamento de uma estrada dupla de Ribeirão Preto à Villa Bonfim”, em 1921, o caminho é tratado como estrada já construída e que deverá ser alargada em alguns

⁶¹ De acordo com documento “Planta da Rua Caramuru e Estrada ligando Rua Guataparã ao Hospital Santa Tereza”, Esc 1:500, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Departamento de Viação e Obras Públicas Seção de Plantas Cadastrais, 1939.

pontos a fim de comportar os dois leitos: o de automóveis, outros veículos e da estrada férrea, como pode ser visto a seguir:

Estrada de Villa Bomfim

Relatório

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

Com este tenho a honra de passar às mãos de V. Exa. o projecto e o orçamento de uma estrada dupla desta Cidade à povoação de Villa Bomfim (sic). Trata-se de uma estrada já construída e que apenas deverá ser em alguns pontos alargada e preparada a fim de comportar os dois leitos: o de automóveis e de outros vehiculos, unico meio de se ter estradas e terra em condições de rolamento satisfactorio. O traçado da estrada existente não carece de ser mudado porquanto ella já tem o melhor comprimento vertical possível dentro de condições de declividade magnificas. Si elle devera ser mudado, somente seria para o lado onde corre a linha Mogyana, o que não seria possível, visto como em grande extensão as duas estradas, a de rodagem e a de ferro, ocorrem paralelas e quasi unidas. (...)

Eng. Municipal

Em 2 de novembro de 1921. Ribeirão Preto.

Este documento mostra que a Rua Caramuru já existia paralela à linha da Cia Mogiana e ia da Rua Guatapar até o Hospital Santa Tereza,⁶² ou seja, percorria sempre ao lado da linha tronco da Cia Mogiana. Em 1956, um projeto de uma avenida ligando Ribeirão Preto a Bonfim Paulista evidencia outro importante aspecto, a saber, que este caminho, assim como a estrada estadual que ligava Ribeirão Preto a Bonfim Paulista era paralelo à linha tronco da Cia Mogiana, pois o projeto revela que a avenida a ser aberta cortaria em alguns momentos a estrada estadual que fazia esta ligao e era paralela à linha tronco da Cia Mogiana.⁶³

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

A rea 8 corresponde à continuao do Ramal Guatapar da Cia Mogiana e é identificada na legenda como “rea não ocupada pela prefeitura municipal fora das linhas em tráfego”. A rea aparece como continuao do que viria a ser a Avenida Patriarca.

⁶² Documento: “Planta da Rua Caramuru e Estrada ligando Rua Guatapar ao Hospital Santa Tereza”, 1956. Documento elaborado pelo Departamento de Viao e Obras Públicas, Seco de Plantas Cadastrais, em 1956.

⁶³ Documento: “Projeto de uma Avenida ligando Ribeirão Preto a Bonfim Paulista”. Mostra o prolongamento da Avenida Independência que iria até o Hospital Santa Tereza e depois seguiria até o distrito de Bonfim Paulista. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Departamento de Viao e Obras Públicas, Seco de Plantas Cadastrais, 1956.

As Áreas A, B, C, D, E, F, G, H e I são denominadas “de utilidade pública”. A Lei não dispõe de maiores explicações, mas entende-se que são áreas que já foram destinadas ao poder público. Pela observação do mapa do Protocolo de Intenções as áreas citadas são residuais de obras viárias realizadas na área da FEPASA onde antes ficavam a rotunda, pátio de manobras e galpões, que pode ser visto na Figura 11.

Nesta área, além das obras viárias que podem ser observadas na Figura 11, implantou-se a Câmara Municipal de Vereadores e um Parque, reinaugurado em 2010.



Figura 11: Foto da área em que ficavam a rotunda, armazéns e trilhos da linha-tronco da Cia Mogiana e implantação da rodoviária à esquerda, sobre a área da Estação Ribeirão Preto.

Fonte: PAITT, 1978.

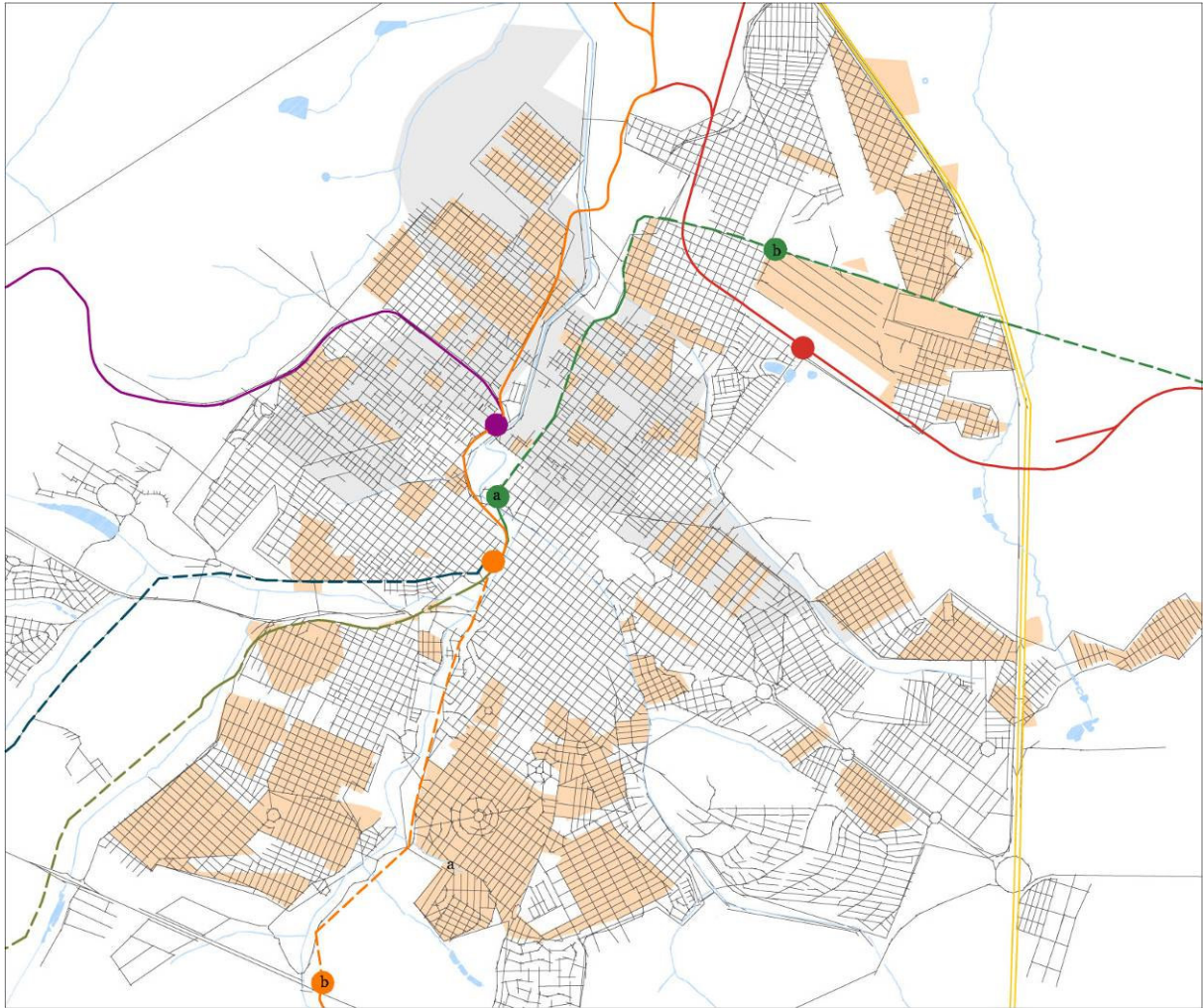
De maneira geral, se conclui até aqui que as linhas ferroviárias, por serem, em significativa parcela das vezes, o primeiro equipamento implantado em áreas do município,

suas laterais passam a ser utilizadas como passagem de pessoas, automóveis, transformando-se em estruturas importantes dentro da rede viária do município.

O poder público, por sua vez, consolida a maior parte destes percursos desapropriando o território ferroviário quando este se torna público. No entanto, o mais importante a ser observado, como Villaça (2001) nos chama atenção em seu livro *O Espaço Intra-Urbano no Brasil*, é a possibilidade de valorização do solo a partir do benefício obtido com a infraestrutura urbana, neste caso, os efeitos do transporte e das vias de transporte sobre a estruturação urbana. Villaça (2001, p. 70) atenta para a acessibilidade, que determina o valor e o preço da terra urbana e sua relação direta com a possibilidade de ocupação do território pelo ser humano.

Assim, ao estudar mapas históricos da aprovação de parcelamentos urbanos no município de Ribeirão Preto, averiguou-se esta relação e observou-se que a consolidação destes percursos sobre o território ferroviário tem relação direta com a aprovação de parcelamento do solo no município, constituindo parte não só da evolução da malha urbana, mas da produção da cidade (VILLAÇA, 2001).

A Figura 12 demonstra a rede ferroviária de Ribeirão Preto sobre a malha urbana do município e os parcelamentos aprovados na década de 1950, constituindo o que constatou-se anteriormente: que os caminhos, ruas e avenidas paralelos aos territórios ferroviários vão servindo para a locomoção no município e, assim, novos parcelamentos vão sendo aprovados dentro desta organização.



Legenda


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

Figura12: Mapa com os parcelamentos aprovados na década de 1960.

Fonte: Elaborado pela autora Débora Prado Zamboni.

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

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

Mas, se por um lado verificou-se que a transposição da rede ferroviária em Ribeirão Preto teve relação com a abertura de novos parcelamentos no município, iremos verificar como se deu a relação desta transposição com outro elemento importante dentro da estrutura urbana, as áreas industriais.

O descolamento indústria e ferrovia

Considerando a implantação da Variante Bento Quirino como novo ramal da rede ferroviária de Ribeirão Preto, que começou a operar em 1964, verificou-se como se deu a localização das indústrias no período. Apesar de termos um Plano Diretor que foi aprovado em 1976, este nada legisla sobre a localização das indústrias, mas sim sobre a aprovação de novos parcelamentos e loteamentos no município.

De maneira geral, podemos afirmar que a delimitação de áreas comerciais, residenciais e industriais ocorre em Ribeirão Preto por meio de leis complementares pontuais que vão de acordo com os interesses defendidos pela Câmara Municipal, determinar certas áreas da

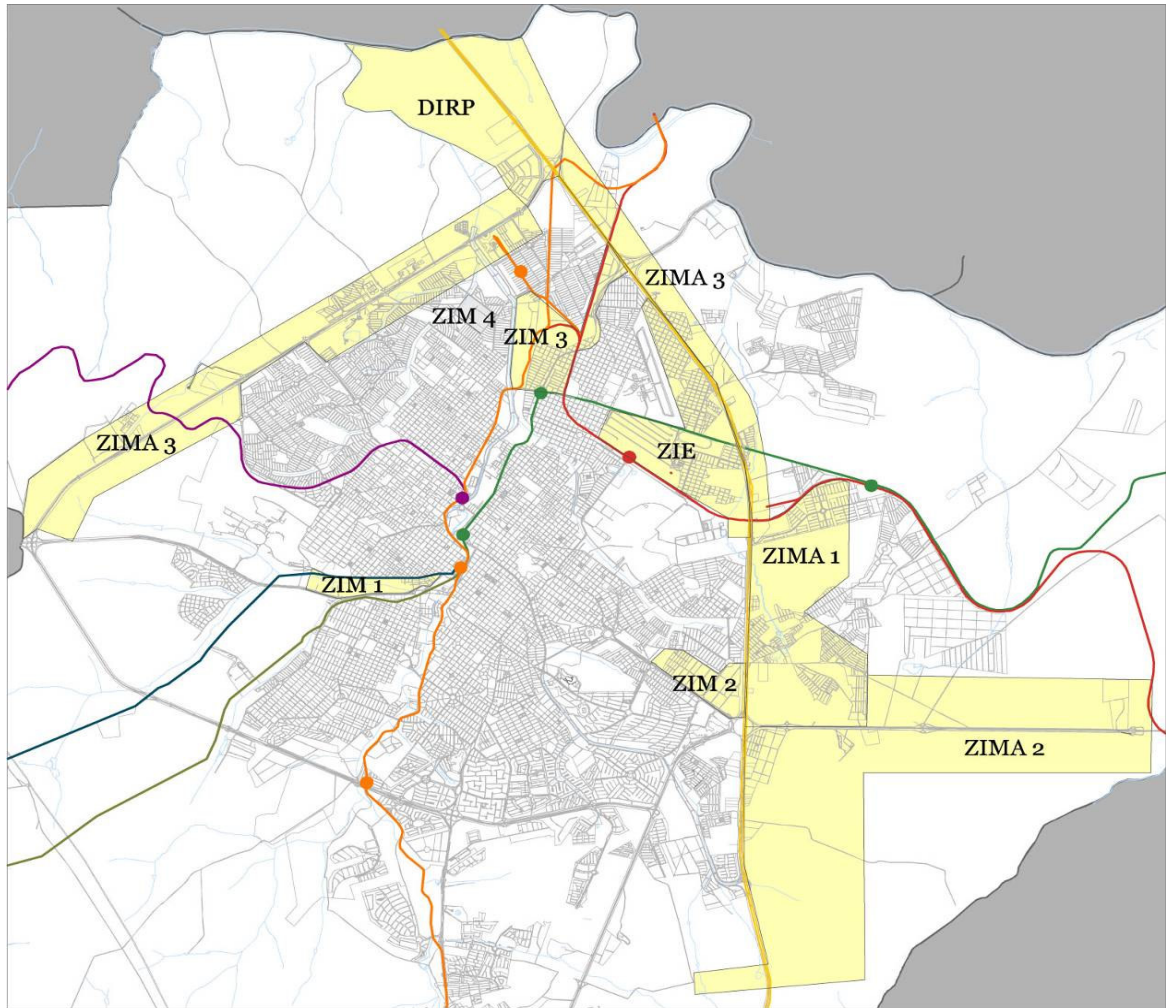
cidade para certas atividades até a aprovação da lei de uso e ocupação do solo, aprovada em 2007.

O zoneamento industrial no município, após o início das atividades da Variante Bento Quirino se consolida na década de 1980, quando é redatada a Lei Municipal nº 3.928, de 27 de maio de 1981, que estabeleceu as novas Zonas Industriais do município de Ribeirão Preto.⁶⁴ Esta Lei elenca as áreas que serão destinadas ou consolidadas para a implantação de indústrias em quatro denominações: Zonas Industriais Mistas (ZIM), com áreas predominantemente de comércio e serviços com algumas indústrias instaladas; Zonas Industriais Existentes (ZIE), como locais onde já existiam indústrias, que é a demarcação do Parque Industrial Coronel Quito Junqueira; Zonas Industriais Marginais (ZIMA), como áreas que margeiam as rodovias, para onde deveria ser direcionada a implantação de novas indústrias e o Distrito Industrial (DIRP), uma nova área para implantação de novas indústrias na margem da Rodovia Anhanguera, na porção norte do município. Pela Figura 13 observa-se que este zoneamento consolida a mudança definitiva no eixo de implantação de indústrias vinculada à infraestruturação do município.

Juntamente com a implantação da Variante Bento Quirino foi implantado o loteamento “Parque Industrial Quito Junqueira”. Este loteamento serviu para a implantação de indústrias na proximidade do novo pátio da FEPASA no Município,⁶⁵ mas, cabe ressaltar que, até os dias de hoje, ainda se encontra subutilizado.

⁶⁴ Destaca-se esta Lei por ela estabelecer o zoneamento industrial em Ribeirão Preto, de maneira ampla, pela primeira vez no período em que as ferrovias são públicas.

⁶⁵ Nos anos 1980 há leis que regularizam parcelamentos considerados irregulares, como o Decreto nº 122, de 06 de maio de 1982, que regulariza os seguintes parques industriais: parque industrial Tanquinho, parque industrial Avelino A. Palma e parque industrial Quito Junqueira, parcelamentos que teriam sido realizados anteriormente à Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.



Legenda

—	Linhas desativadas
—	Linha-tronco - Cia Mogiana
—	Ramal Jataí - Cia Mogiana
—	Ramal E.F. Dumont
—	Ramal E.F. SPM
—	Linhas em operação
—	Ramal Sertãozinho - Cia Mogiana
—	Variante Bento Quirino - Entronc.
—	Rodovia Anhanguera
⊕	Hidrografia

Zoneamento Industrial de Ribeirão Preto vigente em 1996

ZIMA - Zona Industrial Marginal

ZIMA 1 - Via Anhanguera

ZIMA 2 - Rod. Abraao Assed

ZIMA 3 - Anel Viário Norte

ZONA INDUSTRIAL MISTA

ZIM 1 - Vila Virgínia

ZIM 2 - Lagoinha

ZIM 3 - Aeroporto / Tanquinho

ZIM 4 - Jardim Jandaia

ZONA INDUSTRIAL EXISTENTE

ZIE - Pq. Industrial Coronel Quito Junqueira

DIRP - DISTRITO INDUSTRIAL DE RIB.PRETO

Figura 13: Mapa do Zoneamento Industrial vigente no município de Ribeirão Preto em 1996.

Fonte: Elaborada pela autora, com base no mapa contido em *Os padrões de desempenho do uso e ocupação do solo na previsão e controle do adensamento de áreas intra-urbanas*, (MIGLIORINI, 1998, p. 80).

Como possibilidade de observação sobre a atuação do Estado sobre esta relação, entre ferrovia e indústrias, destacamos o Plano Regional de Ribeirão Preto, de 1978, elaborado pelo Governo do Estado de São Paulo, que traz informações sobre o modal ferroviário e sua relação com o sistema produtivo do município.

O Plano Regional de Ribeirão Preto⁶⁶ demonstra que o modal rodoviário teve muitos investimentos do governo, principalmente nas décadas de 1960, 1970 e 1980 na região de Ribeirão Preto, por exemplo, a duplicação das Vias Anhanguera e Washington Luiz, além do asfaltamento ocorrido na década de 1940 e acessos pavimentados a todas as sedes municipais a partir de Ribeirão Preto.

No entanto, deve-se ressaltar que, ainda na década de 1980, o mesmo plano também colocou os investimentos públicos que ocorreram na rede ferroviária conectados à rede presente no município:⁶⁷ a construção do novo tronco ligando Ribeirão Preto a Uberaba, objetivando a melhoria das características do transporte ferroviário no trecho, diminuindo o tempo de percurso e aumentando a eficiência de serviço; a construção do terminal petrolífero de Ribeirão Preto, objetivando o transporte de combustíveis, derivados ou não de petróleo, por via férrea, levando o armazenamento e embarque do álcool para Paulínia, conforme previsto pelo Plano Regional.

Após o período de desestímulo sofrido a nível nacional pelo transporte ferroviário, o critério de rentabilidade, o qual passou a nortear esse serviço, foi excluindo de suas redes as estações cujo fluxo de mercadorias e passageiros apresentassem movimento deficitário. Permanecendo esse critério deverá estar garantido a auto-sustentação desse sistema de transporte. A conclusão imediata é que o transporte de passageiros deverá ser feito cada vez mais pelo sistema rodoviário, em que pese a existência dos programas nacionais de economia de combustível (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1978, p. 90).

Estamos, portanto, falando que, por um lado a priorização dos investimentos em rodovias poderia estar de acordo com interesses da classe industrial e, por outro, retirar das

⁶⁶ Documento elaborado em 1978 pela Secretaria de Economia e Planejamento do Governo do Estado de São Paulo.

⁶⁷ Em 1978 foi desenvolvido o Plano Regional de Ribeirão Preto pela Secretaria de Economia e Planejamento do Governo do Estado de São Paulo. A Coordenadoria de Ação Regional estava sob a responsabilidade da Professora Maria Adélia de Souza e o Secretário de Estado dos Negócios de Economia e Planejamento à época da elaboração do Plano Regional de Ribeirão Preto era Jorge Wilhein. Os objetivos básicos do Plano eram o controle do crescimento e recuperação de qualidade de vida da Região Metropolitana e a atenuação dos desequilíbrios regionais no território paulista.

áreas centrais as megaestruturas ferroviárias também parecia positivo neste momento, mesmo para as elites anteriores, as agrárias, que possuíam imóveis nas áreas de maior valorização do município e poderiam expandir seus negócios com a retirada da ferrovia da área.⁶⁸

⁶⁸ A lógica que aqui se estabelece da estrutura ferroviária estar próxima à instalação de indústrias se dá pelo transporte de cargas que pode ser feito, mas não se tem levantamentos específicos sobre este volume e esta relação nas indústrias aqui citadas.

CAPÍTULO 4 – A FERROVIA E AS AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O DESENVOLVIMENTO

Viu-se que as empresas ferroviárias foram iniciadas em um contexto próprio para sua realização enquanto empresas privadas sustentadas pelo capital público. Vimos também que, enquanto grandes obras, têm relação direta com a propriedade privada e, assim, a organização espacial urbana do município de Ribeirão Preto.

Faltaria então investigar como se deu a relação do poder público municipal com o território ferroviário quando este foi privatizado por meio das concessões da malha ferroviária da FEPASA, depois de 1998. Desta maneira, neste trabalho, optou-se por estudar um plano urbano elaborado deste período, década de 1990, para compreender se há nova relação entre a rede ferroviária e a organização espacial urbana no município e as intenções do poder público local sobre este.

Projeto ‘Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento’

O plano urbano a ser investigado chama-se “Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento” e foi elaborado na primeira gestão do Prefeito Municipal Antônio Palocci (1993/1996), do Partido dos Trabalhadores, em Ribeirão Preto. Como descrito pelo documento, o objetivo central é colocar Ribeirão Preto no cenário mundial para o benefício de seu desenvolvimento econômico,⁶⁹ propondo como ideia central intervenções no meio urbano para que possa ser “resgatada” a qualidade de vida no município.⁷⁰

O documento defende que há três pontos de crise no desenvolvimento do município:

⁶⁹ “As teses que advogavam a adequação de todos os países às necessidades da globalização e a reestruturação do Estado foram acompanhadas, no urbano, pelo discurso da Cidade Global (*Global City*) e pelo receituário do Planejamento Estratégico de Cidades. Alguns de seus principais ingredientes, como revitalização de centros históricos, renovação de antigas áreas desativadas (portuárias, industriais, orla ferroviária etc.), abertura de novas centralidades podem ser compreendidas, em parte, como frentes de expansão da base de circulação [do capital] no meio ambiente construído. Operações Urbanas e Concessões Urbanísticas estão entre os instrumentos mobilizados para tentar contornar as barreiras encontradas pelo capital e pelos governos” (FIX, 2011, p. 217).

⁷⁰ Ver Projeto Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento, 1993, p. 19.

- O aumento do volume de tráfego, esclerosando o fluxo da malha viária urbana (...);
- O crescimento desordenado de bairros, especialmente o central e os de periferia, sem infra-estrutura adequada, colocando em cheque a eficiência de sistemas como o de transporte, educação, saúde e saneamento básico (...);
- O contorno desalinhado de núcleos industriais criando problemas de ordem ecológica, de circulação e comprometendo, em última análise, o próprio desenvolvimento do setor secundário no município.⁷¹

Pode-se compreender que os três problemas ressaltados pelo plano partem de questões que caberiam ao próprio poder público resolver, já que a aprovação de loteamentos está a cargo deste, assim como a previsão de densidade populacional por área, a provisão de transporte público, assim como a aprovação da localização de indústrias. Ressaltamos ainda que estes são os três principais pontos que verificamos se valerem da infraestrutura ferroviária para garantirem lucros para a iniciativa privada.

No entanto, para os pontos críticos apontados, o plano propõe quatro ações para o melhoramento das condições no município: Política de Administração Descentralizada e Democrática; Política Indutora de Crescimento Econômico, com Justiça Social e Preservação Ambiental; Política de Investimentos Sócio-Culturais e Programa de Reurbanização.

Sem entrar na explicação de cada uma das propostas, o plano se detém na “Política Indutora de Crescimento Econômico”⁷² e enfatiza que esta se dará pela realização de cinco projetos ou equipamentos estratégicos:⁷³

1. Polo de Alta Tecnologia – POLTEC;⁷⁴
2. Zona de Processamento de Exportação – ZPE;⁷⁵
3. Terminal Intermodal de Cargas;⁷⁶

⁷¹ Projeto Ribeirão Preto 2001 (1996, p. 19).

⁷² De acordo com o exposto no próprio Plano.

⁷³ Na questão política é indicado que seja realizado um consórcio entre os municípios da região.

⁷⁴ “Programa da Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico a ser implantado pela Prefeitura Municipal em parceria com o Governo do Estado de São Paulo dentro da política de descentralização e interiorização do desenvolvimento”.

⁷⁵ “Programa do Governo Federal (1993): polos de produção industrial voltados para a exportação para o mercado externo”.

⁷⁶ “O Terminal Intermodal, que deverá gerar um número expressivo de empregos, também estará localizado próximo dos grandes conjuntos habitacionais da Zona Norte, evitando viagens em direção ao centro ou que cruzem a cidade, reduzindo significativamente os percursos e o tempo de viagem”.

4. Polo Industrial;⁷⁷

5. Centro Municipal de Convenções.

O plano propõe estruturas edificadas que “consolidariam” ou “trariam” um desenvolvimento para a cidade. Dentre a contextualização de cada projeto destacamos o que se segue:

O terminal intermodal de cargas seria:

(...) tecnologicamente sofisticado e com parte da sua produção orientada para o mercado internacional (...). O Terminal Intermodal, que deverá gerar um número expressivo de empregos, também estará localizado próximo dos grandes conjuntos habitacionais da Zona Norte, evitando viagens em direção ao centro ou que cruzem a cidade, reduzindo significativamente os percursos e o tempo de viagem (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996, s/p.).

O centro municipal de convenções:

(...) sempre visando promover Ribeirão Preto nos cenários regional, estadual, nacional e internacional como uma cidade saudável, com excelente qualidade de vida e grandes oportunidades de negócios, atraindo capitais e novas empresas (...) (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996, s/p.).

O polo industrial estaria:

(...) em uma localização estratégica, onde a chegada de matéria prima e o escoamento dos produtos, assim como facilitará ao máximo o acesso da grande massa de trabalhadores concentrada nos conjuntos habitacionais, minimizando a necessidade de viagens longas e demoradas, aproximando o local de trabalho e moradia (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996, s/p.).

A Zona de Processamento e Exportação (ZPE) configuraria:

(...) uma reunião de “polos de produção industrial voltados prioritariamente para a exportação para o mercado externo; as indústrias recebem todo tipo de incentivos, estímulos, e isenções fiscais para serem o mais competitivas possível no mercado internacional. Se de um lado a captação de tributos é

⁷⁷ “O Pólo Industrial será implantado na Zona Norte, numa grande área vazia entre os conjuntos do Complexo do Aeroporto e o Anel Viário, uma localização estratégica, onde a chegada de matéria-prima e o escoamento dos produtos acabados serão extremamente facilitados, assim como facilitará ao máximo o acesso da grande massa de trabalhadores concentrada nos conjuntos habitacionais, minimizando a necessidade de viagens longas e demoradas, aproximando o local de trabalho ao local de moradia”.

menos expressiva, a geração de empregos é um fator extremamente importante (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996, s/p.).

Percebe-se pelo exposto que, como proposta de solução para o deslocamento no município, que inicialmente foram identificados como problemas no transporte coletivo público, serão propostos equipamentos que gerarão empregos e assim a população que mora distante do centro da cidade não terá mais que se deslocar porque os equipamentos estarão perto de sua moradia. Nota-se também que todos os cinco equipamentos propostos estão vinculados com a atração internacional de capital.

A conexão entre projetos e problemas apontados não se faz de maneira direta. A preocupação está em atrair capitais de investimentos à cidade, antes de resolver seus problemas social, ambiental e urbano (VAINER, 2009). Apesar das propostas das edificações e novas áreas de urbanização, o plano não realiza estudos para mostrar como chegou às propostas. Além disso, propõe estruturas que estariam relacionadas a temas diretamente ligados à ferrovia, mas a estrutura ferroviária não é tratada enquanto equipamento.

No entanto, se por um lado a ferrovia não é tratada em sua complexidade, por outro pode-se afirmar que no planejamento estratégico a ferrovia é tratada como ator, no momento em que Ribeirão Preto quer se tornar uma cidade global. Identifica-se que os projetos propostos estão próximos à rede ferroviária operacional existente no município. Apesar da relação entre equipamentos e rede ferroviária só aparecer evidenciada nos desenhos, com a linha férrea na proximidade da implantação destes dois projetos, entende-se que foi fator de decisão para a localização destes.

Assim, é interessante observar que dos cinco projetos estratégicos apresentados pelo Plano, os cinco estão próximos à rede ferroviária como pode ser visto na Figura 14. Mas é importante observar que o texto dos cinco projetos não evidencia como se daria a relação da ferrovia nem como se daria a relação entre projeto e infraestrutura ferroviária. Vale dizer que o único projeto que dista da ferrovia é o polo industrial.

Sobre a ferrovia, de fato o documento apenas recomenda que o pátio ferroviário terá que ser expandido, assim como o aeroporto existente, para se adequarem às novas demandas

da área. Apesar de não ser um dos projetos propostos, a nova rodoviária do município aparece nos desenhos da proposta, juntamente com os desenhos dos projetos do plano.

Pode-se afirmar que no plano não há políticas públicas que relacionem a ferrovia ao desenvolvimento. A ferrovia aparece no plano enquanto uma opção secundária de modal de exportação. Podemos afirmar que neste momento a defesa da construção de uma cidade globalmente importante faz com que os interesses da sociedade passem a ser confundidos com os interesses dos mercados (FERREIRA, 2007).

Sobre as questões ferroviárias, o Plano Estratégico refere-se à ferrovia no item “Terminal Intermodal de Cargas”, quando o texto coloca que:

o Terminal vai integrar diferentes modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial – através da conexão ferroviária com o Terminal de Pederneiras, situado junto a Hidrovia Tietê-Paraná, que deverá ser um dos modos de transporte mais competitivos de acesso aos países do Mercosul, através das bacias dos Rios Paraguay, Uruguay e Prata (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996, s/p).



Legenda

- Patrimônio concedido à FCA
- 1 Polo de Alta Tecnologia POLTEC
- 2 Zona de Processamento de Exportação ZPE
- 3 Terminal Intermodal de Cargas
- 4 Polo Industrial
- 5 Centro Municipal de Convenções
- a Aerorporto
- b Aerorporto Internacional proposto
- c Nova rodoviária



— Hidrografia

Figura 14: Localização dos equipamentos estratégicos propostos pelo Plano Estratégico “Ribeirão Preto 2001”.

Fonte: Elaborada pela autora sobre mapa da Secretaria de Gestão e Planejamento e Projeto Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o município.

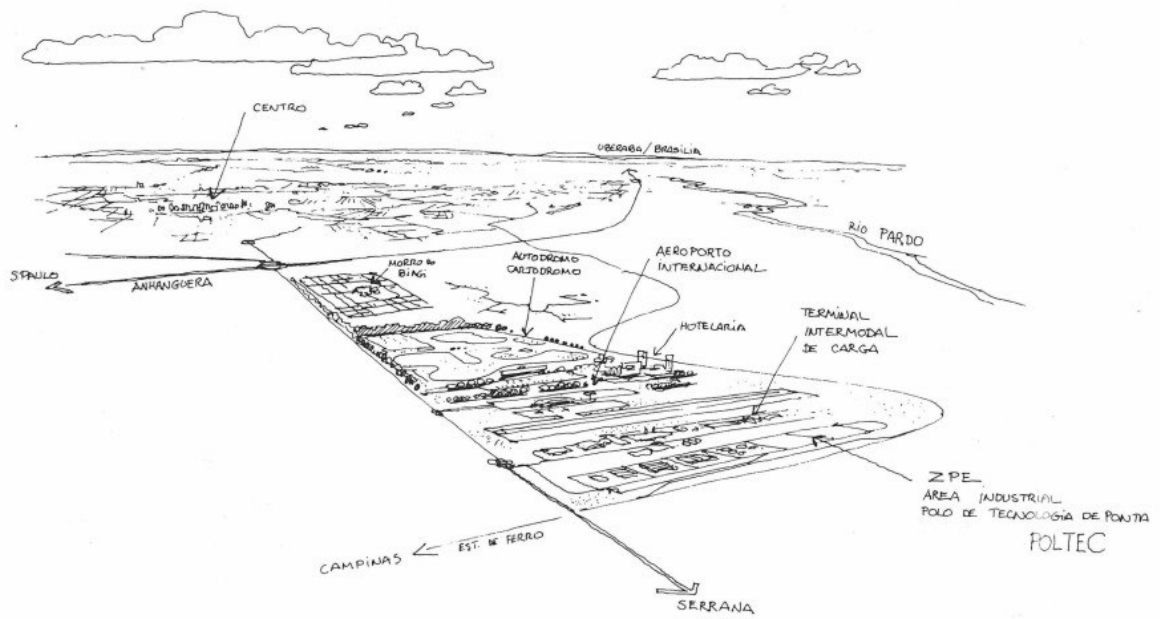


Figura 15: Imagem do Plano com localização dos equipamentos estratégicos.

Fonte: Plano Estratégico – Ribeirão Preto 2001.

CAPÍTULO 5 - O PATRIMÔNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO E A LEGISLAÇÃO URBANA ATUAL DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO

Uma vez verificado como se deu a utilização do patrimônio público ferroviário pelo município, será analisado agora como se deu a atuação do poder público em nível federal e local sobre o patrimônio não operacional ferroviário presente no município de Ribeirão Preto, dentro da lógica da destinação dos imóveis não operacionais ferroviários que não foram leiloados pela RFFSA em 1998 e, à cargo da União, devem ser destinados cumprindo sua função social.

5.1 A RFFSA e os imóveis não operacionais em Ribeirão Preto

A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi uma sociedade de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes, criada em 16 de março de 1957, pela Lei Federal nº 3.115, que consolidou 18 ferrovias regionais em uma só malha e tinha como objetivo promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, atendendo ao disposto em estudos realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que recomendava sua transferência ao setor privado de serviços ferroviários de carga.

A privatização se efetivou entre 1996 e 1998, por concessão da União por 30 anos, mediante licitação e arrendamento, dos ativos operacionais da RFFSA aos concessionários, a partir da segmentação da malha sob operação da RFFSA que representava 73% do total nacional, em seis malhas regionais. A rede ferroviária do Estado de São Paulo levou maior tempo para compor a rede gerida pela RFFSA. O governo do Estado de São Paulo primeiro unificou a rede ferroviária paulista,⁷⁸ abrangendo as empresas Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo – Minas, que já estava sob administração da Cia Mogiana, e a Cia Mogiana,

⁷⁸ Pela Lei nº 10.410, de 10 de novembro de 1971.

criando a empresa estatal Ferrovias Paulista SA, a FEPASA. A Cia Mogiana, encampada em 1947, operou como empresa estatal com mesmo nome até 1971; de 1971 a 1998, operou como FEPASA e com a incorporação da FEPASA pela RFFSA, em 1998, fez parte da RFFSA para os leilões que ocorreram no mesmo ano.

A FEPASA foi primeiramente incorporada pela RFFSA e depois vendida por R\$ 245 milhões em leilão, sendo pago apenas 10% deste valor e o resto dividido em trinta anos, sem correção para o saldo devedor (SILVEIRA, 2007, p.104). Depois de realizados os leilões, os consórcios vencedores transformaram-se em concessionárias, formando as empresas ferroviárias que controlam toda a rede férrea de cargas do país como conhecemos hoje.

A FEPASA operou as estradas de ferro do município de Ribeirão Preto até 1998, ano do leilão em que foi vendida a concessão desta malha. A empresa Ferrovias Bandeirantes S/A (Ferrobán) arrematou a malha da FEPASA e concedeu, em 1999, à Ferrovias Central Atlântica (FCA) a exploração da malha da antiga Cia Mogiana.

Quadro 4: Situação da FEPASA quanto à sua concessão

Malha	Data do leilão	Bitola (m)	Área de Atuação (Estados)	Empresa Concessionária	Grupo Controlador	% das ações	Valor de Venda / 10 ³ R\$
Paulista (FEPASA)	10/11/1998	1,0/1,6 e mista	SP, MG	Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S/A	Ferropasa – Ferronorte Participações	36,6	245.000
					Vale do Rio Doce	17,0	
					Shearer Empreendimentos e Partic. S/a	14,0	
					Fundos de Pensão (Previ/Funcef)	12,0	
					Chave Latin American Equilty Associates	4,0	
					Outros	17,0	

Fonte: SILVEIRA (2007, p. 107).

Depois das concessões realizadas, a RFFSA foi dissolvida,⁷⁹ pelo Decreto nº 3.277 de 7 de dezembro de 1999, o que acarretou a discussão sobre o que fazer com ativos não

⁷⁹ De acordo com o Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999.

operacionais de tal rede. A RFFSA foi extinta em 22 de janeiro de 2007,⁸⁰ ocasião em que seus bens imóveis não operacionais foram transferidos para a União, passando o Governo Federal, no papel da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a assumir a responsabilidade sobre os ativos não operacionais da então extinta RFFSA.

Estes ativos não operacionais ou imóveis não operacionais são classificados pela legislação que extinguiu a RFFSA como bens que não estão vinculados a contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA e também aqueles com operação ferroviária delegada a Estados ou Municípios, ou seja, aqueles que não estavam em operação no período da privatização da malha da extinta RFFSA. Estes imóveis representam cerca de 52 mil unidades cadastrais e correspondem, principalmente, a terrenos e edificações não utilizados, da extinta RFFSA. Estão distribuídos em 19 Estados e mais de mil municípios no Brasil. Só o Estado de São Paulo, conta com 10.864 registros cadastrais, sendo 4.601 de edificações e 6.263 de terrenos.⁸¹

A competência de gerenciamento destes bens imóveis não operacionais é da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. As atividades de destinação desse patrimônio, promovendo inclusive a articulação entre os entes interessados na utilização desses bens, assim como o controle dos imóveis transferidos e das destinações efetuadas, é das Superintendências Regionais do Patrimônio da União, representação da SPU nos Estados.⁸²

A possibilidade de destinação dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA é variada, uma vez que há diversidade entre os bens, como estações, terrenos e galpões por exemplo, assim como outros fatores que devem ser considerados como: localização, questões ambientais e socioeconômicas. Há ainda que se ressaltar que a destinação dos imóveis deve cumprir a função social da propriedade e seguir as diretrizes básicas do Programa de Destinação da RFFSA que são: a aderência às prioridades do Governo Federal; o respeito à vocação do imóvel; observância das diretrizes da política urbana estabelecida no Plano

⁸⁰ Pela Medida Provisória nº 353, convertida posteriormente na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

⁸¹ Inventariança RFFSA. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

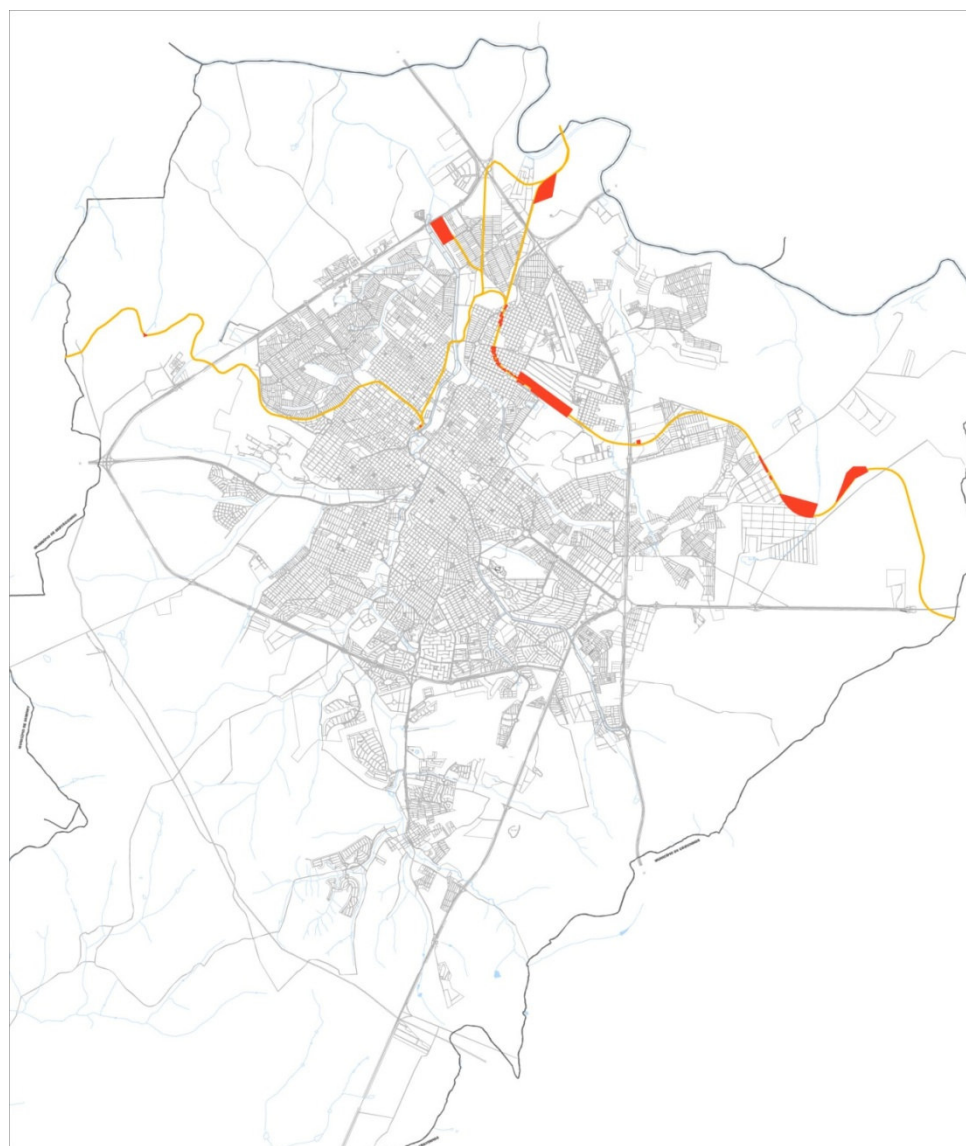
⁸² Vale ressaltar que o cumprimento da função social dos bens da União está associado às responsabilidades e obrigações do Estado brasileiro para com a sociedade, sendo que a destinação e o uso dos bens públicos têm como objetivo contribuir para que sejam minimizadas as desigualdades sociais e territoriais.

Diretor do Município no qual se localiza o imóvel e racionalidade do uso, evitando destinações que causem a subutilização ou utilização inadequada do imóvel.⁸³

De maneira mais concreta, estamos dizendo que a promoção desta justiça social pode ser realizada pela garantia, por exemplo, do direito à moradia, da geração de postos de trabalho ou do incremento ao desenvolvimento local, a partir dos bens da União (FALCOSKI et al., 2010/2011). De modo geral, qualquer que seja a destinação do patrimônio público, deve ser priorizado o seu uso em benefício da coletividade, para que seja cumprida a função do Estado de minimizar as grandes diferenças regionais, sociais, econômicas e culturais na sociedade brasileira (BRASIL, 2006, p. 41/46).

No município de Ribeirão Preto, de acordo com levantamentos realizados na Inventariança da RFFSA, há os seguintes imóveis não operacionais, representados na Figura 16, agrupados e ressaltados na cor vermelha. Em Ribeirão Preto, totalizam 57 imóveis, entre edificações e terrenos, somando o total de 121 hectares presentes no município.

⁸³ Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para apoio ao Desenvolvimento Local – Orientação aos Municípios e Entidades Privadas sem Fins Lucrativos. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

**Legenda**





-  Concedido à FCA
-  Imóveis Não Operacionais da RFFSA
- 
-  Hidrografia

Figura 16: Mapa com as áreas não operacionais da RFFSA em Ribeirão Preto.

Fonte: Elaborada pela autora a partir de levantamento realizado na Inventariança da Rede Ferroviária Federal SA sobre mapa da Secretaria de Planejamento e Gestão, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, de 2009.

Para a utilização destes imóveis, para que seja feita a regularização, destinação ou identificação dos bens da União, ainda de acordo com o Programa de Destinação da RFFSA

(RFFSA, 2012), é necessário atender à interpretação conjunta e integrada da legislação urbana e ambiental, à aplicação do Plano Diretor do Município que, por sua vez, deve atender ao Estatuto da Cidade.

No entanto, no caso do município de Ribeirão Preto, o Plano Diretor Municipal, Lei Municipal nº 501, de 31 de outubro de 1995, revisada pela Lei Complementar nº 1.573, de 21 de novembro de 2003, coloca que o objetivo do poder público sobre o tema ferroviário é apenas de reduzir a interferência da ferrovia na malha viária, mudar o trajeto do ramal de Sertãozinho, colocando-o fora do perímetro urbano, implantar o terminal de carga, integrando a ferrovia a outros modais e preservar o leito férreo para sistemas de transporte coletivos futuros. Como pode-se verificar na citação da Lei:

“(...) De acordo com o texto da Lei: “Artigo 28 - Os sistemas Viário, Cicloviário e de Circulação têm os seguintes objetivos:

X - reduzir a interferência da ferrovia na malha viária em áreas internas ao Anel Viário. (...)”

Artigo 29 - Constituem diretrizes dos sistemas Viário, Cicloviário e de Circulação:

IX - a mudança do Ramal Ferroviário de Sertãozinho para além do Anel Viário, a partir do Terminal de Petróleo junto à zona industrial, passando a área interna ao anel a integrar o Sistema Viário Principal da cidade;

XI - prever área para implantação de terminal de carga de forma a possibilitar a integração rodo-aéreo-ferroviário. (...)”

Artigo 32 - Constituem diretrizes do sistema de Transporte Público de Passageiros:

VI - preservar o espaço urbano, especialmente ao longo do leito ferroviário e de fundo de vales, para futura implantação de tecnologias de transporte de alta capacidade; (...)”

Pelo exposto na Lei Municipal do Plano Diretor, a linha férrea existente parece contrastar com a dinâmica do município e a solução já engatilhada trata de deixar de usar a infraestrutura implantada, para desapropriá-la e destiná-la ao poder público municipal para que sejam realizadas obras viárias, que neste caso aparecem como sistemas de transporte coletivos.

Reconhecemos que o advento do Estatuto da Cidade trouxe significativos avanços em relação aos marcos urbanísticos regulatórios, possibilitando a implementação de políticas públicas para uma melhor qualidade de vida e desenvolvimento social (Falcoski, 2007, p.123). É verdade que em Ribeirão Preto a aprovação do Estatuto da Cidade obrigou que a Lei

nº 501/95, Plano Diretor Municipal, passasse pela revisão realizada em 2003. Mas a principal modificação realizada, a partir da revisão, foi adição, no corpo da Lei nº 501/95, do texto dos “Instrumentos de Planejamento”, como intitulado na Lei, que estão listados no Quadro 5. Dentre os Instrumentos de Planejamento citados pela Lei, averiguou-se cada um deles, buscando referência sobre a rede ferroviária.

Quadro 5: Instrumentos de Planejamento presentes na revisão do Plano Diretor de Ribeirão Preto.

Instrumentos de Planejamento	Segundo a revisão do Plano Diretor Lei nº 1.573/03	Tratamento do patrimônio ferroviário
Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo	Lei nº 2.157, de 08 jan. 2007	Não regulamenta o território ferroviário e não traz referências sobre ele.
Código de Obras	Lei nº 2.158, de 12 mar. 2007	Não faz referência às questões ferroviárias.
Código do Meio Ambiente	Lei nº 1.616, de 19 jan. 2004	Não há referência sobre o território ferroviário.
Plano Viário	Lei nº 2.204, de 22 ago. 2007	Não há nada sobre o território ferroviário ou sobre a infraestrutura ferroviária.
Lei do Mobiliário Urbano	Encaminhada à Câmara.	-
Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social	-	Não foi feito.
Plano Plurianual	Plano Plurianual 2010/2013 Lei nº 12.212, de 29 dez. 2009	A ferrovia aparece na caracterização da região de Ribeirão Preto sobre a sua rede multimodal.
Lei de Diretrizes Orçamentárias	Lei nº 12.352, de 21 jul. 2010 Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2011.	Não trata do tema ferrovia.
Lei Orçamentária	Lei nº 12.453, de 15 dez. 2010	Não trata do tema ferrovia.
Planos e Programas Setoriais	-	Foram feitos alguns Planos e Programas territoriais, mas nenhum com tema sobre a questão ferroviária.
Projetos Especiais de Interesse Social	-	Não foi feito algo específico.
Cadastro Técnico Municipal	-	Aparece na Lei municipal que define as competências da Secretaria do Meio Ambiente, mas não foi feito até o momento.
Consórcio Imobiliário	-	Regula que as áreas de interesse especial da Lei de Uso e Ocupação do Solo de ter habitações produzidas mediante a formação de consórcio imobiliário.

Fonte: Lei nº 1.573/03, Ribeirão Preto.

Sobre a Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo de Ribeirão Preto, embora aprovada em 2007, teve seu processo de elaboração iniciado na primeira gestão do Prefeito Municipal Antônio Palocci Filho (1993/1996). Sobre as questões ferroviárias, o texto da lei não faz referência ao território, tanto o que está em operação, que foi concedido à Ferrovia

Central Atlântica (FCA), a partir do leilão de 1998, quanto ao que não está em operação. No texto da lei, a ferrovia é tratada uma única vez, na classificação do Sistema Viário, quando são relacionadas as “Vias Expressas” e “Vias Principais” do município. Nos dois casos a ferrovia é citada como parâmetro de localização destas vias.

Pode-se compreender, a partir da leitura dos instrumentos de planejamento e do resumo exposto no quadro acima, que não houve interesse do governo municipal em legislar sobre o tema ferroviário.

5.2 Propostas atuais existentes para o território ferroviário em Ribeirão Preto

Sobre o fato da legislação municipal urbana não legislar sobre o cumprimento da função social, nem tampouco, considerar as áreas ferroviárias enquanto território de importância urbana, soma-se a atual conjuntura das áreas concedidas à Ferrobán, posteriormente e atualmente operadas pela FCA no município. Da malha ferroviária concedida, o Ramal Sertãozinho, desde o leilão em 1998, não voltou a operar (Giesbrecht, 2010).

Esta área, de responsabilidade da FCA no que diz respeito à fiscalização e utilização, está ocupada por aproximadamente 238 famílias da comunidade conhecida pelo nome Favela dos Trilhos (Figura 17), de acordo com levantamento realizado em 2010 pelo Plano Local de Habitação de Interesse Social de Ribeirão Preto (PLHIS). Até o presente momento, não há registros ou informações disponíveis sobre a formação deste núcleo, sendo o levantamento realizado pelo PLHIS a única fonte de informação sobre o número de habitações e a população estimada da área.

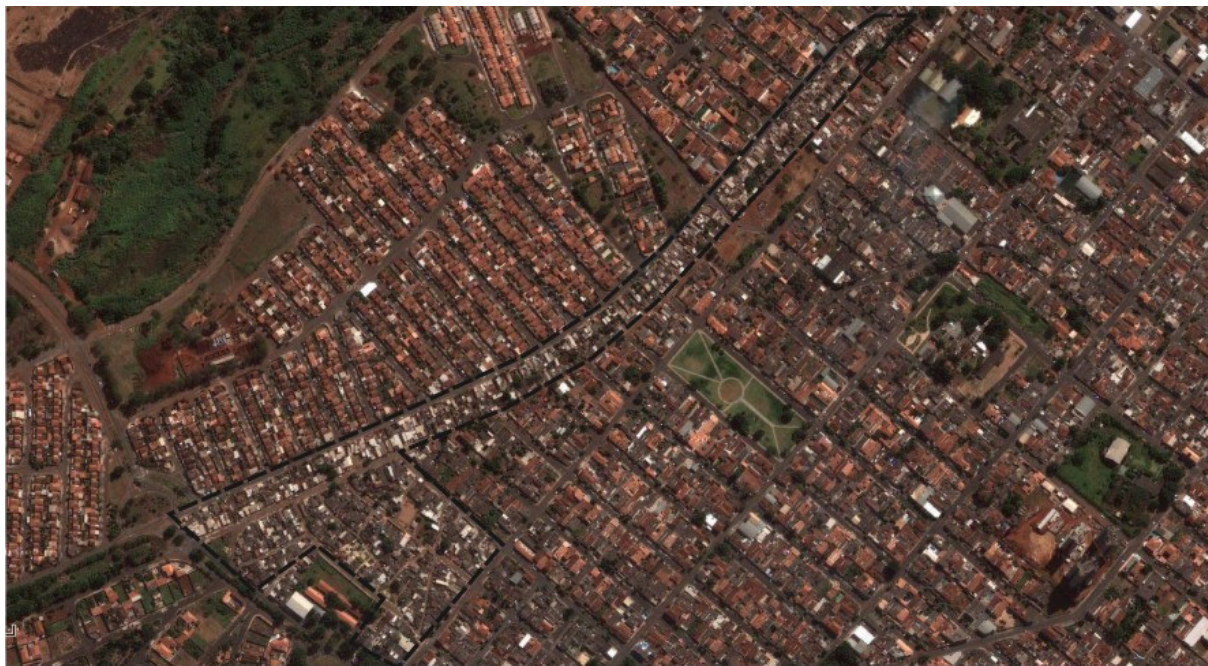


Figura 17: Imagem aérea da favela dos trilhos.

Fonte: Imagem aérea do Google Earth®, 2011.

Sobre o assunto, de acordo com o noticiário local, a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto propõe que o território do Ramal Sertãozinho, seja repassado para o seu domínio. Em contrapartida, construiria um novo ramal a ser utilizado pela FCA, com o mesmo destino do Ramal Sertãozinho, mas circulando pela zona rural (Silveira, 2010).

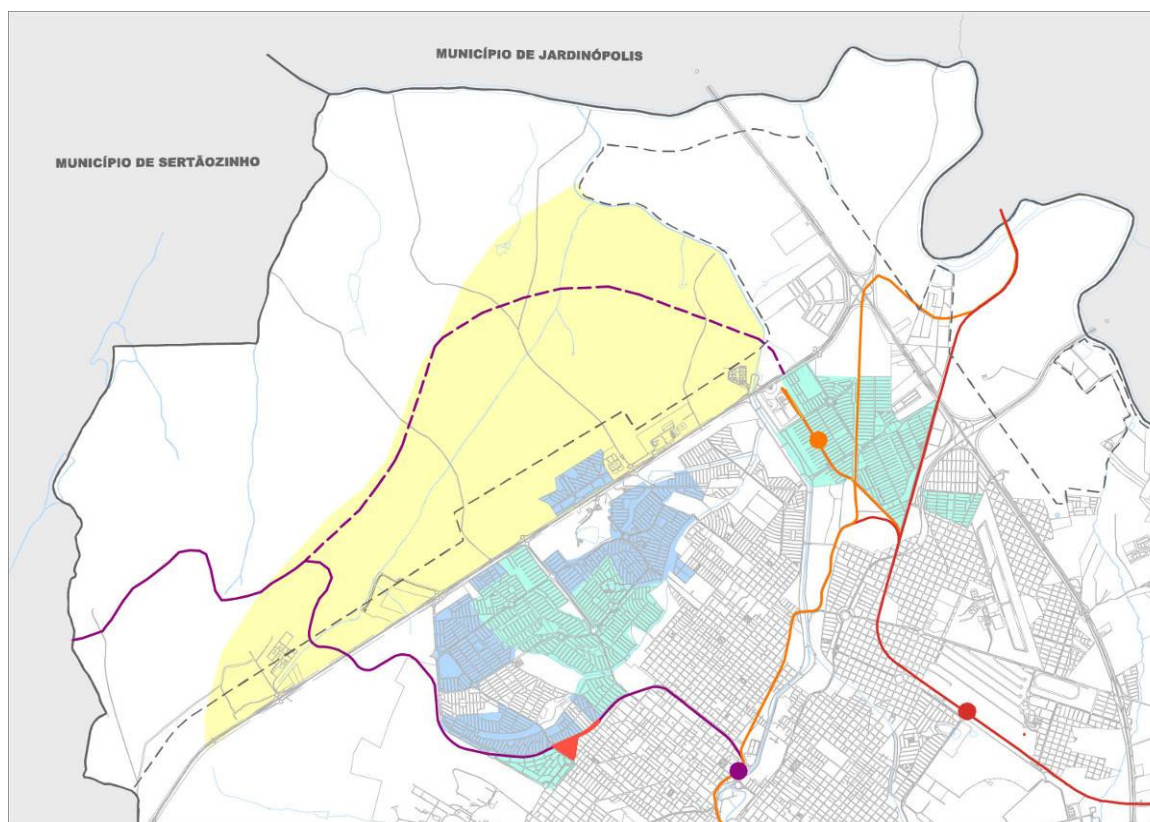
Segundo outra notícia da imprensa local, no lugar, a administração municipal tem interesse em “construir um corredor para transporte de passageiro de alta velocidade, com ônibus biarticulados” (Alcântara, 2012). Destaca-se que a simples troca de trilhos por avenidas não demonstra a existência de política urbana que prioriza o transporte público da cidade. Além disso, é importante ressaltar que a proposta de transposição do Ramal Sertãozinho, situado próximo à região central de Ribeirão Preto, para a região norte do município, em área rural, com gastos viabilizados pelo poder público municipal veio acompanhada de aumento do perímetro urbano do município com uma expansão da zona urbana em direção à nova linha projetada com a da revisão da Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 2.157, de 31 de janeiro de 2007) que pode ser observado na Figura 18 em pontilhado, a proposta de construção do novo Ramal Sertãozinho, seguido da marcação da área em amarelo que é a proposta de expansão do perímetro urbano.

Juntamente a esta aprovação, a Câmara Municipal de Ribeirão Preto noticiou que já existem negociações sobre a construção de Conjuntos Habitacionais de Interesse Social na área (Câmara de Ribeirão Preto, 2012), evidenciando que as recentes decisões já potencializariam a mercantilização da terra rural para uso urbano.

Sobre esta valorização da terra rural a partir da malha ferroviária utilizada inicialmente como canalização de investimentos públicos seguida de possibilidade de acesso à áreas distantes do centro urbano, destaca-se a característica histórica do município em já ter aproveitado parte significativa da malha ferroviária existente no município para potencializar a mercantilização da terra e viabilizar a implantação de conjuntos habitacionais de interesse social nas décadas de 1950 e 1960, como apresentado anteriormente. E, ainda, a característica do aproveitamento de áreas lindeiras ao leito férreo para garantia de acesso a conjuntos habitacionais de interesse social das décadas de 1980 e 1990 como pode ser observado na Figura 18.

Como o cumprimento da função social da propriedade está a cargo do poder local, sem a definição da legislação local sobre a função social da propriedade e o tratamento devido ao patrimônio ferroviário, torna-se vaga a forma de se garantir o cumprimento da função social dos ativos que o compõem. A propriedade, seja ela pública ou privada, deve cumprir a sua função social, sendo este o princípio balizador da política urbana, devendo redirecionar os recursos e a riqueza de forma mais justa, de modo a combater as situações de desigualdade econômica e social vivenciadas em nossas cidades (Instituto Pólis, 2005, p.45).

Vale ainda ressaltar que como propriedade pública, estes imóveis já tem em si uma finalidade pública que lhe é inerente e que pode e deve ser ampliada para melhor atender ao interesse coletivo (Di Pietro, 2010, p.12). O cumprimento da função social dos bens da União está associado às responsabilidades e obrigações do Estado brasileiro para com a sociedade, sendo que a destinação e o uso dos bens públicos deve ter como objetivo contribuir para que sejam minimizadas as desigualdades sociais e territoriais.



Legenda

- Em operação - concedido à FCA (Variante Bento Quirino)
- Fora de operação - concedido à FCA (Trecho da linha-tronco da Cia Mogiana)
- Fora de operação - concedido à FCA (Ramal Sertãozinho - proposta de desativação)
- - - - Novo Ramal Sertãozinho - proposta de construção
- - - - Linha de expansão urbana existente na LUOS n.2.157 de 08/01/2007
- Proposta de expansão urbana na nova Lei de Uso e Ocupação do Solo
- Parcelamentos para Conjuntos Habitacionais de Interesse Social e loteamentos aprovados na década de 1980
- Parcelamentos para Conjuntos Habitacionais de Interesse Social e loteamentos aprovados na década de 1990
- Assentamento precário Favela dos Trilhos
- Hidrografia

Figura 18: Imagem da transposição do Ramal Sertãozinho.

Fonte: Elaborada pela autora Débora Prado Zamboni a partir de mapas da Secretaria de Planejamento de Ribeirão Preto, mapas da apresentação da audiência pública e do Plano Local de Habitação de Interesse Social de Ribeirão Preto.

CONCLUSÃO

O trabalho aqui apresentado quis averiguar como o patrimônio ferroviário participou do planejamento do município de Ribeirão Preto e da produção do seu espaço urbano. A partir da análise dos planos e da produção da cidade, averiguou-se inicialmente uma aparente falta de relação entre os planos e leis com o patrimônio ferroviário. Em uma análise sobre a produção da cidade, principalmente no que diz respeito ao crescimento da malha urbana, seja pelo uso habitacional pelos parcelamentos, ou pelo uso industrial, pela implantação de polos industriais, averiguou-se que esta falta de relação entre o patrimônio ferroviário e a legislação é apenas aparente.

O processo de desqualificação da estrutura ferroviária não é coerente com toda a valorização que teve esta mesma rede nas décadas anteriores, fazendo parte, inclusive, das áreas de maior valorização do município. Sobre esta falta de coerência, averiguou-se historicamente a relação entre a implantação da rede ferroviária no município de Ribeirão Preto e sua organização urbana, principalmente no que diz respeito aos primeiros bairros, localização das melhorias urbanas e indústrias. Verifica-se neste período, entre 1883 e 1947, quando a rede pertencia à iniciativa privada, a classificação enquanto estrutura de valorização e símbolo de modernidade no município. Verifica-se ainda como a rede ferroviária estava relacionada ao cenário nacional de decisões governamentais e como a localidade de Ribeirão Preto esteve presente neste momento histórico de decisões.

A desvalorização sofrida pela rede ferroviária no município, no que diz respeito às notícias publicadas nos periódicos locais, mostraram-se incoerente com os investimentos feitos no modal ferroviário, mas apresentara relação com os processos de valorização e desvalorização sofridos pela rede em âmbito local, que se entende ter relação com os períodos em que as empresa ferroviárias são da iniciativa privada e do poder público, respectivamente. Entende-se que o cenário atual que se apresenta no município representa exatamente as duas fases pelas quais passou a rede ferroviária: de um lado a possibilidade de valorização, mais ligada a processos ideológicos de modernidade do que de fato a comprovações e, por outro, a desvalorização realizada em parceria com o apoio do capital público que sustenta a

remodelação e adequação de tal área. Encontra-se ainda o mesmo processo de sustentação de expansão urbana vinculado com a mudança de localização na rede, como identificado com a construção da Variante Quirino.

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

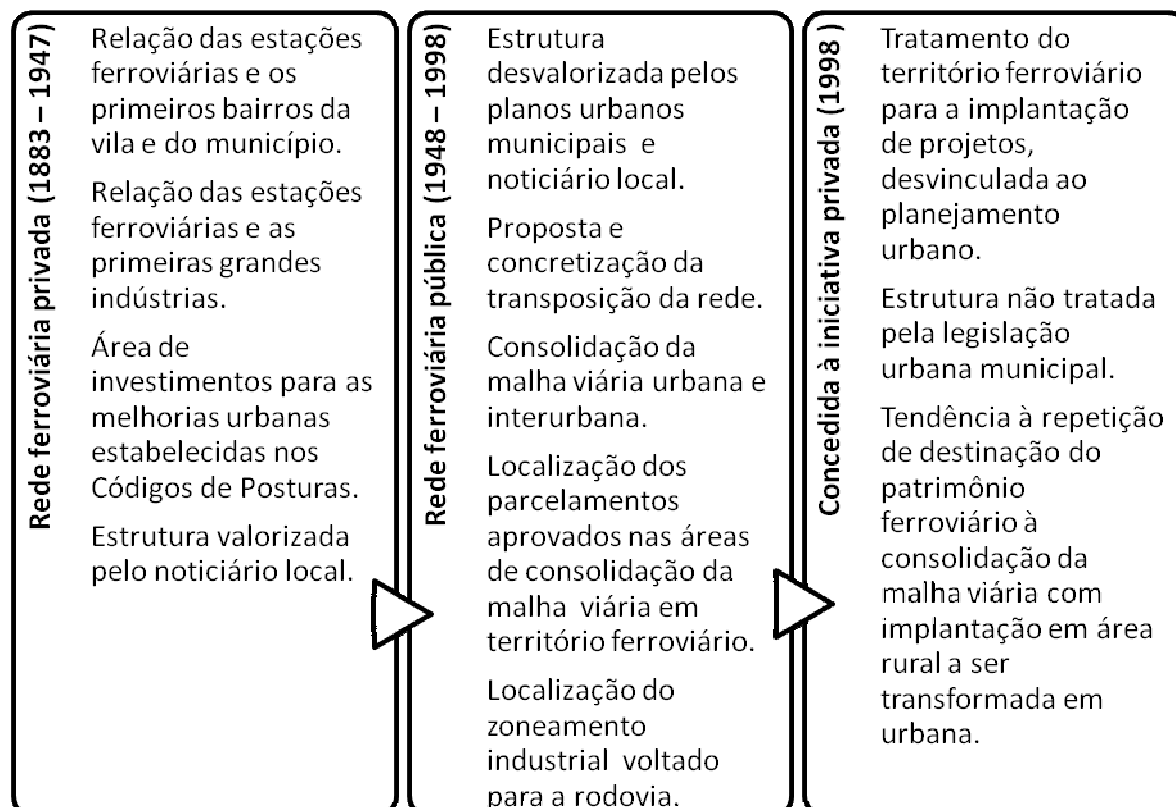
Compreende-se que o cenário atual exige uma inovação social, conceito que representa uma alternativa ao atual desenvolvimento urbano instalado, por meio da satisfação das necessidades humanas dada pelas relações das comunidades com o espaço urbano. A inovação social se dará com a ampliação da participação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

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

Deve ser reafirmada a necessidade de uma legislação para o uso e ocupação do solo do município de Ribeirão Preto de ampliação do direito à cidade. Juntamente com um plano de ação, o plano de uso e ocupação do solo, assim como o plano diretor, devem orientar os investimentos públicos e as localizações das obras urbanas. Desta forma é possível regular os

preços do mercado a partir dos benefícios de investimentos públicos, possibilitando a democratização do acesso à infraestrutura urbana. As análises deste trabalho estão resumidas no quadro a seguir:

Quadro 6: Infográfico da relação entre malha ferroviária e espaço urbano em Ribeirão Preto.



Os limites da pesquisa se deram à medida da amplitude do cenário de compreensão sobre o patrimônio ferroviário brasileiro, assim como as nuances à cerca do planejamento urbano brasileiro desenhado para minorias. Espera-se com este trabalho contribuir positivamente para a destinação dos imóveis públicos ferroviário presentes em Ribeirão Preto, assim como em outros municípios da rede paulista ferroviária que possuem cenário semelhante. Como expectativa, pretende-se continuar trabalhando e investigando a relação das grandes obras com a produção urbana visando agir positivamente na melhoria das condições urbanas nas cidades.

Por fim, dentre os pontos que se julgou serem mais importantes como conclusão deste trabalho, destaca-se abaixo:

1) Diferentemente do que se pensava, a rede ferroviária em Ribeirão Preto tem ligação direta e influência imediata sobre o crescimento territorial do urbano no município;

2) A rede ferroviária está intrinsicamente ligada ao crescimento urbano do município, os parcelamentos do solo surgidos em Ribeirão Preto, principalmente até a década de 1960 têm relação de proximidade com as estações;

3) Apesar de ser tratada pelo poder público na abertura de ruas e consolidação ou ampliação de avenidas, a rede ferroviária, assim como a infraestrutura ferroviária implantada, é sempre tratada pela mídia e pelo governo municipal como barreira ou estrutura que atrapalharia o desenvolvimento;

4) Seja por substituição ou por ampliação, as áreas das linhas férreas existentes em Ribeirão Preto em sua maioria são grandes avenidas hoje;

5) Os parcelamentos do solo têm significativo aumento nas décadas de 1950 e 1960 em dois pontos extremos do município, de um lado na proximidade das avenidas paralelas à linha-tronco e ao Ramal Guatapar, de outro na proximidade das estações da Variante Bento Quirino;

6) A orla ferroviária deixou de ser vinculada ao zoneamento industrial pós 1950 e voltou-se para o mercado funcional imobiliário associado à expansão viária;

7) De maneira geral a refuncionalização do patrimônio público ferroviário se volta para atender aos interesses do mercado e não à sua função social;

8) A ideologia em que se engendra o patrimônio ferroviário a ser utilizado ou financiado está ligado ao grande capital de hoje e de 130 anos atrás, trabalhando em projetos que se utilizam da ideia de colocar a cidade no plano internacional (na agricultura de exportação) e nos dias atuais para o plano global, com destaque dentro da competição entre cidades – nos dois casos são projetos de colocar a cidade na escala global;

9) O grande capital de hoje e o grande capital de 130 anos atrás são os que trabalhavam e continuam trabalhando os grandes projetos urbanos, colocando Ribeirão Preto no cenário da economia nacional e o outro em colocar a região como cidade global;

10) As dinâmicas da economia nacional e internacional influenciam as dinâmicas locais e assim, tem relação com a configuração do espaço intra-urbano;

11) O processo de destinação da propriedade pública ferroviária em Ribeirão Preto não atendeu à prerrogativa da função social da propriedade;

12) Predominância dos interesses de pequenos grupos sobre a destinação do patrimônio público brasileiro, solapando o benefício coletivo da sociedade e priorizando a refuncionalização do patrimônio público ferroviário presente em Ribeirão Preto para o mercado imobiliário;

13) Entendeu-se que historicamente, em nível local, a rede ferroviária no espaço intra-urbano, a utilização do que é concedido, aquilo que é benesse institucional, é utilizado na produção da cidade e faz parte das dinâmicas da produção da cidade no aumento do acúmulo, por meio, principalmente, da renda da terra, de grupos restritos da sociedade, configurando uma máquina de fazer crescer certas fortunas, lubrificada pelo poder público;

14) Há conflitos de gestão entre os entes federativos União, Estado e municípios, no que compete o planejamento e gestão do patrimônio ferroviário, principalmente dos imóveis não operacionais;

15) É necessário que exista o controle social no planejamento urbano municipal, na gestão e na destinação do patrimônio público.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Perseu. Pesquisa em ciências sociais. In: HIRANO, Sedi (Org.). **Pesquisa Social: Projeto e Planejamento**. São Paulo: Editora Taqueirpz, 1988.

ALCÂNTARA, Wesley. Prefeitura pretende construir corredor de alta velocidade. **Jornal A Cidade**, Ribeirão Preto, 19 jan. 2012.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos Bernardo. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. (Coleção Zero à Esquerda).

A remodelação de Ribeirão Preto. **Jornal A Tarde**, Ribeirão Preto, 20 set. 1945.

ASSESSORIA DO VEREADOR GILÓ. **Giló anuncia que FCA fará um novo traçado para a malha ferroviária**. Câmara Municipal de Ribeirão Preto, Ribeirão Preto, 20 de abril de 2010. Disponível em: <<http://www.camararibeiraopreto.sp.gov.br/snoticias/i33principal.php?cat=&id=772>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

BEZZON, José Carlos Faim. **Política e planejamento do desenvolvimento urbano da cidade de Ribeirão Preto no período de 1983 a 2002: análise e crítica do modelo de verticalização periférica ancorada e informatizada**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 2002.

BRASIL. Constituição [da] República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 out. 1988.

_____. Ministério do Planejamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União. **Manual de regularização fundiária em terras da União**. Organização de Nelson Saule Júnior e Mariana Levy Piza Fontes. São Paulo/Brasília: Instituto Pólis, 2006. 120 p.

_____. Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasil, DF, 17 mar. 1957.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Legislativo, Brasil, DF, 11 jul. 2001.

_____. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas no império, e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso, assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e de estrangeiros, autorizado o governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasil, DF, 19 set. 1850.

_____. Lei Geral nº 641, de 26 de julho de 1852. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total de uma estrada de ferro que partisse da capital Rio de Janeiro e terminasse em qualquer ponto conveniente à empresa.

CALIL JÚNIOR, Ozório; FERRARINI JÚNIOR, Luiz. **Plano Diretor de 1945 Elaborado para Ribeirão Preto – Proposta do Engenheiro José de Oliveira Reis**. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A2F/Ozorio_calil.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2012.

CALIL JÚNIOR, Ozório. **O centro de Ribeirão Preto: os processos de expansão e setorização**. 209 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 2003.

CÂMARA DE RIBEIRÃO PRETO. **Trabalho da prefeitura resulta em acordo para a construção de 15 mil casas na região Norte**: grupo possui em terreno da região da usina Galo Bravo, onde devem ser construídas as unidades habitacionais, Ribeirão Preto, 15 set. 2011. Disponível em: <<http://www.camara.ribeiraopreto.sp.gov.br/ccs/snoticias/ver.php?id=19716>>. Acesso em 24 jul. 2012.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro/São Paulo: Difel, 1977.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4ª edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Ática, 2000.

COSTA NETO, Joaquim de Britto. **A questão fundiária nos Parques e Estações Ecológicas do Estado de São Paulo**: origens e efeitos da disciplina da documentação e do registro imobiliário. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

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

DEÁK, Csaba. O mercado e o estado na organização espacial da produção capitalista. **Espaço & Debates** v. 28, p. 18-31, 1989. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/89M_E/index.html#n*>. Acesso em: 28 jul. 2011.

DEAN, Warren. O comércio do café gera a indústria. In: _____. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1971.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Função Social da Propriedade Pública**. In: Revista Eletrônica de Direito do Estado, v.6. Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia. Disponível em: www.direitodoestado.com.br. Acesso em 10 de agosto de 2010.

EPTV ONLINE. MPF quer que a prefeitura seja responsável pelas linhas de trem que cortam a cidade. **EPTV Online**, Ribeirão Preto, 20 jan. 2012.

ESTADO DE SÃO PAULO. Lei nº 30, de 13 de junho de 1982. Policia das linhas férreas de transporte.

FALCOSKI, Luiz Antonio Nigro. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Araraquara: instrumentos urbanísticos inovadores e agenda para uma cidade sustentável. In: BUENO, Laura Machado de Mello; CYMBALISTA, Renato, (Orgs.). **Planos Diretores Municipais – Novos conceitos de planejamento territorial**. São Paulo: Annablume, 2007.

_____. **Dimensões morfológicas de desempenho**: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

_____. **Inventário e diagnóstico dos bens não operacionais da RFFSA-SPU na rede de cidades paulistas e diretrizes de gestão patrimonial**. Fase 2 – Período 2009/2010. Relatório Científico. São Carlos, 30 de novembro de 2010.

FALCOSKI, Luiz Antonio Nigro; CASTRO, Carolina Maria Pozzi; PASSARELLI, Silvia. H. F. Os imóveis da união e gestão social do patrimônio: atores, áreas e estratégias. In: ENANPUR, XVI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2011, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 2011.

FARIA, Kelly Cristina Magalhães. **Cidade, terra e máquina**: inserção da cidade de Ribeirão Preto no eixo ferroviário da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (1878-1938).

Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, UFSCar, São Carlos, 2002.

FARIA, Rodrigo Santos. **Desenhando uma nova cidade: Parkways, Neighborhood Unit e Zoning no Plano Urbanístico de Ribeirão Preto do Engenheiro José de Oliveira Reis (1945-1955)**. DOCOMOMO 5, 2003. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br>>. Acesso em 24 jul. 2012.

_____. **Ribeirão Preto, um município (des)planejado entre o plano urbanístico Vale dos Rios e a internacionalização do Aeroporto**. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.089/1910>>. Acesso em 24 jul. 2012.

_____. O urbanismo e sua influência no município, o urbanista e sua atuação no município: polêmicas e contradições entre a Prefeitura Municipal e a Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto. In: _____. **José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)**. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2007.

_____. **Ribeirão Preto, uma cidade em construção: o discurso da higiene, beleza e disciplina na modernização Entre Rios (1895-1930)**. Dissertação de Mestrado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2003.

_____. **Ribeirão Preto, uma cidade em construção: o discurso da higiene, beleza e disciplina na modernização Entre Rios (1895-1930)**. São Paulo. Annablume, 2010. 156p.

FELDMAN, Sarah. Avanços e limites na historiografia da legislação urbanística no Brasil. In: VIII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 1999, Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** Porto Alegre, 1999. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/site/index.php?p=anais>> Acesso em: 24 jul. 2012.

FERNANDES, Ana Cristina. Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais do capitalismo contemporâneo. In: **Espaço & Debates**, n. 41, ano XVII. São Paulo: Neru, 2001.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil**. SIMPÓSIO “INTERFACES DAS REPRESENTAÇÕES URBANAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO”. UNESP BAURU E SESC BAURU, 21 a 26 de agosto de 2005. **Anais...** Bauru, 2005.

_____. **Apostila didática:** alguns elementos de reflexão sobre conceitos básicos de planejamento urbano e urbano-regional. Texto originalmente escrito em 06/1999, no quadro da disciplina "Planejamento Urbano-Regional", ministrada no Depto. de Arquitetura da Universidade de Taubaté. Revisto em julho de 2002. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/j_whitaker/aposplan.html>. Acesso em: 28 jul. 2011.

_____. **O mito da cidade-global:** o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Vozes; São Paulo: Editora Unesp; Salvador: Anpur, 2007.

_____. São Paulo: cidade da intolerância ou o urbanismo “à brasileira”. **Revista Estudos Avançados**, v. 71, p. 73-88, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142011010200001&script=sci_arttext>. Acesso em: 29 de jul. 2011.

FERREIRA, João Sette Whitaker; MOREIRA, Tomás Antônio. **Governança urbana no contexto das cidades subdesenvolvidas.** IX CONGRESSO IBERO-AMERICANO DE URBANISMO, Recife, 27 a 30 de novembro de 2000. **Anais eletrônicos...** Recife, 2000. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/ferreira_governurbana.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2011.

FIX, Mariana de Azevedo Barretto. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil.** Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia da UNICAMP, Campinas, 2011.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina.** Tradução: Sergio Franco. Porto Alegre: L&PM, 2011.

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

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Ação Regional. Maria Adélia A. de Souza, Ricardo Uchoa Alves Lima. Plano Regional de Ribeirão Preto, 1978.

INSTITUTO PÓLIS, **Estatuto da Cidade – guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** 3ª Edição. Brasília, 2005. Produção: Caixa Econômica Federal e Instituto Pólis.

LACERDA. Sander Magalhães. **BNDES 50 Anos - Histórias Setoriais: O Transporte Ferroviário de Cargas.** Publicação digital. BNDES: 2002. Disponível em: <www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Setor/Transporte_Ferroviario/200212_4.html>. Acesso em: 24 jul. 2012.

Lamonier, Maria Lúcia.. A companhia Mogiana de Estradas de ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (São Paulo 1870-1914). In: Segundo Congresso Latinoamericano De Historia Economica. 3 a 5 de fevereiro, 2010.

LEITE, Carlos. Projetos Urbanos: operando nas bordas. Site Vitruvius, **Arquitextos**, 044.02, ano 04, janeiro de 2004. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.044/618>>. Acesso em: 26 jul. 2011.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: _____. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.

LOGAN, John; MOLOTCH, Harvey. **Urban fortunes: the political economy of place**. University of California Press, 1987.

MACHADO, Antonio Marcondes. **Carta** endereçada ao prefeito Antonio Duarte Nogueira e Paulo Salim Maluf. Arquivo Público Municipal de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto, 28 jun. 1979.

MANHAS, Adriana Capretz Borges da Silva; MANHAS, Max Paulo Giacheto. Origens da segregação social e urbana em Ribeirão Preto (SP) após a implantação do Núcleo Colonial Antônio Prado em 1887. In: GAZZANEO, Luiz Manoel; AMORA, Ana Albano (Orgs.). **Ordem, desordem, ordenamento: cidade, história e patrimônio**. 1 ed. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ, 2009, v. 1, p. 9-24. Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/posgraduacao/deha/Trabalhos%20Apresentados%20em%20Eventos/OrdemDesordem2009ManhasMaxAdriana.pdf>>. Acesso em 24 jul. 2012.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: _____. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. (Coleção Zero à Esquerda).

_____. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. **Habitação e cidade**. São Paulo: Atual, 1997.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996. (Série Estudos Urbanos).

_____. **O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano**. Políticas Sociais. Acompanhamento e Análise. Brasília: Ipea, n. 12, fev. 2006, p. 211–221. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps_12/ensaio2_ministerio.pdf> Acesso em: 29 jul. 2011.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MARCONDES, Renato Leite; GARAVAZO, Juliana. Comércio e indústria em Ribeirão Preto de 1890 a 1962. In: **Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: Um espelho de 100 anos**. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p. 211-222, 2004.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.

MIGLIORINI, Vera Lúcia Blat. **Os Padrões de Desempenho do Uso e Ocupação do Solo na Previsão e Controle do Adensamento de Áreas Intra-Urbanas**. Tese (Doutorado em Engenharia de Construção Civil e Urbana), Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1982. EESC-USP.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA DO ABASTECIMENTO, Secretaria de Política Agrícola. Transporte Ferroviário: situação atual e perspectivas. Bernardo Figueiredo. **Revista Política Agrícola**, Ano X, n. 2, Abril/Maio/Junho, 2001.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. Ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

MUDANÇA da estação da Mogiana: um velho sonho que se tornará realidade dentro em breve. Uma visão do Ribeirão Preto do futuro, **Jornal A Tarde**, de 25 de setembro de 1945.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciola. **O diálogo entre o trem e a cidade**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP. São Paulo: 1994.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Typografia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

PIRES, Julio Manuel. Finanças Públicas Municipais na República Velha: o caso de Ribeirão Preto. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 27, n. 3, p. 481-518, setembro – dezembro, 1997.

_____. O desenvolvimento econômico de Ribeirão Preto de 1930 a 2000. In: HASSE, Geraldo. (Org.). **Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: um espelho de 100 anos**. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, 2004, p. 179-191. Disponível em: <<http://www.arquivopublico.ribeiraopreto.sp.gov.br/scultura/arqpublico/i14index.php?pagina=/scultura/arqpublico/artigo/i14indice.htm>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008. 49. reimpressão da 1. ed. de 1945.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. **Código Ambiental do Município de Ribeirão Preto** nº 1.616, de 19 de janeiro de 2004. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

_____. **Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Ribeirão Preto** nº 2.157, de 08 de janeiro de 2007. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=21377>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

_____. **Lei do Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto** nº 501, de 31 de outubro de 1995. Disponível em <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/PLANOD/LEIS/PlanoDiretorAtualizado.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

_____. **Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento**. 1993-1996.

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

_____. Lei Complementar nº 1.573, de 13 de novembro de 2003. **JusBrasil**. Poder Executivo Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/695369/lei-complementar-1573-03-ribeirao-preto-0>>. Acesso em: 24 ju. 2012.

_____. Lei Complementar nº 2.158, de 12 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o código de obras do município de Ribeirão Preto. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/694796/lei-complementar-2158-07-ribeirao-preto-0>>. Acesso em: 24 ju. 2012.

_____. Lei Complementar nº 2.204, de 27 de julho de 2007. Dispõe sobre o plano viário do município de Ribeirão Preto e dá outras providências. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/694759/lei-complementar-2204-07-ribeirao-preto-sp>>. Acesso em: 24 ju. 2012.

_____. Lei nº 3.928, de 27 de maio de 1981. Dispõe sobre o zoneamento industrial do município de Ribeirão Preto; cria o conselho de desenvolvimento industrial e dá outras providências. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/690828/lei-3928-81-ribeirao-preto-sp>>. Acesso em: 24 ju. 2012.

_____. Lei nº 3.141, de 10 de maio de 1976. Autoriza a retificação de acordo firmado pela prefeitura municipal com a companhia mogiana de estradas de ferro, hoje fepasa - ferrovia

paulista s/a. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/691608/lei-3141-76-ribeirao-preto-0>>. Acesso em: 24 ju. 2012.

_____. Lei nº 12.212, de 29 de dezembro de 2009. Estabelece o Plano Plurianual 2010/2013 de Ribeirão Preto.

_____. Lei nº 12.352, de 21 de julho de 2010. Lei de Diretrizes Orçamentárias para o Exercício de 2011.

_____. Lei nº 12.453, de 15 de dezembro de 2010. Lei Orçamentária.

PUPIM, Rafael Giácomo. **Cidade e território do Oeste paulista**: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, USP. São Carlos: 2008.

REIS, José de Oliveira. **Observações e notas explicativas do esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto**. Ribeirão Preto, 1945.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. v. 2. Colaboradora: Mônica Silveira Brito, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial, 2010.

RELATÓRIO DA COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS (p. 277-425). In: **Memórias do Desenvolvimento**. Ano 1, n. 1, jun. (2007). Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2007. Disponível em: <<http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/20110>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Orgs.). **Cidade, povo e nação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROLNIK, Raquel. **A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país – avanços e desafios**. IPEA - Políticas sociais – acompanhamento e análise, 12 de fevereiro de 2006.

ROLNIK, R. **É possível política urbana contra a exclusão?** Serviço Social e Sociedade, São Paulo - Editora Cortez, v. 72, p. 53-61, 2002.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jo. Por que nossas cidades continuam tão precárias? In: _____. **Novos estudos CEBRAP, Crescimento econômico e desenvolvimento urbano**. Disponível em: <http://novosestudos.uol.com.br/acervo/acervo_artigo.asp?idMateria=1422>. Acesso em: 29 jul. 2011.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **As ferrovias de São Paulo, 1870–1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1981.

SANCHEZ, Karla. **A construção da legislação urbanística de Ribeirão Preto: 1874 a 1935.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 2003.

SANTORO, Paula Freire. CYMBALISTA, Renato. (org.) Plano Diretor, participar é um direito! Editora Instituto Pólis: São Paulo, 1ª edição, dezembro de 2005.

SILVA, Adriana Capretz Borges. **Campos Elíseos e Ipiranga: memórias do antigo Barracão.** 1. Ed. Ribeirão Preto: Editora COC, 2006.

_____. Cem anos do desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto. In: _____. **Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: um espelho de 100 anos.** Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p. 259-272, 2004.

_____. **Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado.** Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2008.

_____. **Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, UFSCar, São Carlos, 2002.

SILVEIRA, Guto. Pode ser o ponto final. Transporte e patrimônio: Prefeitura propõe novo traçado para trilhos que pode por fim à novela de desativação no Ipiranga. **Gazeta de Ribeirão Preto**, Ribeirão Preto, 28 nov. 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil – Das primeiras construções às parcerias público-privadas.** Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

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

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos Bernardo; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** 5. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2009.

VALADÃO, Valéria. **Memória arquitetônica em Ribeirão Preto.** São Paulo, 1997. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social de Franca, UNESP, 1997.

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

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nopel/FAPESP/LILP, 2001.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba.; SCHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

_____. Metodologia de Pesquisa. In: **Flávio Villaça Urbanista**, 1997. Disponível em: <<http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/pucmp897.pdf>>. Acesso em 24 jul. 2012.

ZAMBONI, Ernesta. **Processo de formação e organização da rede fundiária da área de Ribeirão Preto (1874 a 1900)** – uma contribuição ao estudo da estrutura fundiária. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1978.

ZAMBONI, Maria Célia. **A Mogiana e o Café: Contribuições para a História da Estrada de Ferro Mogiana**. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social de Franca, UNESP, Franca, 1993.

MAPAS

Mapas de imóveis não operacionais do município de Ribeirão Preto. São Paulo: Inventariança da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, 1982.

Mapa com arruamento do município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Secretaria Municipal de Planejamento e gestão, 2009. Arquivo digital. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/mapas/i28mapas.php>>. Acesso em: 31 jul. 2012.

Mapa com aprovação de parcelamentos por décadas em Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão, 2009. Arquivo digital. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/mapas/i28mapas.php>>. Acesso em: 31 jul. 2012.

Mapa de expansão do perímetro urbano. Ribeirão Preto: Audiência Pública em 22 nov. pela Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão, 2011.

Mapa de assentamentos precários em Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Plano de Habitação de Interesse Social de Ribeirão Preto, 2010. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/cohab/fnh/i08ind-fnh.php>>. Acesso em: 31 jul. 2012.

‘Projecto da chegada da E.F.S.Paulo e Minas a Ribeirão Preto e sua ligação com a Cia Mogiana, com a Rectificação do Ribeirão Preto e Saneamento dos Terrenos Anexos’: Ribeirão Preto: Cia Electro Metalúrgica Brasileira, 1935. Escala 1:1000.

Mapa Geral de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Directoria de Obras, 1949.

Mapa Viário Geral – Cidades e Distritos. Ribeirão Preto: Coordenadoria Geral de Planejamento, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, 1971. Esc: 1:20.000.

Mapa Viário Geral – Cidades e Distritos. Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Coordenadoria Geral de Planejamento, 1980. Esc: 1:20.000.

Planta do Município de Ribeirão Preto, s/d. Esc: 1:50.000.

Planta da Villa de Ribeirão Preto, 1884. Sem escala.

Planta da Cidade do Ribeirão Preto, 1892. Escala 1:2.000.

Mapa Geral de Ribeirão Preto, 1932. Escala: 1:5.000.