

Educação patrimonial e refuncionalização do patrimônio ferroviário paulista: usos culturais na cidade de Assis (SP)

Heritage Education and the Refunctionalization of São Paulo's Railway Heritage: Cultural Uses in the City of Assis (SP)

Lívia Morais Garcia Lima
Maria Julia Almeida Cardoso

Resumo

O município de Assis (SP) apresenta, em sua paisagem, diversos vestígios ligados ao patrimônio ferroviário que permanecem associados à história local, sobretudo em função de sua refuncionalização para usos culturais. Considerando o papel desempenhado pela educação patrimonial na preservação de bens culturais e sua relação com a comunidade, esta investigação utilizou pesquisa de campo e entrevistas com trabalhadores e/ou frequentadores de antigos espaços ferroviários conhecidos como “Galpão Cultural”, “Secretaria da Cultura” e “Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária”, com o objetivo de analisar as práticas educativas desenvolvidas nesses locais. Observou-se que a refuncionalização desses edifícios, aliada à sua forte vinculação com a memória urbana assisense, mesmo quando não orientada por finalidades educativas explícitas, reforça a importância de sua preservação.

Palavras-Chave: Educação patrimonial; Patrimônio Ferroviário; Memória local; Assis (SP).

Abstract

The municipality of Assis (SP) presents, within its landscape, several vestiges linked to railway heritage that remain associated with local history, particularly due to their refunctionalization for cultural uses. Considering the role played by heritage education in the preservation of cultural assets and its relationship with the community, this study employed field research and interviews with workers and/or users of former railway spaces known as “Galpão Cultural,” “Secretaria da Cultura,” and “Barracão da Escola de Samba Unidos da V.O.,” with the aim of analyzing the educational practices developed in these locations. It was observed that the refunctionalization of these buildings, combined with their strong connection to the urban memory of Assis, even when not guided by explicit educational purposes, reinforces the importance of their preservation.

Keywords: Heritage education; Railway heritage; Local memory; Assis (SP).



Introdução

Abordar o patrimônio cultural implica reconhecer seu papel na construção de identidades, na constituição da memória coletiva e na manutenção de valores socialmente compartilhados.¹ Nesse sentido, o patrimônio ferroviário insere-se no campo do patrimônio industrial, estando vinculado às transformações decorrentes da industrialização e às experiências sociais dela derivadas.² Em cidades do interior paulista, esses vestígios permanecem presentes tanto na paisagem urbana quanto nas lembranças da população, constituindo importantes referências de memória.

No município de Assis (SP), localizado no Oeste Paulista, a cidade possuiu por algumas décadas uma estação de locomotivas e uma malha férrea que se estende por dentro da área urbana do município. Com base nas reflexões de Pereira e Fiorin (2015), pode-se compreender que a ferrovia desempenhou papel decisivo na formação urbana de Assis, impulsionando sua expansão territorial, dinamizando atividades econômicas e estruturando fluxos populacionais.³ Contudo, essa relação não se deu de forma unilateral. Se, por um lado, a presença da linha férrea estimulou o crescimento do município, por outro, foi o próprio espaço urbano, com sua infraestrutura, seus trabalhadores e suas dinâmicas sociais, que possibilitou a instalação e o funcionamento do sistema ferroviário. Assim, cidade e ferrovia constituíram-se mutuamente, em um processo de interdependência histórica.

Parte desse patrimônio ferroviário tem sido refuncionalizado, passando a abrigar atividades culturais e comunitárias. Esse processo suscita reflexões acerca das formas de preservação desses bens, especialmente no que diz respeito à sua relação com a memória urbana e com os usos contemporâneos desses espaços. Nesse contexto, coloca-se a seguinte problemática: de que

¹DE MEDEIROS, Mércia Carréra; SURYA, Leandro. **A importância da educação patrimonial para a preservação do patrimônio**. 2009.

²OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais**. Projeto História, n. 40, 2011.

³PEREIRA, Mateus Iamarino Farto; FIORIN, Evandro. **Assis: patrimônio ao longo do antigo leito férreo**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 3, n. 15, 2015.

maneira a refuncionalização de antigos espaços ferroviários contribui para a preservação do patrimônio ferroviário e para a manutenção da memória local?

Diante dessa questão, o presente trabalho⁴ tem como objetivo analisar como a refuncionalização de edifícios ferroviários no município de Assis (SP) se articula com práticas de educação patrimonial, considerando a forma como esses espaços são apropriados pela população e utilizados na promoção de atividades culturais. Para tanto, busca-se compreender em que medida tais iniciativas potencializam a valorização do patrimônio e contribuem para a construção e difusão da memória local.

No âmbito das discussões conceituais, a noção de “memória ferroviária” foi formulada no contexto de reestruturação institucional do setor ferroviário brasileiro, especialmente após a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), com o objetivo de garantir a preservação de bens históricos, artísticos e documentais vinculados à ferrovia.⁵ Essa formulação evidencia a necessidade de criação de instrumentos específicos de salvaguarda, bem como de políticas públicas voltadas à preservação desse patrimônio.

A preservação do patrimônio ferroviário envolve, ainda, debates acerca da gestão compartilhada entre diferentes esferas: União, estados, municípios e sociedade civil, evidenciando que a proteção desses bens ultrapassa a lógica do tombamento e demanda ações articuladas e contínuas.⁶ Nesse sentido, a discussão sobre memória, história e cultura revela-se central para a compreensão das dinâmicas de preservação em contextos locais.

No que se refere à educação patrimonial, observa-se que, embora sua institucionalização tenha se fortalecido com a criação de instâncias específicas

⁴Este artigo é resultado de pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida no âmbito do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), com financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

⁵PROCHNOW, Lucas Neves. **Memória ferroviária**. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN, 2015.

⁶JUNIOR, Dirceu Piccinato. **Educação patrimonial: uma reflexão sobre os bens culturais das pequenas cidades**. *Patrimônio e Memória*, v. 19, n. 1, 2023.



no âmbito das políticas públicas, suas práticas extrapolam o campo institucional, sendo também desenvolvidas por diferentes grupos sociais.⁷ Tais ações desempenham papel fundamental na formação de sujeitos críticos, na valorização do patrimônio cultural e na promoção de processos de apropriação da memória social.

Além disso, a educação patrimonial tem sido apontada como um importante instrumento no ensino de História e na construção da cidadania, contribuindo para a valorização da diversidade sociocultural e para o reconhecimento do patrimônio como recurso educativo.⁸ Nesse contexto, a refuncionalização de espaços ferroviários apresenta-se como uma possibilidade de articulação entre preservação, uso social e práticas educativas, especialmente em cidades de pequeno e médio porte.

1. Desenvolvimento

2.1. Patrimônio ferroviário, memória e refuncionalização

Inicialmente vinculado aos processos de consolidação dos Estados-nação no século XIX, o patrimônio constitui-se como um instrumento de legitimação de narrativas históricas oficiais, sendo concebido como um conjunto de bens materiais responsáveis por rememorar, ao longo das gerações, uma determinada memória histórica. Nesse contexto, sua função esteve diretamente associada à construção de uma identidade nacional coesa, operando por meio da seleção de quais elementos do passado deveriam ser preservados ou esquecidos.⁹

“O patrimônio cultural serve, assim, como recurso para produzir diferenças entre os grupos sociais e a hegemonia dos que gozam de um acesso preferencial à produção e distribuição de bens. Os setores

⁷CASCO, Ana Carmen Amorim Jara. **Sociedade e educação patrimonial**. Revista Eletrônica do IPHAN, 2006.

⁸ALVES, Sandro Ambrósio. **Educação patrimonial e ensino de história: conhecendo Rondonópolis através do patrimônio histórico e cultural – um guia educacional como proposta**. In: XXIX Simpósio Nacional de História, 2017.

⁹ZANON, Elisa Roberta; MAGALHÃES, Leandro Henrique; CASTELO BRANCO, Patrícia Martins. **Educação patrimonial: da teoria à prática**. Londrina: UniFil, 2009.

dominantes não só definem quais bens são superiores e merecem ser conservados, mas também dispõem dos meios econômicos e intelectuais, tempo de trabalho e de ócio, para imprimir a esses bens maior qualidade e refinamento.”¹⁰

Nesse sentido, o papel do Estado torna-se central na formulação de políticas de preservação, atuando como agente responsável pela salvaguarda dos bens patrimoniais. Essa atuação, contudo, frequentemente se depara com tensões no cotidiano urbano, especialmente quando as formas de apropriação social do patrimônio não correspondem às expectativas institucionais, o que contribui para a ampliação das reivindicações de diferentes grupos sociais por reconhecimento no campo patrimonial.¹¹

No Brasil, a institucionalização dessas políticas se materializa com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, marco inicial da atuação estatal na preservação patrimonial. Esse processo esteve, em um primeiro momento, vinculado à construção de uma identidade nacional pautada em referências eurocêntricas, privilegiando determinados bens que mereciam ser preservados sem uma efetiva preocupação com uma relevância social.¹² Ao longo do tempo, entretanto, observa-se uma ampliação das concepções de patrimônio cultural, incorporando perspectivas mais plurais e valorizando a diversidade de manifestações culturais, ainda que persistam desafios herdados de sua origem.

A ampliação da noção de patrimônio cultural também está relacionada às transformações decorrentes da Revolução Industrial, que alteraram profundamente as dinâmicas urbanas e produtivas. A reorganização dos meios de produção e distribuição provocou o deslocamento das atividades industriais,

¹⁰CABRAL, Magaly. **Memória, patrimônio e educação**. Resgate, v. 12, n. 1, 2004, p. 38.

¹¹ARANTES, Antonio Augusto. **O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana**. Revista Habitus, v. 4, n. 1, 2006.

¹²TOLENTINO, Átila Bezerra. **Educação Patrimonial Decolonial: perspectivas e entraves nas práticas de patrimonialização federal**. Sillogés, v. 1, n. 1, 2018.



resultando no abandono de áreas anteriormente centrais no tecido urbano.¹³ Esse processo contribuiu para o surgimento de novas formas de atribuição de valor ao patrimônio, especialmente no que se refere aos vestígios da industrialização.

“A proteção dos vestígios da industrialização atenderia diretamente à sua importância documental (“material ou imaterial”). O patrimônio industrial refere-se a bens e representativos da industrialização e seu papel na conformação da sociedade contemporânea.”¹⁴

Distinguindo os conceitos de patrimônio industrial e arqueologia industrial, a Carta de Nizhny, publicada em 2003 pelo The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), insere-se no esforço de consolidação de diretrizes internacionais voltadas à preservação do patrimônio industrial. O documento define esse tipo de patrimônio, explicita seus valores históricos, sociais, tecnológicos e científicos, e estabelece a importância de sua identificação, inventariação, proteção, conservação, interpretação e difusão. Nesse sentido, a carta também reconhece a adaptação e a reutilização como estratégias legítimas para a preservação desses bens, ao indicar que a reutilização pode constituir uma forma adequada de garantir a sobrevivência dos edifícios industriais, desde que respeitados sua integridade histórica e autenticidade construtiva.¹⁵

No contexto brasileiro, a discussão sobre a preservação do patrimônio ferroviário ganha novos contornos a partir da promulgação da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que extingue a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e transfere à União a responsabilidade pelos bens da extinta rede. Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) cabe a administração, guarda e manutenção dos bens de valor histórico, artístico e cultural, bem como a

¹³DEZEN-KEMPTER, Eloisa. **O lugar da indústria no patrimônio cultural**. Labor e Engenho, v. 5, n. 1, 2011.

¹⁴OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **A cultura industrial como herança: questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil**. Oculum Ensaios, v. 14, n. 2, 2017, p. 325.

¹⁵TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. 2003.

responsabilidade pela preservação e difusão da chamada “Memória Ferroviária”, mediante ações como a organização de museus, arquivos e outras instituições culturais, além da conservação e restauração dos espaços oriundos da antiga estrutura ferroviária.¹⁶

Como desdobramento desses esforços de normatização, destaca-se a criação, em 2010, da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria IPHAN nº 407, que institui mecanismos para a patrimonialização desses bens, incluindo sua inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Tais iniciativas evidenciam a crescente institucionalização da preservação ferroviária no país, ao mesmo tempo em que colocam em debate a necessidade de articulação entre diferentes esferas como a União, estados, municípios e sociedade civil na gestão desses bens.¹⁷

2.2. Educação patrimonial e usos dos espaços

A discussão sobre educação patrimonial no Brasil tem início com a publicação do *Guia Básico de Educação Patrimonial*, elaborado por Horta, Grunberg e Monteiro (1999) a partir de experiências desenvolvidas no Museu Imperial de Petrópolis.¹⁸ Esse material buscou sistematizar metodologias voltadas ao estudo do patrimônio cultural, constituindo uma referência importante para o campo naquele momento. No entanto, tais propostas são hoje compreendidas como historicamente situadas, uma vez que se baseavam em uma perspectiva na qual a educação era entendida predominantemente como transmissão de conhecimento.¹⁹

A partir de revisões críticas desse modelo, autores como Scifoni (2012) defendem a necessidade de compreender a educação patrimonial a partir de

¹⁶BRASIL. **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007**. Brasília, 2007.

¹⁷IPHAN. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Brasília, 2010.

¹⁸HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: IPHAN, 1999.

¹⁹TOLENTINO, Átila Bezerra. **O que não é educação patrimonial: cinco falácias sobre seu conceito e sua prática**. In: Educação patrimonial: políticas, relações de poder e ações afirmativas. João Pessoa: IPHAN-PB, 2016, p. 40.



uma perspectiva emancipatória, em diálogo com a concepção de educação libertadora proposta por Paulo Freire.²⁰ Nessa abordagem, as comunidades são reconhecidas como sujeitos ativos na produção de conhecimento, e a cultura passa a ser entendida como elemento mediador da tomada de consciência histórica. Dessa forma, a educação patrimonial deve problematizar a aparente neutralidade do patrimônio, evidenciando os processos sociais que o constituem.

“A educação patrimonial implica um processo de construção de conhecimento e de tomada de consciência em relação ao patrimônio – ele próprio em construção permanente – seja qual for a sua tipologia. Só assim é possível dar sentido ao patrimônio, ontem e hoje.”²¹

É recorrente, entretanto, a confusão entre educação patrimonial e ações de difusão ou conscientização voltadas à preservação. Nessa perspectiva, Demarchi (2016) nos lembra que a educação patrimonial não se limita à divulgação do patrimônio ou à sensibilização para sua conservação, mas implica a problematização de sua existência, a contextualização histórica dos bens culturais e, sobretudo, a valorização dos sujeitos envolvidos nesses processos. Trata-se, portanto, de reconhecer os indivíduos como agentes históricos, capazes de interpretar e transformar a realidade em que estão inseridos.²²

No âmbito institucional, observa-se a consolidação do tema no interior do IPHAN, especialmente a partir da criação de instâncias voltadas à sua gestão e do desenvolvimento de políticas públicas específicas. Esse processo resultou na formulação de uma concepção de educação patrimonial que enfatiza seu caráter coletivo, dialógico e participativo, compreendendo-a como um conjunto de práticas educativas – formais e não formais – voltadas à

²⁰SCIFONI, Simone. **Educação e patrimônio cultural: reflexões sobre o tema**. In: IPHAN. Educação patrimonial: reflexões e práticas. João Pessoa, 2012.

²¹PINTO, Helena. **A educação patrimonial num mundo em mudança**. Educação & Sociedade, v. 43, 2022, p. 12.

²²DEMARCHI, João Lorandi. **Perspectivas para atuação em educação patrimonial**. Revista CPC, n. 22, 2016.

apropriação social do patrimônio cultural e à construção compartilhada do conhecimento.²³

Essa mudança de perspectiva evidencia o reconhecimento do patrimônio cultural como uma construção social e da educação patrimonial como uma prática mediadora, afastando-se de concepções anteriores que a associavam a processos de “alfabetização cultural”. Ao mesmo tempo, observa-se como apontado por Casco (2006), diante das dinâmicas contemporâneas, a própria sociedade tem assumido um papel ativo na proposição de ações educativas voltadas à preservação da memória social, ao passo que demanda do Estado maior sistematização e apoio institucional para o campo.

“É importante que fique claro que tais diretrizes devem orientar a ação institucional, e não regular o campo social que precisa ter independência e criatividade próprias para inventar e sugerir trabalhos de educação patrimonial.”²⁴

Nesse contexto, as práticas de educação patrimonial configuram-se como um campo fértil para a problematização de questões relacionadas à identidade, memória, cidadania e colonialidade, reconhecendo o patrimônio cultural como um espaço de disputas e negociações entre diferentes grupos sociais.²⁵ Considerando sua inserção no território, os bens culturais podem ser compreendidos como documentos vivos, passíveis de interpretação e de ações educativas que valorizem a diversidade e a interculturalidade, evitando a reprodução de hierarquias e desigualdades historicamente constituídas.²⁶

2.3. Experiência em Assis (SP): práticas e apropriações

Fundada em 1905, no interior do estado de São Paulo, a cidade de Assis teve sua formação associada à chegada de fazendeiros e à demarcação de seu

²³FLORÊNCIO, Sônia Rampim et al. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília: IPHAN, 2014, p. 19.

²⁴CASCO, A. C. A. **Sociedade e educação patrimonial**. Revista Eletrônica do IPHAN, 2006, p. 2.

²⁵FLORÊNCIO, S. R.; et al. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. 2014, p. 23-24.

²⁶TOLENTINO, Â. **Educação Patrimonial Decolonial: perspectivas e entraves nas práticas de patrimonialização federal**. 2018, p. 58.



território. Em 1914, impulsionada pela necessidade de escoamento da produção cafeeira regional, foi integrada à Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), elemento fundamental para o desenvolvimento urbano local. A implantação da ferrovia – responsável pelo transporte de mercadorias e passageiros – inaugurou uma nova configuração espacial e introduziu dinâmicas urbanas distintas, contribuindo para a elevação de Assis à condição de município em 1917. Esse processo esteve diretamente relacionado tanto à constituição de práticas sociais vinculadas ao trabalho ferroviário quanto à construção de edificações destinadas ao funcionamento da ferrovia.

A Estação Ferroviária de Assis foi aberta no mesmo ano da chegada da linha férrea em 1914, tendo passado por mais de uma década de funcionamento o edifício ganhou um novo prédio, em 1926, época em que também foram construídos conjuntos de casas ferroviárias, para atender aos trabalhadores da empresa. Como destacado por Pereira e Fiorin (2015) “Quase uma década depois, em 1934, aconteceria uma nova reforma da estação ferroviária e a construção dos edifícios que formariam o Complexo Ferroviário de Assis.”²⁷

Ao longo do tempo, entretanto, a expansão do modal rodoviário e as transformações nas políticas de transporte levaram à progressiva desativação das linhas férreas, intensificada com a criação da FEPASA em 1971 e, posteriormente, com o encerramento de diversas atividades ferroviárias, como ocorreu em Assis, onde a estação foi desativada em 1999 e apesar de ainda operar durante alguns anos sua linha férrea para o transporte de cargas, teve como imprescindível a sua desativação completa.

“A Fepasa, mesmo extinta no fim da década de 90, assim como a Companhia Paulista, ainda deixa muitas materialidades nas cidades paulistas e também narrativas de memória ferroviária. Em muitos locais a estação e suas proximidades, ainda hoje, são reconhecidas como “Fepasa”, um valor simbólico ainda presente no território paulista.”²⁸

²⁷PEREIRA, M. I. F.; FIORIN, E. **Assis: patrimônio ao longo do antigo leito férreo**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 3, n. 15, 2015, p. 116.

²⁸MOURA, Rafael Henrique de. **Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades**. Revista GEOMAE, v. 12, n. esp, 2021, p. 103.

No caso do município de Assis (SP), levantamentos sobre o estado de conservação do patrimônio ferroviário indicam diferentes formas de preservação, que variam desde a apropriação institucional até situações de abandono e degradação. É nesse cenário que a refuncionalização se apresenta como uma possibilidade concreta de preservação, ao atribuir novos usos e significados a esses espaços, permitindo sua reinserção no cotidiano urbano e contribuindo para a manutenção de sua dimensão material e simbólica.

“As mudanças decorrentes de a ferrovia ter sido deixada em segundo plano, em detrimento das rodovias, afetou todo o entorno dos imóveis pertencentes à ferrovia e todo seu patrimônio. A questão atualmente está voltada para a conservação e restauro dos conjuntos ferroviários, que em geral, são constituídos da estação, armazéns, depósitos, centro administrativo, cabinas de sinalização, oficina de locomotivas, casas de máquinas, residências, hospital, reservatório de água.”²⁹

A partir da discussão acerca da refuncionalização do patrimônio ferroviário enquanto estratégia de preservação e da compreensão da educação patrimonial como prática mediadora e socialmente construída, a análise empírica concentra-se no município de Assis (SP), onde antigos espaços ferroviários vêm sendo apropriados para usos culturais. Nesse contexto, destacam-se o “Galpão Cultural”, a “Secretaria da Cultura” e o “Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária”, cujas dinâmicas permitem observar, em escala local, as relações entre patrimônio, memória e práticas educativas.

As abordagens e os instrumentos metodológicos utilizados obedeceram aos procedimentos éticos estabelecidos para a pesquisa científica em Ciências Humanas e o projeto investigativo foi aprovado pelo parecer número 7.193.995. A investigação adotou uma abordagem qualitativa, de caráter participante, descritivo e analítico, orientada pela compreensão dos fenômenos em seu

²⁹MOTA, Bárbara Moraes da. **A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem**. Dissertação. Campinas, 2013, p. 56.



contexto social e a partir das experiências dos sujeitos envolvidos.³⁰ Tal perspectiva possibilitou apreender não apenas os usos formais desses espaços, mas também os significados atribuídos por seus frequentadores e trabalhadores, evidenciando a dimensão simbólica da refuncionalização do patrimônio ferroviário.

Como procedimentos metodológicos, a pesquisa articulou levantamento bibliográfico e trabalho de campo, este último realizado por meio de entrevistas semiestruturadas, observação participante e registros em diário de campo, seguidos da transcrição das falas. A escolha dos entrevistados obedeceu ao critério de envolvimento direto com os espaços analisados, contemplando trabalhadores e frequentadores dos equipamentos culturais investigados. Nesse sentido, foram selecionados sujeitos que mantêm uma relação ativa com esses locais, seja por atuação profissional ou por participação contínua nas atividades desenvolvidas.

A observação participante constituiu um elemento central da pesquisa, permitindo acompanhar as dinâmicas cotidianas dos espaços, suas formas de uso e as interações entre os sujeitos. A utilização do caderno de campo mostrou-se fundamental enquanto instrumento de registro das interações, percepções e contextos nos quais os dados foram produzidos, permitindo captar aspectos que extrapolam o conteúdo verbal das entrevistas.³¹

Camargo (2014) destaca que, ao se pensar o caderno de campo, não se trata da quantidade de informações retidas, mas da forma como a experiência vivida afeta o pesquisador e amplia a compreensão de múltiplas perspectivas de um mesmo espaço.³² Nessa mesma direção, Chachado (2021) compreende o caderno de campo como um espaço seguro de reflexão, no qual podem ser registrados dilemas éticos, tensões, cansaços e entusiasmos que emergem ao

³⁰BOGDAN, Robert; BIKLEN, Sari. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos**. Porto: Porto Editora, 1994.

³¹MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: Hucitec/UNESP, 1997, p. 10.

³²CAMARGO, Fernanda Maria. **Primeiro “caderno de campo”: uma experiência etnográfica na Festa do Divino de Piracicaba**. Ponto Urbe, 2014.

longo da pesquisa. Como espaço analítico, ele também possibilita acompanhar avanços e recuos do percurso investigativo, favorecendo o acesso progressivo a camadas mais densas de percepção da realidade social em estudo.³³

As entrevistas, por sua vez, seguiram um roteiro semiestruturado, possibilitando que os interlocutores desenvolvessem livremente suas narrativas a partir de suas experiências, ao mesmo tempo em que se mantinha o foco nos objetivos da pesquisa.³⁴ Essa estratégia favoreceu a construção de um diálogo entre pesquisador e participantes, valorizando suas memórias e interpretações sobre os espaços analisados. A partir da realização do trabalho de campo, buscou-se entender a relação dos espaços com o município de Assis (SP), compreendendo de que maneira a refuncionalização dos remanescentes ferroviários contribuem para a sua preservação e atribuem novos significados ao ambiente urbano a partir da prática da educação patrimonial.

Ao todo, foram realizadas cinco entrevistas com trabalhadores e frequentadores dos referidos espaços culturais, priorizando relatos que, embora individuais, apresentassem relevância coletiva. As entrevistas foram gravadas, transcritas e arquivadas. O grupo de interlocutores é composto tanto por moradores de Assis (SP) desde a infância quanto por indivíduos que passaram a residir na cidade em função da Universidade Estadual Paulista (UNESP) e estabeleceram vínculos com os espaços culturais. A seleção ocorreu a partir de indicações e da própria inserção da pesquisadora no campo, construída por meio da frequência aos eventos e do contato prévio com os locais investigados.

As questões abordaram aspectos como a função original dos edifícios, suas transformações físicas e de uso, suas relações com o município e com a população local, bem como sua percepção enquanto patrimônio ferroviário. A partir das entrevistas realizadas e das observações registradas em campo, foi

³³CHACHADO, Rodrigo. **Diário de campo: um primo diferente na família das ciências sociais**. Rio de Janeiro, 2021.

³⁴TRIVIÑOS, Augusto Nibaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987, p. 145.



possível identificar diferentes formas de apropriação dos espaços ferroviários refuncionalizados, evidenciando não apenas seus usos atuais, mas também os significados atribuídos a eles pelos sujeitos que os vivenciam.

Tomando como referência uma concepção de educação patrimonial de caráter dialógico, participativo e democrático, torna-se fundamental reconhecer o papel ativo da comunidade nos processos de preservação dos bens culturais, bem como a centralidade do território enquanto espaço formativo.³⁵ Nesse sentido, o reconhecimento do patrimônio não se restringe aos mecanismos institucionais de tombamento, mas se constrói também a partir das experiências e atribuições de sentido realizadas pelos sujeitos em seu cotidiano. Embora, no município de Assis, apenas o Teatro São Vicente seja oficialmente tombado pelo CONDEPHAAT, observou-se que todos os entrevistados reconhecem os remanescentes ferroviários analisados como patrimônios da cidade, evidenciando a existência de processos de patrimonialização que extrapolam o âmbito formal.

Ao destacarem o papel da ferrovia na formação e expansão urbana de Assis, os entrevistados atribuem aos remanescentes ferroviários um valor histórico diretamente associado à trajetória do município, o que reforça a percepção de que tais bens devem ser preservados. No entanto, para além desse reconhecimento histórico, a análise das narrativas evidencia que os novos usos atribuídos a esses espaços também desempenham papel central em sua valorização.

Edifícios que anteriormente funcionavam como armazém e oficina da FEPASA – atualmente refuncionalizados como Galpão Cultural e Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária – passam a ser reconhecidos como patrimônios não apenas por sua origem ferroviária, mas também por sua inserção nas dinâmicas culturais contemporâneas, especialmente no que se

³⁵FLORÊNCIO, S. R.; et al. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. op. cit.

refere à produção e difusão cultural. Tal percepção se explicita nas falas das entrevistadas, como se observa a seguir:

“Sim eu considero um patrimônio... e aqui nós tamo agora um patrimônio cultural de Assis né porque nós “fincamo” aqui e daqui a gente não sai mais não, né gente?” ³⁶

“É, atualmente eu acho que ele é um... por ter sido um espaço construído né, pelas pessoas que tavam ocupando aqui na época com essa funcionalidade e pensando que hoje ele foi transformado num espaço cultural como é o caso aqui do Galpão Cultural e o Galpão da V.O por exemplo né, ao nosso lado aqui que ele é do tênis de mesa né, então eles tem funções sociais muito importantes, são espaços para grupos que necessitam desse espaço pra fazer suas atividades e hoje tem uma... uma função também muito conectada com passageiros né, ações passageiras, mas também com ações fixas coisas que ficam na cidade. Eu gosto bastante dessa metáfora, de que a gente vive no Galpão e aqui passa muita cultura né, e antes já foi outras coisas.” ³⁷

Sabendo que o patrimônio cultural deve ser compreendido para além de sua concepção inicial, historicamente vinculada ao patrimônio histórico e artístico como os monumentos, abrangendo também sua dimensão imaterial, torna-se necessário destacar que a preservação desses bens se relaciona diretamente com a sociedade, não se restringindo a aspectos técnicos de conservação e restauração, nem aos dispositivos oficiais de tombamento. Nesse sentido, a manutenção e a continuidade do patrimônio dependem da participação social, bem como do reconhecimento de que, ao longo do tempo, novos sentidos e significados podem ser atribuídos a ele pelas comunidades às quais se vincula.³⁸

“Eu lembro quando eu era criança que eu vinha aqui, meu pai me trazia... minha mãe né, minha mãe tinha uma comadre ela mora até hoje aqui na

³⁶ENTREVISTA com Mônica da Silva, Elaine Cristina Houghhammer Secone, Antônio José Barbosa, membros da Escola de Samba Unidos da Vila Operária, realizada em Assis, em 25/05/2025.

³⁷ENTREVISTA com Anna Carolina Alencar Betine, participante da ocupação do Galpão Cultural, realizada em Assis, em 11/03/2025.

³⁸FONSECA, M. C. L. **Educação patrimonial: abordagens teóricas**. 2003.



Joaquim Burtinho, então eu tenho lembrança dê infância daqui, de todo esse pedaço... de passar de ver que eram... esses barracões... isso que eu falo gigantes. Aqui tem um ai na frente ainda que tá bem depredado mas é isso, era uma coisa bem grandona, imagina pra criança já é tudo muito gigante né, mas a gente via o movimento também dos trens, que era sempre legal a gente ouvia, a gente se... Ah então eu morava lá perto do mercado né?”³⁹

Pensar, portanto, a refuncionalização do patrimônio ferroviário nesse contexto, a partir dos casos analisados, permite compreender em que medida tais iniciativas estão diretamente relacionadas à ação da comunidade no reconhecimento e na atribuição de valor aos remanescentes ferroviários. Observa-se que, mesmo no caso da antiga estação ferroviária atualmente utilizada pelo poder público como Secretaria da Cultura, seu novo uso foi precedido por uma intervenção artística que provocou um deslocamento no olhar sobre o edifício, até então em situação de abandono, evidenciando o papel ativo dos sujeitos na ressignificação desses espaços. Nesse sentido, como relata Karol:

“Eu acredito que foi em dois mil e dezoito, dezenove, antes ele ficava meio parado na verdade, ficou meio parado. Teve eu acredito em dois mil e quinze, dois mil e dezesseis talvez teve uma intervenção de um artista, do Alemão aqui no prédio que ele grafitou o prédio inteiro acabou causando um alvoroço, mas naquela época o prédio era abandonado então a intervenção dele eu entendo que na verdade ajudou as pessoas a olharem mais para o prédio e levantou essa discussão toda de “ai quem prefere grafitado, quem prefere original” ai teve essa disputa que foi a gestão de dois mil e dezessete, dois mil e dezoito que que foi quando falou “não, vamos pintar das cores entre aspas originais do prédio, né?” daí fizeram essa repintura daí voltaram a usar o prédio que era abandonado mesmo, abandonado.”⁴⁰

³⁹ENTREVISTA com Mônica da Silva, Elaine Cristina Houghhammer Secone, Antônio José Barbosa, Assis, 25/05/2025.

⁴⁰ENTREVISTA com Karol Tedesque da Cunha, secretário adjunto da gestão da secretaria de cultura, realizada em Assis, em 21/05/2025.

FIGURA 1 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ASSIS, ATUALMENTE UTILIZADA COMO “SECRETARIA DA CULTURA”



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Os remanescentes, como o Galpão Cultural e o Barracão da V.O, configuram iniciativas de refuncionalização que emergem da própria comunidade, sem apoio direto do poder público. Nesse processo, tais espaços passaram, ao longo do tempo, por modificações em sua materialidade – expressas em reformas, pinturas e reparos – orientadas pela necessidade de adequação aos novos usos. Essas intervenções, contudo, não devem ser compreendidas apenas como adaptações funcionais, mas também como formas de manutenção e conservação do bem cultural ferroviário no contexto urbano. Como evidencia a fala de Rafael, membro do Galpão:

“O que o Galpão Cultural enquanto ocupação fez foi dá uma ressignificação pra esse espaço, manter a história dele viva, acho que entender esse chão histórico da linha férrea que ocupa né fazer com que aqui circule pessoas, com que aqui é... se mantenha preservado no sentido da estrutura física desse espaço né a gente nunca pensou em modernizar, no pior sentido dessa palavra né, acho que a gente quer fazer melhorias porque a gente vê que esse espaço tem muitas é... tem coisas a melhorar né, acho que a gente precisa garantir de várias formas pensando acessibilidade por exemplo, mas com certeza ele tem uma função de manutenção assim” ⁴¹

⁴¹ENTREVISTA com Rafael Karnakis Base, participante da ocupação do Galpão Cultural, realizada em Assis, em 14/04/2025.



As hipóteses levantadas por Mota (2013), de que, após a desativação da ferrovia, a administração pública da cidade de Assis não demonstrou interesse na conservação do patrimônio ferroviário⁴² – apesar de iniciativas pontuais de reocupação de alguns espaços da Sorocabana, seja pela prioridade de investimento em outras áreas ou pela ausência de diretrizes sobre o que fazer com a ferrovia e seus edifícios pertencentes à União, podem ser observadas no próprio estado físico em que o Barracão da V.O. se encontrava à época de sua ocupação, como descreve Antônio:

“Com a parada da ferrovia o pessoal foi sucateando tudo, pegando estruturas, as portas, janelas, vitrôs né, foram pegando tudo... até que tem uma... na foto aí aqui já não tinha cobertura, as paredes... aquelas paredes não tinha, aqui da frente...”⁴³

FIGURA 2 - ANTIGA OFICINA DA FERROVIA, ATUALMENTE UTILIZADA COMO “BARRACÃO DA ESCOLA DE SAMBA UNIDOS DA V.O.”; FIGURA 3 - ANTIGO ARMAZÉM DA FERROVIA, ATUALMENTE OCUPADO COMO “GALPÃO CULTURAL”



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Sabe-se que o patrimônio cultural, enquanto suporte de sentidos e significados produzidos em diferentes temporalidades, pode suscitar narrativas diversas acerca de sua memória. No caso analisado, ao se tratar de bens ferroviários vinculados à história do município e que passaram a desempenhar

⁴²MOTA, B. M. **A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP**, 2013, p. 108.

⁴³ENTREVISTA com Mônica da Silva, Elaine Cristina Houghhammer Secone, Antônio José Barbosa, Assis, 25/05/2025.

funções culturais distintas daquelas para as quais foram originalmente concebidos, evidenciam-se novas disputas e ressignificações do espaço. Ainda assim, esses lugares permanecem associados a uma memória ferroviária que remete à sua função inicial, como menciona Cristiano, funcionário da secretaria:

“Sim, a maioria das pessoas vão ali é... tem muita gente que vêm de fora que vai ali na secretaria da cultura né, pra lembrar, reviver aqueles momentos que viveram lá no passado né, pessoas vindo numa certa idade de cinquenta ano, quarenta e cinco, cinquenta, mas assim as pessoas que frequentam a secretaria da cultura até para algum tipo de evento alguma coisa, outra coisa que não tem haver com a estação eles também comentam também da época da época quando funcionava a estação de trem ali né.”⁴⁴

Com a refuncionalização, o patrimônio passa a produzir novos significados no interior do tecido urbano contemporâneo, os quais não se apresentam de forma homogênea, inserindo-se em disputas de memória. No caso do Galpão Cultural, o relato de Anna evidencia um panorama desfavorável na relação entre o município e o espaço: embora o local promova diversos eventos com o objetivo de dinamizar a vida cultural, sua atuação não é igualmente reconhecida por todos, sendo possível identificar a persistência de estigmas associados a seus frequentadores e organizadores:

“Dessa ocupação que a gente faz atualmente e que é uma memória que é muito renegada pelo... a gente sente que é renegada pela prefeitura, pelos demais cidadãos assim sabe? Que... é... desvalidam o nosso trabalho cultural né, a grande parte de Assis mesmo tem muito preconceito com nosso... com nosso trabalho né, a gente fala isso porque é isso, é nas postagens do Facebook quando você vê as postagens aí lá embaixo tem uns comentários: “ah lugar de maconheiro, drogado” sabe? Ai quando as pessoas entram aqui elas olham e tipo: “nossa é isso aqui dentro que tem depois da portinha” sabe? E... tipo, “tem biblioteca? Nossa tem teatro, nossa tem capoeira, nossa tem forró!” sabe? Mas isso só depois que elas conseguem vencer a barreira propagada por aí, não sei, não sabemos,

⁴⁴ENTREVISTA com Cristiano Aparecido Cardoso, funcionário da prefeitura, realizada em Assis, em 19/05/2025.



isso nunca foi vinculado na mídia mesmo é mais um senso comum que... que gira em torno pelo Galpão ele receber é, eventos que né, o teatro não vai receber esses eventos, o teatro municipal não vai receber”⁴⁵

Assim, a educação patrimonial pode ser compreendida como uma abordagem que não busca ocultar as contradições inerentes aos bens culturais, mas sim analisá-los de forma crítica, considerando sua trajetória histórica, os agentes sociais envolvidos e os significados construídos ao longo do tempo para a comunidade que os produz e os mantém.⁴⁶

“Estamos há quarenta e cinco anos da Escola de Samba, desde sua criação até hoje a gente tá firme e forte, quem participa quem colabora quem ajuda é o pessoal da comunidade, eles desfilam, eles tocam, vem ajudar aqui no barracão então sem esse pessoal a gente não conseguiria manter a escola de samba.”⁴⁷

Nessa perspectiva, ao discutir a reutilização do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo, Lourencetti (2021) aponta limites em estratégias de preservação centradas exclusivamente na conservação de edifícios, como a transformação de estações em museus, prática que, muitas vezes, se mostra insuficiente tanto para integrar esses espaços à dinâmica urbana quanto para representar a complexidade do conjunto ferroviário.⁴⁸ No caso de Assis, observa-se a presença dessa mesma lógica, evidenciada pela intenção de transformar o atual espaço da Secretaria da Cultura em museu, conforme indicado na fala de Karol:

“É futuramente a gente... a gente imagina inclusive temos projetos de restaurar o prédio e de montar um museu do ferroviário mesmo, aí de uma forma que ocupe mais ele, porque o museu hoje que existe é um pouquinho, uma... uma pequena amostra ali embaixo numa das salas

⁴⁵ENTREVISTA com Anna Carolina Alencar Betine, Assis, 11/03/2025.

⁴⁶HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. **Lições das coisas: o enigma e o desafio da educação patrimonial**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, v. 31, 2005.

⁴⁷ENTREVISTA com Mônica da Silva, Elaine Cristina Houghhammer Secone, Antônio José Barbosa, Assis, 25/05/2025.

⁴⁸LOURENCETTI, Fernanda de Lima. **A reutilização do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo: uma metodologia para a sua inventariação**. TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n. 44, 2021.

então, eu acho que subir aqui pras pessoas também é muito legal, muita gente... eu mesmo nunca subi, eu subi esse ano... esse ano não, a uns quatro anos atrás quando eu vinha como... como artista aqui. É acredito que essa área é muito importante, pra preservação histórica mesmo.”⁴⁹

Além da possibilidade de transformar os edifícios ferroviários em espaços multifuncionais ou centros culturais também trazida pela autora, é importante considerar que a simples conversão do edifício em museu, sem o desenvolvimento de práticas pedagógicas ou ações de educação patrimonial que o integrem ao cotidiano da comunidade, pode, ao contrário, contribuir para o abandono do bem cultural por parte do município, resultando em uma perda significativa, dada sua relevância para a formação da cidade, como destaca Rafael:

“Ai eu acho que a ferrovia ela conta muito a história de Assis assim né, esse estou fazendo aspas aqui pra ficar né, esse “progresso” que chegou, essa lógica desenvolvimentista mas realmente ela conectou aqui com outras partes do país, da capital é... e acho que essa malha férrea aqui ela acompanha essa história né, poderia, tem um museu super tímido e super mal, com uma curadoria bem mal feita eu acho do... da ferrovia ali na secretaria de cultura, mas esses prédios eles poderiam ser utilizados de várias formas né, eu acho que são prédios que contam a história, não só os prédios mas a ferrovia em si.”⁵⁰

Trabalhar a história local – especialmente do espaço urbano – por meio dos bens patrimoniais exige o estabelecimento de vínculos com a sociedade que os detém, de modo a promover uma construção coletiva do patrimônio cultural que ultrapassa a dimensão material e adentra o campo da memória social. Nessa perspectiva, a memória tende a incorporar os bens materiais que a constituem, permitindo que a sociedade os reconheça como patrimônio.⁵¹ Nesse sentido, destaca-se na fala de Mônica a relação de pertencimento entre a escola

⁴⁹ENTREVISTA com Karol Tedesque da Cunha, Assis, 21/05/2025.

⁵⁰ENTREVISTA com Rafael Karnakis Base, Assis, 14/04/2025.

⁵¹SOARES, André Luís Ramos; MINUZZI, João Davi Oliveira; MACIEL, Renata Baldin. **Memória e história local como patrimônio**. Mousseion, n. 10, 2011.



de samba com a Vila Operária – historicamente vinculada à ferrovia e aos seus trabalhadores – evidenciando a transmissão geracional dessa memória e a importância de sua valorização como parte integrante da história da cidade:

“A cidade de Assis a história não foi contada ainda a história de Assis, e aí meu a gente tem um campus aqui do lado eu falo “é vocês aqui que precisa falar da gente do que a gente faz” e eu acho que nisso como... aí volta pro que ela diz, a escola de samba é a pioneira né, foi a pioneira aqui em Assis e tu veio do que? Do padre Aloisio quer dizer um homem revolucionário mesmo porque lá atrás é bem lá atrás, porque se não a gente só ia tá, vamos pensar assim, os operários só ia ficar na esfulepação de só trabalhar pra enriquecer os bacanas e a gente não... eles né isso que eu falo, nós tamo aqui de passagem porque eu cheguei bem de... tô falando, estou presidente agora, mas eu sei que esse pessoal já fazia isso ó, a muito tempo, então acho que isso é bem legal de ressaltar. É uma mudança, eu vejo que já tá... a própria cultura né, da... da escola faz muita, faz muita mudança inclusive na cidade de Assis mesmo, eu vejo isso eu consigo visualizar.”⁵²

Nota-se, a partir das entrevistas realizadas, que, mesmo não possuindo diretamente finalidades educativas, o patrimônio ferroviário refuncionalizado para fins culturais exerce impacto positivo sobre a população local, devido à forte relação desses edifícios com a memória urbana. Ainda que haja ausência de práticas sistemáticas de educação patrimonial, observa-se o reconhecimento, por parte da comunidade assisense, da necessidade de preservação desses bens culturais, não apenas pelos fatores históricos ligados à expansão da cidade, mas também pelos significados atribuídos em função de seu uso social atual.

“E... a partir de dois mil e catorze a partir dessa regulamentação a gente entra nessa possibilidade da certificação como ponto de cultura e hoje no... no ano de dois mil e vinte e cinco a gente se transfor... conseguiu se referenciar como pontão de cultura, então o ponto de cultura ele tem é essa lógica de um espaço cultural que movimenta a cidade que não é só

⁵²ENTREVISTA com Mônica da Silva, Elaine Cristina Houghhammer Secone, Antônio José Barbosa, Assis, 25/05/2025.

um grupo de teatro que tá aqui não, é um vínculo com a comunidade faz a cultura girar mesmo na cidade e um pontão de cultura é essa representação na região, então hoje somos... estamos referenciados como um pontão de cultura esse espaço cultural que articula a região.”⁵³

Os novos usos atribuídos aos remanescentes ferroviários impactam diretamente os próprios moradores de Assis, que passam a se relacionar com esses espaços não apenas como vestígios de uma memória histórica, mas como locais efetivamente integrados à dinâmica cotidiana e cultural do município. A efetividade dessas ocupações pode ser observada no reconhecimento social e institucional que esses espaços vêm adquirindo ao longo do tempo. No caso do Galpão Cultural, seu reconhecimento enquanto Pontão de Cultura⁵⁴ evidencia a relevância de sua atuação na promoção de atividades culturais articuladas com a comunidade.

De forma semelhante, o Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária mantém viva sua função social por meio da realização anual dos desfiles carnavalescos e da promoção de eventos voltados à população local. Já no caso da antiga estação ferroviária, atualmente ocupada pela Secretaria Municipal de Cultura, observa-se sua permanência como espaço de circulação e conexão urbana, ainda que sob novas formas, como ressalta Karol:

“tem um outro ponto que eu tinha esquecido também que aqui hoje ali atrás é usado como ponto de ônibus, então seria também uma ligação, antes era o trem, hoje é o ônibus né, então você poderia fazer essa correlação”⁵⁵

Desse modo, a eficácia dessas políticas de ocupação está na capacidade de reintegrar esses edifícios à dinâmica urbana, atribuindo-lhes novos

⁵³ ENTREVISTA com Rafael Karnakis Base, Assis, 14/04/2025.

⁵⁴ Os Pontos e Pontões de Cultura são entidades, coletivos ou espaços culturais reconhecidos no âmbito da Política Nacional de Cultura Viva, instituída pela Lei nº 13.018/2014. No caso dos Pontões, trata-se de organizações certificadas pelo Ministério da Cultura que atuam de forma articuladora em rede, promovendo ações de mobilização, formação, mapeamento e difusão cultural, sendo reconhecidas por sua relevância para o fortalecimento das práticas culturais comunitárias, independentemente do repasse direto de recursos públicos.

⁵⁵ ENTREVISTA com Karol Tedesque da Cunha, Assis, 21/05/2025.



significados e garantindo sua permanência enquanto patrimônios vivos. A partir de uma perspectiva de educação patrimonial crítica, é possível observar que os espaços analisados – “Galpão Cultural”, “Secretaria da Cultura” e “Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária” – se inserem de formas distintas no tecido urbano de Assis (SP), evidenciando diferentes modos de apropriação e ressignificação dos remanescentes ferroviários no presente.

Sendo patrimônios refuncionalizados, os edifícios ferroviários encontram-se em permanente processo de disputa e construção de sentidos. Nesse contexto, observa-se como distintos agentes atuam na produção de narrativas sobre esses bens patrimoniais. Ainda que os três espaços estejam vinculados à promoção cultural no município, as entrevistas evidenciam percepções distintas sobre sua preservação, marcadas pelas diferenças de apropriação entre a comunidade – no caso do Galpão Cultural e do Barracão da Escola de Samba Unidos da Vila Operária – e o poder público municipal – no caso da Secretaria da Cultura. Enquanto as ocupações tendem a sustentar uma visão mais dinâmica e viva do patrimônio cultural, promovendo ativamente práticas ligadas à cultura popular, a atuação da prefeitura se orienta para a cristalização de uma memória ferroviária, especialmente ao propor a criação de um museu na antiga estação.

Observa-se, a partir das entrevistas de Karol, vinculado à secretaria, e de Anna, integrante do Galpão, uma preocupação recorrente quanto à insegurança em relação à posse dos bens ferroviários, que, embora pertencentes à União, encontram-se atualmente ocupados e ressignificados. Tais espaços passam a desempenhar uma função social ao se inserirem na dinâmica cultural – no caso da secretaria, no âmbito municipal, e no caso do Galpão, com alcance regional, sendo inclusive reconhecido como Pontão de Cultura – o que reforça sua relevância para o território e para os coletivos envolvidos em sua organização e fruição, como evidencia a fala de Anna:

“Tem uma questão que eu acho que é importante sabe, que a gente não tem o termo, a gente não tem a cessão de uso pra nós, né? Ainda é um

prédio da União e então ele tá no departamento de transportes e... a gente pode receber o termo de cessão de uso né? E a gente tá buscando isso, acho que esse daí é um dos passos pra gente poder sonhar como vai tá, porque a gente pode utilizar e a gente pode trabalhar aqui, mas pode ser que enfim... tomara que não, mas a gente sabe o território que a gente vive, né? Então, acho que a gente quer, busca o termo de cessão de uso definitivo pra que a gente possa seguir fazendo cultura aqui, enfim, em tempo indeterminado ou por um longo tempo né?”⁵⁶

A insegurança relatada quanto à cessão de uso permanente dos edifícios ferroviários, atualmente pertencentes à União, evidencia a fragilidade do Estado na gestão do conjunto de bens patrimoniais vinculados à memória ferroviária. Inseridos no território urbano de cidades de menor porte, esses espaços tornam-se alvo de apropriações e disputas no âmbito local. Nesse sentido, para garantir a continuidade e a segurança das funções sociais atualmente desempenhadas pelos espaços culturais analisados, torna-se fundamental a efetivação dessa cessão de uso.

2. Considerações finais

A análise dos patrimônios ferroviários refuncionalizados no município de Assis (SP), desenvolvida ao longo deste texto, evidencia que, mesmo na ausência de políticas sistemáticas de educação patrimonial, esses espaços desempenham papel significativo na preservação da memória coletiva e na construção de sentidos sobre a cidade. As entrevistas e observações de campo demonstraram que os remanescentes ferroviários são reconhecidos pela população como patrimônios locais, não apenas por sua relevância histórica, mas também pelos usos e significados que lhes são atribuídos no presente.

Os diferentes modos de apropriação identificados – ora impulsionados por iniciativas comunitárias, como no caso do Galpão Cultural e do Barracão da Escola de Samba Unidos da V.O., ora vinculados à atuação do poder público, como na Secretaria da Cultura – evidenciam que o patrimônio se configura

⁵⁶ENTREVISTA com Anna Carolina Alencar Betine, Assis, 11/03/2025.



como um campo em constante construção e disputa. Nessas dinâmicas, confrontam-se distintas narrativas e formas de relação com a memória ferroviária, que ora se expressa de maneira viva e cotidiana, ora tende à institucionalização por meio de projetos como a musealização da antiga estação.

Os dados levantados indicam que as iniciativas comunitárias de refuncionalização aproximam a população dos bens culturais, contribuindo para sua conservação prática e para a produção de novos significados, enquanto as ações institucionais, embora relevantes, nem sempre conseguem estabelecer o mesmo nível de integração com o cotidiano urbano. Nesse sentido, a questão da cessão de uso dos edifícios ferroviários, ainda pertencentes à União, mostra-se central, uma vez que a insegurança jurídica relatada pelos entrevistados pode comprometer a continuidade das atividades culturais desenvolvidas nesses espaços.

Diante desse cenário, o estudo reforça a necessidade de se pensar a educação patrimonial a partir de uma perspectiva crítica, dialógica e socialmente situada, em consonância com o que foi discutido ao longo da análise. Mais do que ações pontuais, trata-se de compreender a preservação como prática coletiva, construída em diálogo com a comunidade e atenta às especificidades do território. Por fim, o caso de Assis (SP) evidencia que a efetividade da preservação do patrimônio ferroviário está diretamente relacionada à sua capacidade de permanecer vivo, apropriado e ressignificado pelos sujeitos que com ele se relacionam no presente.

REFERÊNCIAS

ALVES, Sandro Ambrósio. **Educação patrimonial e ensino de história: conhecendo Rondonópolis através do patrimônio histórico e cultural – um guia educacional como proposta.** In: XXIX Simpósio Nacional de História: contra preconceitos: história e democracia, 2017.

ARANTES, Antonio A. **O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana.** Revista Habitus – Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia, v. 4, n. 1, p. 425-435, 2006.

BOGDAN, Robert; BIKLEN, Sari. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos**. Porto: Porto Editora, 1994.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, cria a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., e dá outras providências**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 1 jun. 2007.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. **Dispõe sobre o Inventário Nacional de Referências Culturais – INRC, seus objetivos, metodologia e aplicação**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 22 dez. 2010.

CABRAL, Magaly. **Memória, patrimônio e educação**. Resgate: revista interdisciplinar de cultura, v. 12, n. 1, p. 35-42, 2004.

CAMARGO, Fernando Monteiro. **Primeiro “caderno de campo”: uma experiência etnográfica na Festa do Divino de Piracicaba**. Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP, n. 14, 2014.

CASCO, Ana Carmen Amorim Jara. **Sociedade e educação patrimonial**. Revista eletrônica do Iphan, 2006.

CACHADO, Rita. **Diário de campo. Um primo diferente na família das ciências sociais**. Sociologia & Antropologia, v. 11, n. 02, p. 551-572, 2021.

DE LIMA LOURENCETTI, Fernanda. **A reutilização do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo: uma metodologia para a sua inventariação**. TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n. 44, 2021.

DE MEDEIROS, Mércia Carréra; SURYA, Leandro. **A importância da educação patrimonial para a preservação do patrimônio**. 2009.

DEMARCHI, João Lorandi. **Perspectivas para atuação em educação patrimonial**. Revista CPC, n. 22, p. 267-291, 2016.

MOURA, Rafael Henrique de. **Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades**. Revista GEOMAE, v. 12, n. esp, p. 95-113, 2021.

DE OLIVEIRA, Eduardo Romero. **A cultura industrial como herança: questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil**. Oculum Ensaios, v. 14, n. 2, p. 311-330, 2017.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. **O lugar da indústria no patrimônio cultural**. Labor e Engenho, v. 5, n. 1, p. 107-125, 2011.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim; et al. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, DF: IPHAN, 2014.



HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. **Lições das coisas: o enigma e o desafio da educação patrimonial.** Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, v. 31, p. 220-233, 2005.

JUNIOR, Dirceu Piccinato. **Educação patrimonial: uma reflexão sobre os bens culturais das pequenas cidades.** Patrimônio e Memória, v. 19, n. 1, p. 466-485, 2023.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade.** 2. ed. São Paulo: Hucitec/UNESP, 1997.

MOTA, Bárbara Moraes da. **A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2013.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** In: VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio, 2011.

NOELLI, Francisco Silva. **Educação patrimonial: relatos e experiências.** 2004.

NORA, Pierre. **Les Lieux de Mémoire.** Paris: Gallimard, 1993.

OLIVEIRA, E. R. de. **Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais.** Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós Graduated de História, n. 40, 2011.

PEREIRA, Mateus Iamarino Farto; FIORIN, Evandro. **Assis: patrimônio ao longo do antigo leito férreo.** Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 3, n. 15, p. 106-123, 2015. PINTO, Helena. A educação patrimonial num mundo em mudança. Educação & Sociedade, v. 43, p. e255379, 2022.

PROCHNOW, Lucas Neves. **Memória ferroviária.** In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. ISBN 978 85-7334-279-6.

SCIFONI, Simone. **Educação e patrimônio cultural: reflexões sobre o tema.** In: BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Educação patrimonial: reflexões e práticas. João Pessoa: Casa do Patrimônio de João Pessoa, 2012. p. 30-37.

SOARES, André Luís Ramos; MINUZZI, João Davi Oliveira; MACIEL, Renata Baldin. **Memória e história local como patrimônio.** Mousseion, n. 10, p. 130-134, 2011.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE – TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Nizhny Tagil, 2003.

TOLENTINO, Átila Bezerra. **Educação Patrimonial Decolonial: perspectivas e entraves nas práticas de patrimonialização federal**. Sillogês, v. 1, n. 1, p. 41-60, 2018.

TOLENTINO, Átila Bezerra. **O que não é educação patrimonial: cinco falácias sobre seu conceito e sua prática**. In: Educação patrimonial: políticas, relações de poder e ações afirmativas. João Pessoa: IPHAN-PB, p. 39-48, 2016.

TRIVIÑOS, Augusto Nibaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista**. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, v. 3, n. 1, p. 1-27, 2011.

ZANON, Elisa Roberta; MAGALHÃES, Leandro Henrique; CASTELO BRANCO, Patrícia Martins. **Educação patrimonial: da teoria à prática**. 1. ed. Londrina: UniFil, 2009.