

PERCEPÇÃO DO PATRIMÔNIO ATRAVÉS DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL

O caso de Assis

*PERCEPTION OF HERITAGE
THROUGH INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY
The case of Assis*

Tainá Maria Silva¹ e Naiara Cristine Spiller²

Resumo

A expansão das estradas de ferro em fins do século XIX e início do XX foi responsável pelo aparecimento e crescimento de várias cidades no interior de São Paulo. Como legado desse desenvolvimento, encontram-se espalhados pelo território paulista variados remanescentes industriais. Com base nisto, este estudo objetiva debater sobre o caso do complexo ferroviário de Assis, a partir de três edificações em situações discrepantes de conservação e uso. A pesquisa foi motivada pela participação em uma oficina de arqueologia industrial, na qual foram explorados os edifícios que abrigaram a estação, o armazém e as oficinas da Companhia Ferroviária Sorocabana. A partir dessa experiência, foram levantadas reflexões sobre a preservação desses remanescentes industriais e sua relação com a cidade e sua memória.

Palavras-chave: ferrovias, patrimônio industrial, arqueologia, Assis.

Abstract

The expansion of railways in the late 19th and early 20th centuries was responsible for the emergence and growth of several cities in the interior of São Paulo. As a legacy of this development, various industrial remnants are scattered throughout the Paulista territory. Based on this, this study aims to discuss the case of the Assis railway complex, starting from three buildings in disparate states of conservation and use. The research was motivated by participation in an industrial archaeology workshop, where the buildings that housed the station, warehouse, and workshops of the Sorocabana Railway Company were explored. From this experience, reflections were raised about the preservation of these industrial remnants and their relationship with the city and its memory.

Palavras-chave: Railway, industrial heritage, archaeology, Assis.

¹ Doutoranda em História (UNESP/Assis), Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UNESP/Bauru, 2019) com estágio-pesquisa na cidade de Paris pela École National Supérieure d'Architecture (ENSA/La Villette). e Graduada em Arquitetura e Urbanismo (USC, 2015).

² Professora associada do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Uneduvale e do curso de Técnico em nível médio em Edificações do Centro Paula Souza, Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UNESP/Bauru, 2023) e Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Estácio (2018) com estágio na Universidad de Zaragoza (2014/2015).



Figura 1 - Visão geral do complexo ferroviário de Assis com indicação da estação, armazém e oficinas. Fonte: imagem coletada em Google Earth com arte elaborada pelas autoras.

Introdução

A destinação de edifícios históricos, tombados ou não, a novos usos é um caminho escolhido com frequência a partir do entendimento que pode auxiliar na sua conservação, em virtude do uso ser a essência da arquitetura e estar intrinsecamente ligado com a sua forma estética e simbólica (Choay, 2006). A inserção destes testemunhos do passado no cotidiano da comunidade permite que laços sejam criados e mesmo sem instrumentos legais que garantam a preservação, estas edificações se mantêm vivas e ativas. Apoiado nesses argumentos, o presente artigo pretende refletir sobre o caso do complexo ferroviário da cidade de Assis, em específico sobre o prédio da estação e aquele que antes abrigava as oficinas da antiga Companhia Sorocabana.

O interesse pelo local se justifica por uma visita realizada na ocasião de uma oficina sobre Arqueologia Industrial, promovida pela Universidade Estadual Paulista e conduzida pelo professor Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz. A oficina teve como escopo apresentar conceitos e ferramentas da disciplina e, como atividade prática, a análise de três edificações do conjunto ferroviário de Assis, momento no qual foi possível identificar algumas questões tanto da materialidade quanto patrimoniais.

As ferrovias são parte intrínseca da cidade de Assis, cuja malha urbana inicial foi estruturada a partir dos trilhos. Fundada em 1905 com sua economia baseada em cultivo de algodão, em menos de 10 anos foi atingida pelos trilhos da então Estrada de Ferro Sorocabana com a principal finalidade de escoar a produção de grãos da região (Pereira e Fiorin, 2015) (Fig.1).

O complexo ferroviário que resiste até os dias de hoje, no entanto, surgiu em datas diversas: a estação ferroviária e as oficinas foram inauguradas em 1926 – nessa mesma data, inclusive, foram construídas parte das habitações para os trabalhadores ferroviários; e o armazém foi construído em 1934, momento no qual a estação também passou por uma reforma. Em 1999, com a desativação do transporte de passageiros, a estação foi fechada e o complexo foi totalmente desativado alguns anos mais tarde, com a desativação do transporte de cargas (Pereira e Fiorin, 2015; Mota, 2013).

Pela própria formação da qual se deu o complexo ferroviário de Assis, hoje ele ocupa área importante na região central urbana. Isto é: implica diretamente na mobilidade, na paisagem e nas experiências dos usuários, incidindo nas várias questões inerentes às cidades. Não podemos esquecer que edificações industriais se encontram quase sempre ameaçadas pela obsolescência exatamente porque foram construídas para



funcionalidades específicas (Kühl, 2018). Assim, áreas e edificações industriais ou ferroviárias vão refletir na urbe, seja quando degradadas ou em uso pleno. O caso de Assis concentra esses dois extremos: a estação se encontra em uso, hoje adaptada para uma Secretaria da Prefeitura Municipal, enquanto as antigas oficinas estão abandonadas.

É inegável a importância das ferrovias no desenvolvimento da cidade e região a partir da década de 1910. Esta se beneficiou do transporte e consequente incremento econômico; e Assis se favoreceu do desenvolvimento direto tanto da economia quanto da infraestrutura da cidade e o remanescente do complexo ferroviário se mostra como patrimônio importante, testemunho de um período de enriquecimento e progresso industrial. Para além disso, fazem parte da memória coletiva da cidade, o que o caracteriza como monumento histórico através da interpretação de Riegl (apud Kühl, 2006). Contudo, não existe nenhum tipo de proteção oficial para as edificações citadas e para o entorno, o que coloca esses monumentos em risco - sabe-se, inclusive, que existiu uma caixa d'água para servir a estação, oficinas e residências dos funcionários, mas ela já ruiu, com poucos documentos comprovando a existência (Mota, 2013). Embora existam exemplos de que a proteção legal não é, de fato, uma garantia de preservação material, ela é uma ferramenta importante para o reconhecimento do bem e para ações futuras pautadas em usos pela comunidade.

Dessa maneira, a oficina de arqueologia industrial que culminou na análise das edificações do complexo ferroviário de Assis, foi um pretexto para a exposição da questão do patrimônio industrial dessa cidade, que encontra poucos exemplares de pesquisas científicas, e da importância da discussão de sua conservação e proteção para a região. A inspiração para tal discussão é decorrência da percepção da discrepância de conservação das duas edificações alvo deste artigo: a estação, em pleno uso pelo município, abrigando atividades de secretarias e também exposições de arte e cultura; e as oficinas, em visível abandono com danos estruturais. Se ambas não são favorecidas por algum tipo de resguardo legal, porque tamanha dessemelhança de preservação e atenção?



A Visita ao Complexo Ferroviário de Assis

A oficina de arqueologia da qual mencionamos foi ministrada pelo Prof. Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz, associado ao *Institute for Cultural Heritage and History of Science & Technology, University of Science and Technology Beijing*. Entre os integrantes, estiveram alunos de graduação, mestrado e doutorado da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, advindos do curso de História, Arquitetura e Geografia. Como já é sabido, as edificações industriais são compostas por camadas temporais. A dinâmica desses locais de trabalho, onde a máquina é quem dita o espaço, favorece as reformas que obedecem à lógica da produção. Identificar as alterações que uma edificação industrial sofreu ao longo do seu funcionamento pode ser uma tarefa custosa, mas as ferramentas da arqueologia da arquitetura podem encurtar esse caminho. Assim, uma das atividades da oficina consistia em realizar uma visita ao complexo ferroviário de Assis, buscando identificar os elementos que os compõem no presente, mas também tentando entender o que é fruto de acúmulo temporal. Foi essa etapa que pode nos proporcionar maiores reflexões sobre os bens ferroviários da cidade e, embora não nos caiba repetir o que foi transmitido na atividade, é indispensável apresentarmos uma parte desse levantamento (Fig. 2).

Da prospecção que pudemos realizar nesta visita de campo, foi identificado que a estação se encontra em ótimo estado, abrigando a Secretaria da Cultura da Prefeitura Municipal de Assis. Apesar de o revestimento do edifício ter limitado a leitura arqueológica em relação às técnicas e materiais construtivos (amarrações de tijolos, cores, proporções e etc), outros elementos se destacaram como é o caso das variações de pisos e de texturas das paredes, o que sugerem alterações e adaptações ao longo dos anos de uso – alguns exemplos podem ser vistos abaixo na Figura 3.

Da análise visual da estação, cabe citar também um detalhe mais que reforça a relevância dessa etapa de entendimento do patrimônio. Na parede da fachada principal, rente ao beiral, é possível visualizar uma faixa de tinta azul não uniforme, que se destaca da parede de tom amarelo (Figura 4). Ao buscarmos as alterações de coloração que esse edifício sofreu, pudemos identificar que essa faixa azul é originária de uma intervenção artística realizada em 2016, baseada em pinturas de grafite. Um detalhe histórico que passaria despercebido se não fosse a atenção às camadas temporais que a atividade arqueológica estimula.



O antigo armazém hoje abriga o Galpão Cultural de Assis, com diversas atividades culturais abertas à comunidade. Também é lar de uma biblioteca comunitária.

Como é possível verificar na Figura 5, do ponto de vista da conservação, esta edificação possui quase na totalidade seus traços originais. Foi realizado um grafite na fachada voltada para a avenida e também na que está voltada para os trilhos do trem, e que contém na área externa uma pequena área de convivência, com balanços e plantas, apesar de ter sofrido algumas pichações (Figura 6).

O armazém está próximo da estação, no caminho feito entre esta e as antigas oficinas. O percurso entre um e outro é realizado pelo leito ferroviário, que apesar de terem tido os trilhos desativados e não possuírem mais a sua função original, a própria população se apropriou do espaço como uma via de passagem pedonal. Na ida e, sobretudo, na volta para a estação, o grupo se encontrou com várias pessoas; algumas realizavam o trajeto a pé e outros de bicicleta, além de crianças que por ali brincavam e outras que utilizavam a área de convivência exibida na Figura 6.

Já na oficina, foi realizado uma rápida apreensão visual do espaço do primeiro e segundo blocos, com o propósito de entender por quais espaços começar a prospecção e também como se dava a organização da edificação. A visita se deteve internamente da área próxima a fachada frontal até o centro, e nas três fachadas externas; os demais espaços não foram percorridos por uma questão de segurança, já que havia um morador em situação de rua no local, que no momento estava sob efeito de drogas. Apesar do conjunto ser dividido em cinco, somente a fachada do centro tem um destaque, contando com a homogeneidade das demais. Por conta do estado de abandono que se encontra, não existe uma cor de pintura ou revestimento aparente, apenas alguns grafites, pichações e manchas de infiltração e da passagem da água da chuva (Figura 7).

Na parte interna não existe piso e tampouco vedações, o que contribui para a situação crítica em que a oficina se encontra. Foi possível constatar descarte irregular de lixo, crescimento de plantas desordenadas, patologias na construção e dejetos humanos e animais (Figura 8).

Ademais, em várias partes, verificou-se a exposição da armação de ferro, que visualmente está em processo de corrosão. A estrutura principal dos blocos é de concreto armado, de acordo com a prospecção realizada *in loco*, sistema construtivo que tem seu sucesso por conta da junção das propriedades estruturais do concreto,



Figura 5 - Foto da fachada frontal do antigo armazém da Sorocabana em Assis, hoje Galpão Cultural de Assis. Fonte: acervo de Ketlyn Moreira Feltrin, 2024. Figura 6 - Foto da fachada posterior do antigo armazém da Sorocabana em Assis, hoje Galpão Cultural de Assis. Fonte: acervo de Ketlyn Moreira Feltrin, 2024.

que resiste melhor às tensões de compressão, e do aço, cuja melhor característica é a resistência à tração. Este material se desgasta quando exposto, pois o principal responsável pela corrosão é o próprio oxigênio e todo vigamento e laje neste tipo de sistema sempre conta com uma cobertura maior de concreto nas extremidades, justamente para proteger o aço. A partir desta explicação, compreende-se que o fato dos elementos metálicos das lajes das abóbadas e das vigas estarem aparentes representa o enfraquecimento da estrutura (Figuras 9 e 10).

Em relação às paredes, algumas partes estão sem reboco, o que nos permitiu ver os tijolos que as compunham - coisa que não foi possível na estação. Foi possível verificar que existiam vários tipos diferentes de tijolos, com distintas dimensões e coloração, assim como amarrações, como registrado no levantamento (Figura 10).

Do piso original não há nenhum testemunho, tampouco dos trilhos. É possível avistar algumas partes metálicas nas paredes que faziam parte da instalação elétrica e também algumas bases de máquinas, muito degradadas.

Figura 7 - Foto de uma das fachadas da oficina; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024. Figura 8 - Foto interna de uma das oficinas; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.



Como comentado acima, a interação direta da população com os remanescentes das oficinas é quase inexistente; durante a permanência nas oficinas o grupo se encontrou com algumas pessoas em situação de rua e teve a oportunidade de conversar com um deles, que relatou como era viver naquele espaço.

Apesar do entorno da edificação estar tomado por vegetação, o que mais nos chamou a atenção foi a relação ativa da população com os trilhos, onde estes marcavam o caminho. Não havia plantas de crescimento desordenado, e era possível verificar marcas de passos, pneus de bicicletas e motos e avistar esse tipo de veículo passando por ali. Ademais, ainda existe conexão visual entre as casas que existem do outro lado da rua paralela a linha do trem foi marcante, sendo visível o cotidiano da vida das pessoas ali acontecendo, demonstrando como aquele espaço definiu e define a cidade.

O trabalho realizado com uma equipe multidisciplinar foi profícuo, visto que o olhar de cada um se voltava para um aspecto diferente, o que tornou a análise mais completa.



Figura 9 - Foto interna de uma das oficinas; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

A contribuição da história e da arqueologia para o ponto de vista arquitetônico esteve em relação à passagem do tempo visível na edificação e na materialidade. Por vezes, a preocupação do campo arquitetônico está apenas nos estilos e tipologias de fachada e planta baixa, deixando para outras áreas de conhecimento as questões materiais e das técnicas construtivas; esse foi um desafio, que pode nos auxiliar a estreitar o olhar para alguns pontos que anteriormente não teríamos atentado.

Dois Pesos, Duas Medidas?

As poucas imagens e o breve descritivo exposto aqui já são suficientes para exhibir as discrepâncias entre os três tipos de edificações mas, exploremos um pouco mais essa questão. Originalmente, as próprias funções desses edifícios já sugeriam suas particularidades: a estação foi concebida para abrigar o passageiro e atividades relacionadas ao fluxo de pessoas, com suas várias saletas, aberturas, níveis e orientações; o armazém abrigava mercadorias em seu amplo espaço de orientação



longitudinal, com nível próprio para carga e descarga dos vagões; e a oficina foi pensada para abrigar atividades laborais, com sua escala ampliada para receber máquinas e maquinários variados de grandes tamanhos.

O declínio da atividade ferroviária e a quase extinção desse tipo de transporte no Brasil fez com que essas edificações perdessem o uso – e, logo, o sentido. E, embora alguns locais tenham feito adaptações e reuso dessas estruturas, muitos foram (e são) os lugares que, assim como o caso de Assis, não souberam dar um novo destino aos antigos complexos ferroviários e, o que é ainda mais problemático, não puderam reconhecer a relevância desse complexo para a cidade.

Comparativamente, as diferenças entre estação, oficina e armazém são discrepantes no que tange à conservação e uso, principalmente restringindo esse recorte somente à estação e à oficina, dois opostos. Mesmo que essas diferenças sejam originárias das próprias funções dos edifícios, o que mais nos chama a atenção é a diferença de tratamento que ambas recebem. Se, por um lado, a estação se encontra em pleno uso e com aparente bom estado de conservação, foi graças à reforma que sofreu em 2018 onde houve o resgate da cor original, a manutenção de estruturas originais e ações pontuais correlatas que mantiveram, na medida do possível, a originalidade do local de forma que servisse aos novos usos. Destacamos que não estamos fazendo juízo de valor sobre essas ações tomadas, uma vez que não sabemos como ocorreu (se foi feito levantamento histórico-documental; se foi realizada alguma prospecção arqueológica; se foram consultados memorialistas; se a própria população foi consultada...). No entanto, ainda que possa ter intercorrido em alguma perda grave, há de se enaltecer o esforço da equipe que a fez.

Em contrapartida, o estado da oficina é calamitoso: se encontra em ruína, na iminência de colapsar. Hoje travestida em um espaço insalubre que vem servindo de abrigo para atividades ilícitas, há poucos sinais de que ali já fora um ambiente de trabalho e atividade análoga à industrial.

Nenhuma das edificações se encontra protegida pelo poder público, o que torna a leitura desse complexo ainda mais interessante. Podemos dizer que foi uma escolha recuperar, adaptar e utilizar o prédio da estação e tem sido também uma escolha manter o prédio da oficina em ruínas. Ambas edificações correspondem a um período pretérito, mas são também edifícios da contemporaneidade – a diferença é que uma foi afetada pelo tempo e pelo desprezo.

O que queremos suscitar nessa provocação é exatamente essa diferença de tratamento entre uma e outra edificação que pertencem a um mesmo conjunto. Embora os esforços para a recuperação das oficinas seriam custosos em todos os sentidos, não podemos deixar de ressaltar que as potencialidades daquele espaço são variadas: o amplo espaço acomoda grande número de pessoas e os vãos livres permitem diferentes arranjos internos. Isto é, atividades que vêm sendo desempenhadas com sofreguidão em outros locais poderiam ocorrer plenamente nas antigas oficinas.

Em consulta ao Plano Diretor da cidade de Assis, disponível no site da prefeitura, é possível identificar que as oficinas e todo o complexo ferroviário se encontra classificado como “área de especial interesse”, onde as edificações estão inseridas no “interesse histórico e cultural” e toda a esplanada das oficinas está na zona de “interesse desenvolvimento econômico” (Assis, 2006). Sabemos que o interesse (cultural) do local pode ser despertado pela sua vantagem econômica, pela sua viabilidade em atribuir novos usos e funções, mas isso não deve ser o principal motivo.

É necessário olhar para as antigas oficinas de forma mais coerente com sua posição. Assim como grande parte dos bens industriais, este complexo ocupa uma ampla área central na cidade, tornando sua simples presença um emaranhado urbano intrincado em questões sociais, econômicas, territoriais e de planejamento. Embora haja o valor econômico, é necessário reconhecer também o valor cultural dessa edificação e de todo esse complexo ferroviário que divide a cidade com o seu trilho. Quantos funcionários trabalharam nesse complexo? Quantos se mudaram para Assis (e ali constituíram família) a partir do trabalho na ferrovia? Qual foi o impacto da implantação da ferrovia na cidade de Assis? Quanto, até hoje, se é debitária dessa história? Não se pode olhar para esse complexo ferroviário apenas com interesse econômico quando ele é carregado de valor cultural e histórico.

Uma primeira ação desejada seria a feitura do inventário dos remanescentes ferroviários com equipe multidisciplinar (Kühl, 2006) pois, por mais que a preservação seja um processo de seleção, que ao menos seja feita a partir de um estudo histórico, fazendo uma escolha consciente sobre o que será preservado. As ferramentas da arqueologia industrial também balizam essa etapa. É através delas, pelo entendimento da materialidade e da espacialidade, por exemplo, que podemos compreender que as oficinas são importante exemplar do período de eletrificação das ferrovias do Estado. Não há vestígios de maquinários mecânicos, somente elétricos - todo o arco da nave central remete à eletrificação e aponta ausências do uso do espaço aéreo para os equipamentos mecânicos.

Considerações Finais

A explanação da oficina de Arqueologia Industrial vivenciada foi um pretexto para discutir o patrimônio ferroviário de Assis, em especial o que formava o antigo complexo. Entrementes, o trabalho executado em equipe multidisciplinar acarretou uma reflexão sobre o papel de cada área do saber dentro do patrimônio industrial, e sobretudo quanto ao olhar estreitado que, por vezes, o campo da arquitetura tem sobre tais edificações históricas, com foco maior em questões puramente estéticas e estilísticas, esquecendo-se da materialidade e das técnicas construtivas. A contribuição de cada membro da equipe, historiador, arquiteto e arqueólogo, foi importante para uma apreensão completa das edificações aqui demonstradas, reforçando a relevância de equipes multidisciplinares quando se trata de patrimônio, conservação e restauro, fato defendido a muito tempo por Kühl (2008).

A oficina não somente nos serviu para voltar o olhar para uma diferente forma de analisar uma edificação industrial, mas também nos despertou para o caso de Assis e as discrepâncias de conservação que o complexo ferroviário se encontra. O termo Patrimônio Industrial abarca um significado muito amplo, e pouco entendido em geral; a carta de Nizhny Tagil define como todos “os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico” (Ticcih, 2003), que engloba desde o maquinário até infraestrutura e saberes técnicos. Além disso, ainda é tratado fora do campo dos bens culturais, como afirma Kühl (2018). Somado a isso, por conta da sua escala, localização geralmente central nas cidades, e da especulação imobiliária, esses monumentos tendem a cair no desuso e abandono.

Relegar partes de um complexo ao esquecimento pode alterar a percepção da cidade de uma maneira negativa, criando espaços insalubres e acentuando problemas sociais já conhecidos em áreas de degradação urbana. Isto é, as áreas abandonadas acabam servindo de abrigo para atividades ilícitas, atraem o desprezo dos cidadãos e prejudicam o acesso à cidade daqueles que vivem no entorno. Para além disso, relegar partes de um complexo ferroviário ao esquecimento altera a percepção da história da própria cidade, diluindo no cidadão e usuário do espaço a noção de “todo ferroviário” e inculcando possíveis leituras depreciativas sobre os remanescentes ferroviários.

A atribuição de novos usos tanto à estação como ao edifício que um dia foi o armazém e preterir as antigas oficinas é sinal claro de estas não são entendidas como patrimônio da cidade, e como ainda a questão do trabalho, sobretudo o relacionado a industrialização, encontra pouco espaço de debate e valorização dentro da sociedade em geral, apesar do aumento de pesquisas relacionadas ao tema dentro da academia. Como afirma Choay (2006), o termo valorização é ambíguo, porque ao invés de mitigar as preocupações sobre o patrimônio, demonstra a noção de mais-valia, a existência de dois sistemas de valores e estilos de conservação. No caso de Assis, mesmo que a preservação seja um processo de seleção (escolhe-se o que faz sentido preservar), não foi encontrado um inventário, sequer um estudo histórico do bem isolado. A ‘seleção’ de relegar a oficina à ruína foi paralela a qualquer interesse da população.

Enaltecer somente a viabilidade econômica da oficina (vantagem de atribuir novos usos a ela) é somente um primeiro passo para despertar o interesse pelo local. Posteriormente são necessários estudos para a praticabilidade da reconversão e, antes, até mesmo da vontade da população. Preservar o local deve ser uma ação tomada somente pelo seu valor cultural, não pelo seu valor imobiliário (que existe, de fato). O plano diretor pode contribuir para tomadas de decisões mas, de toda forma, não é esse documento que impede a preservação, já que a estação está em bom estado.

Inventariar e estudar tais edificações são ações importantes para fins de preservação, e apesar de não ser um dos objetivos centrais da oficina de Arqueologia Industrial, esta culminou em relatórios e fichas que podem ser o princípio de novos estudos desta mesma natureza. Existem poucos trabalhos sobre o complexo ferroviário de Assis, e aqueles que se conhecem não foram desenvolvidos de forma multidisciplinar, e uma das intenções deste escrito é trazer luz e destaque a esse patrimônio.

A preservação, como afirma Kühl (2018) é um ato de cultura, a partir da permanência de traços do passado no presente, e garantindo que o futuro conheça esses bens. Ademais, esta ação de preservar narra intimamente as mudanças de conexão entre uma sociedade e seu passado. Entretanto, de acordo com a mesma autora, e a partir de tudo o que foi explanado sobre a diferença de tratamento entre as antigas oficinas e a estação da ferrovia de Assis, apesar de algumas décadas de discussão sobre a temática, o patrimônio industrial, de forma geral, não tem o reconhecimento merecido e ainda é alvo de ações “deformadoras, desinformadas ou, ainda, destruidoras” (Kühl,

2018, p.43).

O processo de industrialização sofrido em fins do século XIX e início do XX no Brasil permitiu mudanças sociais e econômicas. Apesar de se tratar de um texto voltado ao caso britânico, Cossons (2012) explana bem a questão quando comenta que apenas a industrialização possibilitou a conversão de sociedades rurais em urbanizadas, e cabe a nota de que isso aconteceu de formas e em tempos distintos no mundo ocidental. Porém, essa reflexão coloca em questão se há o entendimento que o patrimônio aqui apresentado é sinônimo de desenvolvimento para Assis, vestígios da transformação sofrida pela cidade no início do século passado, e se volta a destacar a importância de novos estudos e também da preservação e atribuição atividades para as antigas oficinas, pois como afirmado no princípio deste trabalho, em acordo com Choay (2006), a essência da arquitetura é o uso, e além de avivar o âmagio daquela edificação, do porque ela existe, a sua reutilização, apesar de ser uma ação complexa e por vezes audaz, reduz o risco do desgaste e do deuso.

Agradecimentos

Agradecimentos voltados à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo No. 2021/03843-5 e 2022/15050-2).

Referências

ASSIS. *Lei Complementar nº 10 de 10 de outubro de 2006* - Plano Diretor. 2006. Disponível em: <<https://www.assis.sp.gov.br/pagina/39/prefeitura/plano-diretor>>. Acesso em 25 fev 2025.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 4a ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COSSONS, Neil. Why preserve the industrial heritage?. In. DOUET, James (Org.). *Industrial Heritage Re-tooled: the TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation*. Internacional Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2012, pp. 6-16.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro*. 2ª ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

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, 2014.

PEREIRA, Mateus Iamarino Farto. FIORIN, Evandro. Assis: *Patrimônio ao longo do antigo leito férreo*. In Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v.3, n.15, 2015, p.106-123.

TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial*. Assembleia Geral do TICCIH, 2003.