

Habitar el patrimonio cultural: el caso del ferrocarril de Anhumas- Jaguariúna*

Denise Fernandes Geribello

Introdução

Olhando para as cidades paulistas, nos deparamos com diversas estruturas industriais não mais ocupadas pelas mesmas atividades que as originaram. Parte destas edificações passou a abrigar novos usos e parte foi relegada ao abandono. Apesar deste panorama, um olhar mais atento revela que, em muitos casos, um setor dos complexos fabris ainda mantém o uso para qual foi produzido. Trata-se do uso habitacional. Além de perpetuar em vilas operárias e habitações ferroviárias, esta forma de uso, muitas vezes, se estende a edificações fabris das mais diversas tipologias.

Apesar do número de trabalhos acerca do patrimônio industrial apresentar um crescimento significativo nas últimas décadas, pouco tem sido produzido vinculando este campo de estudo à habitação. Na maior parte dos casos em que a habitação é mencionada, trata-se ou de estudos sobre operários, nos quais a materialidade do patrimônio industrial aparece apenas como pano de fundo, ou de trabalhos que se dedicam apenas ao estudo das estruturas habitacionais, constituídas, majoritariamente, por vilas operárias. A pesquisa de mestrado “Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas-Jaguariúna”,¹ apresentada neste artigo, trata da questão habitacional, trabalhando tanto com a dimensão material do patrimônio industrial quanto com as formas de apropriação destes bens por seus habitantes. O objeto de estudo da pesquisa é constituído pelo trecho da linha tronco da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre os pátios de Anhumas e Jaguariúna. Este trecho se estende pelos Municípios de Campinas e Jaguariúna, localizados na Região Metropolitana de Campinas, Estado de São Paulo, Brasil.

Fundamentado no estudo da forma de inserção do complexo ferroviário no território, no inventário arquitetônico de suas edificações e no levantamento das formas de apropriação material e simbólica deste conjunto, o estudo busca identificar implicações das diferentes formas de apropriação do patrimônio industrial por seus habitantes na sua preservação.

Por se tratar de um trabalho ainda em andamento, este artigo apresenta a fundamentação teórica da análise, bem como os resultados parciais da pesquisa.

1 Pesquisa de mestrado em desenvolvimento sob orientação da Pra. Dra. Silvana Barbosa Rubino, no Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), iniciada em março de 2008. A pesquisa conta com auxílio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

* Cómo citar este artículo: Fernandes, G. (2011). Habitar el patrimonio cultural: el caso del ferrocarril de Anhumas-Jaguariúna. *Apuntes* 24 (1), 76-91.



Patio Pedro Américo.
Fuente:
Denise Fernandes.

Artículo de investigación.

El presente texto es el estudio de caso de un tramo de la línea de ferrocarril de la "Companhia Mogiana de Estradas de Ferro", ubicada en Campinas y Jaguariúna, Estado de São Paulo, Brasil, se basa en la investigación de maestría "Habitar el patrimonio cultural: el caso de la vía férrea Anhumas - Jaguariúna.

Recepción: 26 de octubre de 2010

Aceptación: 29 de abril de 2011

Habitar el patrimonio cultural: el caso del ferrocarril de Anhumas-Jaguariúna

Inhabiting the Cultural Heritage: the Study Case of Anhumas-Jaguariúna Railroad

Habitar o patrimônio cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas-Jaguariúna

Denise Fernandes Geribello

z.geribello@gmail.com

TICCH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - Brasil

Licenciada en arquitectura y urbanismo por la Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), con una maestría en Historia, en el área "Política, Memoria y Ciudad", en la Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)

Resumen

A través del estudio de caso de un tramo de la línea de ferrocarril de la Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, situado en Campinas y Jaguariúna, Estado de São Paulo, Brasil, la investigación "Habitar el patrimonio cultural: el caso del ferrocarril Campinas-Jaguariúna" hace una reflexión sobre cómo el patrimonio industrial es apropiado por sus habitantes. El análisis, cuyo objetivo es identificar las implicaciones de las diferentes maneras de los habitantes para apropiarse del patrimonio industrial, se basa en el inventario del complejo ferroviario y el estudio de sus formas de apropiación. En este artículo se presentan las bases teóricas del análisis y los resultados parciales de la investigación.

Palabras clave: Patrimonio cultural, Patrimonio industrial, Ferrocarril, Vivienda

Abstract

The research "Inhabiting the Cultural Heritage: the study case of Anhumas-Jaguariúna railroad" reflects on how the industrial heritage is appropriated by its inhabitants. The research's study-case is a sector of the railroad Companhia Mogiana, which is located in the cities of Campinas and Jaguariúna, São Paulo State, Brazil. This research aims to identify the implications of the different appropriation forms of the industrial heritage by its inhabitants. The work is developed through the inventory of the railroad complex and the investigation of the appropriation forms. This article presents the analysis' theoretical basis and the partial results of the research.

Key words: Cultural Heritage, Industrial Heritage, Railway, Inhabitation

Resumo

Através do estudo de caso de um trecho da linha tronco da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, localizado nos Municípios de Campinas e Jaguariúna, Estado de São Paulo, Brasil, a pesquisa de mestrado "Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Campinas-Jaguariúna" faz uma reflexão acerca das formas de apropriação do patrimônio industrial por seus habitantes. A análise, que tem como objetivo identificar as implicações das diferentes formas de apropriação dos habitantes no patrimônio industrial, fundamenta-se no inventário do complexo ferroviário e no levantamento de suas formas de apropriação. Neste artigo, é apresentada a fundamentação teórica da análise, bem como resultados parciais desta pesquisa.

Palavras-chaves: Patrimônio Cultural, Patrimônio Industrial, Ferrovia, Habitação

* Los descriptores y *key words plus* están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

Conteúdo

A análise tecida pela presente pesquisa se pauta na abordagem de um complexo ferroviário enquanto elemento construído inserido no território que, mais do que utilizado, é apropriado por seus habitantes. Muito além de constituírem estruturas apenas *utilizadas* pelo homem, as edificações são *apropriadas* por ele, isto é, as edificações são adaptadas para dar conta das necessidades específicas daqueles que delas usufruem, tanto no plano material como simbólico. Conforme afirma Lepetit, “as sociedades urbanas não se alojam em conchas vazias encontradas por acaso: procedem continuamente a uma reatualização e a uma mudança de sentido das formas antigas” (2001, p. 147). A apropriação pressupõe, então, a ação do homem no ambiente construído. No entanto, acredita-se que as formas de apropriação de um bem arquitetônico não se definam apenas pelo homem, mas na relação do homem com o ambiente construído. Assim, as formas de apropriação decorrem da relação mútua entre um bem arquitetônico e aqueles que com ele se relacionam, tendo em vista que tal relação é permeada pela atribuição de diferentes valores aos espaços. De forma que a atribuição de valores distintos implica na diversidade de formas de apropriação. Portanto, para que seja possível tratar das formas de apropriação do objeto de estudo, a investigação dos valores a ele associados se faz necessária.

Uma das formas de apropriação simbólica do objeto estudado é sua instituição como patrimônio cultural. A partir das colocações acima, pode-se dizer que os bens instituídos como patrimônio cultural não são aqui entendidos como objetos *dotados* de valores intrínsecos que o diferenciam dos demais, mas elementos aos quais foram *atribuídos* valores de diferenciação. Entende-se, então, que os sentidos não são inerentes ao patrimônio, mas são formulados nas relações que os homens estabelecem entre si e com o universo do qual fazem parte. De forma que, conforme escreve Meneses, os valores são “historicamente instituídos, mutáveis, dependentes de escolhas e interesses” (2006, p. 2).

A seleção dos elementos que integram o complexo ferroviário a serem protegidos decorre de valores atribuídos a este espaço. O processo de tombamento deste conjunto revela que, neste caso, a seleção dos bens se fundamentou ape-

nas em valores atribuídos pela municipalidade e pela associação que tem a posse do complexo ferroviário.

O ponto de vista dos habitantes do complexo ferroviário e de seu entorno, bem como dos moradores do município de maneira geral, não transparece em momento algum no processo de tombamento e tal fato não constitui caso isolado. Dificilmente, a instituição de bens como patrimônio cultural considera a perspectiva do habitante. Isso ocorre mesmo tendo-se em vista que o processo de apropriação contínua, permanente, cotidiana que o habitante possui com o espaço cria condições mais favoráveis à fruição do patrimônio (Meneses, 2006, p. 39). A despeito do grande número de diretrizes apontando a importância da “comunidade local”, a escassez de estudos que tratem do ponto de vista do habitante associado ao universo material motivou a escolha do tema para esta pesquisa.

A seleção do patrimônio cultural freqüentemente se fundamenta nos valores atribuídos aos bens por órgãos governamentais, especialistas e pela academia. Conforme Meneses, os valores que embasam a instituição de um bem cultural se dividem em quatro categorias principais (2006, p. 2). São elas *valor cognitivo*, referente à capacidade de informar e produzir conhecimento; *valor estético*, que leva à estimulação da percepção sensorial e à gratificação dela decorrente; *valor afetivo*, que se relaciona à subjetividade e compreende a memória e os processos identitários e, por fim, *valor pragmático*, relacionado ao potencial de utilização como instrumento (Meneses, 2006, p. 2). Além de fundamentarem a instituição de um bem cultural, estas categorias de valores podem se relacionar a outras formas de apropriação.

Afora as categorias de valor cultural, as formas de apropriação observadas no complexo ferroviário estudado se pautam em valores de outra natureza, como valores mercadológicos e valores relacionados ao uso habitacional.

Os valores da habitação¹ vão muito além de fatores identificados a primeira vista em uma moradia, como, por exemplo, a solidez da construção, o conforto térmico e acústico. Esta classe de valores pode referir-se à integração do habitante em determinada rede social, à possibilidade de geração de renda nas proximidades, ao sentimento de segurança, às chances de permanência no imóvel, à qualidade da infra-estrutura e dos

¹ Tradução nossa do termo *housing value* utilizado por Turner na obra *Housing by pelople* (1976).

serviços públicos, entre outros (Turner, 1976). Dessa forma, uma análise restrita ao ambiente construído não é suficiente para dar conta de identificar os diferentes valores associados às formas de apropriação.

Tratadas até o momento como elementos independentes, as diferentes formas de apropriação, tanto material quanto simbólica, verificadas no objeto de estudo se sobrepõem, se interpenetram e se chocam. Dessa forma, a percepção do conjunto enquanto campo de forças se mostra essencial para a compreensão de seu significado.

Importante mencionar que esta pesquisa integra um campo específico de estudo do patrimônio cultural. Por se tratar de vestígios da cultura industrial, o complexo ferroviário em questão é incorporado à categoria de patrimônio industrial. Mesmo não sendo instituído como patrimônio industrial pela municipalidade, esta análise leva em consideração as peculiaridades do objeto relativas a seu caráter industrial.

No campo do patrimônio industrial, encontram-se trabalhos sobre o patrimônio ferroviário em diferentes áreas do conhecimento, como história, arquitetura e arqueologia. Apesar do volume destes estudos, as análises tratando da materialidade da ferrovia ainda são insuficientes (Pozzer, 2007, p. 231). A maior parte dos estudos sobre a materialidade da ferrovia não incorpora os espaços relacionados à habitação. Nestas abordagens predominam análises de estações ferroviárias, consideradas pelo ponto de vista do viajante. Os espaços ferroviários associados ao cotidiano, como moradias de trabalhadores, depósitos, oficinas e armazéns, geralmente aparecem apenas como pano de fundo. Neste sentido, esta pesquisa amplia o enfoque e aborda o pátio ferroviário como um complexo no qual seus elementos formadores são interdependentes.

O complexo ferroviário configura o objeto desta pesquisa, mas as análises aqui desenvolvidas não se restringem a ele. Apesar de constituir um campo específico, o estudo acerca de bens considerados patrimônio cultural não deve se dissociar da análise de sua inserção territorial, já que, a partir da transformação da cidade, é que surge a necessidade da preservação. Para que seja possível compreender as dimensões material, funcional e simbólica de maneira abrangente, as análises vão além do próprio objeto.

Assim, o trabalho tem como ponto de partida a análise de aspectos que conformaram o conjunto tal como ele se apresenta no presente. Esta análise inicial tem como objetivo identificar como elementos do complexo ferroviário se inserem no tempo e no espaço, bem como abordar relações entre elementos do entorno e a formação e desenvolvimento do conjunto. Apesar de não se restringir ao complexo ferroviário, é preciso deixar claro que não se pretende perder de vista o objeto como ponto central da análise.

Devido à extensão do objeto de pesquisa esta reflexão inicial se desenvolve em escala ampliada, para que, apesar da heterogeneidade do objeto, seja possível entender o conjunto em sua totalidade. O desenvolvimento desta reflexão teve como fundamento levantamentos de campo e análise de mapas e fotografias aéreas, complementados por pesquisas documentais e bibliográficas sobre a história dos Municípios de Campinas e Jaguariúna, da Companhia Mogiana e da Viação Férrea Campinas Jaguariúna, entidade que atualmente opera um trem turístico no complexo.

Se em maior escala de observação é possível compreender algumas das formas de apropriação simbólica e funcional do conjunto, o estudo em escala reduzida permite que as informações obtidas anteriormente sejam detalhadas e que novos elementos sejam descortinados. Se antes o objeto era olhado do lado de fora, em um segundo momento, a análise se volta para o interior do objeto, abordando cada um dos pátios ferroviários e os edifícios que os compõem.

O complexo ferroviário estudado é constituído por um ramal férreo que ultrapassa 23 quilômetros de comprimento, contando com mais de 30 edificações de tipologias diversas distribuídas em seis pátios. Além do patrimônio imóvel, constituído por edifícios, obras-de-arte e infra-estrutura, o conjunto conta com grande acervo de bens móveis, composto por maquinário e material rodante, e com habitantes e freqüentadores que conservam técnicas e saberes associados às atividades ferroviárias. Pelo fato da análise da arquitetura e de suas formas de apropriação constituir o foco da pesquisa, apenas edifícios foram incorporados ao estudo. Por constituir um universo bastante amplo, foram abordados apenas os edifícios dotados de forma e dimensão que possibilitam a utilização como espaço de permanência. Dessa forma, edificações de pequena monta como casas

de força e pequenos depósitos não foram incorporados ao trabalho. Este recorte se deve aos limites de tempo e ao tema da pesquisa, o que de modo algum significa que os elementos deixados de fora possuam menor relevância, muito pelo contrário.

A análise em escala reduzida se desdobra em dois momentos. Inicialmente, foi elaborado um inventário dos pátios ferroviários e das edificações selecionadas que os compõem. Posteriormente, a investigação se voltou à análise das formas de apropriação das edificações inventariadas.

A seleção dos edifícios constituiu o ponto de partida para a elaboração do inventário. Tendo como recorte temático os edifícios do conjunto ferroviário da antiga Companhia Mogiana com forma e dimensão que possibilite sua utilização enquanto espaço de permanência e como recorte espacial o trecho entre as estações Anhumas e Jaguariúna, foram elencados os bens a serem inventariados. Resultou desta atividade uma lista contendo vinte e nove edificações de tipologias diversas, entre elas estações, habitações e caixas d'água. A definição dos bens a serem levantados se mostrou fundamental, mas não suficiente, para embasar a elaboração do inventário. Antes de definir sua forma e conteúdo, ainda se fizeram necessárias reflexões acerca do ato de inventariar e análises de inventários.

O inventário consiste no registro, descrição e classificação de bens selecionados. Esta ferramenta articula de maneira sistematizada informações previamente existentes sobre o objeto a dados gerados pelo inventariante. Sua estrutura sistemática, além de orientar o olhar durante os levantamentos em campo e arquivo, também baliza o desenvolvimento de material gráfico, fotográfico e textual, permitindo, desta forma, certa padronização no levantamento. Tal configuração permite o cotejo de dados de forma objetiva, possibilitando tanto as análises propostas por seu autor quanto apreciações de outros pesquisadores com os mais diversos enfoques, entre eles possíveis intervenções que venham ocorrer no objeto. Também decorre do caráter sistemático do inventário a possibilidade de abastecimento contínuo de dados.

À primeira vista, o inventário pode parecer um arrolamento imparcial de dados de cunho estritamente técnico, porém o caráter das infor-

mações nele apresentadas está ligado ao ponto de vista do inventariante, seja ele um indivíduo ou uma entidade. São as questões tidas como relevantes por seu autor que compõem o levantamento. Estas questões são organizadas segundo prioridades por ele impostas. As ferramentas de pesquisa são selecionadas e utilizadas de acordo com critérios por ele colocados. Assim, a forma e o conteúdo do inventário, além de se relacionarem às peculiaridades do objeto e à finalidade do levantamento, se relacionam à perspectiva de seu autor, que, por sua vez, decorre de diversos fatores, como sua formação, experiência e contexto. Portanto, pode-se dizer que o inventário é temporal e culturalmente inserido.

A respeito da descrição de pinturas, Baxandall afirma que ela é “menos uma representação do quadro, ou mesmo uma representação do que se vê no quadro, do que uma representação do que pensamos ter visto nele” (2006, p. 44). De maneira análoga, pode-se dizer que o inventário, mais do que representar um objeto, representa o que é considerado relevante a respeito dele. O inventário não almeja, então, substituir o contato com o objeto ou o objeto em si, mas apresentar um ponto de vista sobre ele. Logo, além de informar a respeito da trajetória de um dado objeto e de sua situação em determinada época, o inventário também expõe a perspectiva pela qual tal objeto é considerado e quais informações a seu respeito são tidas como relevantes em um determinado período.

Com o passar de anos, meses e, em alguns casos, até mesmo dias após sua conclusão, os objetos inventariados sofrem modificações. Dessa forma, o inventário adquire valor documental, revelando informações sobre as formas e usos pretéritos de um bem.

Antes de desenvolver o inventário proposto por este trabalho e, assim, determinar a forma de tratamento do objeto, foi realizada uma análise de vários inventários. Primeiramente foi desenvolvido um levantamento de inventários produzidos por diversas entidades, do qual dez foram selecionados para compor uma apreciação mais específica. Estes dez tiveram sua estrutura e conteúdo analisados com vistas a fundamentar a elaboração do inventário proposto pela presente pesquisa.

Tendo em vista as peculiaridades do objeto de estudo, assim como as reflexões e análises

de inventários, foi desenvolvido um sistema de levantamento que visa, primeiramente, identificar o universo em que o objeto se insere e, posteriormente, aprofundar os conhecimentos a respeito de cada edificação. Para tanto foram elaborados dois tipos de fichas, intituladas ficha do conjunto e ficha do edifício, que comportam níveis diferenciados de informações encerrando objetos, objetivos e abrangências específicas.

A ficha do conjunto tem como objeto cada um dos pátios ferroviários estudados. Nesta escala de abordagem, o pátio é tratado enquanto conjunto e são analisadas tanto as relações entre os elementos que o compõe, quanto as relações entre o pátio, enquanto unidade, e o território. Além do estudo destas relações, integram a ficha informações a respeito de sua localização, tanto em relação à cidade quanto à linha férrea, caracterização, propriedade, histórico, assim como da legislação incidente no conjunto.

Cada uma das edificações selecionadas é levantada através de uma ficha do edifício. Esta abordagem específica do imóvel tem como objetivo identificar suas características arquitetônicas e construtivas, além de traçar seus processos de transformação em diversas esferas, como modificações em sua materialidade, propriedade e em suas formas de uso. O levantamento destas transformações permite a análise das implicações da modificação de um aspecto nos demais. Informações a respeito de sua localização, tanto em relação à cidade quanto à linha férrea, caracterização, estado de preservação e conservação, infra-estrutura, assim como da legislação incidente, constam na ficha do edifício.

Além dos campos textuais, as fichas contam com espaços para inserção de imagens, constituídas, majoritariamente, por fotografias, mapas e croquis.

Após a definição das fichas, o inventário foi preenchido a partir de levantamentos métricos, gráficos e fotográficos em campo. Também foram pesquisadas fontes primárias, compostas, principalmente, por relatórios elaborados pela Companhia Mogiana e escassos croquis e plantas do complexo ferroviário, e secundárias, integradas por publicações e trabalhos acadêmicos que tratam da área de estudo, além de dicionários de arquitetura e construção.

Por se tratar de um primeiro levantamento deste complexo ferroviário, o inventário não tem

caráter definitivo nem total. A proposta foi reunir a maior quantidade de informação possível em um determinado período de atividade, tanto para desenvolver a análise proposta pela pesquisa, quanto para gerar um banco de dados que possa ser complementado e utilizado em pesquisas futuras, com enfoques diversos. A fim de facilitar seu acesso e difusão, o inventário foi consolidado em meio digital.

O inventário resultou em seis fichas de pátios ferroviários e 29 fichas de edificações. Este material permite identificar pontos de aproximação e diferenças significativas existentes no próprio complexo ferroviário, embasando, desta forma a análise proposta pela pesquisa.

Após o inventário, foi realizado o estudo das formas de apropriação do conjunto através da observação das dinâmicas presentes no objeto e da interação com aqueles que freqüentam e residem no local. Para tanto, foram feitas diversas visitas de campo, em dias da semana e horários variados. A interação com os moradores e trabalhadores do local foi feita através de conversas sem roteiro pré-estabelecido. Mais do que obter informações sobre o conjunto, o tempo de duração, as situações e locais onde os diálogos aconteciam revelaram muitas informações sobre as formas de apropriação do local.

Importante notar que apesar da opção metodológica pela separação do levantamento arquitetônico e da análise das formas de apropriação do conjunto, na prática estas duas etapas se sobrepuseram em diversas situações. Por um lado, o levantamento das edificações constituiu uma porta de entrada para a observação dos usos e da dinâmica interior do conjunto. Por outro, as visitas que tinham por fim observar a dinâmica do local permitiram a identificação de elementos edificados anteriormente despercebidos. Além de se sobreporem, estas duas formas de análise também se congregaram, visto que, em alguns casos, as formas de apropriação deixam marcas nas edificações e o espaço construído condiciona e restringe as formas de apropriação.

A partir dos levantamentos em escala ampliada e reduzida, foi desenvolvida uma análise do complexo ferroviário, trabalhando conjuntamente suas dimensões material, simbólica e funcional.

O objetivo final da pesquisa é, através da análise desenvolvida, identificar as implicações

das diferentes formas de apropriação do objeto por seus habitantes na preservação do conjunto enquanto bem cultural, sem perder de vista que as relações habitantes/complexo ferroviário se inserem em um campo mais amplo de conflitos de apropriações simbólicas e funcionais, além de se inserirem também no tecido urbano.

O complexo ferroviário

O complexo ferroviário constituído pelo trecho da linha troco da antiga Companhia Mogiana entre os pátios de Anhumas e Jaguariúna, que configura o objeto de estudo desta pesquisa, se estende pelos Municípios de Campinas e Jaguariúna, ambos pertencentes à Região Metropolitana de Campinas, Estado de São Paulo, Brasil. (Figura 1)

Este complexo ferroviário conta com mais de 30 edifícios localizados em seis pátios ferroviários, conforme indicado na Figura 1. Ao longo de mais de 23 quilômetros de leito férreo há estações, armazéns, caixas d'água e residências apropriados funcional e simbolicamente de dife-

rentes formas por atores diversos. O complexo, parcialmente tombado como patrimônio cultural pela municipalidade de Campinas, além de abrigar atividades turísticas e de lazer, gravações de filmes e novelas, funciona como espaço de habitação permanente para cerca de vinte famílias. (Figura 2)

Apesar de possuir algumas edificações remanescentes do traçado inicial da Companhia Mogiana, inaugurado em três de maio de 1875 (Matos, 1981, p. 71), o trecho estudado é resultante da retificação da ferrovia. Conforme consta nos Relatórios da Directoria da Companhia, esta retificação se estendeu de 1919 a 1945 no segmento analisado. O trecho em questão foi desativado em 1977 (Ribeiro, 2007, p. 14), após a encampação da Companhia Mogiana pelo governo estadual em 1952 (União dos Ferroviários Aposentados da Mogiana, 1992, p. 4) e sua integração à Ferrovia Paulista S/A em 1971 (Ribeiro, 2007, p. 14). Ainda em 1977, o trecho foi cedido em comodato à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária² (Ribeiro, 2007, p. 14),

² A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF – foi fundada em 1977 e reúne interessados na preservação e divulgação da história ferroviária no Brasil. A entidade teve como modelo associações existentes na Europa e nos Estados Unidos da América.

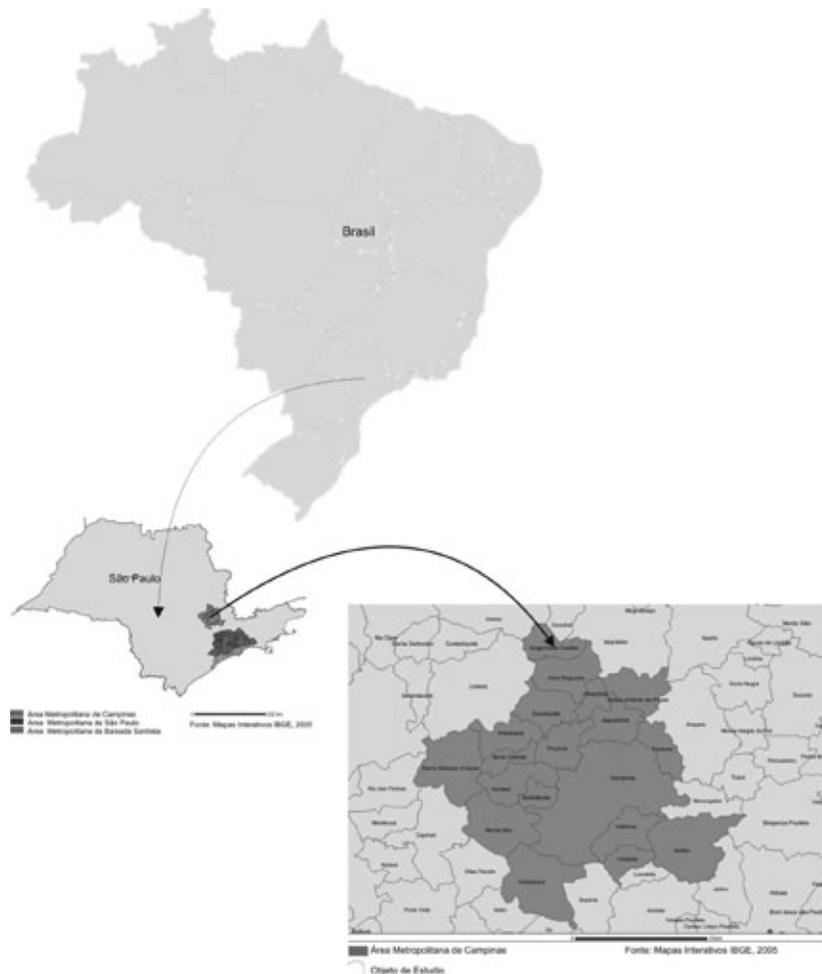


Figura 1:
Ubicación del objeto de estudio.

Fuente:
Elaboración propia del autor.

Figura 2:
Patios de ferrocarril.
Fuente:
Elaboración propia del autor sobre fotografías del autor (2009).

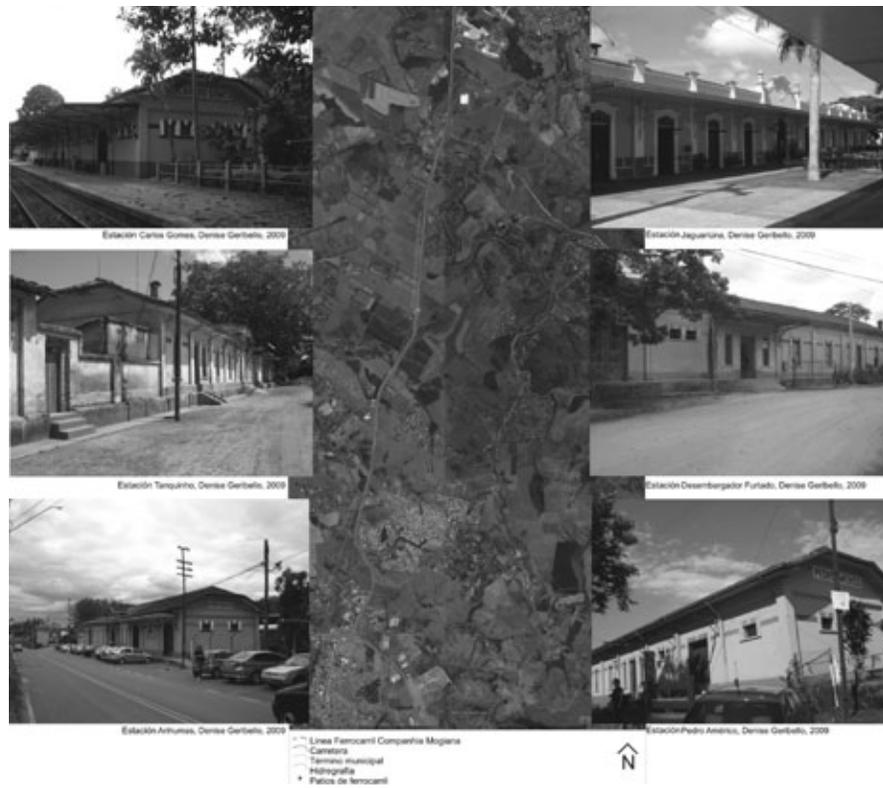
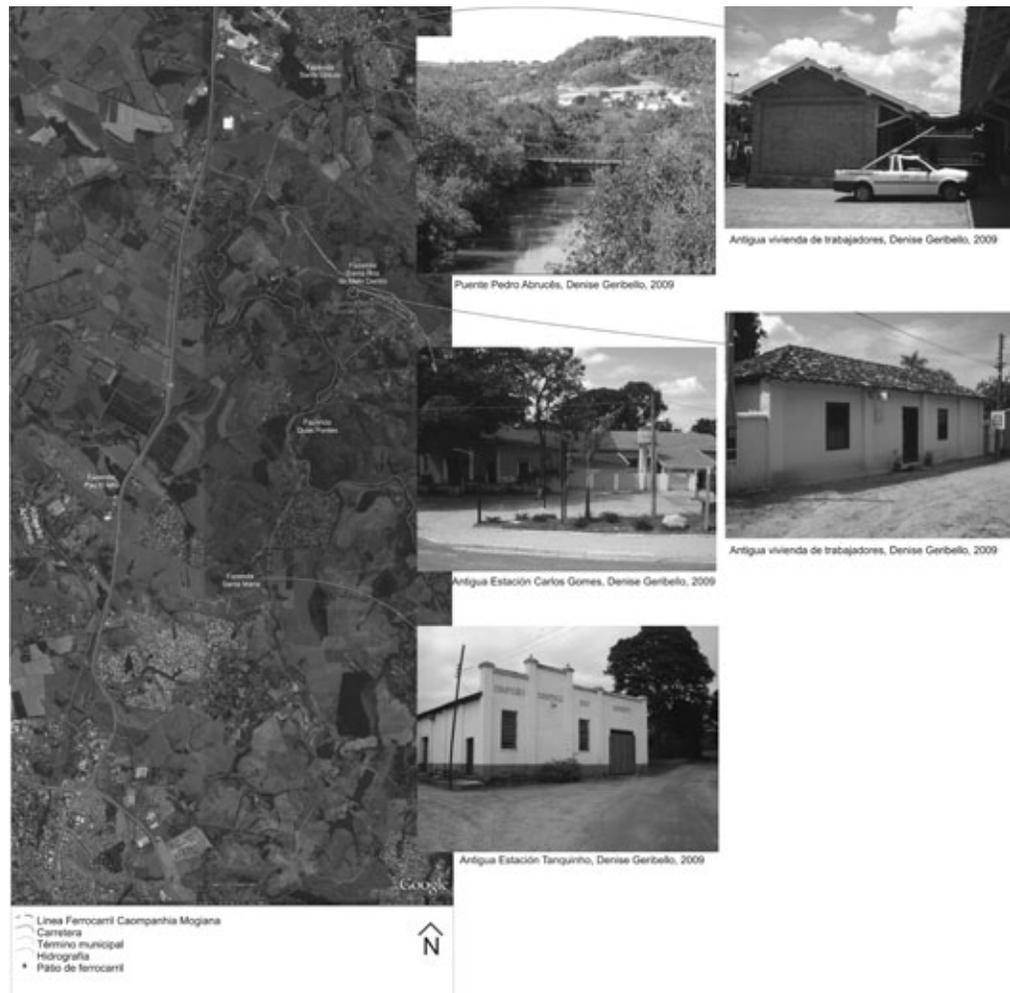


Figura 3:
Edificios restantes de la línea inicial.
Fuente:
Elaboración propia del autor sobre fotografías del autor (2009).



que implantou no local o trem turístico intitulado Museu Ferroviário Dinâmico Viação Férrea Campinas Jaguariúna –VFCJ– em 1984 (ABPF, 2003, p. 4). Mesmo com a sua incorporação à Rede Ferroviária Federal e, posteriormente, a transferência à União, o trecho continua sob posse da ABPF. (Figura 3)

Além de o próprio conjunto ser formado por edificações de diferentes tipologias e épocas, seu entorno também é marcado pela diversidade. O complexo atravessa áreas localizadas dentro e fora do perímetro urbano. Em determinados trechos seu entorno é constituído por loteamentos fechados de alto nível, em outros por ocupações e favelas. Há segmentos inseridos em áreas de produção agrícola, de proteção ambiental e, até mesmo, em enormes vazios urbanos. (Figura 4)

Conforme mencionado anteriormente, o trecho abordado é composto por seis pátios ferroviários, sendo eles Anhumas, Pedro Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado, Carlos Gomes e Jaguariúna. Em cada um deles há uma estação, em torno da qual se organizam edifícios de apoio às atividades ferroviárias, como habitações, caixas d'água, armazéns e depósitos. Apesar das semelhanças em sua configuração, estes pátios apresentam diferenças significativas entre si. Além de variarem em extensão, número e tipologia de edificações, os pátios também se inserem em contextos diversos e possuem diferentes relações com seu entorno.

A configuração dos pátios ferroviários estudados é determinada por três elementos principais, sendo eles o traçado dos trilhos, as demandas da ferrovia, e a topografia do terreno. O leito férreo constitui a linha de força estruturadora destes conjuntos, já que todas as edificações se voltam a ele e seguem seu alinhamento. A demanda por estruturas específicas em determinada quilometragem, a fim de dar conta das atividades ferroviárias, somada à topografia do terreno, definem o ponto específico do traçado em que é mais conveniente a implantação de cada uma das edificações.

Nestes pátios ferroviários, há apenas estações de passagem, implantadas paralelamente ao leito, com acesso unilateral aos trilhos. As estações, elementos estruturadores destes conjuntos, variam quanto à dimensão e compartimentação interna. Em todas elas há saguão, armazém, sala de chefe de estação e telégrafo.



- Linea Ferrocarril Companhia Mogiana
- Carretera
- Término municipal
- Hidrografía
- Urbanización cerrada
- Parcelación de granjas
- Tugurios
- Comercio
- Industria
- Deporte, ocio y turismo
- Infraestructura
- Colegios, universidades y centros de investigación



Já residências de chefe de estação, botequim, salas de espera e de bagagem estão presentes em apenas algumas das estações. A área destes edifícios varia entre 327 a 450 metros quadrados. (Figura 5)

Figura 4:
Alrededor del objeto de estudio.
Fuente:
Elaboración propia del autor.

Figura 5:
Esquema de las
estaciones.

Fuente:
Elaboración propia del
autor.



Quanto às demais edificações levantadas que compõem os pátios, há, no total, 19 edifícios residenciais, três caixas d'água e um armazém. Estes edifícios se distribuem conforme a Tabela 1. Importante notar que só foram computados os edifícios encontrados no conjunto atualmente, independente de seu estado de conservação.

As edificações habitacionais presentes no conjunto integravam programas da Companhia Mogiana de construção de casas para seus funcionários. De acordo com o artigo "Humanização da vida dos ferroviários brasileiros", publicado no Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária -ABEF-, o projeto das residências se pautava no "critério racional dum mínimo de suficiente conforto" visando o aproveitamento máximo dos recursos disponíveis (ABEF, 1940, p. 24), de forma que as duas partes interessadas se beneficiavam. Para a companhia, a construção das residências implicava na ausência de dificuldades na administração do pessoal nos serviços em andamento (ABEF, 1940, p. 24). Conforme Ernesto Chagas, engenheiro da Mogiana, a medida encerrava tripla vantagem.

- 1°. a possibilidade de escolha dos mais habilitados entre os numerosos candidatos;
- 2°. a faculdade de substituir, dentro da legislação

em vigor, os menos capazes, já em serviço, por outros mais eficientes entre os novos aspirantes;

- 3°. a permanente procura de emprego gera um estímulo no pessoal em serviço que fica com exata noção de que poderá ser substituído a qualquer momento, sem prejuízo dos serviços da Estrada (Chagas apud Boletim ABEF, 1940, p. 24) (Figura 6)

Para os funcionários, a construção das residências resultava na obtenção da "habitação confortável". Conforme o artigo, as aspirações dos chefes de família de possuir uma casa própria foram "quasi" (sic) satisfeitas pelas residências fornecidas pela companhia (ABEF, 1940, p. 25). Esta "sensação de quasi posse" (sic) leva o funcionário a empenhar-se na conservação do edifício, criando confortos suplementares e embelezando o seu espaço (ABEF, 1940, p. 25). As modificações dos edifícios no sentido de embelezá-los e implementar equipamentos de confortos podem ser identificadas no trecho estudado até os dias de hoje.

As residências que integram o conjunto, em sua maioria, são compostas por duas unidades habitacionais geminadas. Todavia, também há edifícios que abrigam uma, três ou quatro unidades habitacionais. A análise das edificações,

Tabela 1:
Tipologías para patio
ferroviario.

Fuente:
Elaboración propia del
autor.

<i>Pátio Anhumas</i>	<i>Pátio Pedro Américo</i>	<i>Pátio Tanquinho</i>	<i>Pátio Desembargador Furtado</i>	<i>Pátio Carlos Gomes</i>	<i>Pátio Jaguariúna</i>
Estação	Estação	Estação	Estação	Estação	Estação
Casa de Portadores 1	Casa de Portadores	Casa de Portadores 1	Casa de Portadores 1	Casa de Portadores 1	Caixa d'água
Casa de Portadores 2	Casa de Telegrafista 1	Casa de Portadores 2	Casa de Portadores 2	Casa de Portadores 2	Armazém
Casa de bombeiro	Casa de Telegrafista 2	Casa do pessoal da lavagem	Casa de Turma 1		
Caixa d'água	Casa de Turma 1	Caixa d'água	Casa de Turma 2		
	Casa de Turma 2		Casa de Feitor		
	Casa de Feitor				



Figura 6:
Ejemplos de viviendas.
Fuente:
Denise Fernandes, 2009.

somada ao levantamento dos Relatórios da Diretoria da Companhia Mogyana, levou à identificação das variações de tamanho e número de unidades habitacionais por edificação de acordo com a categoria dos trabalhadores. Conforme demonstra a Tabela 2, quanto mais alto o cargo do funcionário, maior é a edificação e menor a presença de unidades geminadas.

O posicionamento do acesso das residências também pode ser interpretado como um indicativo da diferenciação de status dos funcionários. As residências de feitores, telegrafistas, bombeiros, portadores, turma e pessoal da lavagem de gaiolas têm suas entradas voltadas para o leito férreo e, de acordo com o partido dos pátios ferroviários, para que esses funcionários e seus familiares saíssem do conjunto, seria necessária sua passagem pela estação, único edifício

<i>Funcionário</i>	<i>Número médio de cômodos</i>	<i>Situação</i>
Chefe de Estação	7 (sala, cozinha, 4 dormitórios, banheiro)	Junto à estação
Feitor	5 (sala, cozinha, 3 dormitórios)	Isolada
Telegrafista e Bombeiro	3 (Sala, cozinha, dormitório)	Isolada
Portador e Turma	3 (Sala, cozinha, dormitório)	Geminada

que faz a transição entre o exterior e o pátio. Já a casa destinada funcionário de maior status do pátio, o chefe de estação, é a única tipologia de residência com acesso direto ao exterior. Além do acesso independente, a localização da casa do

Tabela 2:
Configuração predominante de tipologias.
Fuente:
Elaboración propia del autor.

3 Denominação atribuída por Lemos (1989, p. 189).

chefe junto à estação permite a visualização de todos que entram e saem do pátio.

Além de estações e residências, o conjunto conta com três caixas d'água, compostas por salas encimadas pelo reservatório de água, e um armazém. (Figuras 7 y 8)

A infra-estrutura presente no conjunto consiste em abastecimento de água por meio de poços e esgoto recolhido por fossas, a não ser pelo Pátio de Jaguariúna, que é conectado ao sistema de abastecimento de água e à rede de coleta de esgoto do município. Todo o conjunto está conectado à rede elétrica e algumas das edificações se conectam a rede telefônica.

O sistema construtivo predominante no complexo é a alvenaria estrutural de tijolos de barro,

coberta por estrutura em madeira com vedação em telhas de barro tipo capa e canal ou francesa. Nos vãos, prevalece o uso de esquadrias de madeira com vedação em vidro ou madeira. Conforme Lemos, o uso destes materiais construtivos é característico do pós-guerra (1989, p. 184), época em que foram construídos os edifícios estudados.

O aumento do preço de materiais como ferro, vidro e cobre condiciona a difusão do “neocolonial simplificado”,³ caracterizado pela utilização de “tijolos, cal, areia, tábuas e vigas, telhas capa e canal, agora batizadas ‘paulistinhas’ e quase mais nada” (Lemos, 1989, p. 184). Além dos materiais construtivos, os edifícios estudados também incorporam outros elementos do neocolonial simplificado. Beirais, em alguns



Figura 7:
Tanques de agua.

Fuente:
Denise Fernandes, 2009.



Figura 8:
Almacén.

Fuente:
Denise Fernandes, 2009.



casos forrados por estuque, telhados com certo “movimento”, faixas decorativas contínuas aplicadas no alto das paredes e ao nível das vergas das janelas e emprego de venezianas nos dormitórios constituem algumas das características do neocolonial simplificado presentes no complexo ferroviário estudado.

O complexo ferroviário, que, como vimos, é composto por edificações de tipologias diversas, apresenta diversos usos. Grande parte destes usos se relaciona às atividades dos trens turísticos da VFCJ que correm por seus trilhos. Parte das es-

tações é utilizada para embarque e desembarque de passageiros, pátios ferroviários são utilizados para acondicionamento e manutenção de material rodante e residências abrigam seus funcionários. Além dos moradores que trabalham na VFCJ, há residências habitadas por antigos ferroviários.

Algumas edificações do conjunto são utilizadas como residências de recreio. Seus moradores, que freqüentam o local em finais de semana e temporada, são sócios da ABPF, entidade que tem a posse do complexo.

Importante notar que o espaço residencial não se restringe aos edifícios de tipologia habitacional. Duas caixas d'água existentes no conjunto foram convertidas em habitações.

O complexo ferroviário abriga, ainda, outros usos. Filmes e novelas freqüentemente são gravados em determinados trechos do conjunto. Feiras de artesanato acontecem no pátio de Jaguariúna, onde também funciona um museu ferroviário e uma rádio municipal.

Apropriação do espaço

As análises realizadas até o momento levaram à identificação duas formas principais de apropriação do conjunto, denominadas aqui como “passagem” e “permanência”. Apesar de consideradas como dois grupos de análise, é necessário ressaltar que não se trata de duas categorias homogêneas com contornos claramente definidos. Estas categorias possuem diferenciações internas e, em determinados momentos, se sobrepõem e até mesmo se interpenetram.

A dimensão de passagem corresponde à circulação dos turistas. Os espaços destinados a esta forma de circulação praticamente coincidem com os espaços destinados aos passageiros por ocasião da atividade ferroviária no local, englobando, quase que exclusivamente, saguões e plataformas. A coincidência dos espaços destinados aos passageiros da antiga Companhia Mogiana e dos espaços designados aos passageiros da Maria Fumaça,⁴ a primeira vista, pode ser entendida como um condicionamento do ambiente construído. Porém, a apropriação dos espaços de passageiros como espaços turísticos também está ligada ao ponto de vista que se deseja transmitir durante o roteiro. Enquanto o universo do viajante é explorado, a perspectiva dos ferroviários e demais habitantes do conjunto não é mencionada.

A identificação dos espaços de passagem se dá tanto pela observação do fluxo de turistas durante os passeios realizados no local, quanto pela análise do grau de conservação destes ambientes. Nos espaços de passagem, é possível notar maior preocupação com o estado de conservação e com a manutenção da estética inicial da ferrovia. Esta constatação pode ser percebida claramente nas estações ferroviárias, basta abrir portas que acessam ambientes não destinados a circulação de turistas. Em sua maior parte, estes ambientes apresentam estado de conservação e manutenção de elementos originais significativamente inferiores aos espaços por onde transitam os turistas. Apesar de apresentar melhor estado de conservação, é importante notar que, mesmo nos espaços de circulação dos turistas, não há rigor nas intervenções para que sejam mantidas as características originais dos edifícios. As obras de conservação visam mais aparentar matéria original do que preservá-la. Dessa forma, os espaços que abrigam a dimensão de passagem do conjunto podem ser entendidos como uma espécie de cenário para o desenvolvimento das atividades turísticas, bem como para as freqüentes gravações de filmes e novelas que ocorrem no local.

Tendo em vista a perspectiva supracitada de preservação do conjunto, bem como a presença de modelos trajando roupas de feição antiga, as músicas antigas tocadas ao longo do percurso e slogans que tratam do passeio como “viagem através do passado”, acredita-se que o roteiro turístico se relacione a uma busca nostálgica de um recorte do passado. Assim, a forma de apropriação do espaço proposta pelo turismo se aproxima mais de uma tentativa de recriação do passado do que de sua preservação efetiva.

A apropriação destes espaços compostos de forma cenográfica se caracteriza pelo grande fluxo de pessoas e pela dinâmica da experiência turística do local. Inicialmente, os passageiros atravessam as estações para chegar aos trens, depois se acomodam nos carros e observam a paisagem passar frente aos seus olhos. Desta forma, o espaço é apreendido em movimento, tendo o ritmo do olhar definido pela velocidade do trem.

Em oposição a esta experiência de deslocamento, a dimensão de permanência do conjunto se caracteriza pela prática cotidiana, contínua e repetitiva. A dimensão de permanência é constituída pelas habitações, bem como pelos espaços de trabalho que integram o conjunto. Importante

⁴ Nomenclatura usual do trem turístico.

lembrar que as dimensões de passagem e permanência se sobrepõem, de forma que um mesmo ambiente pode ser entendido como espaço de permanência e de passagem, dependendo da situação vivenciada e do ponto de vista de quem o pratica.

Esta dimensão de permanência, porém, não se constitui de maneira homogênea. Ela é composta tanto pelas práticas de pessoas que possuem residência permanente no conjunto e trabalham no local, quanto daqueles que utilizam imóveis do conjunto esporadicamente como casa de recreio ou espaço de lazer.

A maior parte das edificações utilizadas como residência permanente é habitada por funcionários da VFCJ. Estas edificações, em sua maioria, constituem habitações precárias. Se a infra-estrutura pobre e a falta de conforto não conformam os valores que atraem os habitantes para o local, os moradores relacionam sua permanência no conjunto à possibilidade de geração de renda, ao benefício da moradia sem o pagamento de aluguel e à localização. Em alguns casos, a permanência no local é vista como possibilidade de acumular recursos para a futura aquisição de imóvel próprio. Dessa forma, o imóvel atual é tido como degrau para ascensão futura. Apesar de não aparecer como um elemento determinante, o valor histórico e arquitetônico é atribuído às edificações por seus moradores.

Se por um lado os trabalhadores da VFCJ habitam o local tendo em vista suas necessidades presentes e suas perspectivas futuras, por outro lado moradores das casas de recreio buscam as edificações do conjunto devido ao seu passado.

Parte das residências do complexo ferroviário é utilizada esporadicamente como casa de recreio por associados da ABPF. Apesar das visitas freqüentes a campo, até o momento não foi possível conversar com nenhum destes moradores. Mesmo sem o contato com os moradores, é possível analisar alguns aspectos desta forma de apropriação do conjunto através das próprias edificações.

Ao cotejar as características das residências permanentes e das de recreio, é possível identificar que estas formas de apropriação divergem significativamente tanto no plano material quanto no plano simbólico. Enquanto as residências permanentes têm como objetivo a satisfação das necessidades cotidianas, as casas de recreio constituem refúgios de uma vida cotidiana que

se desenrola em outro espaço. Estes refúgios se caracterizam por uma estética, tanto em relação à edificação quanto ao mobiliário, que remete ao passado. Além das características da própria residência, sua inserção no território acentua a busca por tempos pretéritos. Todas as edificações utilizadas como casa de recreio se localizam em contexto rural, cercadas por áreas onde ainda prevalecem características semelhantes às épocas em que os trens da Companhia Mogiana corriam pelos trilhos.

Apesar da manutenção e recriação de algumas características originais, as residências de recreio receberam diversos equipamentos modernos para dar conta das demandas atuais de conforto, higiene e praticidade. Nestas edificações foram modificados acabamentos, incorporados sanitários, sistemas de aquecimento de água, eletrodomésticos, etc. Dessa forma, é possível identificar que não se trata puramente de um resgate pelo modo de vida do passado, mas da busca por uma experiência diferente da realidade contemporânea. Acredita-se, então, que esta forma de apropriação se relaciona mais à insatisfação com a cidade e a vida atual do que a busca nostálgica por outros tempos, o que leva ao questionamento colocado por Rybczynski em relação à retomada de estilos de vida que não existem mais “O que é isto que está faltando que procuramos no passado?” (1986, p. 27).

Importante notar que as alterações das casas de recreio e das residências permanentes não são aceitas de forma semelhante pela VFCP. Conforme residentes permanentes do local, apesar de seu anseio de alterar as edificações em que habitam, a VFCJ apresenta restrições a diversas formas de alteração dos edifícios. Alegando se tratar de imóveis protegidos, algumas das modificações desejadas pelos moradores não chegam a se concretizar. Mas, mesmo com a imposição de restrições, grande parte destes imóveis apresenta alterações.

Apesar da restrição à modificação das residências permanentes, as habitações utilizadas como casas de recreio vêm sofrendo diversas modificações, ao que tudo indica, sem restrições impostas pela VFCJ. Acredita-se que tal medida resulte da diferença significativa entre o caráter das modificações observadas nas residências permanentes e nas casas de recreio. No primeiro caso, as modificações se relacionam a mudança de elementos como janelas, portas e ampliações,

sem apresentar preocupação como a matéria original ou a unidade estética do edifício. Já no segundo caso, ainda que com modificações significativas na compartimentação do edifício e em materiais de acabamento, as reformas são feitas visando manter uma estética parecida com a estética inicial das edificações da Companhia Mogiana, porém sem apresentarem o rigor de um restauro.

Tendo em vista que a VFCJ é uma das regionais da ABPF, os moradores destas casas de recreio, enquanto sócios da ABPF, conformam e partilham o ponto de vista da instituição. Assim, o caráter fachadista das intervenções nas casas de recreio reforça a hipótese mencionada anteriormente sobre o entendimento do conjunto como cenário pela VFCJ.

No caso estudado, as formas de apropriação das residências se aproximam às análises de Rybczynski. Conforme o autor, “Somente os prósperos ou os muito pobres podem viver no passado; somente os primeiros os fazem por opção” (1996, p. 226). Dessa forma estes imóveis são habitados ou por aqueles que não possuem recursos para se mudar ou pelos que dispõem de meios para reformulá-los e empregados suficientes para que seja possível obter os confortos compatíveis com os edifícios contemporâneos.

Conclusão

As análises desenvolvidas até o momento permitiram a identificação de formas construídas diversas, que se inserem de diferentes formas no território e são apropriadas de maneiras variadas. A percepção do complexo ferroviário enquanto conjunto heterogêneo possibilitou a identificação de associações entre formas construídas e modos de apropriação que implicam em diferentes estados de conservação das edificações. Acredita-se que tal forma de compreender o patrimônio possa subsidiar a elaboração de políticas públicas e intervenções, já que trata do objeto enquanto conjunto inserido no território, sem perder de vista suas variações internas.

Referências

- ABPF (2003). Boletim, 10.
- Baxandall, M. (2006). *Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros*. São Paulo: Companhia das Letras.
- União dos Ferroviários aposentados da Mogiana (1992). Boletim, 10.
- Humanização da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, dez. 1940.
- Lemos, C. (1989). *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel.
- Lepetit, B. (2001). *Por uma nova história urbana*. São Paulo: USP.
- Matos, O. (1981). *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado.
- Mayol, P. (1996). In Certeau, Michel e Giard, Luce. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Ed. Vozes.
- Meneses, U. (2006). *Preservação de acervos contemporâneos: problemas conceituais*. In MAC Notícias, 2006: <http://www.macvirtual.usp.br/mac/arquivo/noticia/Ulpiano/Ulpiano.asp> Acesso em 15 de junho de 2009.
- Meneses, U. (2006). A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. In Mori, Vitor *et al.*, *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: 9 SR/IPHAN.
- Pozzer, G. (2007). *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)*. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/UNICAMP, Campinas.
- Relatórios da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assembleia geral. (1920-1945). Campinas.
- Ribeiro, S. (2007). *Na linha da preservação: o leito férreo Campinas-Jaguariúna*. Campinas: Direção Cultura.
- Rybczynski, W. (1996). *Casa: pequena história de uma ideia*. Rio de Janeiro: Record.
- Turner, J. (1976). *Housing by people*. London: Marion Boyars.

