

DENISE FERNANDES GERIBELLO

HABITAR O PATRIMÔNIO CULTURAL:

O CASO DO RAMAL FERROVIÁRIO ANHUMAS - JAGUARIÚNA

Política, Memória e Cidade.

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação do Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

Orientadora: Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino.

CAMPINAS

2011

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA

BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP

Bibliotecária: Sandra Aparecida Pereira CRB nº 7432

G315h Geribello, Denise Fernandes
**Habitar o patrimônio cultural : o caso do ramal ferroviário
Anhumas - Jaguariúna / Denise Fernandes Geribello. - - Campinas,
SP : [s. n.], 2011.**

**Orientador: Silvana Barbosa Rubino
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.**

**1. Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. 2. Patrimônio
cultural. 3. Habitações. 4. Ferrovias - Campinas (SP) 5. Ferrovias -
Jaguariúna (SP) I. Rubino Silvana Barbosa. II. Universidade
Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.
III. Título.**

**Título em inglês: Inhabiting the Cultural Heritage: the case study of Anhumas –
Jaguariúna railroad**

**Palavras chaves em inglês (keywords): Cultural property
Dwellings
Railroads - Campinas (SP)
Railroads - Jaguariúna (SP)**

Área de Concentração: Política, Memória e Cidade

Titulação: Mestre em História

**Banca examinadora: Silvana Barbosa Rubino, Cristina Meneguello,
Beatriz Mugayar Kuhl**

Data da defesa: 23-03-2011

Programa de Pós-Graduação: História

DR.F
CL

DENISE FERNANDES GERIBELLO

HABITAR O PATRIMÔNIO CULTURAL:

O CASO DO RAMAL FERROVIÁRIO ANHUMAS - JAGUARIÚNA

Este exemplar corresponde à redação
final da Dissertação/Tese defendida e
aprovada pela Comissão julgadora em

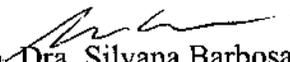
23/03/2011

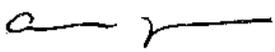
Política, Memória e Cidade.

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa
de Pós-graduação do Departamento de História do
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Estadual de Campinas.

Orientadora: Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino.

BANCA


Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino


Profa. Dra. Cristina Meneguello (membro)


Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl (membro)

Profa. Dra. Regina Andrade Tirello (suplente)

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi (suplente)

CAMPINAS
2011

RESUMO

A relação entre o patrimônio cultural, mais especificamente o patrimônio industrial ferroviário, e seus habitantes constitui o foco desta dissertação de mestrado. A pesquisa se desenvolve por meio do estudo de caso do trecho da linha tronco da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre os Pátios Anhumas e Jaguariúna, inserido nos Municípios de Campinas e Jaguariúna, Estado de São Paulo. O levantamento da dimensão material, elaborado sob forma de um inventário, e das formas de apropriação do complexo ferroviário fundamenta a análise, que tem como principal objetivo identificar as implicações das diferentes formas de apropriação dos habitantes no patrimônio cultural.

Palavras-chave: Patrimônio cultural, patrimônio industrial, habitação, ferrovia, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

ABSTRACT

This research analyzes the relation between the cultural heritage and its inhabitants. The sector of the railroad Companhia Mogiana de Estradas de Ferro between the stations Anhumas and Jaguariúna is the case study of this work. This sector is located in Campinas and Jaguariúna cities, São Paulo State, Brazil. The main aim of the research is to identify the implications of the different appropriation forms from the inhabitants on the cultural heritage. The analysis is based on an architectonic inventory and a survey of the appropriations forms of this railroad complex.

Keywords: Cultural heritage, industrial heritage, dwelling, railroad, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, gostaria de agradecer à Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino pelo apoio e dedicação desde os tempos de iniciação científica. Também agradeço às Profas. Dras. Cristina Meneguello e Beatriz Mugayar Kühl pelas sugestões dadas na banca de qualificação, que contribuíram imensamente para o crescimento deste trabalho.

Pelo financiamento, agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

O desenvolvimento deste trabalho não seria possível sem a disponibilidade das instituições pesquisadas e o empenho de seus funcionários. A receptividade dos moradores, que me acolheram em suas casas, até mesmo com café feito em fogão a lenha, foi essencial para a elaboração desta pesquisa. Agradeço, também, aos que me acompanharam por longas estradas sinuosas e esburacadas durante as visitas de campo, em que bomba de gasolina no meio do mato, matadouro casa de show e estação templo foram apenas algumas das surpresas.

Pela troca de idéias, bem como pelos momentos de diversão, agradeço a todos os integrantes do “Grupo da Silvana”, especialmente ao Marco Henrique Zambello pelo material cedido e pelas diversas referências bibliográficas.

Agradeço aos colegas que conheci quando entrei neste programa de mestrado e que hoje se tornaram amigos, bem como aos amigos de longa data que me acompanharam por mais esta empreitada.

Sou grata à Dona Vanda Jesus da Silva, que cuidou de outros aspectos de minha vida para que pudesse me dedicar a este trabalho.

Agradeço o carinho e apoio dos meus pais nessa jornada, assim como em toda a minha vida, e o companheirismo de meu irmão, que mesmo morando longe, está sempre presente. Não poderia deixar de mencionar a inspiração que o carinho e os cafezinhos da Dona Leonor trouxeram nas tardes mais cansadas, por isso sou muito grata.

Por estar ao meu lado em todos os momentos, trazendo sorrisos, filmes e bombas de chocolate, agradeço ao meu marido Carlos Granja.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Região Metropolitana de Campinas	19
Figura 2. Localização do conjunto	20
Figura 3. Estações do traçado inicial	23
Figura 4. Entorno do conjunto estudado.....	25
Figura 5. Linhas construídas pela Companhia Mogiana entre 1872 e 1921, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1922.....	29
Figura 6. Fases de Retificação.....	31
Figura 7. Projeto de modificação da linha tronco entre Anhumas e Desembargador Furtado, Relatório da Directoria da Companhia Mogiana para Assembléa Geral de 28 de junho de 1921, 1921.	32
Figura 8. Projeto de Modificação da linha tronco entre Jaguary e Guedes, Relatório da Directoria da Companhia Mogiana para Assembléa Geral de 30 de abril de 1943, 1943.	33
Figura 9. Pátios ferroviários do conjunto estudado	34
Figura 10. Entorno do conjunto estudado.....	38
Figura 11. Plataforma da Estação Anhumas antes da saída da Maria Fumaça	40
Figura 12. Modelos com roupas de estética antiga e painel de fotos na Estação Jaguariúna.....	42
Figura 13. Pontilhão da Companhia Mogiana, Ivan Ferrari, sem data.	43
Figura 14. Estação Jaguary, Hélio Gazetta, sem data.....	44
Figura 15. Murais com fotos das novelas filmadas no trecho	46
Figura 16. Publicidade das obras de extensão do ramal	51
Figura 17. Desenho esquemático de Estação Ferroviária.....	55
Figura 18. Entorno do Pátio Anhumas	61
Figura 19. Implantação do Pátio Anhumas	62
Figura 20. Saguão da Estação Anhumas	63
Figura 21. Diferença do grau de conservação entre espaços dedicados aos turistas e o restante do edifício	64
Figura 22. Estrutura da cobertura da Casa de Portadores.....	67
Figura 23. Entorno do Pátio Pedro Américo	68
Figura 24. Implantação do Pátio Pedro Américo	69

Figura 25. Vista geral do Pátio Pedro Américo.....	71
Figura 26. Espaço em frente à Estação Pedro Américo	73
Figura 27. Documentação armazenada na sala do chefe de estação	74
Figura 28. Entorno do Pátio Tanquinho	75
Figura 29. Pátio Tanquinho Velho e Novo.....	76
Figura 30. Implantação do Pátio Tanquinho	77
Figura 31. Localização do Matadouro e Curtume	78
Figura 32. Estação como ambientação de filmagens.....	80
Figura 33. Diferentes dinâmicas da plataforma.....	83
Figura 34. Transformações na casa de portadores para gravações.....	84
Figura 35. Local de captação de água.....	85
Figura 36. Acúmulo de lodo no reservatório.....	87
Figura 37. Entorno do Pátio Desembargador Furtado	88
Figura 38. Implantação do Pátio Desembargador Furtado	89
Figura 39. Plataforma da Estação Desembargador Furtado	91
Figura 40. Espaço para cultos da Assembléia de Deus na Estação Desembargador Furtado	92
Figura 41. Adições na Casa de Turma 2.....	94
Figura 42. Trilhos que cortam o clube de campo e casa de portadores à esquerda.....	95
Figura 43. Localização e imagens da área durante e depois da invasão.....	97
Figura 44. Entorno do Pátio Carlos Gomes.....	98
Figura 45. Implantação do Pátio Carlos Gomes.....	99
Figura 46. Estação Carlos Gomes durante gravação da novela Sinhá Moça	101
Figura 47. Carro adaptado onde residem funcionários.....	103
Figura 48. Entorno do Pátio Jaguariúna	104
Figura 49. Implantação do Pátio Jaguariúna	105
Figura 50. Atividades no Pátio Jaguariúna.....	106

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Tipologias por pátio ferroviário.....	11
Tabela 2. Inventários analisados.....	13
Tabela 3. Distribuição das tipologias por pátio	56
Tabela 4. Configuração predominante das tipologias	58

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABPF Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

CONDEPACC Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas

CONPHAAJ Conselho de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Arqueológico, Ambiental, Documental e Paisagístico do Município de Jaguariúna

CSPC Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural

FEPASA Ferrovia Paulista S/A

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

RFFSA Rede Ferroviária Federal S/A

VFCJ Museu Ferroviário Dinâmico Viação Férrea Campinas Jaguariúna

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
1. FORMAÇÃO E INSERÇÃO URBANA	19
1.1. Bases para a Formação do Conjunto.....	21
1.2. Construção e Desativação	28
1.3. Reativação.....	36
2. O COMPLEXO FERROVIÁRIO	53
2.1. Caracterização dos Pátios Ferroviários.....	53
2.2. Anhumas	60
2.2.1. Estação	62
2.2.2. Moradias de funcionários	65
2.3. Pedro Américo	68
2.3.1. Amigos de Pedro Américo	70
2.3.2. Estação	72
2.4. Tanquinho	75
2.4.1. Pátio Tanquinho e o transporte de gado.....	77
2.4.2. Estação	79
2.4.3. Casa de portadores	84
2.4.4. Caixa d'água.....	85
2.5. Desembargador Furtado.....	88
2.5.1. Estação	90
2.5.2. Casa de portadores.....	93
2.5.3. Clube de Campo Dr. Orestes Quércia.....	93
2.5.4. Federação da Agricultura Familiar	96
2.6. Pátio Ferroviário Carlos Gomes	97
2.6.1. Estação	99
2.6.2. Habitação de funcionários.....	101
2.7. Jaguariúna	103
2.7.1. Centro Cultural	105

3. FORMAS DE APROPRIAÇÃO E O ESPAÇO	109
CONSIDERAÇÕES FINAIS	119
FONTES CONSULTADAS.....	123
Instituições	123
Fontes Impressas	123
Referências Bibliográficas	127
APÊNDICES	133
Apêndice A – Exemplo de Ficha do Conjunto.....	135
Apêndice B – Exemplo de Ficha do Edifício.....	145
Apêndice C - Inventário	165

INTRODUÇÃO

O complexo ferroviário constituído pelo trecho da linha troco da antiga Companhia Mogiana¹ entre os pátios de Anhumas e Jaguariúna, que configura o objeto de estudo desta pesquisa, conta com mais de 30 edifícios distribuídos por seis pátios ferroviários localizados ao longo do trecho. São estações, armazéns, caixas d'água e residências apropriados funcional e simbolicamente de diferentes formas por atores diversos. Com parte de seus edifícios tombados como patrimônio cultural pela municipalidade e em meio a atividades turísticas e de lazer, gravações de filmes e novelas, se encontra a forma de apropriação que configura o ponto central desta análise, a habitação.

Para tratar desta forma de apropriação é necessário, primeiro, definir o que se entende por apropriação de um bem arquitetônico. Muito além de constituírem estruturas apenas *utilizadas* pelo homem, as edificações são *apropriadas* por ele, isto é, são adaptadas para dar conta das necessidades específicas daqueles que delas usufruem, tanto no plano material como simbólico. Assim, 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 dele com o ambiente. Assim, elas decorrem da relação mútua entre a arquitetura e aqueles que interagem com ela, tendo em vista que tal relação é pautada pela atribuição de diferentes valores aos espaços. Dessa forma, as diferentes formas de apropriação, tanto funcionais, como a habitação ou desenvolvimento de atividades turísticas, quanto simbólicas, como a instituição como patrimônio cultural ou construção de um símbolo municipal, estão relacionadas à atribuição de diferentes valores ao complexo ferroviário. Portanto, para que seja possível tratar das formas de apropriação do objeto de estudo, a investigação a respeito dos valores a ele associados se faz necessária.

¹ Inicialmente, esta companhia se intitulava Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Em 1888, com o início das atividades de navegação no Rio Grande, ela passa a se chamar Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. Posteriormente, em 1923, com a desativação do serviço de navegação, volta a ser intitulada Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, nome que passa a ser grafado com “i” em 1937. Este trabalho tratará desta ferrovia como Companhia Mogiana.

A instituição de elementos do complexo ferroviário como patrimônio cultural² constitui uma das formas de apropriação do objeto de estudo. Trata-se de uma forma simbólica de se apropriar do ambiente construído. Tendo em vista a relação supracitada entre as formas de apropriação e os valores atribuídos ao meio, bens instituídos como patrimônio cultural não serão abordados pela pesquisa como objetos *dotados* de valores intrínsecos que os diferenciam dos demais, mas como elementos aos quais foram *atribuídos* valores de diferenciação. Entende-se, então, que os sentidos não são inerentes aos bens patrimoniais, mas são formulados nas relações que os homens estabelecem entre si e com o universo do qual fazem parte. Assim, escreve Meneses, os valores atribuídos ao patrimônio são “historicamente instituídos, mutáveis, dependentes de escolhas e interesses” (2006, p.2).

A reflexão a respeito da relação entre a idéia do que hoje chamamos de patrimônio cultural e a atribuição de valores remonta ao início do século XX, momento em que a noção de monumento constituía o centro das discussões. Com vistas ao estabelecimento de critérios para sua definição e proteção, Alois Riegl fundamenta suas análises nos valores investidos nos monumentos. Esta análise parte da diferenciação explícita entre monumento, monumento “histórico” e monumento “antigo”, tendo o caráter do valor de rememoração como elemento-chave de diferenciação destas categorias.

O monumento, criado com intuito de conservar uma lembrança específica, possui um sentido objetivo de rememoração que lhe é outorgado por seu criador (RIEGL, 1989, p.19). Por outro lado, os monumentos históricos e antigos têm seu caráter monumental atribuído pela sociedade do presente, possuindo, então, um sentido subjetivo de rememoração.

Apesar de remeter a uma lembrança específica, assim como o monumento, o monumento histórico é constituído por obras criadas em resposta a demandas práticas e a ideais de sua época, cujo caráter monumental se deve à atribuição de valor de rememoração pelos homens do presente. Neste caso, o valor de rememoração está ligado ao interesse no estado original e intacto da obra (RIEGL, 1989, p.20).

No monumento antigo, que engloba todos os tipos de criações do homem, o valor de rememoração decorre dos sinais da passagem do tempo presentes nos objetos. Dessa forma, todas as obras que aparentam ter sofrido os efeitos da passagem do tempo, independentemente do

² Sobre o surgimento e evolução do conceito de patrimônio cultural cf. CHOAY, Françoise, *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Editora da UNESP, 2001.

caráter do objeto em si, constituem elementos de interesse (RIEGL, 1989, p.20). Se, por um lado, a atribuição de valor histórico vincula-se ao acontecimento específico e depende de uma análise científica, o investimento de valor de antiguidade está ligado à sensibilidade e à afetividade, de forma a abstrair o fato singular e sua localização.

Conforme Riegl, estas três categorias constituem um processo de transformação da noção de monumento (RIEGL, 1989, p.22). A partir da modificação dos valores investidos nos objetos, a noção de monumento vai de intencional a antigo, passando por histórico. Mas, além dos valores fundamentados no passado das obras, o autor também trata do valor de “contemporaneidade”. Esta categoria se refere às condições pragmáticas de utilização do objeto, isto é, ao seu valor “de uso” inerente a todo monumento (CHOAY, 2001, p.169).

Conforme Choay, a existência de conflitos entre os valores atribuídos aos monumentos é revelada pela análise de Riegl (CHOAY, 2001, p.170). Os conflitos, tanto entre os valores de rememoração e de uso quanto entre diferentes valores pertencentes a uma mesma categoria, se devem às demandas simultâneas e contraditórias encerradas pelas diferentes formas de valoração.

Apesar das transformações que a noção de monumento histórico utilizada por Riegl sofre até que se chegue à idéia contemporânea de patrimônio histórico³, o entendimento do objeto patrimonial como resultante da atribuição de valores e como campo de forças prevalece.

Hoje em dia, 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), *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).

Alguns elementos que integram o complexo ferroviário estudado, bem como elementos de seu entorno, foram instituídos como patrimônio cultural pela esfera governamental municipal. A seleção de determinados edifícios, obras de infra-estrutura e conjuntos vegetais que viriam a receber status de patrimônio cultural, assim como a não incorporação de outros elementos na resolução de tombamento, decorrem dos valores atribuídos ao local. Ao analisar este processo de

³ Cf. CHOAY, Françoise, “Alegoria do Patrimônio”. São Paulo: Editora da UNESP, 2001.

tombamento, é possível identificar que a seleção de bens elaborada se pauta apenas em valores atribuídos pela municipalidade e pela associação que opera atividades turísticas no complexo ferroviário.

Assim como ocorre no objeto de estudo, há indícios de que, na maior parte dos casos, a definição do patrimônio cultural é resultado de uma seleção feita por um pequeno segmento da sociedade. Geralmente órgãos governamentais, especialistas e a academia estão à frente dos processos de reconhecimento de um bem patrimonial. Dessa forma, ainda que a idéia de patrimônio cultural simule homogeneidade, aparentando representar valores e sentidos atribuídos por toda a sociedade, é importante destacar que quase sempre encobrem a heterogeneidade da sociedade, sua divisão em classes, etnias e grupos (CANCLINI, 1994, p.95).

Os pontos de vista dos habitantes do complexo ferroviário e de seu entorno, bem como dos moradores do município de maneira geral, não aparecem, 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, adensada pelo tempo que o habitante possui com o espaço cria condições mais favoráveis à fruição do patrimônio (MENESES, 2006, p. 39). Apesar 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.

Além do não envolvimento dos habitantes na instituição do patrimônio cultural, freqüentemente, todo o universo cotidiano é desconectado destes bens para dar espaço a atividades “culturais”, que acabam por resultar em processos de enobrecimento do patrimônio. A cultura, então, constitui um universo autônomo, à parte dos circuitos em que a vida segue seu curso, se isolando do universo do trabalho e do cotidiano que poderia enriquecê-la (MENESES, 2006, p.38).

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.

O movimento de preservação de bens industriais surge na Inglaterra, na década de 50, por ocasião da demolição de importantes exemplares devido a bombardeios durante a II Guerra Mundial. Este movimento também se relaciona a uma tendência de busca pelas tradições industriais britânicas.

Nesse contexto, em 1978, é criada a Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, em inglês *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), cuja finalidade é “promover a cooperação internacional no campo da preservação, conservação, localização, pesquisa, documentação e valorização do patrimônio industrial” (MENEGUELLO & RUBINO, 2004).

Essa Comissão elabora e aprova, em 2003, na Rússia, a Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Este documento tem como objetivo conceituar essa modalidade do patrimônio cultural. Conforme esta carta,

“o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.” (TICCIH, 2003)

Interessante notar que, apesar da Carta de Nizhny Tagil incluir o patrimônio imaterial relacionado à industrialização no campo de estudo da arqueologia industrial, esta categoria não é incorporada à definição do patrimônio industrial.

Ainda conforme a carta, a justificativa de preservação do patrimônio industrial se pauta no valor universal de testemunho de atividades que tiveram e continuam tendo profundas implicações históricas que tal patrimônio representa (TICCIH, 2003).

Ao patrimônio industrial é atribuído valor social, já que constitui parte do registro de vida de pessoas e lhes confere importante referencial identitário, valores científico e tecnológico frente à história da indústria, da engenharia e da construção e valor estético, devido às características de sua arquitetura, *design* e concepção (TICCIH, 2003).

No âmbito regional, a defesa dos bens culturais ligados aos ofícios, profissões e à indústria é tratada pelo Grupo de Estudos de História da Técnica (GEHT), que surgiu em Campinas no ano de 1996. Este grupo, que possui caráter acadêmico e profissional, é vinculado ao Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas. Em 1998, o grupo elabora a

*Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias*⁴, também conhecida como *Declaração de Campinas*, que traça um panorama da situação destes bens e faz recomendações sobre a forma como deveriam ser preservados.

Em 2002, é aberto o processo de tombamento do complexo ferroviário estudado, desembocando na instituição do tombamento em 2004. Apesar da elaboração da Declaração de Campinas alguns anos antes, da carta de Nizhny Tagil no ano anterior e das reflexões acerca do patrimônio industrial ocorridas contemporaneamente ao processo de tombamento, estas discussões não transparecem neste documento. Apesar de ter sido elaborada no mesmo município onde ocorreu o tombamento e contar com membros ligados à prefeitura, as indicações da Declaração de Campinas não são seguidas no processo de tombamento e, acredita-se, que esta declaração também não motivou a abertura do processo de tombamento. Ao contrário do que recomenda a declaração, as instalações, o maquinário e os documentos presentes no conjunto não integram o tombamento, assim como a maior parte das edificações de pequeno porte. O caso estudado se aproxima das recomendações no que diz respeito a seus usos, já que se trata de um trecho utilizado como uma “ferrovia turística e didática”, destinação recomendada pelo documento. Dentre as questões abordadas pela carta de Nizhny Tagil, somente o valor de testemunho de atividades que tiveram implicações históricas significativas é mencionado no processo de tombamento. A preocupação em proteger o complexo em sua totalidade, bem como a atribuição de valores social, científico e tecnológico não integram o estudo do tombamento.

Mesmo com a multiplicação de estudos sobre o patrimônio industrial e o crescente número de tombamentos de bens desta categoria, ele ainda enfrenta resistência à aceitação. Seja por abordar um período cronológico mais próximo do presente ou por tratar de estruturas funcionais, ainda hoje a institucionalização de bens industriais é problemática.

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 de estudos ferroviários, as análises tratando da materialidade da ferrovia ainda são insuficientes (POZZER, 2007, p.231). Assim como ocorre na instituição do patrimônio cultural, 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

⁴ As informações sobre o Grupo de Estudos de História da Técnica e a *Declaração em defesa das construções e instalações utilitárias* estão disponíveis em <<http://www.oocities.com/lagopaiva/tecnica2.htm>>, acesso em 20 Nov. 2010.

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, a pesquisa pretende ampliar o enfoque e abordar o pátio ferroviário como um complexo no qual seus elementos formadores são interdependentes.

O complexo ferroviário estudado, ao qual, como vimos, é atribuído o status de patrimônio cultural, é habitado por mais de 25 famílias. Compreender como estes moradores se apropriam, material e simbolicamente, deste conjunto edificado e identificar implicações desta forma de apropriação na preservação do patrimônio constituem o objetivo desta pesquisa.

Assim como, no caso da instituição como patrimônio cultural, foi apontada a necessidade de tratar valores associados a esta forma de apropriação, no caso da habitação, faz-se necessário abordar os valores em que ela se pauta. Os valores da habitação⁵ vão muito além de fatores concretos identificados à primeira vista, 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 serviços públicos, entre outros (TURNER, 1976). Dessa forma, uma análise restrita ao ambiente construído não é suficiente para identificar os diferentes valores associados às formas de apropriação.

A habitação e a instituição como patrimônio cultural, porém, não constituem as únicas formas de apropriação do objeto. As atividades turísticas, o uso para gravação de filmes e novelas, bem como a utilização como centro cultural, constituem outros modos pelos quais o conjunto é apropriado, que por sua vez se pautam na atribuição de diferentes valores. Apesar de terem sido tratadas de maneira isolada até o momento, estas formas de apropriação, na realidade, se sobrepõem, se interpenetram e, até mesmo, se chocam, de forma que, para compreender a dimensão habitacional do conjunto, a abordagem das outras formas de apropriação observadas no objeto de estudo e os valores em que se pautam se faz necessária.

Assim como as formas de apropriação constituem uma trama intrincada, a dimensão material do conjunto também se caracteriza por sua complexidade. Apesar de, à primeira vista, o objeto mostrar-se como um conjunto homogêneo, o olhar atento revela que este complexo ferroviário, assim como o restante da cidade, é composto por elementos vindos de diferentes

⁵ Tradução nossa do termo *housing value* utilizado por Turner na obra *Housing by people* (1976).

momentos do passado. As estações, casas de trabalhadores, obras de infra-estrutura, as configurações do território onde o conjunto se implanta, as formas de uso do espaço possuem idades diferentes e resultam de ritmos de evolução distintos. Mas, apesar do descompasso entre esses elementos, o conjunto está inteiro no presente e, desse modo, configura-se como objeto de análise. Dessa forma, este trabalho busca entender o objeto de estudo como um complexo de formas passadas presentificadas no território.

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 de preservação. Conforme Gomart “O passado apenas é um problema quando o futuro está sendo construído”⁶ (GOMART, 2004, tradução nossa). Além do mais, as características e formas de apropriação do entorno possuem implicações no objeto, tanto em suas formas de apropriação quanto em sua materialidade. Desse modo, para que seja possível compreender as dimensões material, funcional e simbólica do complexo ferroviário, bem como as relações entre estas dimensões, as análises não devem se restringir ao próprio objeto.

Assim, o trabalho tem como ponto de partida a análise de aspectos que conformaram o conjunto tal como ele se apresenta na atualidade. Esta análise inicial tem como objetivo identificar como elementos do complexo ferroviário se inserem no tempo e no espaço, bem como abordar relações de elementos do entorno com a formação e o 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, um ramal ferroviário com seis pátios ferroviários e mais de 23 quilômetros de extensão, esta reflexão inicial se desenvolve em escala ampliada, para que, apesar da heterogeneidade do objeto, seja possível entendê-lo 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 e o desenvolvimento dos Municípios de Campinas e Jaguariúna, da Companhia Mogiana e da Viação Férrea Campinas Jaguariúna, entidade que atualmente opera um trem turístico no complexo.

⁶ “The past is only an issue when the future is being constructed” (GOMART, 2004, p. 459)

Esta análise em escala ampliada, na qual o objeto é contemplado pelo lado de fora de seus limites, revela que diversos usos e significações se sobrepõem no complexo ferroviário. Porém, as formas de apropriação identificadas neste grau de aproximação não refletem, de fato, a dinâmica social existente no conjunto, mas a forma com que esta dinâmica é percebida pelas entidades que fazem a intermediação entre o interior do conjunto e seu exterior⁷. As entidades que representam o objeto são as Prefeituras Municipais de Campinas e Jaguariúna, que retratam seus pontos de vista através de legislações, políticas públicas e projetos, e a Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, que retrata sua perspectiva em seu material de divulgação. É sempre através de uma destas instituições que o complexo é mencionado na mídia.

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, neste segundo momento do trabalho, 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, que conta 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. Esse recorte se deve aos limites de tempo e ao tema da pesquisa, o que de modo algum significa que os elementos deixados fora são menos relevantes. Muito pelo contrário.

⁷ Palestra proferida pelo Professor Doutor Ferdinando Fava no Programa de Pós Graduação em História da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, junho de 2010.

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

Nas últimas décadas, tem se mostrado crescente a produção de inventários do patrimônio cultural. Tais levantamentos são elaborados por entidades de características diversas e encerram finalidades e objetos de estudos distintos. A maior parte dos inventários é produzida por organizações governamentais e instituições acadêmicas, havendo, em alguns casos, parcerias entre estes dois tipos de entidade. Os bens imateriais e materiais, tanto móveis quanto imóveis, são tratados pelos inventários, que, em alguns casos, os tomam como objetos isolados e, em outros, como conjuntos. A seleção dos objetos inventariados é estabelecida a partir de recortes temáticos e/ou espaciais. Os levantamentos destes bens têm por objetivo a identificação de elementos de interesse cultural, o aprofundamento do conhecimento a seu respeito ou mesmo a fundamentação de políticas públicas e intervenções. De acordo com o objeto de estudo e a finalidade, variam o caráter das informações e o grau de detalhamento dos levantamentos. Tendo em vista a crescente produção e diversidade dos inventários do patrimônio cultural, uma reflexão a cerca desses levantamentos constituiu o ponto de partida para a elaboração do inventário aqui realizado.

Importante mencionar que, neste trabalho, o inventário é tratado como ferramenta de caráter investigativo e não como instrumento jurídico de proteção do patrimônio cultural. Esta abordagem se deve às demandas da pesquisa, o que não quer dizer que a discussão sobre o inventário, enquanto instrumento de proteção, seja menos importante e necessária.

Importante mencionar, também, que, apesar do objeto de estudo se inserir em uma categoria bastante específica – patrimônio industrial ferroviário – a pesquisa busca abordá-lo sem perder de vista as questões mais abrangentes acerca do patrimônio cultural e das disciplinas arquitetura e urbanismo. Conforme menciona Kühl, é necessário

“...tentar estabelecer linhas temáticas que permitam indagações que, por um lado, aprofundem aspectos específicos da discussão (arquitetura ferroviária, por exemplo) e, por outro, sejam articuladas com debates abrangentes em campos como a história, sociologia, antropologia e restauro que possibilitem uma compreensão mais ampla dos vários aspectos vinculados ao legado da industrialização” (2009, p. 46).

Assim sendo, as análises que fundamentam a elaboração do levantamento partem de uma abordagem das características gerais do inventário do patrimônio cultural e, em um segundo momento, tratam das especificidades do patrimônio ferroviário.

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 possibilitem sua utilização enquanto espaço de permanência e como recorte espacial o trecho entre as estações Anhumas e Jaguariúna, foram listados 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 (Tabela 1). 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 produzidos por entidades diversas.

Tabela 1. Tipologias por pátio ferroviário

Pátio Anhumas	Pátio Pedro Américo	Pátio Tanquinho	Pátio Desembargador Furtado	Pátio Carlos Gomes	Pátio Jaguariúna
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				

O inventário consiste no registro, descrição e classificação dos bens selecionados. Esta ferramenta articula de maneira sistematizada informações previamente existentes sobre o objeto a dados gerados pelo inventariante, organizando, por meio de sua modulação, diferentes tipologias de informações. 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 as

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 uma listagem imparcial de dados de cunho estritamente técnico, porém, o caráter das informações 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, como, por exemplo, equipamentos de dimensionamento e análises laboratoriais, 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 ajustam 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). O autor trata, da mesma forma, da descrição de uma obra de arquitetura, a ponte do Rio Forth. 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 representar 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 consideradas relevantes em um determinado período.

O inventário, com seu caráter sistemático, constitui uma importante ferramenta para dar conta de demandas do momento de sua elaboração. 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. Como mencionado acima, o inventário pode revelar, ainda, a perspectiva a partir da qual os objetos são investigados em determinada época e local.

Antes de desenvolver o inventário proposto pela pesquisa e, assim, determinar a forma de tratamento do objeto, foi realizada uma análise de inventários existentes. Inicialmente, foram

levantados inventários produzidos por diversas entidades, dos quais dez foram selecionados para compor uma apreciação mais específica. Estes dez inventários, indicados na Tabela 2, tiveram sua estrutura e conteúdo analisados com vistas a fundamentar a elaboração do inventário proposto pela presente pesquisa.

Tabela 2. Inventários analisados

Inventário	Instituição	Local	Ano
Inventário do patrimônio imóvel de Açores	Instituto Açoriano de Cultura	Açores	2008
Inventário de proteção do acervo cultural	Secretaria de Indústria Comércio e Turismo da Bahia	Salvador/BA	1984
Inventário do patrimônio ferroviário	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Brasília/DF	2007
Arrolamento de conhecimento e varredura do patrimônio ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal	Coordenação Técnica Patrimônio Ferroviário/IPHAN	Brasília/DF	2009
Ficha de inventário dos bens imóveis tombados pelo Município de Campinas	Coordenaria Setorial do Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Campinas	Campinas/SP	2003
Percorsi di Catalogazione e Documentazione	Centrale per Catalogo e La Documentazione do Ministero per i Beni e Le Attività Culturali	Itália	
Inventário de proteção ao acervo cultural de Minas Gerais (IPAC/MG)	Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais	Minas Gerais	2008
Inventário das vilas operárias de Campinas (1930-1960)	Coordenaria Setorial do Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Campinas/ Universidade Estadual de Campinas	Campinas/SP	2009
Projeto inventário de bens culturais imóveis	Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro/RJ	2004
Inventário da Região Central de Campinas	Coordenaria Setorial do Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Campinas/ Universidade Estadual de Campinas	Campinas/SP	2007

A análise apontou a existência de pontos comuns aos inventários pesquisados. Dados referentes à localização, à propriedade, ao uso, ao estado de conservação e preservação, ao histórico do edifício, à proteção legal e à caracterização arquitetônica, construtiva e estilística integram todos os levantamentos. Apesar de aparecerem de maneira mais ou menos detalhada e, às vezes, com diferentes denominações, estes dados estão presentes em todos estes inventários.

Em uma parcela dos levantamentos, os edifícios são abordados como elementos isolados, tanto no espaço quanto no tempo. Em grande parte dos inventários, as formas de inserção territorial são pouco desenvolvidas, não evidenciando as relações do imóvel nem com seu entorno imediato, nem com o tecido da cidade. Além de impedir sua leitura na trama urbana, tal forma de olhar dificulta a percepção do bem enquanto elemento integrante de conjuntos arquitetônicos ou urbanísticos. A respeito do recorte temporal, a maioria dos inventários tem como foco a época de construção do edifício e o momento de elaboração do levantamento, de forma que a percepção do processo de evolução do objeto fica comprometida.

As informações sobre a localização do bem nem sempre garantem que ele seja encontrado, já que, com o passar do tempo, os endereços se modificam e, em alguns casos, os imóveis não se vinculam ao sistema viário.

Outra questão pouco desenvolvida pelos inventários é a infra-estrutura existente nos edifícios. A presença ou ausência de pavimentação, abastecimento de água, gás encanado, rede de esgoto e de energia elétrica, telefone, internet pode demonstrar o grau de representatividade de determinada região ou edifício frente à municipalidade, a qualidade de vida e as demandas de seus habitantes ou usuários, bem como o estágio de consolidação de uma região. Assim sendo, a inserção de informações relativas à infra-estrutura se faz necessária para melhor leitura do objeto e de seu contexto.

A falta de especificação das fontes de informações chama atenção em grande parte dos levantamentos analisados. Frequentemente as obras e arquivos consultados são mencionados apenas na parte final da ficha, sem vinculação das informações com suas respectivas fontes. Dessa forma, a citação de dados contidos no levantamento ou mesmo sua verificação fica comprometida.

Além de apresentar semelhanças em seus conteúdos, a estrutura dos inventários analisados também se aproxima. Os levantamentos, em sua maioria, são apresentados sob forma de tabelas, cujos campos se agrupam por categorias, contendo espaços para textos e imagens. Na maior parte dos casos, os espaços para imagens, geralmente fotografias, plantas e mapas, são escassos e demasiado pequenos. A impossibilidade de análise do objeto, ou de detalhes dele, e de seu entorno, através das imagens, as transforma em meras ilustrações.

Por se tratar de uma pesquisa sobre o patrimônio industrial ferroviário, o inventário proposto, além de contar com as informações pertinentes ao objeto arquitetônico, deve dar conta

das especificidades desta categoria. Elementos como a relação do edifício com o pátio ferroviário e a linha, a presença de maquinário ou material rodante não são contemplados, a não ser por inventários específicos. As sistemáticas de inventário elaboradas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para o levantamento do Patrimônio Ferroviário serviram como base para o entendimento destas demandas específicas. Trata-se do *Inventário do patrimônio ferroviário e do Arrolamento de varredura e conhecimento: patrimônio ferroviário – extinta RFFSA*, ambos elaborados pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização para embasar as ações relacionadas à atribuição colocada ao IPHAN pela Lei Federal 11.483/2007 de

“receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”⁸

Os principais aspectos específicos do patrimônio ferroviário presentes nestes levantamentos são a inserção do objeto na linha ferroviária e a presença de elementos integrados aos edifícios. A fim de situar o objeto na trama ferroviária, é proposta a identificação dos ramais e sub-ramais existentes, assim como a seqüência das edificações. Além de mapeada, a linha também é caracterizada quanto a suas operações – ativa, desativada ou erradicada. Quanto aos elementos integrados, é proposta a identificação de mobiliário, equipamentos de escritório, maquinário, ferramentas e acervo documental.

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 do edifício. 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 (Apêndice A) 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, por meio do endereço, mapa, georreferenciamento e, também, sua relação com a linha, caracterização, propriedade, histórico, assim como da legislação incidente no conjunto.

⁸ Lei 11.483/2007 de 31 de maio de 2007.

Cada uma das edificações selecionadas é levantada através de uma ficha do edifício (Apêndice B). 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 de modificação de um aspecto nos demais. Informações a respeito de sua localização, por meio do endereço, mapa, georreferenciamento e, também, sua relação com a linha férrea, caracterização, estado de preservação e conservação, infra-estrutura, assim como da legislação incidente, constam na ficha do edifício.

Ambas as fichas possuem um cabeçalho comum, que facilita a identificação das relações de pertencimento entre edifícios e conjuntos. Além dos campos textuais, as fichas contam com espaços para inserção de imagens, constituídas, majoritariamente, por fotografias, mapas e croquis. Importante notar que as informações incorporadas ao inventário são acompanhadas de suas respectivas referências entre parênteses e ao final da ficha se situa a bibliografia.

Apesar do primeiro contato com as edificações, conferido pela listagem das edificações selecionadas, e da análise de inventários, foram necessárias revisões nas fichas após o início dos levantamentos. Tais modificações se devem a questões não previstas na elaboração inicial, que surgiram ao longo dos levantamentos de campo.

Após a definição das fichas, o inventário foi preenchido a partir de levantamentos métricos, gráficos e fotográficos em campo. Os únicos equipamentos utilizados nos levantamentos de campo foram câmera fotográfica e trena laser. Não foram feitas prospecções e as análises foram feitas a olho nu. 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.

Este 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 (Apêndice C).

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.

O estudo das formas de apropriação do conjunto foi realizado 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 das edificações não percebidos anteriormente. Além de se sobreporem, estas duas formas de análise também se integram, 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, desenvolve-se uma análise do complexo ferroviário, trabalhando conjuntamente suas dimensões material, simbólica e funcional. Essa análise gerou apreciações a respeito das formas de habitação presentes no objeto e sua relação com o ambiente construído.

Tendo em vista os riscos de privilegiar ou as informações relativas ao espaço e à arquitetura ou a análise da vida cotidiana, pretende-se, conforme proposto por Mayol para o estudo do bairro *Croix-Rousse*, trabalhar a dimensão material até o ponto em que é terra eleita de uma “encenação da vida cotidiana”, que, por sua vez, deve ser trabalhada na medida em que se relaciona ao espaço público onde se desenrola (1994, p. 38).

O objetivo final é, através da análise desenvolvida, identificar as implicações das diferentes formas de apropriação do objeto por seus habitantes na preservação do conjunto, 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. Dessa forma, o trabalho almeja contribuir com as reflexões a respeito de políticas de preservação do patrimônio cultural.

Esta dissertação se divide em quatro partes. O primeiro capítulo, “Formação e Inserção Urbana”, analisa o objeto de estudo em escala ampliada, tratando de seu processo de formação e de sua inserção no tecido urbano. Este Capítulo se subdivide em três partes, “Bases para formação do conjunto”, “Construção e Desativação” e “Reativação”.

O objeto de estudo é analisado em escala reduzida no segundo capítulo, “*O complexo Ferroviário*”, que se divide em sete partes principais. A primeira, “*Caracterização dos Pátios Ferroviários*”, trata das características comuns aos pátios ferroviários estudados, enquanto as demais tratam das características específicas de cada um dos pátios.

No terceiro capítulo, “*Formas de Apropriação e o Espaço*”, é desenvolvida uma reflexão a respeito das análises elaboradas nos capítulos anteriores. As Considerações Finais deste trabalho se desenvolvem no sentido de uma possível associação desta forma de olhar o objeto à instituição e gestão do patrimônio cultural.

1. FORMAÇÃO E INSERÇÃO URBANA

O objeto de estudo do presente trabalho é constituído pelo trecho do ramal ferroviário da Antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre as estações Anhumas (Km 9,5) e Jaguariúna (Km 32,3).

Este conjunto se localiza no interior do Estado de São Paulo e perpassa os Municípios de Campinas e Jaguariúna, ambos integrantes da Região Metropolitana de Campinas⁹.

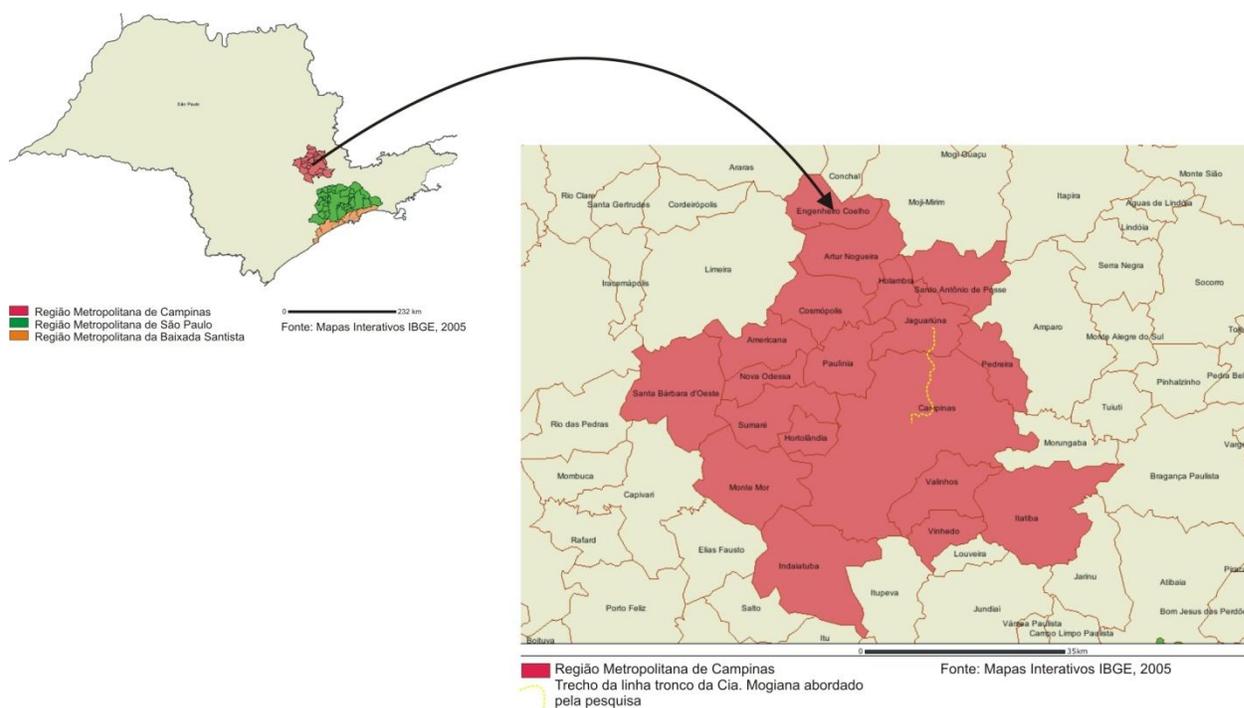


Figura 1. Região Metropolitana de Campinas

O complexo ferroviário em questão se insere na porção nordeste do Município de Campinas e na região sul do Município de Jaguariúna, se estendendo paralelamente à Rodovia Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340).

Em relação aos cursos d'água, o traçado estudado cruza o Rio Jaguari e o Rio Atibaia e se estende paralelamente ao Ribeirão Anhumas por alguns quilômetros.

⁹ A Região Metropolitana de Campinas, instituída pela Lei Complementar Estadual nº 870, de 19 de maio de 2000, é constituída por 19 municípios, a saber: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.



-  Trecho da linha tronco - Antiga Cia. Mogiana
-  Leito Férreo variante Boa Vista - Guedes - Antiga FEPASA
-  Rodovias
-  Limite Municipal
-  Hidrografia



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 2. Localização do conjunto

1.1. Bases para a Formação do Conjunto

A Companhia Mogiana surgiu em julho de 1872, na esteira do desenvolvimento da ferrovia no estado de São Paulo¹⁰. O sistema ferroviário foi implantado em substituição às tropas de mula, que respondiam pelo grosso do transporte de carga desde o início da ocupação territorial do Brasil. Devido à situação precária das estradas e às dificuldades impostas pela Serra do Mar, havia perda significativa do café transportado, consumindo boa parte dos lucros dos fazendeiros. Dessa forma, a capacidade limitada, o alto custo e a insuficiência das tropas de mula para atender a crescente demanda da economia paulista constituíram um entrave ao crescimento da produção cafeeira e estimulavam a busca de novos meios de transporte (FRANCISCO, 2007, p.40 e 41).

Assim como ocorreu com outras ferrovias do Estado de São Paulo, a origem da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro está ligada à produção cafeeira e às leis de incentivo à construção de ferrovias¹¹, que garantiam juros e zonas privilegiadas. Conforme consta em relatório elaborado pela diretoria provisória da companhia,

“A lei provincial n. 18 de 21 de Março de 1872, concedeu privilegio e garantia de juros de 7% sobre o capital de três mil contos, à companhia, que tomasse a si a construção de uma via férrea de bitola estreita entre as cidades de Campinas e Mogy-mirim, partindo do ponto mais conveniente um ramal para a do Amparo” (DIRECTORIA PROVISÓRIA DA COMPANHIA MOGYANA, 1873 apud RIBEIRO, 2007, p. 18)

A partir da promulgação da lei, a Companhia Mogiana é criada por fazendeiros capitalistas com objetivo de escoar para o mercado internacional a produção cafeeira da região de Mogi Mirim e Amparo, interior do Estado de São Paulo. Os trilhos da Companhia Mogiana transportariam a produção até a cidade de Campinas, onde as mercadorias seriam baldeadas para os vagões da Companhia Paulista¹², que seguiam diretamente até o Porto de Santos por acordo de

¹⁰ A respeito do surgimento e desenvolvimento da ferrovia no Estado de São Paulo cf. AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Martins Editora, 1950; PINTO, Adolpho A. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, 1977; SAES, Flávio M. A. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1981; MATOS, Odilon N. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

¹¹ Sobre a relação entre a cultura de café, o surgimento da ferrovia e as leis de incentivo à construção de ferrovias cf. MATOS, Odilon N. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

¹² A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi inaugurada em 1872, ligando os Municípios de Campinas e Jundiá (MATOS, 1981, p. 64).

tráfego mútuo com a São Paulo Railway¹³ (ZAMBELLO, 2005, p.45). A baldeação para vagões da Companhia Paulista ocorria devido à diferença de bitola utilizada pelas ferrovias, sendo que a Companhia Paulista e a São Paulo Railway faziam uso de bitola larga¹⁴, enquanto a Mogiana utilizava bitola métrica. Posteriormente, a baldeação em Campinas deixa de ser necessária com a chegada dos trilhos de bitola métrica da Estrada de Ferro Sorocabana¹⁵ ao Porto de Santos, em 1937, possibilitando a integração da Companhia Mogiana ao litoral (ZAMBELLO, 2005, p.45).

Em 28 de agosto de 1873 é iniciada a construção da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Em três de maio de 1875 é aberto ao tráfego o trecho de 34 quilômetros que conectava Campinas a Jaguary¹⁶, no qual se insere a região estudada. Em 27 de agosto do mesmo ano, é inaugurado o trecho que se estende até Mogi-Mirim, com um ramal para Amparo, inaugurado em 15 de novembro de 1875 (MATOS, 1981, p.71).

A determinação do desenho do leito da Companhia Mogiana resultou de diversos acordos, muitas vezes tensos, entre proprietários rurais e investidores. Assim sendo, a construção da estrada foi pautada em interesses locais e de capital. O traçado inicial das linhas, considerando a necessidade de escoamento da produção de importantes fazendas cafeeiras, implica em um percurso sinuoso e irregular, com curvas em arcos fechados e aclives acentuados, necessário ao bordejamento das fazendas cafeeiras. Através dessas propriedades atravessadas pela ferrovia escoava-se, também, a produção das fazendas que não se ligavam diretamente aos trilhos (RIBEIRO, 2008, p. 72).

Tal sinuosidade do traçado, assim como questões de ordem econômica e o fato de se tratar, inicialmente, de uma linha de menos de 80 quilômetros, compõe as razões de utilização de bitola métrica para construção do ramal da Companhia Mogiana. Além de utilizar dormentes mais curtos e menor volume de lastro, a bitola métrica possui menor custo de implantação, pois permite um traçado mais sinuoso, que se adapte mais facilmente ao terreno, reduzindo os trabalhos de terraplanagem e obras-de-arte. Apesar da economia devido à flexibilidade, é preciso ter em mente que a utilização de raios reduzidos implica no alongamento do traçado (VALLE,

¹³ A linha da São Paulo Railway conectando os Municípios de Santos, onde se localiza o porto, e de Jundiá, passando pelo Município de São Paulo, é inaugurada em 1867 (MATOS, 1981, p. 58).

¹⁴ A bitola larga adotada no Brasil é de 1,6 metros.

¹⁵ A Estrada de Ferro Sorocabana teve seu primeiro trecho inaugurado em 1875 (MATOS, 1981, p. 70). Em 1919, é finalizado o ramal conectando a Sorocabana ao Município de Campinas (ZAMBELLO, 2005, p.63).

¹⁶ Ao referir-se à denominação da estação e do pouso, o termo Jaguary será escrito com “y”, seguindo sua grafia antiga. Ao se referir ao Rio Jaguari, será utilizada a grafia atual.

1929, p. 410). No que diz respeito à manutenção, se, por um lado, a conservação dos dormentes e do lastro em vias de bitola métrica é mais econômica, por outro lado, há maior dificuldade de manutenção do material rodante (VALLE, 1929, p. 410). A capacidade de carga em linhas de bitola métrica é reduzida, já que esta suporta menos peso e velocidade que a bitola larga. Assim, a bitola larga, “cômoda, segura e veloz”, possuía custo compatível com vias de movimento intenso e percursos longos e a bitola métrica, de custo reduzido, era vantajosa em vias de tráfego reduzido, construídas com recursos próprios (VALLE, 1929, p. 411). De acordo com esta lógica construtiva e operacional, o ramal mogiano que, inicialmente, contava com menos de 80 quilômetros foi construído em bitola métrica.

Por ocasião da inauguração, em 1875, havia apenas as Estações Anhumas, Tanquinho e Jaguary no trecho estudado. Posteriormente, em 1888, foi construída a Estação Matto Dentro, cujo nome foi alterado para Carlos Gomes em 1897, e, em 1901, foi edificada a Estação Desembargador Furtado (COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, 1922). Ao redor das estações havia estruturas de apoio às atividades ferroviárias, como casas para funcionários, depósitos e caixas d’água. O conjunto destas edificações compunha os pátios ferroviários.

Além de edificações para abrigar os funcionários e os trabalhos desenvolvidos nos



Estação Anhumas, sem data, Col. Estações, Museu Ferroviário Jundiaí.



Estação Tanquinho, sem data, Col. Estações, Museu Ferroviário Jundiaí.



Estação Carlos Gomes, sem data, Col. Estações, Museu Ferroviário Jundiaí.



Estação Jaguary, sem data, Col. Estações, Museu Ferroviário Jundiaí.

Figura 3. Estações do traçado inicial

próprios pátios, durante epidemias de febre amarela, alguns dos pátios abrigaram temporariamente funções e funcionários de outras localidades. Tais mudanças tinham como objetivo evitar a contaminação de funcionários da companhia, mantê-los em seus postos de trabalho e dar continuidade às atividades da empresa.

Conforme mencionado nos Relatórios da Directoria da Companhia Mogyana¹⁷, no ano de 1889 foi construída em Anhumas uma oficina provisória, bem como casas de madeira cobertas por telhas de zinco, para que os trabalhos da companhia procedessem durante uma epidemia da febre. Ainda conforme os relatórios, em 1891, por ocasião de outro surto da “febre de mau caráter”¹⁸, o Escritório Central e a Contadoria foram temporariamente alocados em Jaguary e os Escritórios de Tráfego e Tração em Anhumas, que também recebeu os empregados da oficina e o pessoal do tráfego. Para abrigar este grande contingente de funcionários, foram construídas 86 casas de tijolos em 18 dias. A construção ligeira deste grande número de edificações indica a dinâmica acelerada da ferrovia, que, de acordo com as demandas do momento, construía rapidamente as edificações necessárias.

A modificação das demandas econômicas da companhia e o desenvolvimento tecnológico verificado ao longo do tempo implicaram na alteração do desenho do leito original. Ainda hoje, é possível identificar elementos do traçado inicial da Companhia Mogiana na área de estudo, assim como edificações remanescentes das fazendas de café que impulsionaram a implantação da ferrovia e contribuíram para determinação de seu desenho inicial.

Das estações existentes no antigo traçado ainda podem ser encontradas a Estação Tanquinho, hoje transformada em paiol da Fazenda Santa Maria e a Estação Carlos Gomes, onde funciona a Administração Regional 14 da Prefeitura do Município de Campinas. Também há remanescentes de casas de trabalhadores da ferrovia. No pátio ferroviário de Desembargador Furtado há uma casa de turma, hoje integrada ao Clube de Campo Dr. Orestes Quércia. No antigo pátio de Tanquinho encontra-se a casa do chefe de estação, incorporada à Fazenda Santa Maria. No antigo pátio de Carlos Gomes também há uma casa de chefe da estação, onde funciona atualmente o restaurante Prosa Caipira, uma cooperativa de moradores do bairro desenvolvida mediante projeto de extensão universitária da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Finalmente, no antigo pátio de Jaguary, há três edificações remanescentes do primeiro traçado

¹⁷ Os relatórios mencionados se referem aos Relatórios da Directoria da Companhia Mogyana para Assembleia Geral produzidos anualmente pela companhia.

¹⁸ Modo como a febre amarela é citada nos relatórios da Companhia Mogiana.

ferroviário, onde funciona, hoje, a defesa civil do Município de Jaguariúna. Além dos edifícios, a ponte Pedro Abrucês, responsável pela travessia do antigo traçado sobre rio Jaguari, ainda permanece.

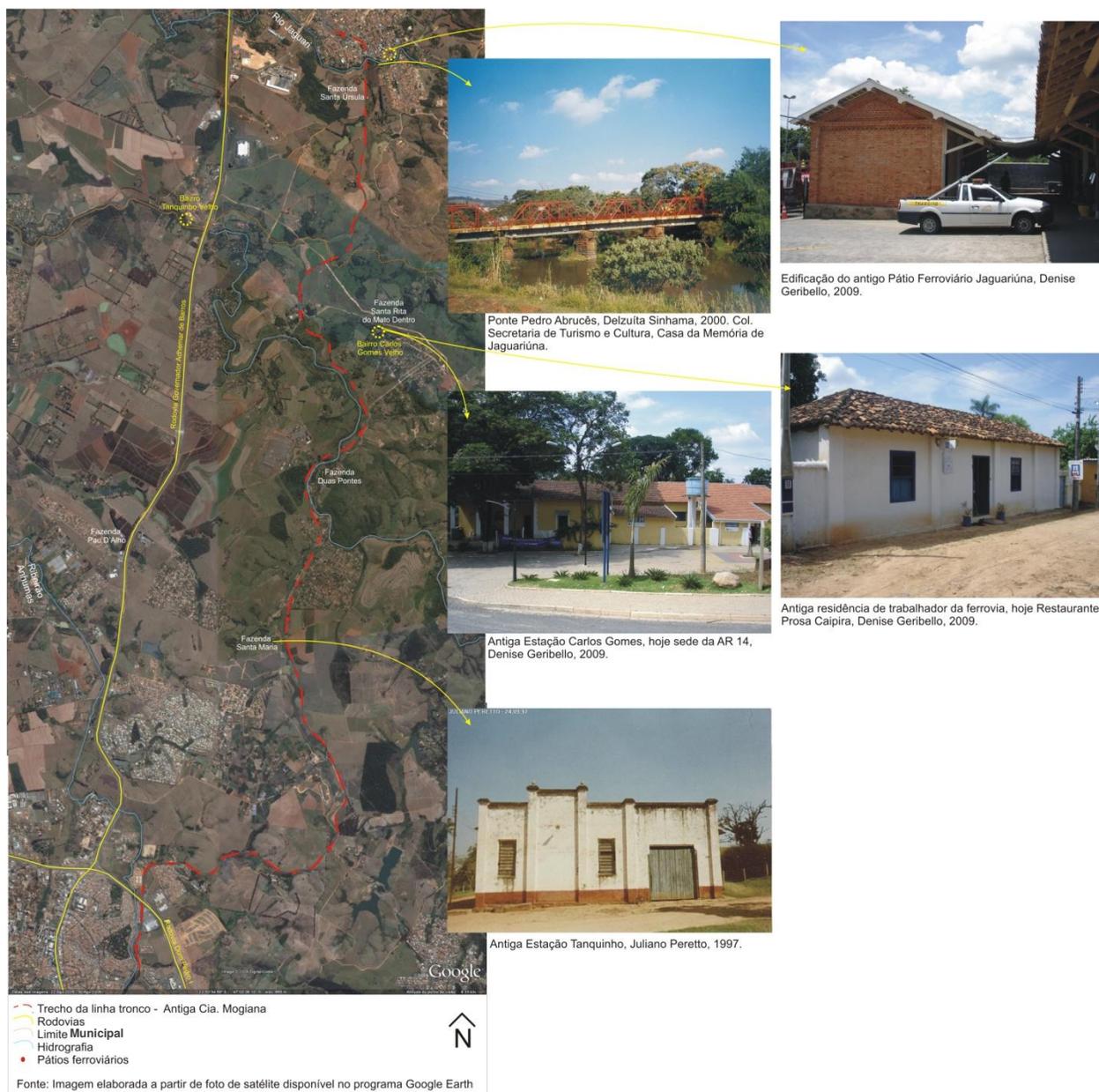


Figura 4. Entorno do conjunto estudado

Entre as edificações remanescentes da produção cafeeira de finais do século XIX estão a casa sede, tulha e terreiro da Fazenda São Vicente, onde viria a ser implantada a Estação Pedro Américo; a casa sede da Fazenda Pau d'Alho; a casa sede, capela, terreiro, tulha, tanques e

canaletas de lavagem de café, casa de secagem de café, casa de força, máquinas e abrigos da despoldadora e beneficiadora de café, curral, administração e casa de colonos da Fazenda Santa Maria, na qual se implantam tanto a antiga quanto a nova Estação Tanquinho; a casa sede, casa de máquinas e terreiro da Fazenda Monte D'Este, que produz café até os dias de hoje; a casa sede, tulha, senzala, casa de colonos, armazém, administração, canaletas de lavagem de café e aquedutos, depósito de implementos agrícolas e beneficiadora de café, terreiro e casa de força da Fazenda Duas Pontes, próxima à qual se localiza a Estação Desembargador Furtado; a casa sede, capela, casas de colonos, tulha, senzala, depósito de implementos agrícolas, canaletas de lavagem de café, armazéns e curral da Fazenda Santa Rita do Mato Dentro, onde foi construída a Estação Matto Dentro, posteriormente chamada Carlos Gomes.

Parte das estruturas antes vinculadas à produção cafeeira foi convertida em espaços de lazer e turismo. O setor da Fazenda Duas Pontes onde se localiza a casa sede foi transformado no Hotel Fazenda Solar das Andorinhas. A Fazenda Monte D'Este, mesmo mantendo a produção agrícola, teve um armazém convertido em Museu do Café e recebe visitantes em suas dependências, além de ter funcionado como cenário para filmagens da novela "Haru e Natsu", veiculada pela emissora japonesa NHK¹⁹. A sede da Fazenda Pau D'Alho é alugada como espaço para eventos, onde ocorreu, em 2004, uma mostra do Campinas Decor²⁰.

Importante notar que o café e, posteriormente, a ferrovia não se implantam em uma tábula rasa. Ao olhar para o objeto de estudo e seu entorno, além de estruturas remanescentes dos tempos do café, encontram-se elementos que remetem à cultura de cana na região e ao caminho dos Goyazes.

A rústica picada que constituía a Estrada dos Goyazes ligava a cidade de São Paulo às minas de ouro de Mato Grosso e Goiás, passando pela Vila de Jundiá. Esta rota, secundária e tardia do ciclo de mineração, foi aberta pelos paulistas em 1722 que, evitando as Minas Gerais devido aos conflitos remanescentes da Guerra dos Emboabas, haviam descoberto ouro em Mato Grosso e Goiás (BADARÓ, 1996, p.18).

Ao longo do Caminho dos Goyazes surgiram diversos pousos. No entorno da área estudada é possível encontrar estruturas remanescentes de um desses pousos, o Jaguary. Além da

¹⁹ Informação obtida por depoimento de monitores durante visita guiada à Fazenda Monte D'Este. A visita integrou as atividades do evento *Diálogos sobre trilhos*, realizado em agosto de 2006 pela PUC- Campinas.

²⁰ Campinas Decor é uma empresa estabelecida em Campinas que organiza e promove eventos direcionados às áreas de arquitetura, decoração e paisagismo.

presença de elementos que remetem ao Caminho dos Goyazes, o próprio objeto de estudo se relaciona diretamente a este caminho, já que seu desenho corresponde, grosso modo, ao traçado da Companhia Mogiana (ROSSETTO, 2006, p. 157).

O Pouso Jaguary constituiu o primeiro núcleo estável às margens do Rio Jaguari, formado por mestiços de portugueses, negros e índios (RIBEIRO, 2008, p. 11) e, posteriormente, dá origem ao Bairro Rural do Tanquinho Velho, hoje integrado ao Município de Jaguariúna. No final do século XVIII, considerando a legislação e o costume vigentes, o núcleo populacional possuía número de habitantes suficiente para que fosse construída uma capela e um cemitério para realização dos ofícios religiosos, sob jurisdição do clero da Villa de São Carlos (RIBEIRO, 2008, p. 39), vila que conformaria, futuramente, o município de Campinas. Esta capela permanece no local até os dias de hoje.

Embora não tenha se formado na área estudada, o pouso referente às origens de Campinas possuía áreas sob seu domínio nesta região. Este pouso foi constituído a partir de três campinhos com regatos, onde as tropas descansavam. Com o declínio da mineração instalam-se nesse pouso os primeiros colonos, formando o Bairro Rural Mato Grosso de Campinas, em 1745. Conforme Badaró, sob designação deste bairro rural havia diversos fogos nas localidades hoje conhecidas como Mato Dentro, Ponte Alta (posteriormente intitulada Monte d'Este), Dois Córregos e Anhumas (BADARÓ, 1996, p.18), que constituem áreas contíguas ao objeto de estudo desta pesquisa.

Na década de 1790 são implantados engenhos de açúcar ao longo da Estrada dos Goyazes (PUPO, 1983, p. 120). A elevação do preço do açúcar na Europa incentiva o cultivo da cana de açúcar e a implantação de engenhos na região com a produção voltada para exportação. Ainda hoje é possível identificar, nas redondezas da área de estudo, marcas da produção açucareira.

A Sesmaria do Mato Dentro contava com engenho e cultura de cana de açúcar. O solar do açúcar construído nesta propriedade permanece até os dias de hoje, passando a integrar a Fazenda Santa Rita do Mato Dentro, originada a partir de um desmembramento da sesmaria (PUPO, 1983, p.153). A sesmaria em questão contava com outro solar, construído posteriormente ao localizado na Fazenda Santa Rita. Este solar se encontra hoje na Fazenda Santa Úrsula, originada a partir da Fazenda Jaguari, que constitui um desmembramento da Sesmaria do Mato Dentro (PUPO, 1983, p.153). Outros desmembramentos desta sesmaria deram origem às Fazendas Sete Quedas, Recreio, Bom Retiro, Castelo, Santa Clara e outras. (PUPO, 1983, p. 155).

O primeiro solar da Sesmaria do Mato Dentro foi criado como sede de uma propriedade produtora de açúcar e, posteriormente, re-apropriado como casa de máquina para beneficiar café por ocasião da transição da cultura da cana para a do café. Neste momento de transição entre a produção açucareira e cafeeira, em meados do século XIX, de um desmembramento da sesmaria em questão surge o povoamento que dará origem ao Bairro Carlos Gomes Velho, que até os dias de hoje mantém características de bairro rural (WATSON, 2003, p.1).

No final do século XIX este núcleo é atravessado pelos trilhos do traçado inicial da Companhia Mogiana. Neste vilarejo é implantada a Estação Matto Dentro, posteriormente intitulada Estação Carlos Gomes, bem como outras edificações ligadas à atividade ferroviária. Por ocasião da retificação do traçado, a edificação deixa de ser utilizada como estação. Como dito anteriormente, atualmente, funciona no local a Administração Regional 14.

Essa análise evidencia algumas das camadas temporais sobre as quais se implanta o traçado da Companhia Mogiana estudado e com as quais estabelece relações até os dias de hoje, já que as estruturas mencionadas coexistem no presente. Através deste levantamento, é possível notar que nem sempre a temporalidade dos elementos construídos corresponde às mudanças econômicas. Ou seja, a temporalidade econômica não se confunde, obrigatoriamente, com a arquitetônica, pois mesmo com o declínio da cultura açucareira e cafeeira e a desativação da ferrovia, estruturas surgidas a partir dessas demandas permanecem até a atualidade.

1.2. Construção e Desativação

Nos anos consecutivos à sua inauguração, a Companhia Mogiana se estende progressivamente para o interior do Estado de São Paulo e sul de Minas Gerais. Em 1878 chega a Casa Branca, de onde partem ramais para São Simão e Ribeirão Preto (MATOS, 1981, p.71). Em 1887, a Companhia Mogiana atinge Franca e, em 1888, as margens do Rio Grande. Posteriormente, transpõem o Rio Grande, avança a linha tronco em direção ao Triângulo Mineiro e inicia o serviço de navegação no Rio Grande (MATOS, 1981, p.76). A partir da linha tronco são criados diversos ramais pequenos, construídos de acordo com as demandas imediatas das fazendas de café, chamados por Matos de “cata-café”, formando um emaranhado de linhas (1981, p.77). Se antes se dirigiam às fazendas, nas décadas de 1890 e 1900 os trilhos começaram a se expandir para áreas ainda não povoadas.

Das ferrovias instaladas no Estado de São Paulo, a Companhia Mogiana foi responsável pela maior extensão de linhas implantadas em território paulista (FRANCISCO, 2007, p.51).

Devido à significativa expansão de seus trilhos, a malha ferroviária da Companhia Mogiana atinge dois mil quilômetros na década de 1920. Dessa forma, o segmento entre os quilômetros 9,5 e 32,3, abordado por essa pesquisa, transforma-se de um trecho de escoamento do café colhido nas proximidades em um corredor por onde é transportada a produção de grande parte dos Estados de São Paulo e de Minas Gerais. Se, até este momento, a expansão significativa da Companhia Mogiana a caracterizava como uma linha de penetração, na década de 1920, a empresa se volta à consolidação de sua rede ferroviária já implantada.

Conforme o Relatório da Companhia Mogiana de 1917, em 1916, a ferrovia inicia a elaboração de estudos para melhoramentos do traçado da linha tronco, que, como dito anteriormente, era

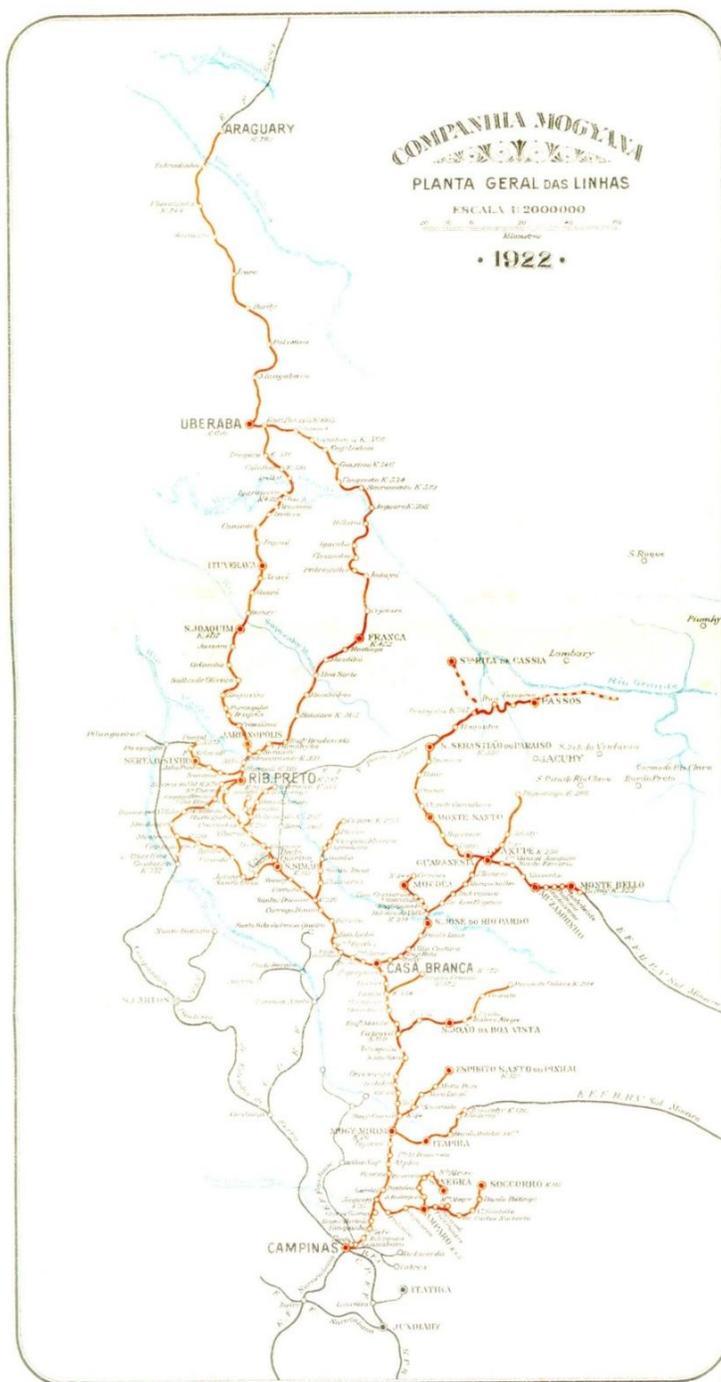


Figura 5. Linhas construídas pela Companhia Mogiana entre 1872 e 1921, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1922.

extremamente tortuoso. A retificação da linha se baseava na máxima capacidade de tráfego e rapidez do transporte, bem como no mínimo custo de implantação e dos transportes (RIBEIRO, 2007, p.27). Como resultante de parte desta modificação do traçado, surge o trecho da Mogiana abordado neste estudo.

No relatório da companhia de 1921, correspondente às atividades de 1920, é apresentada a urgência da modificação de traçado em planejamento, já que o trajeto então existente era o mesmo do início da estrada de ferro, que se propunha ir somente até o Município de Mogi Mirim, com um ramal para Amparo, nas “modestas proporções de uma linha vicinal”. Todavia, em 1920, a Mogiana já é uma estrada de penetração, que transpôs os limites do território paulista, fato que demonstra a necessidade de modificar as condições tecnológicas existentes na fase inicial do empreendimento.

Devido ao escopo desta pesquisa, serão abordados os trabalhos de melhoramentos do segmento compreendido entre os Pátios Anhumas e Jaguariúna. A retificação deste trecho ocorreu em quatro fases, mencionadas a seguir.



- Fases de Retificação
- 1919 - 1922
 - 1920 - 1928
 - 1924 - 1930
 - 1940 - 1945



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 6. Fases de Retificação

Inicialmente foi modificado o trecho entre os quilômetros oito e 10. Como consta nos relatórios de 1920 e de 1923, as obras se iniciaram em agosto de 1919 e o trecho foi entregue ao tráfego em três de julho de 1922, juntamente com a nova Estação Anhumas e dependências do respectivo pátio ferroviário, que somava seis unidades habitacionais.

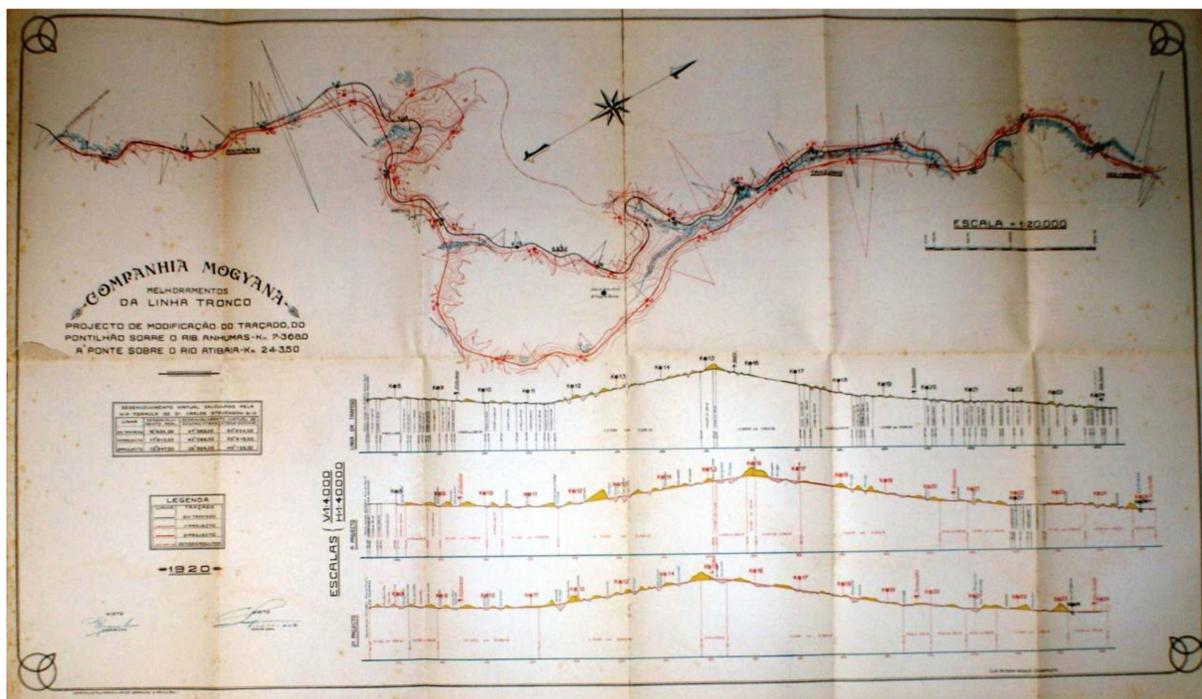


Figura 7. Projeto de modificação da linha tronco entre Anhumas e Desembargador Furtado, Relatório da Directoria da Companhia Mogyana para Assembléa Geral de 28 de junho de 1921, 1921.

Conforme os relatórios de 1921, 1927 e 1929, as obras entre o quilômetro 10 e a Estação Desembargador Furtado foram iniciadas em 1920. Em 12 de outubro de 1926, o trecho entre o quilômetro 10 e Tanquinho foi entregue ao tráfego, contendo as novas Estações Pedro Américo e Tanquinho, bem como dependências dos respectivos pátios ferroviários. Estima-se que neste momento estes pátios somavam 12 unidades habitacionais. Posteriormente, em 1928, foi inaugurado o trecho entre as Estações Tanquinho e Desembargador Furtado, com a nova Estação Desembargador Furtado e dependências do respectivo pátio, que contava com 12 unidades habitacionais.

Durante a elaboração dos projetos e o início da construção do trecho acima mencionado, a Estação Pedro Américo é chamada Jaty. Antes mesmo da conclusão das obras o nome do local é modificado para Pedro Américo e com esta denominação o pátio é inaugurado.

Em 1924 é iniciada a modificação do trecho entre as Estações Desembargador Furtado e Jaguary, que é concluída em 1930, contendo a nova Estação Carlos Gomes e dependências do respectivo pátio com cinco unidades habitacionais, conforme consta nos relatórios da companhia de 1925 e de 1930.

O último trecho da retificação que incorpora a área de estudo é Jaguary – Guedes, que, de acordo com o relatório de 1941, tem sua construção iniciada em 1940, com a preparação da esplanada onde seria implantada a Estação Jaguary, futuramente designada Jaguariúna. O trecho é inaugurado em 15 de dezembro de 1945, contendo a nova Estação Jaguary e dependências do respectivo pátio, como consta no relatório de 1946.

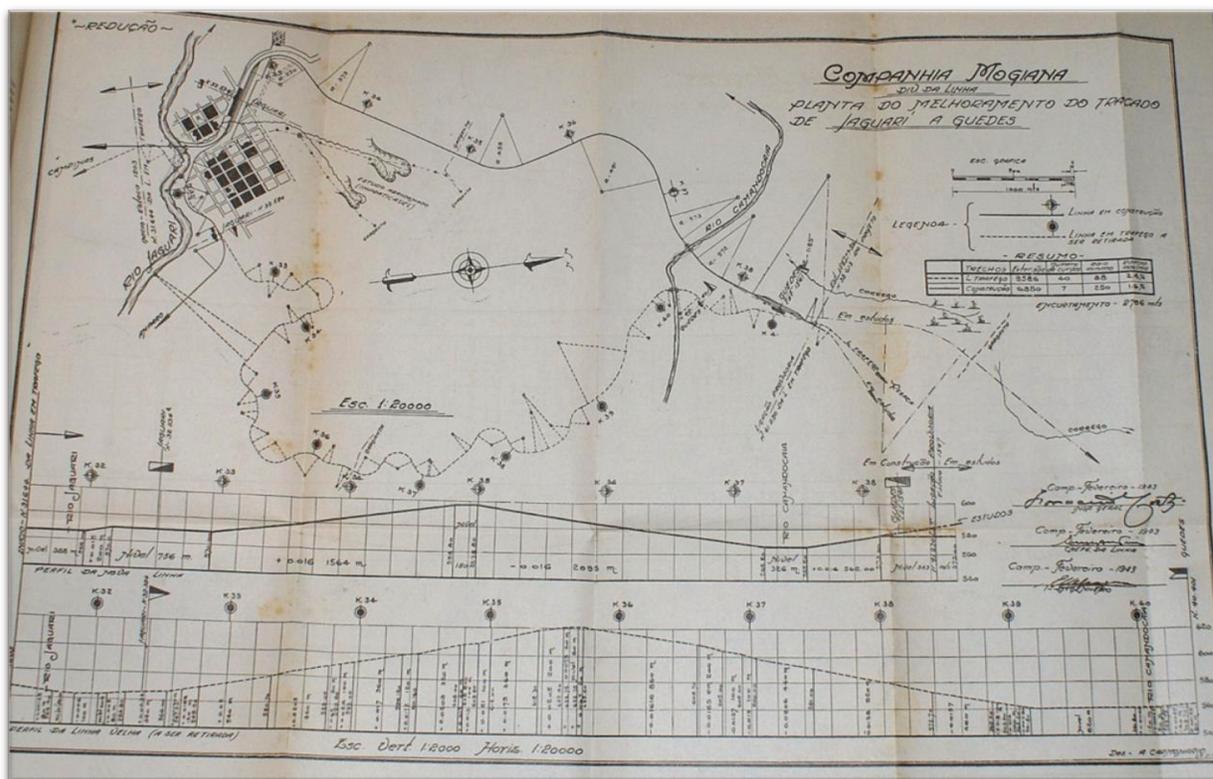


Figura 8. Projeto de modificação da linha tronco entre Jaguary e Guedes, Relatório da Directoria da Companhia Mogyana para Assembléa Geral de 30 de abril de 1943, 1943.

Desse modo, é possível notar que a construção do novo traçado não ocorreu de um fôlego, mas resultou de um processo de planejamento e implantação que durou quase trinta anos. Portanto, ainda que se apresente como uma unidade, o conjunto é composto por elementos oriundos de diferentes épocas.

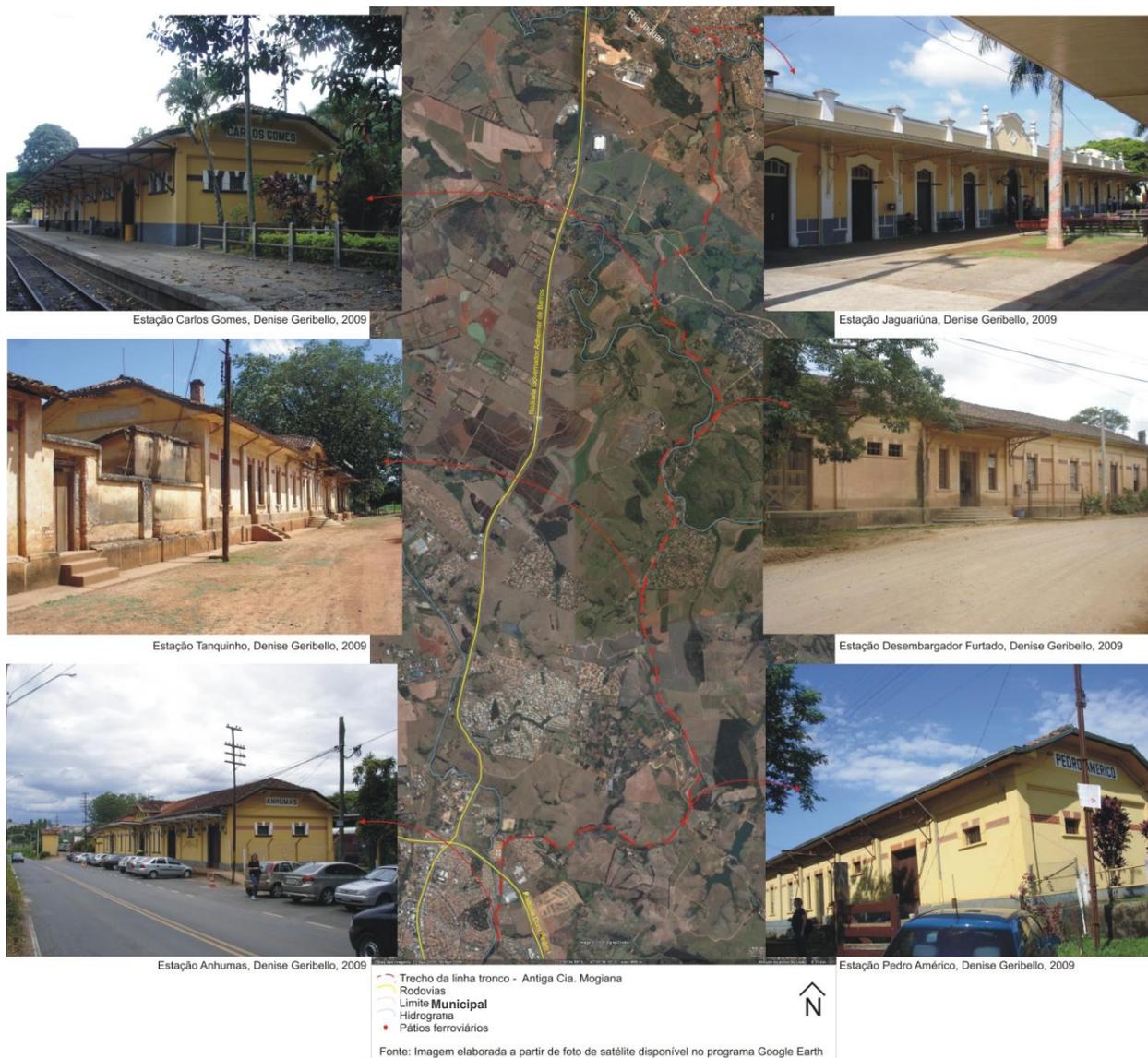


Figura 9. Pátios ferroviários do conjunto estudado

Mesmo com a implementação de modificações para melhorar a capacidade de atendimento do ramal, as dificuldades financeiras que a Companhia Mogiana vinha enfrentando desde o início do século XX se mantiveram.

A companhia, que sofreu conseqüências de quedas do mercado cafeeiro em diversos momentos de sua história, recorreu a empréstimos de Londres nas primeiras décadas do século XX²¹. Dessa forma, a Mogiana passa a ser condicionada pelo preço do café e pelo câmbio da Libra Esterlina. Mesmo com a nacionalização da dívida na década de 1940, a situação financeira da companhia continua crítica²².

A empresa também sofreu impacto de guerras e crises. A Primeira Guerra mundial, que provocou o encarecimento dos materiais de importação, a crise de 1929, a Segunda Guerra Mundial, que condicionou a queda das exportações e, conseqüentemente, a redução do volume da carga transportada e das receitas ferroviárias, bem como a Revolução de 1932, tiveram reflexos na situação econômica da Companhia Mogiana.

Além dos fatores mencionados acima, as políticas de apoio às indústrias automobilísticas, com a mobilidade de seus caminhões, livres de tarifas e despesas com as vias que percorriam, são sentidos pela Mogiana a partir de meados da década de 1930²³.

No início da década de 1950, a encampação da companhia pelo governo já é discutida. Em seis de junho de 1952, pela Lei no. 1598, o Poder Executivo do Estado ficava autorizado a adquirir ações integralizadas da Companhia Mogiana pelo seu valor nominal, de forma que viesse a possuir pelo menos dois terços da totalidade destas ações. A ferrovia passou então a constituir-se como sociedade anônima de economia mista, sendo a Fazenda do Estado de São Paulo detentora de 90,5% das ações representativas do Capital Social da Empresa²⁴.

Em 1971, a Companhia Mogiana foi integrada à Ferrovia Paulista S/A. Mais tarde, em 1977, o ramal férreo mogiano foi desativado (RIBEIRO, 2007, p.14). No mesmo ano, o trecho entre as estações Anhumas e Jaguariúna e parte dos edifícios de seu complexo foi cedido em comodato para a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária²⁵ (RIBEIRO, 2007, p.14). Posteriormente, a propriedade do pátio ferroviário Jaguariúna passa à Prefeitura Municipal de Jaguariúna.

²¹ BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Jun. 1992, p. 4.

²² BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Nov. 1992, p. 4.

²³ BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Out. 1992, p. 4.

²⁴ BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Dez. 1992, p. 4.

²⁵ A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária 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.

Em 1998, o trecho é incorporado à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) (RIBEIRO, 2007, p.25), posteriormente extinta pela lei n. 11.483 de 31 de maio de 2007. Conforme esta lei, os bens operacionais da RFFSA são transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transporte (DNIT) e os não operacionais à União. Apesar das modificações em relação à posse do trecho estudado, o contrato de comodato com a ABPF se mantém até os dias de hoje.

1.3. Reativação

O interesse da ABPF pelo conjunto surge a partir da necessidade de se encontrar um local para abrigar a significativa quantidade de material rodante cedido à associação pela Rede Ferroviária Federal através de um contrato de comodato a particulares. Após a cessão do material, inicia-se a busca por um trecho ou ramal inoperante do Estado de São Paulo, em “local de fácil acesso para quem morava na capital”, conforme apontado no site da própria ABPF²⁶.

Após pesquisar diversas regiões, é ofertado à associação pela FEPASA o trecho recém desativado da linha tronco da antiga Companhia Mogiana entre as Estações Anhumas e Jaguariúna. Depois de vistoriar a linha, a ABPF aceita a proposta e assina o contrato de comodato (ROMANO apud RIBEIRO, 2007).

Tendo em vista o modo de seleção do local, pode-se dizer que o processo de apropriação do trecho pela ABPF não parte do reconhecimento de especificidades do conjunto como patrimônio industrial, seja por parte da população local ou da própria associação. A reapropriação deste trecho se relaciona às necessidades de acondicionamento de material rodante, ao qual é atribuído valor histórico, de uma entidade sem ligação precedente como o conjunto.

Atentando para as transformações significativas pelas quais passava a região onde se localiza o conjunto a partir da década de 1970, é possível dizer que, muito além de um “local de fácil acesso para quem morava na capital”, a escolha do trecho foi baseada no processo de qualificação que seu entorno sofria.

No final dos anos 60 e na década de 1970, na esteira do processo de interiorização da indústria no Estado de São Paulo (CAIADO e PIRES, 2006, p.279), a área estudada recebe diversos equipamentos que condicionam a urbanização e investimentos na região do complexo ferroviário em questão. Entre eles estão a fundação da Universidade Estadual de Campinas em

²⁶ Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. História da ABPF. Disponível em <<http://www.abpfsp.com.br/historia.htm>>, acesso em 29 Jan 2010.

1966, o início da construção do Campus I da Pontifícia Universidade Católica de Campinas em 1970, a proposta inicial de um distrito industrial em Jaguariúna em 1970 (RIBEIRO, 2007, p.128), a criação do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CPqD) em 1976, bem como a inauguração da Rodovia Dom Pedro I em 1972.

A urbanização presente na região, intensificada a partir do final da década de 1970, se estrutura em dois eixos principais, as Rodovias Dom Pedro I (SP 65) e Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340), constituindo esta última a linha de força de um processo de conurbação dos Municípios de Campinas e Jaguariúna. Trata-se de uma urbanização dispersa, composta por empreendimentos voltados para camadas de média e alta renda, com grandes vazios urbanos decorrentes da especulação imobiliária.

Predominam na região loteamentos residenciais fechados, grandes equipamentos comerciais e de serviço de abrangência regional, como *shopping centers*, hipermercados, lojas de grande porte, casas para eventos e hotéis, além de diversas indústrias de alta tecnologia, grande parte delas implantadas no Parque II da Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas (CIATEC), indústrias de grande porte, como a AmBev e a Motorola, e centros de pesquisa, como a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). Isso tudo marcado pelos contrastes da urbanização especulativa, com a coexistência de loteamentos residências fechados e favelas, algumas delas em processo de urbanização.

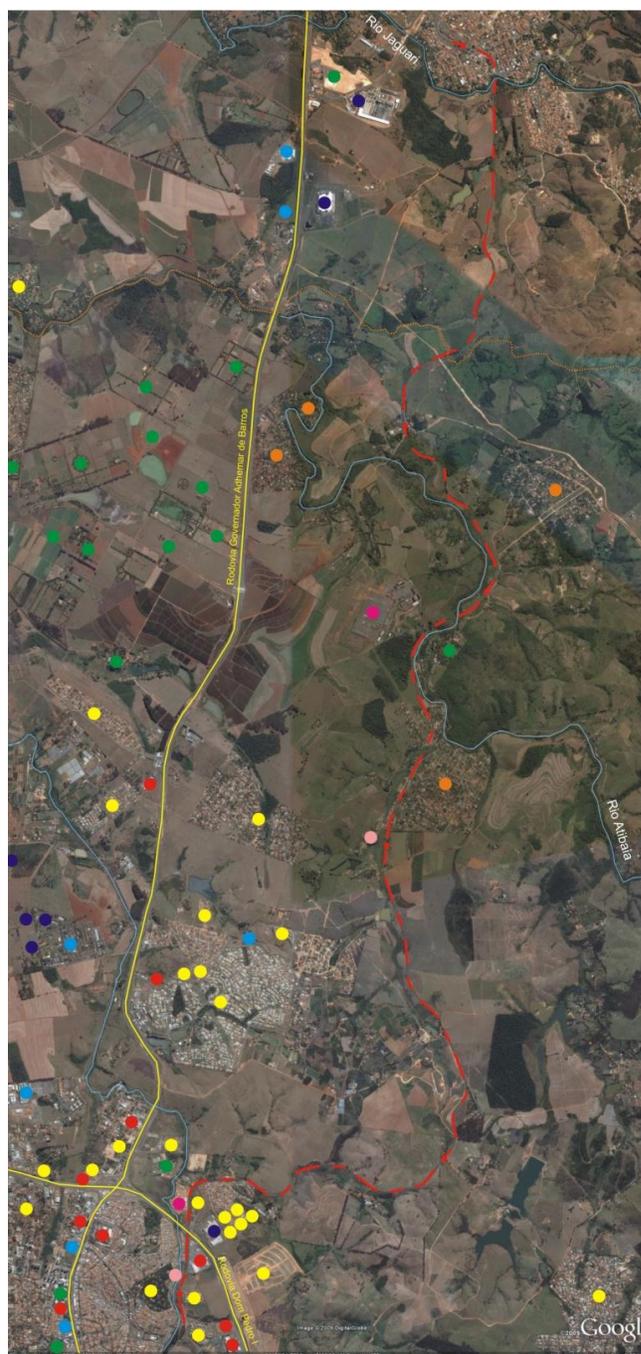
A conformação da região leva à maior mobilidade da população e à utilização de rodovias em deslocamentos cotidianos, fazendo com que as rodovias tenham seu fluxo intensificado e adquiram caráter de grandes avenidas.

Tal forma de ocupação do espaço possui semelhanças com o supermercado A&P e a *strip* abordados por Venturi e Brown em “Uma significação para os estacionamentos dos supermercados A&P, ou Aprendendo com Las Vegas” (2006). Trata-se de prédios baixos e dispersos, organizados ao longo de estradas de alta velocidade, das quais se separam por espaços utilizados como estacionamentos, que não produzem fechamento e fornecem poucas orientações. São os letreiros que identificam e conferem unidade a essa mega textura. Estas estradas conformam eixos comerciais, nos quais toda interação se faz através do carro, transitando pela estrada, mesmo entre edifícios próximos.

Se as fachadas desses grandes empreendimentos se voltam para as movimentadas rodovias, na região que se localiza aos fundos de seus muros são encontradas propriedades de cultivo agrícola, de recreio e áreas de proteção ambiental, havendo sobreposição destas características em determinados espaços.

Conforme consta no Caderno de Subsídios do Plano Diretor 2006 do Município de Campinas, são cultivados na região café, flores de corte, predominantemente crisântemo, plantas fitoterápicas, frutas, como maracujá, caqui, manga, limão e acerola, além de hortaliças, destacando-se a produção de orgânicos (2006, p.111 e 112). Também são encontradas na região áreas destinadas à pastagem. Nesta área nota-se a presença de grandes e pequenos produtores rurais.

Além da produção agrícola, essa região conta com fazendas nas quais toda sua extensão ou apenas alguns de seus setores foram convertidos em espaços de lazer e turismo, como, por exemplo, a Fazenda Monte d'Este e o Hotel Fazenda Solar das Andorinhas. Também há, nesta área, diversos haras e loteamentos de chácaras de recreio. É possível notar a tendência de transformação destes loteamentos de chácaras de recreio em bairros de residência



- Trecho da linha tronco - Antiga Cia. Mogiana
- Rodovias
- Limite Municipal
- Hidrografia
- Loteamentos Fechados
- Loteamentos de chácaras de recreio
- Áreas de favelas
- Comércio e serviços de grande porte
- Indústrias
- Equipamentos de lazer, esporte e turismo
- Equipamentos de infra-estrutura de grande porte
- Universidades, faculdades e centros de pesquisa



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 10. Entorno do conjunto estudado

permanente. Em muitos casos, estes bairros são acessados por precárias estradas vicinais, contando com infra-estrutura deficitária e pouco acesso a serviços públicos.

Dessa forma, o complexo ferroviário em estudo é permeado por áreas urbanas e regiões de caráter rural que, além de abrigarem atividades produtivas, também funcionam como área de lazer e turismo.

Além do processo de transformação em andamento no entorno, a partir do final da década de 1970, o próprio complexo ferroviário também sofre significativas mudanças, tanto em sua estrutura material quanto simbolicamente.

Após receber em comodato o segmento do complexo ferroviário entre os pátios Anhumas e Jaguariúna, a ABPF procede com a recuperação do trecho. Em 14 de julho de 1984, este segmento volta à ativa com a implantação do Museu Ferroviário Dinâmico Viação Férrea Campinas Jaguariúna (VFCJ)²⁷, que opera um trem turístico no local, popularmente intitulado Maria Fumaça.

As atividades turísticas funcionam regularmente aos finais de semana com duas modalidades de passeio. Uma delas entre as Estações Anhumas e Tanquinho, com duração de uma hora e meia e custo de 30 Reais e outra de Anhumas a Jaguariúna, com duração de três horas e meia e custo de 50 Reais²⁸. Crianças de até cinco anos estão isentas de cobrança, havendo redução de tarifa para crianças entre 6 e 12 anos, estudantes, professores da rede pública, idosos e moradores da cidade de Jaguariúna, mediante a apresentação do cartão cidadão (documento de acesso a serviços públicos, expedido pelo governo do município). Estes passeios atraem, em média, mil pessoas por final de semana²⁹.

Ao longo do trajeto percorrido pela Maria Fumaça, guias da própria VFCJ apontam elementos da paisagem referentes à ferrovia e ao cultivo de café e contam um pouco da história da Companhia Mogiana. Estas apresentações são teatralizadas, marcadas por modificações no tom de voz ao longo das falas e acompanhadas por muitos gestos. Independentemente do guia que faz a exposição, o roteiro apresentado praticamente se repete em todos os passeios. Este roteiro também é apresentado em inglês quando há turistas estrangeiros.

²⁷ ABPF Boletim, Dez, 2003, n. 10, p.4.

²⁸ Valores referentes a dezembro de 2010.

²⁹ MACHADO, Renato. Trens turístico já ganham trilhos em 22 linhas pelo país e avançam. O Estado de São Paulo. São Paulo/SP, 28 Fev. 2010.

Partindo de Anhumas e seguindo para Jaguariúna, o passeio começa com a compra de bilhetes nos guichês localizados no saguão da estação. Os passageiros seguem então para a plataforma, de onde acompanham, filmam e fotografam a chegada do trem à gare.



Plataforma Anhumas. Denise Geribello, 2010

Figura 11. Plataforma da Estação Anhumas antes da saída da Maria Fumaça

No embarque os passageiros são orientados a conservar os bilhetes para a picotagem, repetindo ritual de conferência tradicional das viagens de trem, “como era feito antigamente”, segundo os guias turísticos que acompanham a viagem.

As recomendações de segurança (braços e cabeça para fora das janelas, trânsito de crianças entre os carros, etc.) e informações gerais, como a localização e os serviços disponíveis no carro restaurante, precedem a apresentação do percurso, descrito como “uma ferrovia de 1872”. A afirmação dá a entender que o trecho percorrido durante o passeio foi construído em 1872, porém a data corresponde à fundação da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro e não ao período de construção deste trecho, 1919 a 1945, conforme mencionado anteriormente.

Ao passar pela Estação Pedro Américo, a personagem que batiza o local é apresentada como doador das terras para a construção da ferrovia, produtor de café e proprietário da Fazenda São Vicente. A fazenda, onde se localiza um casarão projetado pelo arquiteto Ramos de Azevedo, ornamentado por palmeiras imperiais, é apontada aos passageiros. Ainda segundo o relato do guia, o próprio Imperador presenteava os fazendeiros com sementes dessas palmeiras, vindas de

Portugal, a primeira plantada em homenagem ao próprio Barão e as demais por ocasião do nascimento de cada um dos seus filhos e netos.

Relatos dessa natureza são apresentados ao longo de todo o passeio, sobretudo em pontos de referência (estações, pontes, etc.), focando aspectos pitorescos dos “costumes do passado”, muito ao feitio das crônicas históricas.

Na passagem pela Estação Tanquinho, o guia destaca a importância da cidade de Campinas no século XIX, apresentada como a primeira cidade a receber serviço telefônico, usado pelos barões do café e pelas ferroviárias, creditando a informação ao livro *Campinas, seus cantos e antros*³⁰.

Quando o trem passa sobre o Atibaia, o rio é descrito como um dos mais importantes da região e a construção da ponte datada de 1875. O guia indica também o lado do carro mais apropriado para fotografar o curso d'água. O relato também faz referência ao carro ocupado pelos turistas, mencionando data de fabricação, procedência e uso para gravações de filmes e novelas, citando atores e atrizes conhecidas que estiveram a bordo.

A Estação Desembargador Furtado é anunciada com antecedência e a personagem que batiza o sítio apresentada como fazendeiro de café e político do século XIX. Localizada próxima à estação, a antiga escola de sericicultura é apresentada como uma das primeiras escolas técnicas agrícolas do Brasil, ligada ao plantio do algodão, na década de 1930, após a crise do café.

Ao passar pelo Pátio Carlos Gomes, o compositor Antonio Carlos Gomes é lembrado como homenageado pelo nome da estação. É neste momento que o picotador de bilhetes circula entre os passageiros trajando um quepe do antigo uniforme dos ferroviários e vem acompanhado da vendedora de produtos relacionados à Maria Fumaça (camisetas, canecas, bonés, etc.) expostos em um carrinho que percorre o carro.

Sobre o rio Jaguari, o guia lembra que o percurso também cruzou o Atibaia, ambos integrantes da Bacia do Piracicaba, porém não menciona o Ribeirão Anhumas, que corre paralelo ao Pátio Anhumas.

Na chegada a Jaguariúna são mencionados dados sobre a cidade de 41 mil habitantes, também chamada de Estrela da Mogiana, que teria nascido com a chegada do trem em 1875, atraindo, posteriormente, a imigração (principalmente italiana) com o “sonho da terra do café”.

³⁰ LAPA, José Roberto do Amaral *Cidade: os cantos e os antros: Campinas 1850 – 1900* São Paulo: EDUSP, 1996.

Todavia, apesar da importância da ferrovia para a cidade, sua origem relaciona-se diretamente ao Caminho dos Goyases, conforme mencionado em partes anteriores desta dissertação.

Na apresentação da chegada, a estação é datada de 1945. À moda dos serviços aéreos, o guia informa que o desembarque em Jaguariúna é obrigatório e que os passageiros não devem esquecer pertences a bordo, encerrando com um lembrete que, antes de chegar à plataforma, a composição passa por um viaduto construído há três anos, com recursos do próprio município. A obra, com mil e quinhentos metros de extensão, objetiva incentivar o turismo, permitindo acesso dos visitantes ao centro da cidade. De forma que os turistas possam ver “como Jaguariúna é linda”.

Ao desembarcar no Pátio de Jaguariúna, os turistas se deparam com modelos vestidos com roupas de estética antiga, ao som de chorinho. O saguão da estação conta com painéis com pinturas do pátio e de locomotivas estilizadas com vãos para que os turistas sejam fotografados em meio a estas cenas, vinculando, dessa forma, o visitante a este universo criado da ferrovia. Este pátio conta também com uma locomotiva exposta, utilizada para explicar o processo de funcionamento da Maria Fumaça e muito fotografada pelos visitantes.

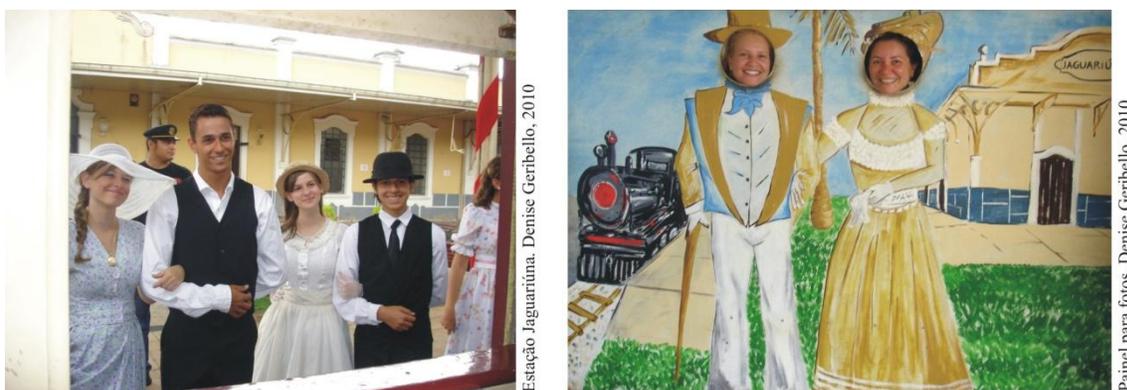


Figura 12. Modelos com roupas de estética antiga e painel de fotos na Estação Jaguariúna

Além dos realizados aos finais de semana, a VFCJ realiza passeios agendados por escolas e associações de segunda a sexta. Geralmente, estes passeios partem de Anhumas e chegam apenas até o Pátio Tanquinho.

O encontro com elementos oriundos de épocas anteriores proporcionado por estes passeios pode dar ilusão de um encontro com o passado no momento presente. Tal ilusão transparece em slogans como “Faça uma fantástica viagem através do passado”, presente no

material de divulgação do trem. Mas o passado não pode ser recuperado e, apesar da persistência até os dias de hoje, elementos de épocas anteriores não mantêm todas as suas características de origem (LEPETIT, 2001, p. 149). Dessa forma, esta busca por um encontro com o passado não reflete a realidade.

Acredita-se que a busca por resquícios do passado se relacione ao desejo de resgate de usos pretéritos do espaço. Dessa forma, mais do que andar em carros tracionados por uma locomotiva com mais de meio século de idade, o passeio no trem turístico representa o desejo nostálgico de experimentar o espaço da mesma forma como este espaço era vivido no passado. As músicas e os trajes de aparência antiga, mencionados anteriormente, buscam aprimorar ainda mais esta sensação de experiência do passado.

Apesar da cessão de todo o trecho entre as Estações Anhumas e Jaguariúna em comodato à ABPF, é importante notar que nem sempre o trem turístico atingiu a Estação Jaguariúna. Em 1983, a municipalidade de Jaguariúna cria um plano de “revitalização” da cidade, cujo elemento principal é a implantação de um novo sistema de circulação viária. Uma das diretrizes deste plano consiste na demolição de pontilhões pelos quais os trilhos acessavam a Estação Jaguariúna. Tal demolição foi justificada pela construção de uma avenida que daria fluência ao trânsito local, facilitaria o acesso de turistas ao Circuito das Águas³¹ e o tráfego de caminhões de transporte de cargas (RIBIRO, 2007, p. 128).



Figura 13. Pontilhão da Companhia Mogiana, Ivan Ferrari, sem data.

³¹ O Circuito das Águas Paulista aqui mencionado se refere aos Municípios de Águas de Lindóia, Amparo, Jaguariúna, Lindóia, Monte Alegre do Sul, Pedreira, Serra Negra e Socorro.

Por ocasião desta reestruturação viária, também foram demolidas residências de trabalhadores integrantes do Pátio Ferroviário de Jaguariúna. Onde se implantavam estas edificações, foi construída a Praça dos Ferroviários.

Em livros, reportagens de jornais e *websites* foram encontrados diversos registros de oposição à derrubada dos pontilhões, porém não foi encontrado um registro sequer de oposição à destruição dos edifícios habitacionais. As colocações a respeito da demolição dos pontilhões se relacionam mais à impossibilidade de tráfego de trens do que à perda do pontilhão como objeto dotado de valor arquitetônico. Isso demonstra que é conferida maior importância ao fluxo dos trens do que às edificações ferroviárias em si.

Devido à remoção dos pontilhões, o trem fica impedido de atingir a Estação Jaguariúna, percorrendo apenas o trecho entre as Estações Anhumas e Jaguary, um pequeno terminal improvisado pela ABPF próximo às margens do Rio Jaguari, onde se encerravam os trilhos após a derrubada do acesso.



Figura 14. Estação Jaguary, Hélio Gazetta, sem data.

Além dos saguões, bilheterias e plataformas utilizados durante o roteiro, outros espaços do conjunto abrigam atividades de apoio ao turismo, como oficinas, galpões, armazéns e cozinha. Edificações do complexo ferroviário também abrigam em torno de 10 famílias de funcionários da VFCJ. Porém, estes não são os únicos habitantes do conjunto. Entre ex-ferroviários, associados da ABPF que utilizam edificações do conjunto como casas de recreio e seus caseiros, funcionários do Clube de Campo Dr. Orestes Quércia e ocupações, há mais de 15 famílias que moram no conjunto.

O clube de campo acima mencionado é uma colônia de férias do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana, localizada em parte do Pátio Desembargador Furtado, que será tratada mais profundamente no próximo capítulo.

Com a implementação da Viação Férrea Campinas Jaguariúna (VFCJ), além do desenvolvimento de atividades turísticas, partes do trecho passam a ser alugadas como ambientação para a gravação de filmes, novelas e comerciais. Tal utilização é vista pela VFCJ como forma de divulgação do conjunto e também como fonte de renda (RIBEIRO, 2005, p. 102).

Dentre as gravações ocorridas neste trecho estão as novelas “O Coronel e o Lobisomem”, “Anarquistas Graças a Deus”, “Cabocla”, “As Cartas que Nunca Chegaram”, “Esperança”, “Éramos Seis”, “Bang-Bang”, “Desejo Proibido”, “Sinhá Moça” e “Terra Nostra”, as propagandas da Caninha 51, Nescau, Neve, Balas Soft, Belmont, Philip Stiuesant, Chilena e Fiat e os filmes “O menino da porteira”, “Corações Sujos” e “Chico Xavier”, conforme consta nos boletins mensais da ABPF. As gravações variam tanto em relação à duração da produção e das filmagens, quanto aos locais utilizados para ambientação. Há gravações ambientadas no material rodante da ABPF e em edificações do conjunto, em sua maior parte estações ferroviárias. Por vezes as ambientações se estendem a fazendas e áreas verdes adjacentes. Em alguns casos o espaço é utilizado tal como ele é, em outros são inseridos elementos para a criação da ambientação, em outros ainda são feitas intervenções na materialidade do conjunto para se obter o efeito desejado, que variam de pintura a transformação de portas em janelas. As transformações significativas do espaço implicam em um tempo grande de permanência de equipes de cenografia no local, que chega a durar semanas. Além das transformações nos espaços utilizados como ambientação, a infra-estrutura utilizada como apoio para estas atividades também modificam o local, às vezes em caráter temporário, com, por exemplo, montagem de tendas e colocação de containers, às vezes em caráter definitivo, com a modificação da estrutura física do conjunto. O



Murais da Estação Anhumas, Denise Geribello, 2009

Figura 15. Murais com fotos das novelas filmadas no trecho

tempo de gravação propriamente dita também varia, se em alguns casos são utilizados dias, em outros chega a meses.

Além das gravações darem visibilidade ao complexo ferroviário e ao trem turístico, a Viação Férrea Campinas Jaguariúna também dá visibilidade às gravações. Ao adentrar a Estação Anhumas, depara-se com murais compostos por fotografias de gravações feitas no conjunto, principalmente contendo cenas de novelas.

Também são mencionadas as locações para “filmagem de novelas de época” em material de divulgação da Maria Fumaça. Em diversos momentos do passeio de trem, os guias apresentam material rodante e localidades utilizadas como ambientação para determinada novela, filme ou comercial, ressaltando nome de atores que já estiveram no local.

Através desses fatos é possível perceber que o emprego do local para gravações é utilizado pela VFCJ como chancela. Como se o fato de grandes emissoras e grupos comerciais reconhecerem algum tipo de valor no local comprovasse a importância do mesmo.

A menção freqüente dos filmes, novelas, comerciais e atores durante o percurso da Maria Fumaça também pode ser interpretada como uma tentativa de associação do local com as experiências dos passageiros. Acredita-se que grande parte dos turistas não tenha familiaridade com a ferrovia, mas quando nomes de novelas e atores são trazidos a tona, é possibilitada a criação de um vínculo entre o universo do passageiro e o conjunto ferroviário.

Quase uma década após a implantação do Museu Ferroviário Dinâmico, é iniciado o processo de tombamento que incorpora elementos do trecho deste complexo ferroviário localizado no Município de Campinas, bem como edifícios de seu entorno, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC) ³².

³² O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas foi criado pela Lei n.º 5885 de 17 de dezembro de 1987. Tem como função a definição da política municipal de defesa e proteção do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do Município de Campinas. Este órgão também coordena, integra e executa as atividades públicas referentes a essa política (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2008, p.8).

A solicitação do tombamento parte da coordenadora da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC)³³, Dayse Serra Ribeiro, em dezembro de 2002. A abertura do processo é legitimada pelo valor representado pelo sistema de transporte ferroviário na região de Campinas no final do século XIX. Conforme a solicitação de abertura do processo de tombamento, a estrada de ferro colaborou com a transformação do município em “capital agrícola da província”, incentivou a formação das primeiras fábricas na cidade e a imigração em grande escala, transformando esta área em uma das mais significativas da história da cidade.

Em 16 de julho de 2003 é comunicada no Diário Oficial de Campinas a decisão pela abertura do processo no. 03/03, deliberada em 22 de maio de 2003, referente ao

“... estudo de tombamento do Leito Férreo da Antiga Estrada de Ferro Mogiana, no trecho entre a Estação Anhumas e a divisa com o Município de Jaguariuna; as estações Rizza, Anhumas, Padre Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado e Carlos Gomes; as sedes das Fazendas: São Vicente, Fazenda Santa Maria (Capela e terreiro), Fazenda Duas Pontes (atual Hotel Fazenda Solar das Andorinhas) e as respectivas pontes sobre o rio Atibaia, Fazenda Santa Rita do Mato Dentro (capela e casa de colonos), Clube de Campo dos Ferroviários - 1885, Prédio da antiga Escola de Sericicultura; Bairro rural Carlos Gomes; os trechos de Matas Nativas na envoltória das Fazendas São Vicente e Duas Pontes (Solar das Andorinhas).” (DIÁRIO OFICIAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2003).

Em 19 de agosto de 2004 é publicado no Diário Oficial do Município de Campinas um comunicado informando a decisão do CONDEPACC pelo tombamento referente a este processo. O tombamento é instituído pela Resolução no. 51 de quatro de setembro de 2004³⁴.

Além de documentação produzida pela CSPC para localizar e caracterizar os bens e justificar sua preservação, o processo de tombamento conta com documentação apresentada pela ABPF ressaltando a importância do trecho e a necessidade de sua preservação para a garantia da continuidade das atividades desenvolvidas no local pela associação. Apesar do posicionamento favorável destas duas instituições, houve resistência por parte dos proprietários da Fazenda São Vicente, alegando a ausência de embasamento científico para a instituição do tombamento. Importante notar que em nenhuma etapa do processo houve envolvimento de moradores da região ou do município de maneira geral.

³³ A Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural, criada pela Lei 5885 de 17 de dezembro de 1987, é o órgão de apoio técnico do CONDEPACC. Ela fornece recursos humanos e materiais necessários às atividades do conselho (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2008, p. 10).

³⁴ A Resolução está disponível em versão digital na Biblioteca Jurídica da Prefeitura Municipal de Campinas <<http://2009.campinas.sp.gov.br/bibjuri/>>, acesso em 15 Dez 2009.

Das estruturas que integram o objeto de estudo desta pesquisa, são tombados com Grau de Proteção³⁵ 1 (GP1) as Estações Anhumas, Pedro Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado e Carlos Gomes, com Grau de Proteção 2 (GP2) o conjunto arquitetônico do Clube de Campo Dr. Orestes Quércia e com Grau de Proteção 3 (GP3) as pontes sobre o Rio Atibaia. O traçado da antiga Companhia Mogiana entre a Estação Anhumas e a divisa com o Município de Jaguariúna integra o tombamento, mas sem definição de Grau de Proteção. Além desses elementos, o tombamento engloba, em diferentes graus de proteção, edificações das Fazendas São Vicente, Duas Pontes, Santa Maria, Santa Rita do Mato Dentro, bem como a antiga Escola de Sericicultura e o traçado do Bairro Carlos Gomes Velho.

Apesar do conjunto arquitetônico do Clube de Campo Dr. Orestes Quércia ser protegido por GP2, que trata da preservação de partes de uma edificação, não há delimitação de quais edifícios, nem de que partes destes, devem ser preservados. No processo não é explicitado o motivo de diferentes graus de proteção para os elementos tombados do conjunto. Também não é mencionado o critério de escolha das edificações do complexo ferroviário destinadas ao tombamento.

As edificações não tombadas que integram o complexo, entre elas caixas d'água e mais de uma dezena de edificações residenciais, se inserem na área envoltória determinada pela resolução de tombamento. Apesar de integrarem o perímetro da área envoltória, nenhum destes edifícios é mencionado no Artigo 3º da resolução, que regulamenta a área envoltória. O Inciso I deste artigo trata de bens imóveis edificados, entre outros elementos, localizados na área envoltória que

“... não poderão ser de nenhuma forma descaracterizados, nem demolidos ou modificados, sem apreciação prévia do CONDEPACC, independentemente das também necessárias autorizações proferidas pelos órgãos de proteção ambiental municipal e estadual, sob pena de aplicação das sanções administrativas, civis e penais, cabíveis à espécie.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2004).

³⁵ A Lei Municipal no. 9149 de 17 de dezembro de 1996 estabelece os Graus de Proteção (GP) da seguinte maneira: o GP1 é aplicado a bens imóveis de alto valor histórico, arquitetônico e ambiental, cuja preservação deve ser integral e os usos compatíveis com os de sua construção; o GP2 se aplica a bens imóveis de valor histórico, arquitetônico e ambiental, cuja importância não abrange todo o bem, assim a preservação se refere apenas a partes delimitadas do imóvel e sua utilização não deve degradar a parte protegida; o GP3 é aplicado aos bens imóveis de valor histórico, arquitetônico e ambiental, cujo principal valor reside em suas características externas ou a proteção da fachada seja suficiente para assegurar a preservação dos valores ou, ainda, cujo tombamento integral não seja adequado, desta forma é determinada a preservação das fachadas, elementos externos e cobertura (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2008, p.16 e 17).

Nas alíneas de tal inciso não há menção a nenhuma das edificações não tombadas que compõem os pátios ferroviários do trecho estudado. Dessa forma, é possível identificar que o tombamento não assegura a preservação do trecho da Companhia Mogiana como um complexo ferroviário composto por edificações de caráter diverso e não apenas por estações e um grupo de quatro edificações habitacionais.

Apesar do trecho do complexo localizado no Município de Jaguariúna ainda não ser protegido por legislação municipal, a Estação Jaguarú integra o Inventário do Patrimônio Histórico de Jaguariúna, elaborado pela Coordenadoria de Patrimônio Histórico da Secretaria de Turismo e Cultura. Tal inventário tem como objetivo elencar os edifícios a serem tombados pelo Conselho de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Arqueológico, Ambiental, Documental e Paisagístico do Município de Jaguariúna (CONPHA AJ), órgão ainda em processo de aprovação na Câmara Municipal de Jaguariúna.

Apesar do inventário recente da Estação Jaguarúna, o processo de transformação do edifício em patrimônio cultural se iniciou na década de 1990. Como âncora para transformação do Município de Jaguariúna em um pólo turístico, a estação é convertida em Centro Cultural em 1992 e, em 2006, uma parceria entre a prefeitura municipal e a ABPF promove a extensão dos trilhos da Maria Fumaça até o edifício (RIBEIRO, 2008, p.140), revertendo, assim, as condições de inacessibilidade do trem turístico a Jaguariúna descritas anteriormente. O projeto de extensão inclui a construção de uma ponte-viaduto que transpõe o Rio Jaguari e a principal avenida da cidade, a Avenida Marginal. Em seis de outubro de 2006, ocorre a inauguração do percurso que conecta os trilhos da VFCJ à Estação Jaguarúna³⁶. Além de turistas de outras cidades, a prefeitura visa também atrair os próprios moradores do município para as atividades da Maria Fumaça. Este incentivo se dá por meio das tarifas reduzidas aos jaguariunenses.

Tanto no caso do trecho de Campinas, quanto no de Jaguariúna, o reconhecimento de edifícios do conjunto como patrimônio municipal se deu após a implantação das atividades turísticas, que deram visibilidade ao conjunto e criaram oportunidade de geração de renda.

Além de possuir proteção em esfera municipal, o conjunto estudado integra o *Arrolamento de Varredura e Conhecimento do Patrimônio Ferroviário da Extinta RFFSA*, elaborado pelo o Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) do IPHAN para obter um panorama geral e estratégico do universo composto pelos bens oriundos da extinta

³⁶ ABPF Boletim, Out. 2006, n. 44, p. 1.

RFFSA e ter condições de cumprir com as atribuições de preservação da memória ferroviária impostas pela Lei 11.483 de 31 de maio de 2007. Até o momento, foi possível consultar os modelos de ficha utilizados neste arrolamento, mas sem acesso aos dados resultantes do levantamento.

As modificações materiais e simbólicas não marcam apenas o passado do complexo ferroviário estudado, mas também seu presente. Hoje em dia, há dois projetos em andamento no conjunto, sendo eles a expansão dos trilhos à Praça Arautos da Paz em Campinas e a “recuperação e revitalização”³⁷ da Estação Jaguariúna.

A extensão dos trilhos da Estação Anhumas à Praça Arautos da Paz, equipamento de lazer de grande porte localizado no Município de Campinas, é um projeto da Secretaria de Municipal de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo, com apoio das Secretarias de Infra-Estrutura e Transportes, cujo principal objetivo é intensificar o fluxo turístico na região. Este projeto, que conta com recursos da Petrobrás, do Ministério do Turismo e da Prefeitura Municipal de Campinas, prevê a implantação de mais de dois quilômetros de linha férrea e construção de estação e rotunda na Praça Arautos da Paz³⁸. Atualmente o projeto está em processo de obtenção de licença ambiental na Secretaria de Estado do Meio Ambiente³⁹.

Nos pátios localizados nas extremidades do trecho inserido em Campinas, Anhumas e Carlos Gomes, há painéis de divulgação das obras de extensão dos trilhos. Nestes painéis consta a inscrição “Ampliação do trecho histórico da Cia. Mogiana 1872 – ligação do ramal desativado da estação Anhumas à Praça Arautos da Paz”. Interessante notar que, apesar de tratar de um projeto, do futuro, a divulgação se pauta no passado. Como já mencionado, este trecho é construído de 1919 a 1945, mas, neste painel é colocada a data de fundação da Companhia Mogiana, sem indicar, de maneira clara, ao que ela se vincula. Apesar do funcionamento da VFCJ, esta publicidade trata do trecho como um ramal desativado, possivelmente se referindo ao encerramento das atividades da Companhia Mogiana. Com base nestas informações, pode-se dizer que a chave para a retomada do trecho é o período de funcionamento da Companhia Mogiana, especialmente de formação, e não sua história, desde sua formação até os dias de hoje.

³⁷ Termo utilizado pela Prefeitura Municipal de Jaguariúna para se referir ao projeto.

³⁸ AZEVEDO, Patrícia. Petrobras libera verba para obras atrasadas. *Correio Popular*. Campinas/SP, 30 Jun. 2008, Cidades.

³⁹ BORLINA FILHO, Venceslau. Maria Fumaça: mais perto da Arautos. *Correio Popular*. Campinas/SP, 8 Jul. 2009, Cidades.



Pátio Carlos Gomes, Denise Geribello, 2009

Figura 16. Publicidade das obras de extensão do ramal

O projeto de “recuperação e revitalização” da Estação Jaguariúna tem como objetivo preservar a edificação e ampliar o turismo no local. A proposta de intervenção será elaborada por 22 profissionais voluntários das áreas de arquitetura, paisagismo e decoração. Cada um dos profissionais atuará em um determinado espaço da estação ou de seu entorno imediato, seguindo as orientações do Departamento de Patrimônio Histórico. Os ambientes, café, bilheteria, telecentro, museu ferroviário, parquinho, vagão livraria, sala multimídia, auditório, centro de informações turísticas, sala de exposições, hall de entrada, lanchonete, loja de souvenir, além de banheiros novos e reformados, serão projetados com os temas imigração italiana em Jaguariúna, café, Companhia Mogiana e o trem. Projetos de paisagismo e luminotécnica também integram esta mostra permanente, que visa recuperar, adequar, organizar e recompor a área seguindo rigorosamente as diretrizes de ocupação e restauro⁴⁰. O plano também prevê uma série de palestras sobre patrimônio histórico e sua conservação abertas à população. O projeto, a ser iniciado em 2011, conta com recursos do Governo Federal e da iniciativa privada⁴¹.

⁴⁰ Conforme consta em material de divulgação elaborado pela Prefeitura Municipal de Jaguariúna, exposto na Estação de Jaguariúna em novembro de 2010.

⁴¹ COSTA, Maria Teresa. Jaguariúna vai recuperar área férrea. *Correio Popular*. Campinas/SP, 11 Nov. 2009, Cidades.

Em síntese, os dados e informações arrolados neste capítulo procuram demonstrar que o objeto de estudo está inserido em um ambiente físico e simbólico bastante complexo e dinâmico, no qual tanto o próprio trecho ferroviário estudado, quanto seu entorno, mantém elementos remanescentes do passado articulados a novos e diversificados empreendimentos.

A observação da área em uma escala ampliada indica a coexistência de unidades habitacionais de diversos níveis e formas, de loteamentos fechados a ocupações, empreendimentos industriais e comerciais de grande porte e abrangência regional, pólos de ensino e pesquisa de projeção nacional, áreas de produção agrícola, recreio e turismo, além de um importante entroncamento rodoviário.

O complexo ferroviário contém camadas temporais que marcam não só o aparecimento e desaparecimento progressivo de edificações e obras viárias, mas também alterações constantes na forma como são apropriadas. A análise dessas camadas revela que a vocação industrial da área antecede a implantação da ferrovia e subsiste a ela. Somando a presença de antigos engenhos e maquinaria de beneficiamento de café aos elementos remanescentes da ferrovia e às recentes indústrias tecnológicas, revela-se uma região que tem muito a contribuir aos estudos a cerca do patrimônio industrial.

2. O COMPLEXO FERROVIÁRIO

Após analisar, no capítulo anterior, o trecho da antiga Companhia Mogiana compreendido entre as Estações Anhumas e Jaguariúna em sua totalidade, tratando de seu processo de formação e sua inserção no território, este capítulo pretende reduzir a escala de abordagem e partir para a análise de cada um dos pátios ferroviários e dos edifícios que os compõem.

O trecho abordado por esta pesquisa é composto por seis pátios ferroviários, Anhumas, Pedro Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado, Carlos Gomes e Jaguariúna. Em cada um destes pátios 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.

Inicialmente, a fim de evitar explicações repetitivas, serão feitas algumas considerações gerais a respeito de elementos recorrentes nestes conjuntos. Em seguida, cada um dos pátios será analisado individualmente.

2.1. Caracterização dos Pátios Ferroviários

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. Os levantamentos realizados apontam a inexistência de padrões de recuos e a ausência de preocupação com a orientação solar dos edifícios e com seu posicionamento em relação aos ventos predominantes.

Apesar da presença de cercas de arame, os limites dos conjuntos não se destacam na paisagem. Além da sutileza das barreiras de delimitação, a implantação dispersa das edificações, que chegam a se localizar a mais de 400 metros da estação, implica na dificuldade de identificação do perímetro dos pátios. Tal indistinção do espaço transmite sensação de

continuidade e, em muitos casos, de mescla da ferrovia com seu entorno. Em alguns locais, chega a ser difícil definir onde, de fato, terminam pátios e se iniciam fazendas e sítios.

Apesar desta fluidez, os pátios ferroviários são concebidos como espaços circunscritos. A análise da implantação revela que os acessos principais de todas as edificações se voltam aos trilhos, a não ser pela estação, que, além de possuir acesso aos trilhos, também se volta ao exterior do complexo ferroviário. Dessa forma, entende-se que os pátios têm como partido a criação de um espaço fechado, voltado aos trilhos, contando com apenas um ponto de articulação com o exterior. No interior destes conjuntos, onde não há definição de nenhum tipo de via de pedestres, os trilhos, além de utilizados pelos trens, constituem os espaços de circulação de trabalhadores e moradores da ferrovia.

A despeito do partido adotado, as estações nem sempre funcionam como ligação entre o universo da ferrovia e a malha viária. Um dos motivos da ineficácia das estações como ponto de transição interior/exterior do complexo ferroviário é a relação dos pátios com o sistema viário. Em parte dos pátios estudados, as estações não possuem acesso direto a nenhuma via sequer. Acredita-se que tal desarticulação decorra tanto da não incorporação destes edifícios à malha viária criada posteriormente à construção do complexo ferroviário, quanto do contexto de implantação do traçado, no qual o transporte de passageiros era menos significativo e o transporte de cargas se dava, em grande parte, através das próprias fazendas produtoras.

Tendo em vista que as estações nem sempre são utilizadas na transição interior/exterior, a ligação do interior do pátio ao exterior se faz, predominantemente, de dois modos. No caso de edificações com ruas adjacentes e relevo pouco acentuado, a parte posterior dos edifícios foi conectada ao sistema viário. Estas edificações passam, então, a serem acessadas por trajeto independente dos pátios. Em outros casos, as edificações permanecem sem acesso direto a malha viária, sendo alcançadas através de caminhos improvisados em meio à vegetação que conectam o interior do pátio às ruas.

Os pátios ferroviários nem sempre são acessados pelo sistema viário ou pelos trens e autos de linha da VFCJ. Nos trilhos, é comum o tráfego de motos, bicicletas e pedestres. O leito é utilizado como via tanto por habitantes dos pátios ferroviários, como por moradores de bairros adjacentes.

Nos pátios ferroviários estudados, 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 telegrafista. 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.

Apesar das divergências, o partido arquitetônico destas edificações é semelhante. O saguão e a plataforma constituem os elementos estruturadores destas estações. O saguão sempre se localiza na porção central do edifício, apresenta tratamento estético diferenciado e conecta de maneira direta o exterior à plataforma. Muito além de estabelecer a transição entre o espaço externo e o trem, o saguão e a plataforma determinam o espaço de circulação do viajante e simbolizam um limite entre o local de origem e o destino. O tratamento estético diferenciado é um elemento indicativo do valor simbólico atribuído a estes espaços.

Apesar da definição clara do espaço atribuído ao passageiro, nem sempre o acesso à plataforma ocorre da maneira planejada. Como mencionado anteriormente, a alteração da circulação se deve à relação dos pátios com sistema viário. Uma vez que algumas das estações não possuem acesso direto a nenhuma via, sua utilização como ponto de transição entre o exterior e os trilhos é impossibilitada. Nestes casos, o acesso à plataforma se dá por meio de caminhos que a conectam à malha viária.

Ao longo da plataforma e ladeando o saguão, se organizam os demais compartimentos da estação. Além do saguão, apenas o armazém possui acesso tanto à plataforma quanto ao exterior. As salas de espera, de bagagem, de chefe de estação e telegrafista, além do botequim, podem ser acessadas apenas pela plataforma. A casa do chefe de estação, dotada de um pequeno quintal, possui acesso tanto para o espaço exterior, criando a possibilidade de circulação do morador independentemente da estação, quanto para a sala do chefe de estação e telegrafista, vinculando diretamente o espaço residencial ao ambiente de trabalho.

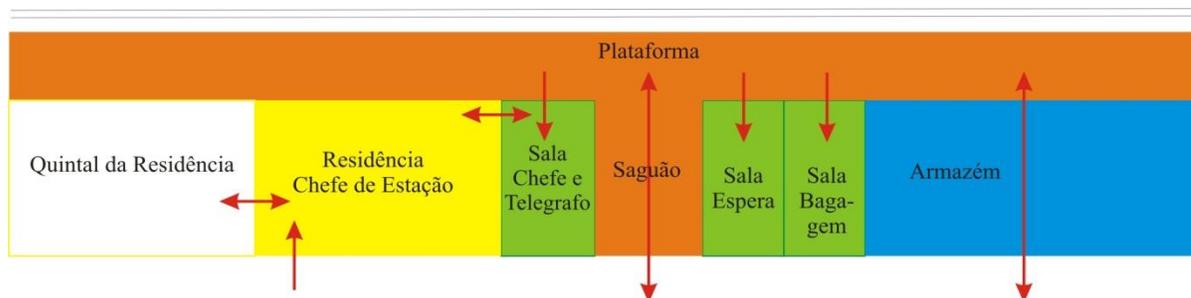
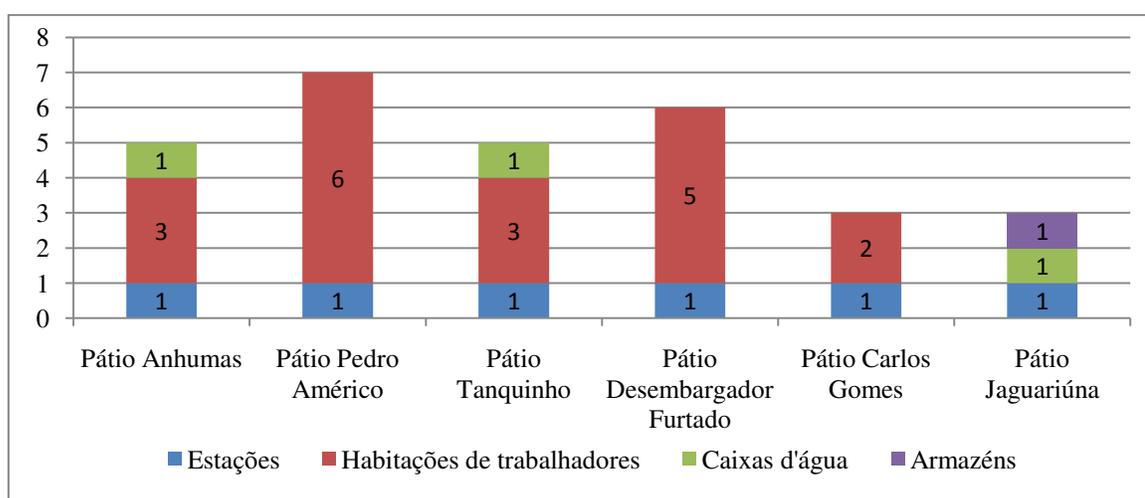


Figura 17. Desenho esquemático de Estação Ferroviária

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 o gráfico a seguir. Importante notar que só foram computados os edifícios encontrados no conjunto atualmente, independente de seu estado de conservação. As edificações demolidas, que não apresentam vestígios observáveis a olho nu, não foram consideradas no levantamento.

Tabela 3. Distribuição das tipologias por pátio



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, o projeto das residências se pautava no “critério racional dum mínimo de suficiente conforto” visando o aproveitamento máximo dos recursos disponíveis⁴², 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 então em andamento⁴³. Conforme Ernesto Chagas, engenheiro da companhia, a medida encerrava tripla vantagem.

⁴² HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, dez. 1940, p. 24.

⁴³ HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, dez. 1940, p. 24.

1º. a possibilidade de escolha dos mais habilitados entre os numerosos candidatos; 2º. a faculdade de substituir, dentro da legislação em vigor, os menos capazes, já em serviço, por outros mais eficientes entre os novos aspirantes; 3º. 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, p. 24)

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 companhia⁴⁴. Esta “sensação de quasi posse” leva o funcionário a empenhar-se na conservação do edifício, criando confortos suplementares e embelezando o seu espaço⁴⁵. As modificações dos edifícios no sentido de embelezá-los e implementar equipamentos de confortos no trecho estudado podem ser identificadas até os dias de hoje, como será mencionado adiante.

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, somada ao levantamento dos Relatórios da Directoria 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 a seguir, quanto mais alto o cargo do funcionário, maior é a edificação e menor a presença de unidades geminadas.

⁴⁴ HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, dez. 1940, p. 25.

⁴⁵ HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, dez. 1940, p. 25.

Tabela 4. Configuração predominante das tipologias

Funcionário	Atribuição	Número médio de cômodos	Situação
Chefe de Estação	Supervisão dos serviços de manutenção da estação	7 (sala, cozinha, 4 dormitórios, banheiro)	Junto à estação
Feitor	Supervisão dos serviços de manutenção da via permanente	5 (sala, cozinha, 3 dormitórios)	Isolada
Telegrafista	Transmissão e recepção de telegramas	3 (sala, cozinha, dormitório)	Isolada
Bombeiro	Responsável pelo funcionamento da bomba	3 (sala, cozinha, dormitório)	Isolada
Portador	Serviços gerais na estação	3 (sala, cozinha, dormitório)	Geminada
Turma	Manutenção da via permanente	3 (sala, cozinha, dormitório)	Geminada
Lavador	Lavagem das gaiolas de animais	2 (dormitório, cozinha)	Geminada

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 que faz a transição entre o exterior e o pátio. Já a casa destinada ao funcionário de maior status, o chefe de estação, é a única tipologia de residência com acesso direto ao exterior. Além do acesso independente, a localização da casa do chefe junto à estação permite a visualização de todos que entram e saem do pátio. Este sistema de circulação, inferido a partir dos acessos dos edifícios, corresponde a uma hipótese da lógica projetiva do pátio e não à circulação observada na prática. Como mencionado anteriormente, a circulação ferrovia/externo nem sempre funciona através da estação.

Além da diferenciação de acessos, a casa de chefe de estação possuía outro equipamento que a distinguia das demais. Enquanto as outras tipologias habitacionais contavam, inicialmente, com latrinas localizadas nos fundos de cada unidade habitacional, a residência do chefe de estação possuía banheiro em seu interior.

A ausência de banheiro vinculado à edificação constitui um dos principais motivos de modificação das residências do complexo. Quase todas elas foram ampliadas na parte posterior,

tendo o banheiro construído sobre o local onde antes se localizava a latrina, aproveitando, dessa forma, a infra-estrutura existente no local.

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.

Além da integração de áreas de higiene à edificação, muitas residências foram ampliadas para abrigar novos dormitórios, sendo que a maioria delas possuía apenas um dormitório inicialmente. A união de unidades habitacionais, transformando o edifício em uma grande residência, também é recorrente. As modificações surgem em resposta à sobreposição de funções ou atividades domésticas decorrentes da falta de áreas apropriadas. Esta sobreposição é identificada por Lemos nas casas operárias compostas por duas dependências e cozinha, cujo programa decorria de imposições financeiras e não das demandas dos habitantes (LEMOS, 1989, p. 68). Da mesma forma que os programas mencionados pelo autor, as edificações do complexo ferroviário também se pautavam em imposições de ordem econômica.

No objeto de estudo, o espaço residencial não se restringe aos edifícios de tipologia habitacional. Duas caixas d'água existentes no conjunto se converteram em habitação, sendo que apenas uma delas ainda mantém seu uso como reservatório de água. Compostas inicialmente por um salão sobre o qual se localiza o reservatório de água, estes edifícios foram subdivididos e ampliados. Apesar das adaptações, ainda constituem habitações precárias.

As conversões não se restringem ao uso habitacional. No conjunto também há uma caixa d'água convertida em sede de uma emissora de rádio e um armazém, em museu ferroviário.

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”⁴⁶, 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).

⁴⁶ Denominação atribuída por Lemos (1989, p. 189).

Além dos materiais construtivos, os edifícios estudados também incorporam outros elementos do neocolonial simplificado. Beirais, em alguns 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. Tendo em vista os altos custos do ferro, a presença de portas e janelas deste material nas estações é um indicativo da importância simbólica destes edifícios em relação ao restante do conjunto.

Após esta apreciação geral dos pátios ferroviário, segue a análise das peculiaridades de cada um deles. Esta análise foi desenvolvida a partir do inventário (Apêndice C), constituído tanto pela documentação encontrada ao longo da pesquisa, quanto pelos documentos elaborados pela própria pesquisadora, e do levantamento das formas de apropriação do conjunto. A profundidade da análise de cada um dos pátios varia conforme a quantidade e representatividade do material disponível, bem como da disponibilidade dos moradores para ceder entrevistas.

2.2. Anhumas

O Pátio Anhumas, situado próximo ao entroncamento das Rodovias Dom Pedro I (SP 65) e Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340), se insere no perímetro urbano do Município de Campinas. Esta região é marcada pela presença de loteamentos fechados, favelas, algumas delas em processo de urbanização, universidades e equipamentos comerciais, empresariais e de serviço de grande porte. Esta área também inclui diversos vazios urbanos, que, ultimamente, vêm sendo transformados em empreendimentos de alto padrão.

O pátio, que pode ser acessado pelos trilhos ou pela Estrada Fazenda Anhumas, se estende paralelamente ao Ribeirão Anhumas. Em seu entorno se situam os loteamentos fechados Gallery Residence e Bougainville, a favela Moscou e vazios urbanos, além de um empreendimento residencial de alto padrão ainda em fase de construção.



Legenda
 - - - - - Perímetro Urbano
 - - - - - Leito da Antiga Cia. Mogiana

Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 18. Entorno do Pátio Anhumas

O surgimento deste pátio se relaciona à retificação do traçado da Companhia Mogiana, que afasta os trilhos do antigo Pátio Anhumas, inaugurado em 3 de maio de 1875 (CMEF, 1922). Neste trecho, as obras de retificação são iniciadas em agosto de 1919⁴⁷. No ano seguinte, é construída uma casa de portadores e é iniciada a edificação da estação Anhumas⁴⁸. O novo pátio, constituído por estação, caixa d'água, bomba e edifícios diversos, é entregue ao tráfego em três de julho de 1922⁴⁹.

O pátio se organiza a partir da estação. Ao norte deste edifício, se implanta um grupo de casa de portadores. Ao leste, se situa um galpão construído pela VFCJ para abrigar o material rodante. Ao sul há uma casa de bombeiros, casa de bomba, caixa d'água, um grupo de casa de portadores, girador e casa de força. Este conjunto é parcialmente cercado. Há uma cerca de

⁴⁷ RELATÓRIO N. 67 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1920. Campinas, 1920.

⁴⁸ RELATÓRIO N. 68 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1921. Campinas, 1921.

⁴⁹ RELATÓRIO N. 70 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1923. Campinas, 1923.

mourões e arame que circunda a estação, o galpão e a casa de portadores. A cerca apresenta portões nos trechos em que é atravessada pelos trilhos. Mesmo estando situada dentro deste espaço, a casa de portadores apresenta uma cerca composta de materiais diversos, ripas de madeira, tábuas, mourões e arame. No restante do conjunto, há trechos cercados principalmente próximos às residências. Em sua maioria, estas cercas são compostas de materiais improvisados.

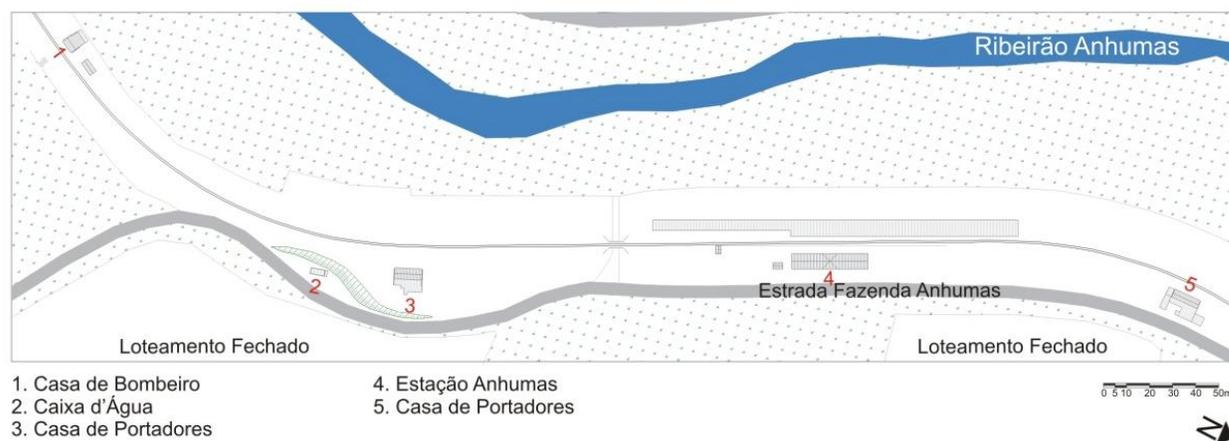


Figura 19. Implantação do Pátio Anhumas

2.2.1. Estação

A Estação Anhumas funciona como ponto de partida e chegada do trem turístico, sede da VFCJ e residência de funcionário da VFCJ.

Assim como a estação de Jaguariúna, Anhumas constitui um dos principais cartões postais da Maria-Fumaça. Seja pelo fato da sede da VFCJ funcionar neste edifício, ou por constituir um dos principais pontos de embarque/desembarque, são imagens desta estação que predominam no material de divulgação do trem turístico e em aparições na mídia. A grande quantidade de visitantes que vem ao local aos finais de semana apenas para assistir a chegada e partida de trens pode constituir um fator de origem da maior visibilidade desta estação em relação ao restante do conjunto, ou uma consequência dela, isto é, o fato de um grande volume de pessoas frequentar a estação pode ter contribuído para sua maior visibilidade, ou a maior divulgação deste espaço pode ter atraído este grande contingente de visitantes. De qualquer forma, a importância decorre muito mais dos usos atuais do conjunto, do que de sua relevância enquanto componente do trecho ferroviário.

No saguão, por onde se dá o acesso à estação, há diversos elementos que buscam vincular o visitante com o trecho onde se desenvolve o passeio turístico e com a ferrovia, de modo geral. Há uma série de painéis emoldurados com fotos de filmagens de novelas realizadas no conjunto, também há painéis com fotos de locomotivas, material de divulgação do passeio de Maria Fumaça, pôsteres informativos sobre o surgimento da locomotiva, bem como sobre a história da ferrovia no Brasil e no Estado de São Paulo, além de uma grande maquete de ferromodelismo. A presença deste material, ocupando grande parte do saguão, dificulta a leitura deste espaço, de forma que, ao invés de estabelecer uma relação com o lugar em si, o visitante estabelece uma ligação com as imagens que tratam do local.



Figura 20. Saguão da Estação Anhumas

Possivelmente devido ao grande número de visitantes e à maior visibilidade deste edifício, Anhumas está mais conservada que a maioria das estações deste complexo ferroviário. Porém, o estado de conservação não é homogêneo. Uma análise do edifício revela a existência de diferenças significativas no estado de preservação e conservação de seus espaços.

Os espaços por onde circulam os turistas, isto é, a porção frontal, o saguão, a plataforma e os sanitários, estão, de maneira geral, bem conservados. Estes espaços são, frequentemente, reformados para adaptarem-se às necessidades das atividades turísticas, tanto de ordem pragmática, como, por exemplo, a incorporação de infra-estrutura, quanto de ordem simbólica, como a manutenção da estética inicial da ferrovia. Entretanto, estas intervenções são feitas sem o rigor técnico de um restauro, de forma que a preservação do edifício é comprometida. São colocados novos elementos simulando antigos, nem sempre são utilizados materiais condizentes com a matéria original do edifício e as intervenções geralmente não se fundamentam em pesquisas sobre a edificação.

Enquanto as intervenções nos locais por onde circulam os passageiros visam maior eficiência nas atividades turísticas e a criação de um símbolo para o roteiro através da imagem da estação, as modificações ocorridas nos espaços onde se realizam atividades de apoio, aos quais os passageiros não têm acesso, têm como objetivo apenas a maior eficiência do atendimento. Nestes locais, compreendidos por um antigo armazém subdividido em depósito e cozinha, não se nota preocupação na preservação das características do edifício, nem mesmo de ordem puramente estética, como acontece nos espaços de circulação dos passageiros. O estado de conservação dessas áreas também é significativamente inferior. A diferença do caráter das intervenções nestes dois espaços indica que não há intenção de preservação da matéria do edifício como um todo, mas uma noção fachadista de preservação, que busca manter a estética original da edificação apenas nos lugares onde é vista pelo público.

É interessante notar que, apesar de se tratar de um bem tombado, as modificações são feitas sem qualquer tipo de aprovação do órgão de preservação do patrimônio.



Figura 21. Diferença do grau de conservação entre espaços dedicados aos turistas e o restante do edifício

Se por um lado os espaços que denominamos aqui por circulação de turistas permanecem abertos a maior parte do tempo, as portas e janelas da casa do chefe da estação, onde reside um funcionário da VFCJ, estão sempre fechadas e, apesar das diversas visitas ao local, em horários e dias da semana variados, não foi possível encontrar o morador da residência. Há um limite claro e intransponível entre o espaço habitacional e o restante da estação. O espaço habitacional de que tratamos não corresponde exatamente à configuração inicial da casa do chefe de estação. Dos quatro dormitórios com que contava originalmente, dois foram isolados da residência e,

juntamente com a sala de chefe de estação e telegrafista, são utilizados como escritório sede da ABPF.

O espaço onde funciona o escritório é bem conservado e marcado pela grande quantidade de móveis e elementos decorativos que remetem aos tempos em que corriam os trens da Companhia Mogiana. Apesar do acesso restrito, indicado por um aviso na porta que diz “não é permitido a entrada de pessoas sem autorização”, este espaço se comunica com a área de circulação de turistas através das aberturas dos guichês que o interligam ao saguão, de forma que, apesar de restrito, possui contato com as áreas voltadas ao turismo.

2.2.2. Moradias de funcionários

Além do morador da casa de chefe de estação, diversos funcionários da VFCJ residem neste pátio ferroviário. Há trabalhadores responsáveis pela manutenção da via permanente e do pátio ferroviário, empregados que se dedicam às atividades de apoio ao turismo e maquinista. Entre eles, há moradores recém chegados, bem como famílias que residem a mais de 15 anos no local.

As edificações atualmente habitadas por funcionários são dois grupos de casas de portadores, com duas unidades habitacionais cada, e uma caixa d'água, ainda em funcionamento, que teve o salão sob o reservatório convertido em habitação. Para receber uso habitacional, este salão foi compartimentado e a edificação recebeu adições. No pátio, há, ainda, uma casa de bombeiro, que já foi utilizada como moradia de funcionários, mas permaneceu desocupada durante o período de desenvolvimento desta pesquisa.

A possibilidade de emprego associada à moradia gratuita destaca-se como principal razão de permanência no local, conforme os moradores. Para muitos residentes, o fato de não pagarem pela moradia permite o acúmulo de fundos para aquisição de residência própria. Assim, a permanência no local representa para eles a possibilidade de um futuro diferente, de forma que o valor atribuído à residência por seus moradores ultrapassa a própria edificação. Neste contexto, a casa é vista como moradia transitória e, conseqüentemente, as obras feitas nestas residências para que as necessidades das famílias sejam satisfeitas possuem caráter provisório.

Outro fator que favorece a permanência dos habitantes no pátio é a existência de diversos equipamentos institucionais, comerciais e de serviços nas proximidades, tanto por oferecerem

uma qualidade de vida melhor, quanto pela possibilidade de emprego que representam para as famílias.

Seja pela falta de conservação ou devido a reformas de caráter provisório, as habitações são, em sua maior parte, precárias. As constantes reformas nos edifícios têm como principal objetivo a construção de novos cômodos e incorporação das áreas de higiene, como banheiros e áreas de serviço. Conforme uma moradora do local, as despesas com material de construção para as reformas das residências são reembolsadas pela VFCJ e a mão-de-obra, bancada pelos próprios funcionários. Apesar de estarem inseridas na área envoltória de um bem tombado, as edificações são modificadas sem qualquer notificação aos órgãos de preservação.

Apesar de propor a preservação do patrimônio ferroviário, a VFCJ não assegura a preservação das edificações do pátio, que sofrem diversas intervenções sem critérios de restauro. Porém, não são todas as obras desejadas pelos funcionários que são implementadas. Um impasse entre os moradores de uma das residências de Anhumas e a VFCJ demonstra o caráter da preservação proposta pela instituição. Trata-se de um grupo de casa de portadores, única edificação residencial do pátio que pode ser avistada dos trilhos por onde correm os trens turísticos. Devido ao pequeno beiral e a insolação intensa que a fachada da residência recebe, já que se volta ao oeste, os moradores reivindicaram a construção de algum tipo de anteparo na fachada, que também protegeria as aberturas da chuva. Apesar de a edificação apresentar modificações significativas em sua parte posterior e lateral, a VFCJ, conforme afirmam os moradores, não permitiu a colocação do anteparo na fachada. Então, a solução encontrada pelos moradores foi a montagem de uma estrutura de madeira coberta por uma lona, que é retirada nos horários de passagem do trem. Dessa forma, os moradores protegem sua residência e mantém a fachada exposta para os passageiros da Maria Fumaça. Esta intervenção demonstra o grau de vinculação das atividades turísticas às ações da instituição em relação ao conjunto edificado. A tentativa de manter aparente, através do uso da lona somente nos momentos em que não há atividades turísticas, a fachada de um edifício significativamente alterado revela a maior importância dada à representação de características que remetem à estética original da ferrovia aos turistas do que à preservação do edifício em si.



Casa de Portadores. Denise Geribello, 2009

Figura 22. Estrutura da cobertura da Casa de Portadores

A importância da preservação das edificações do complexo ferroviário e, principalmente, do material rodante é frequentemente mencionada pelos moradores. Além de apontar a importância da manutenção da estrutura física do conjunto, uma moradora informou à pesquisadora que o local não é tão conhecido pela população como deveria. Afirma que muitos passam pelo complexo ferroviário sem ter idéia do que lá existe, o que de fato acontece com muita frequência. Esta fala constitui um dos poucos momentos em que a idéia de preservação é associada ao acesso e reconhecimento públicos. Na maior parte dos casos, os moradores dizem ser importante preservar o conjunto por ele ser antigo, sem mencionar sua relação com a população. Apesar da relevância da preservação sempre ser mencionada pelos moradores, ela não é identificada na relação entre eles e suas residências, já que são realizadas diversas intervenções baseadas apenas em suas demandas pragmáticas e no custo, sem levar em conta a atribuição de valor patrimonial ao edifício. Se a importância colocada pelos moradores na preservação do complexo ferroviário não transparece em suas residências, ela é notada com relação a seu trabalho. Através de suas atividades profissionais é que os moradores se vêem inseridos na preservação deste conjunto. Muitas vezes, ao explicarem suas atribuições, mencionam a importância de suas atividades para a preservação. O que pode indicar que a preservação é vista como algo que deve partir de uma instituição, no caso a VFCJ, e não de ações individuais.

2.3. Pedro Américo

O Pátio Ferroviário Pedro Américo se situa fora do perímetro urbano do Município de Campinas, em um local onde predominam áreas de cultivo agrícola. Na região há grandes e pequenas propriedades com pastagens e produção de flores de corte, frutas, oleaginosas e hortaliças. Apesar do caráter rural, esta região se localiza próxima ao entroncamento das Rodovias Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340) e Dom Pedro I (SP 65), caracterizada pela presença de equipamentos comerciais, empresariais e de serviços de grande porte, além de loteamentos fechados e diversos vazios urbanos.

Implantam-se ao redor do pátio a Fazenda São Pedro e a Chácara Feltrin, onde se localizava um armazém que servia os funcionários da ferrovia, bem como trabalhadores das fazendas da região, hoje usada como chácara de recreio. Pedro Américo é acessado pelos trilhos ou por estradas vicinais de terra ligadas às rodovias Dr. Adhemar de Barros e Dom Pedro I. O ponto de ônibus mais próximo ao conjunto se localiza a uma distância de dois quilômetros.



Figura 23. Entorno do Pátio Pedro Américo

Ao contrário dos demais, Pedro Américo não foi criado em substituição a outro pátio ferroviário. Ele veio substituir o posto telegráfico Gety, existente no traçado inicial da Companhia Mogiana. A retificação do traçado neste trecho se inicia em 1920⁵⁰. Em 1922, é iniciada a construção do pátio⁵¹, que é entregue ao tráfego em 12 de outubro de 1926⁵². Posteriormente, são construídas no local mais uma casa de turma e uma de telegrafista, em 1938⁵³ e 1940⁵⁴, respectivamente.

A estação constitui o elemento estruturador do pátio. Ao norte dela, há duas casas de telegrafista e uma casa de portadores e, a nordeste, duas casas de turma e uma casa de feitor. O conjunto possui segmentos de seu perímetro fechados por muros, cercas de arame com mourões e pilastras com barras de metal horizontais. Alguns trechos não possuem qualquer tipo de fechamento. Algumas das edificações do conjunto possuem cercas compostas por mourões e arame ou alambrado e pequenos muros ao seu redor, delimitando o espaço residencial. Em alguns trechos, o espaço pertencente a cada uma das residências é demarcado por diferenças de cota do terreno.

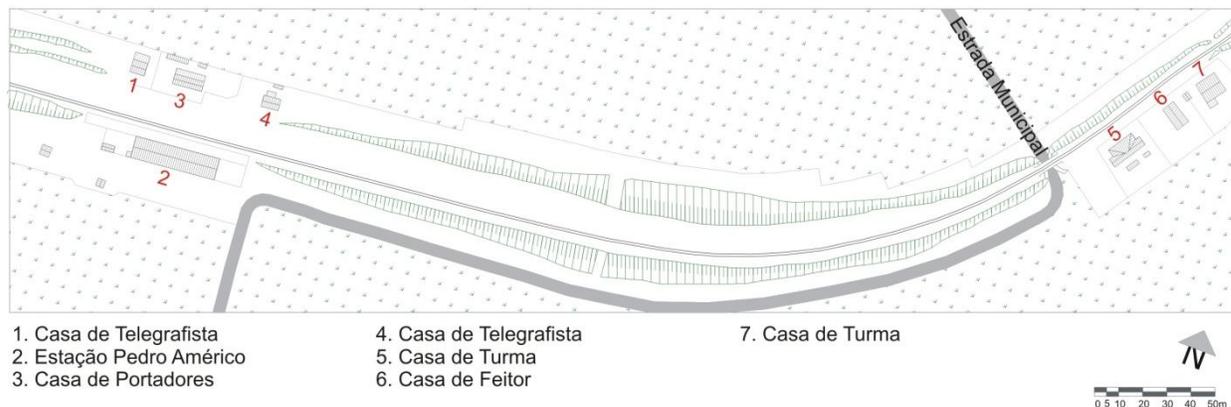


Figura 24. Implantação do Pátio Pedro Américo

⁵⁰ RELATÓRIO N. 68 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1921. Campinas, 1921.

⁵¹ RELATÓRIO N. 70 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1923. Campinas, 1923.

⁵² RELATÓRIO N. 74 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1927. Campinas, 1927.

⁵³ RELATÓRIO N. 86 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 15 de junho de 1939. Campinas, 1939.

⁵⁴ RELATÓRIO N. 88 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 29 de abril de 1941. Campinas, 1941.

2.3.1. Amigos de Pedro Américo

Este pátio ferroviário é habitado e administrado pelos integrantes da Associação Amigos de Pedro Américo. Trata-se de uma entidade integrada por sete associados da ABPF. A permanência na associação é vinculada à residência, permanente ou de recreio, nas edificações do Pátio Pedro Américo. As edificações são cedidas pela ABPF aos associados por meio de contratos de comodato. Com o contrato, os associados passam a utilizar as edificações e se responsabilizar pela manutenção tanto das próprias residências, quanto do pátio como um todo. Há membros que integram a associação há duas décadas e outros, há poucos anos.

São habitadas pelos integrantes da associação duas casas de telegrafistas, um grupo de casa de portadores composto por duas unidades habitacionais, uma casa de feitor e duas casas de turma. Inicialmente, uma destas casas de turma era formada por três unidades habitacionais e a outra por duas, ambas tiveram seus espaços internos integrados, passando a abrigar apenas uma unidade habitacional cada. Todas estas residências sofreram intervenções para acomodar os integrantes da associação. A substituição de acabamentos internos, em alguns casos de aparência semelhante à existente anteriormente e outros de caráter completamente diverso, constitui a principal modificação apresentada nas residências. As fachadas de todos os edifícios se encontram, de modo geral, bem conservadas e preservadas, porém algumas edificações sofreram modificações na parte posterior, geralmente integrando áreas de higiene ou criando novos cômodos. O caráter destas modificações aponta para uma busca de maior conforto nas residências, porém sem abrir mão da estética da ferrovia na fachada dos edifícios, configurando uma forma fachadista de atuar no complexo ferroviário.



Figura 25. Vista geral do Pátio Pedro Américo

Essas edificações são utilizadas como residências permanentes e transitórias. Uma das casas de telegrafista e uma das casas de turma são utilizadas como habitação permanente. As demais residências são utilizadas como casas de recreio, geralmente freqüentadas aos finais de semana e feriados. Os moradores destas casas possuem residência permanente em bairros distantes do pátio e, até mesmo, fora do Município de Campinas.

Conforme os moradores entrevistados, a distância do ambiente urbano, que torna o pátio um lugar agradável e tranquilo, e a história ferroviária, que o torna interessante e peculiar, constituem os principais motivos de residência no local. Para eles sua permanência no local está diretamente ligada à preservação do patrimônio ferroviário, pois, se não fosse pelas iniciativas da Associação Amigos de Pedro Américo e da ABPF, este pátio ferroviário já teria ruído devido à falta de manutenção e ao vandalismo. Entre suas ações visando a preservação do pátio estão reformas e obras de conservação, feitas com fundos arrecadados pelos próprios moradores e, às vezes, também executadas por eles mesmos. Apesar da importância dada à preservação, não existe nenhum interesse no estabelecimento de ações conjuntas com o órgão de preservação municipal e nem mesmo com a prefeitura de modo geral. As intervenções são executadas sem qualquer aprovação da municipalidade, o que seria necessário por se tratar de área envoltória de

um bem tombado, ou orientação de profissionais de arquitetura e restauro, de forma que o conceito de preservação é definido unicamente por seus habitantes.

Além de buscar preservar o patrimônio edificado, há moradores que se dedicam a guarda de objetos relacionados à ferrovia e ao pátio. Dentre as “reliquias da ferrovia”, conforme um desses moradores, estão documentos, fotografias antigas, cápsulas de balas encontradas no pátio, aparelhos de telefone, entre outras peças. Além das coleções de objetos, esses moradores também colecionam na memória fatos e “causos” sobre o Pátio Pedro Américo vividos por eles próprios ou contados por familiares, ferroviários e outros associados. São histórias de nascimentos, mortes, conquistas e acidentes relacionados a espaços específicos do pátio, tendo elementos da paisagem como pontos de referência.

Durante as visitas de campo, os moradores foram muito receptivos e insistiam em mostrar suas coleções de objetos, contar suas histórias sobre o pátio e a ferrovia e apresentar todo o pátio ferroviário, o que demonstra a importância de todo esse universo para eles e sua vontade de compartilhá-lo.

2.3.2. Estação

A Estação Pedro Américo é utilizada como habitação, depósito de um acervo documental ligado à ferrovia, ponto de embarque e desembarque de turistas da Maria Fumaça, além de funcionar como ponto de parada de ciclistas nos finais de semana.

A casa do chefe de estação é habitada pelo funcionário responsável pela manutenção do pátio e sua família. Este funcionário, que mora há 14 anos no local, é custeado pela Associação Amigos de Pedro Américo. O longo tempo de permanência da família na residência implica no conhecimento de toda a região e de grande parte da vizinhança, o que constitui um dos principais motivos de sua permanência no local. O fato de estar acostumada ao local estimula a permanência da família, apesar da infra-estrutura precária, com correio e rede telefônica ausentes, sistema público de transporte distante e difícil acesso ao centro da cidade e aos serviços públicos.

Enquanto, nas demais casas de chefe de estação presentes no objeto de estudo, as janelas passam a maior parte do tempo fechadas, na de Pedro Américo as janelas permanecem abertas praticamente o dia todo. Acredita-se que isso ocorra por dois motivos principais. O primeiro é que os moradores, conforme relataram, se sentem seguros no local e o segundo é a atividade turística praticamente inexistente. Quando há algum passageiro no local, o que não é freqüente, o

maquinista é avisado e para na estação. Caso contrário, os trens apenas cruzam o pátio ferroviário.

Além do espaço da própria casa do chefe, seus moradores também se apropriaram da área situada em frente à estação. Neste espaço há garagem, depósito e áreas ajardinadas. A utilização desta área como continuidade da residência se relaciona à forma de implantação da estação. Por se situar perpendicularmente à estrada, a entrada para o pátio ferroviário acaba sendo feita pela lateral da estação, de forma que o espaço compreendido entre a fachada do edifício e o limite do pátio com a Fazenda São Pedro é utilizado apenas como acesso à casa do chefe. Sendo praticamente os únicos a transitar por este espaço, os moradores passaram a estender suas atividades para este local.



Figura 26. Espaço em frente à Estação Pedro Américo

Ainda na estação, ao lado da casa do chefe, se situa a sala do chefe e telegrafista. Nesta sala há grande quantidade de documentação relativa à ferrovia. Conforme consta no *Relatório técnico de visita aos arquivos da FEPASA e ABPF*, produzido pelo Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas após visita a Estação Pedro Américo, este material constitui “um conjunto documental de grande volume formado por periódicos, livros, fotografias e documentos de variada tipologia”. Dentre os documentos elencados pelo relatório estão 24 pastas

contendo plantas e projetos das estações de trechos da Companhia Mogiana, entre outras ferroviárias. O relatório menciona que o material é procedente de doações de particulares à ABPF e que, além da sala do chefe e telegrafista, há documentos acondicionados em um dos cômodos da casa do chefe de estação, porém esta informação não pôde ser verificada. Conforme o parecer deste relatório, a documentação específica das ferrovias paulistas é de interesse dos Arquivos Históricos do CMU e a doação deste material poderia ser efetivada caso houvesse acordo quanto à cessão desta ao arquivo. Apesar de ser potencialmente muito interessante a esta dissertação, a documentação não pode ser pesquisada.



Figura 27. Documentação armazenada na sala do chefe de estação

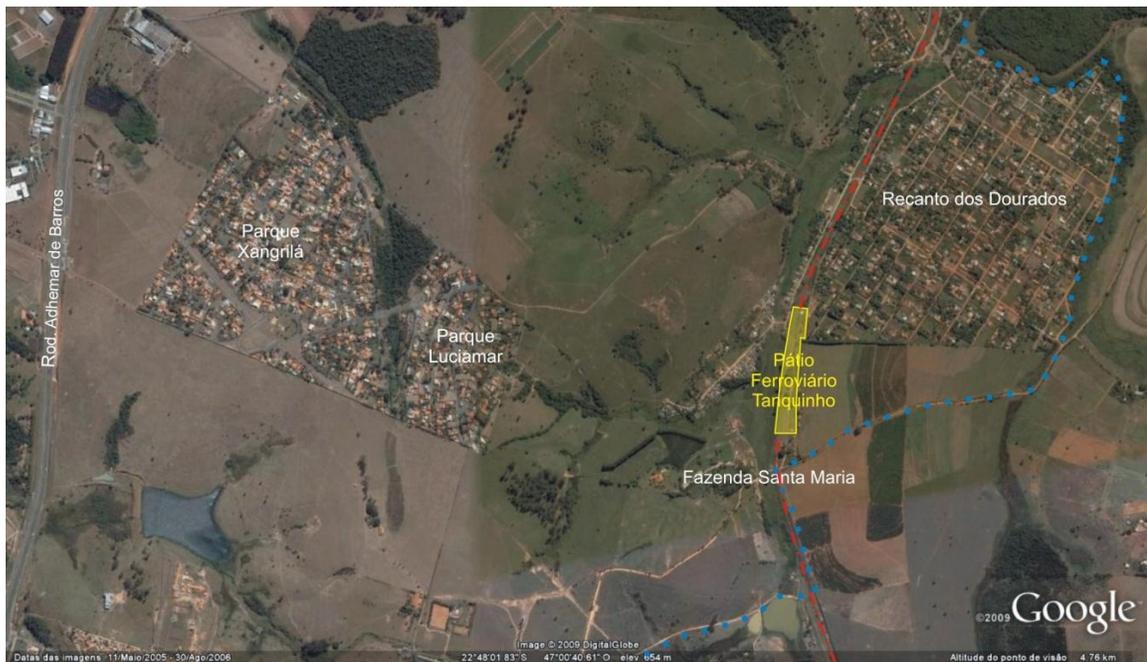
Apesar de não ser constantemente freqüentada pelos passageiros da Maria Fumaça, a plataforma da estação é utilizada por outros visitantes, os ciclistas. Aos finais de semana grupos de ciclistas podem ser encontrados fazendo paradas na plataforma. A presença dos ciclistas se relaciona às diversas trilhas existentes no entorno do conjunto, que em grande parte atravessam as áreas de preservação ambiental localizadas na região norte e leste do município.

2.4. Tanquinho

O Pátio Tanquinho se localiza em uma zona de transição entre uma área caracterizada pelo crescente número de loteamentos fechados de alto padrão, adjacente à Rodovia Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340), áreas de cultivo agrícola e de recreio.

O conjunto se insere nos limites do perímetro urbano do Município de Campinas, que neste local é marcado pela irregularidade de seu traçado. Na região, a área urbana se caracteriza pela grande quantidade de loteamentos fechados de residências de alto padrão de ocupação recente, como Alphaville Campinas, áreas residenciais consolidadas, que se converteram em condomínios fechados, como o Parque Xangrilá e loteamentos compostos por chácaras de recreio em processo de transformação em residências permanentes, como o Bairro Recanto dos Dourados. Os vazios urbanos são significativos nesta área.

O Pátio Tanquinho se situa dentro da Fazenda Santa Maria, antiga produtora de café, e ao lado do Bairro Recanto dos Dourados. Apesar da contigüidade com o bairro, não há integração do conjunto com a malha deste loteamento. O acesso a este conjunto se dá por meio de estradas vicinais de terra ou pelo leito férreo.



Legenda
■ ■ ■ ■ Perímetro Urbano
- - - - Leito da Antiga Cia. Mogiana

Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth



Figura 28. Entorno do Pátio Tanquinho

Dentro da Fazenda Santa Maria, a uma distância de aproximadamente 250 metros deste Pátio Ferroviário, se situa o antigo Pátio de Tanquinho. O antigo pátio foi inaugurado juntamente com o primeiro trecho da Companhia Mogiana em três de maio de 1975 (COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, 1922). No local ainda permanecem a antiga estação, residências de ferroviários e plataforma de embarque de gado. Além das estruturas ferroviárias, a fazenda ainda mantém construções ligadas à produção cafeeira, condicionante da implantação da ferrovia neste local.

A possibilidade dos pátios antigo e novo serem avistados simultaneamente, permite a identificação de momentos distintos da Companhia Mogiana em um mesmo sítio.



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 29. Pátio Tanquinho Velho e Novo

No ano de 1920 é elaborado o projeto final de retificação do trecho em que se localiza o Pátio Tanquinho⁵⁵ e o leito começa a ser modificado no mesmo ano. Em 1925, é iniciada a

⁵⁵ RELATÓRIO N. 68 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1921. Campinas, 1921.

construção da nova estação e de casas diversas para empregados ao seu redor⁵⁶. O traçado retificado com o novo Pátio Ferroviário Tanquinho é inaugurado em 12 de outubro de 1926⁵⁷.

O pátio tem a estação como elemento central. Ao norte dela há uma caixa d'água, resquícios de uma casa de pessoal da lavagem, lavadouro de gaiolas de transporte de gado e um grupo de casa de portadores. Ao sul, há uma plataforma de embarque de gado e um grupo de casa de portadores. Alguns trechos do perímetro do pátio são cercados por mourões e arames e ao redor das edificações há cercas de madeira, mourões com alambrado ou arame e pequenos muros.

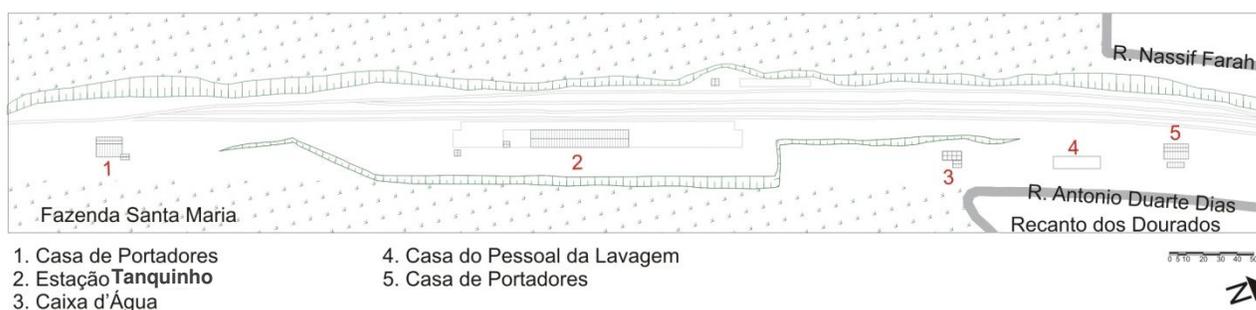


Figura 30. Implantação do Pátio Tanquinho

2.4.1. Pátio Tanquinho e o transporte de gado

A presença do embarcadouro de gado, lavadouro de gaiolas e residências para o pessoal da lavagem das gaiolas indica uma movimentação pecuarista na região do pátio. A plataforma de embarque de gado, construída em pedra, possui aproximadamente 35 metros de extensão e atualmente se encontra parcialmente encoberta pela vegetação. O lavadouro de gaiolas, feito em alvenaria rebocada por cimento, conta com sistema de abastecimento de água ligado à caixa d'água, atualmente desativada. Do grupo de casas dos funcionários responsáveis pela lavagem das gaiolas resta apenas parte do piso. Através da análise de plantas do pátio foi possível identificar que, inicialmente, o edifício era composto por seis unidades habitacionais geminadas, posteriormente unidas duas a duas formando, então, três unidades. Não foi possível identificar a data ou o motivo da demolição deste edifício.

⁵⁶ RELATÓRIO N. 73 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1926. Campinas, 1926.

⁵⁷ RELATÓRIO N. 74 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1927. Campinas, 1927.

A existência desses elementos, associada à pecuária existente ao redor do pátio, inicialmente, levou a hipótese de utilização da ferrovia como meio de escoamento do gado da região. Porém, durante o levantamento do entorno do conjunto, foi encontrado um antigo matadouro e curtume⁵⁸, o que levou a hipótese de que o Pátio Tanquinho constituía um ponto de chegada e partida de gado.

Localizado a aproximadamente 4,5 quilômetros do pátio, o conjunto de matadouro e curtume é formado por três edificações, atualmente em estado de ruína, que ocupam em torno de 1.300 metros quadrados.



Figura 31. Localização do Matadouro e Curtume

A presença do lavadouro e de casas para abrigar o pessoal encarregado da lavagem de gaiolas reforça a hipótese de que havia gado sendo transportado até o local, já que as gaiolas deveriam ser lavadas após a saída do gado dos vagões. Assim sendo, a materialidade da plataforma, lavadouro e os resquícios do grupo de casas do pessoal da lavagem associada às estruturas remanescentes do matadouro e curtume permitem a identificação da dinâmica do local, o que, por sua vez, permite a compreensão do complexo ferroviário em relação com seu entorno.

⁵⁸ Nas pesquisas de fontes primárias e secundárias não foram encontrados quaisquer registros relativos a este matadouro e curtume.

2.4.2. Estação

A Estação Tanquinho é utilizada como espaço habitacional, ponto de chegada e partida do trem turístico, ambientação de filmagens, além de ser utilizada para armazenar materiais da VFCJ.

A VFCJ utiliza a Estação Tanquinho no roteiro do trem turístico que opera no trecho. Aos finais de semana há passeios entre as Estações Anhumas e Jaguariúna que apenas passam pelo Pátio Tanquinho e passeios que partem de Anhumas e têm Tanquinho como seu ponto de manobras para o retorno. Em ambos os casos, os passageiros não descem neste pátio. Devido à movimentação de trens no local, é muito comum encontrar moradores da região na estação observando a passagem da Maria Fumaça nos finais de semana.

Durante a semana, há passeios agendados de grupos formados por escolas e associações que partem de Anhumas e param na Estação Tanquinho, onde os passageiros desembarcam e assistem a demonstrações do funcionamento de telefones antigos expostos na sala do chefe de estação e telegrafista. No local também são feitas explicações sobre o funcionamento da locomotiva a vapor. Nestas visitas, o espaço de circulação dos passageiros se limita ao saguão, à plataforma e suas imediações. Dessa forma, pode-se observar que o local apresenta dinâmicas diferentes em dias úteis e finais de semana.

A utilização da estação pela VFCJ não se restringe a fins turísticos. A associação também utiliza o armazém deste edifício como depósito de materiais relacionados à atividade ferroviária.

Além de utilizada em atividades da própria associação, a Estação Tanquinho é sublocada para ambientação de filmes, novelas e comerciais⁵⁹. Com finalidade de compor o ambiente desejado em cada uma das gravações, o edifício frequentemente é pintado. Os interesses estritamente cenográficos da pintura se revelam no saguão da estação, onde é possível observar três paredes com pintura recente, porém envelhecida artificialmente, e uma parede com pintura desgastada pelo tempo. Trata-se da pintura somente das faces enquadradas nas filmagens de “Chico Xavier”. Para além da pintura de apenas parte do cômodo é importante questionar a adequação da técnica utilizada e a ausência de qualquer protocolo referente à pintura deste edifício no CONDEPACC, já que se trata de um edifício tombado e qualquer modificação deveria passar por aprovação do conselho.

⁵⁹ Durante os levantamentos de campo, o local foi utilizado como ambientação dos filmes Chico Xavier e Corações Sujos.

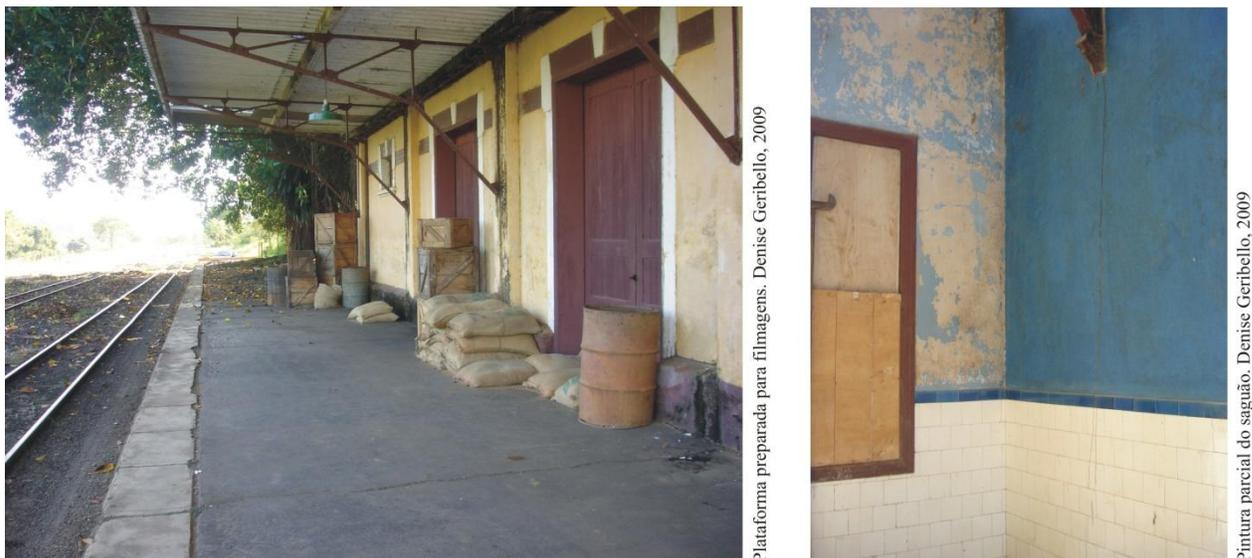


Figura 32. Estação como ambientação de filmagens

Além de modificar o edifício em sua materialidade, a utilização como ambientação de filmagens modifica a dinâmica do pátio. Nos períodos de gravações, é grande a movimentação. Se durante as filmagens propriamente ditas o local fica repleto de atores e técnicos, em outros turnos, é ocupado por vigias que guardam o material montado no conjunto. Em determinadas ocasiões, os moradores do pátio ferroviário exercem algum tipo de trabalho junto à equipe de produção, como serviços de limpeza e na cozinha, se integrando a esta forma de uso do local. Mesmo com ocasionais oportunidades de emprego, os habitantes se queixam do barulho e da movimentação causada pelas filmagens.

Além de abrigar atividades turísticas e funcionar como ambientação de filmagens, novos usos conferidos à estação, a edificação ainda preserva uma das funções para a qual foi projetada, a habitação. Atualmente, a casa do chefe de estação é habitada por funcionário da VFCJ. Além do próprio funcionário, vivem na casa sua esposa e alguns de seus filhos e netos, totalizando oito pessoas. Alguns membros da família trabalham como caseiros em chácaras de recreio da região e, os mais novos, estudam em escolas próximas ao pátio ferroviário. Apesar dos locais de trabalho e estudo se situarem nas proximidades, os moradores dependem do sistema de transporte público para atividades como lazer, compras e serviços médicos.

Graças à vasta experiência adquirida como ferroviário, tendo trabalhado inclusive em pátios do complexo estudado, surge ao chefe da família a oportunidade de trabalho na VFCJ e,

conseqüentemente, a oportunidade de morar no local. Empregado desde a idealização do trem turístico no local, o funcionário trabalhou na reconstituição do leito para a circulação da Maria Fumaça até sofrer um acidente. Não possuindo mais condições de prosseguir o trabalho, tem seu posto assumido por sua esposa, que, hoje em dia, é responsável pela manutenção do Pátio Tanquinho.

O sentimento de pertencimento e conhecimento do local que os moradores possuem decorre dos longos anos vividos na ferrovia e da participação na iniciativa de implantação do museu dinâmico desde seu início. Interessante notar como as experiências pessoais se mesclam ao espaço na fala dos moradores. Contando sobre o tempo em que seu marido trabalhava para a Companhia Mogiana, a moradora inicia uma descrição do Pátio Ferroviário Pedro Américo, onde morou por alguns anos. Em meio à descrição, chama a atenção para um pé de coquinho existente na cabeceira da ponte e sua altura atual. Depois mostra com as mãos a altura que este coqueiro tinha na ocasião do acidente ferroviário que levou uma de suas filhas à morte. A criança tinha quatro anos e meio e foi atropelada por uma locomotiva enquanto brincava nos trilhos. Dessa forma, o coqueiro representa para a família muito mais que apenas uma marca na paisagem do complexo ferroviário.

Os relatos da moradora sobre a reconstituição do leito para implantação do museu dinâmico mesclam marcos espaciais, experiências pessoais e dados institucionais. O trabalho pesado e as dificuldades sempre aparecem relacionados aos pátios ferroviários, obras de arte e rios, além de se relacionarem a diferentes dirigentes da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Frequentemente, é mencionado o acidente do marido e como o conhecimento e experiência do casal foi peça chave para a reconstituição dos trilhos.

Através destes relatos é possível identificar que o espaço ferroviário se relaciona a referências pessoais dos moradores, porém não se restringem a elas. A própria moradora da casa do chefe relata a intensidade do tráfego e a importância da Companhia Mogiana como meio de transporte no passado, tanto de carga como de passageiros. Ainda ressalta que Tanquinho é um dos pátios mais importantes, pois, segundo ela, está entre os mais antigos do traçado e deveria ser preservado de maneira adequada⁶⁰. A importância do local para os moradores pode ser evidenciada no modo como eles se relacionam com o ambiente construído. Durante a noite o

⁶⁰ Provavelmente, tal constatação se baseia no fato do antigo Pátio Tanquinho compor o trecho inicial da Companhia Mogiana, conforme mencionado anteriormente.

casal reveza para vigiar o edifício. Conforme a moradora, o motivo desta vigilância é impedir que elementos da própria estação, bem como o material acondicionado no armazém, sejam saqueados.

As motivações dos moradores em conservar o edifício em que residem, bem como o complexo ferroviário como um todo, vão além da busca pela preservação de um bem ao qual é atribuído valor histórico. Muitas das obras de manutenção ou reforma, algumas delas executadas e algumas apenas desejadas, se relacionam à busca de um ambiente mais saudável e confortável para se viver.

Na casa do chefe de estação foram feitos reparos nos pisos de madeira, que apresentavam diversas peças quebradas. Os telhados da casa têm de ser arrumados com frequência, já que a movimentação causada pelo tráfego do trem desloca as telhas. Tais modificações são feitas de maneira improvisada pelos moradores.

Apesar da precariedade do edifício e de pressões para sua saída, a permanência da família no local se relaciona a outros valores, que não a o grau de conservação e o conforto proporcionado pelo edifício. Conforme a moradora, sua permanência está condicionada ao pagamento dos direitos supostamente devidos a ela pela VFCJ. Assim, ainda que a edificação apresente algum tipo de valor arquitetônico, histórico e de pertencimento para os habitantes, acredita-se que a permanência da família se deva a segurança que a residência representa em relação ao recebimento de seus supostos direitos.

Outro valor que se relaciona a permanência dos habitantes é a possibilidade de geração de recursos que a localização do edifício oferece. Pela proximidade aos locais de trabalhos da família, morar nesta localidade representa a possibilidade de acesso à renda.

Devido à ausência de contato com o sistema viário e à presença de um grande talude em frente ao edifício, o espaço contíguo à fachada do edifício é utilizado como uma extensão da casa do chefe de estação. Neste espaço funciona uma espécie de quintal, onde há canil, pequenos depósitos e bancos improvisados. É comum se deparar com moradores exercendo tarefas domésticas neste local.

Se a fachada do edifício é tida como espaço pertencente à residência, para onde suas portas e janelas se mantêm abertas durante o dia todo, a face da residência voltada para a plataforma permanece sempre fechada. Conforme a moradora, as janelas e portas voltadas para os

trilhos devem ser mantidas fechadas devido à passagem frequente de “estranhos” pelo leito, onde o tráfego de motos, bicicletas e pedestres é comum.

Apesar das janelas sempre cerradas, os bancos da plataforma constituíram o espaço da maior parte das conversas tanto com moradores da casa do chefe de estação, como com habitantes das casas de colonos da Fazenda Santa Maria, localizadas ao lado do pátio ferroviário. Foi possível observar que a plataforma funciona como uma espécie de praça onde os moradores da área se encontram. Este espaço é, ao mesmo tempo, um local de passagem e permanência, que abriga desde cumprimentos rápidos até conversas prolongadas. A permanência no local é favorecida pela vista bela que se tem da Fazenda Santa Maria e pelos bancos, que tornam o local um espaço de contemplação.

Muito distinta desta atmosfera calma, a plataforma se torna um local extremamente agitado quando excursões desembarcam dos trens na Estação Tanquinho. Nos casos observados, havia movimentação de crianças querendo explorar o local, frequentemente advertidas por professores e guias, que tentavam voltar sua atenção para o roteiro da visita.

Aos finais de semana, moradores da região se dirigem ao local para observar a passagem da Maria Fumaça. Nestes momentos é frequente encontrar crianças correndo, adultos conversando e, até mesmo, famílias fazendo piquenique no gramado ao lado da estação. Dessa forma, a plataforma abriga duas dinâmicas distintas, sendo, em alguns momentos, o espaço do familiar e em outros do desconhecido, tomando os moradores como referência.



Excursão escolar. Denise Geribello, 2010



Convívio de moradores. Denise Geribello, 2010

Figura 33. Diferentes dinâmicas da plataforma

Conforme relato de um morador da Fazenda Santa Maria, a estação ainda abrigou outro uso. Após o desmonte da ferrovia, eram realizados bailes de forró na estação, vazia e abandonada naquele momento.

2.4.3. Casa de portadores

O Pátio Tanquinho possui dois grupos de casas de portadores, cada um composto inicialmente por duas unidades habitacionais geminadas. Nos dois casos, as duas unidades habitacionais iniciais foram unidas e anexos foram construídos nos fundos das edificações.

Atualmente, cada um desses edifícios é utilizado como casa de recreio por uma família de associados da ABPF. Apesar das visitas feitas em diversos horários e dias da semana, não foi possível conversar com estes habitantes. Conforme outros moradores do pátio, as residências são usadas esporadicamente, geralmente, aos finais de semana.

Uma das residências, além de ter abrigado trabalhadores da ferrovia, também foi utilizada como escola primária, porém não foi possível datar este uso. Até pouco tempo atrás, era possível notar a inscrição “E.E.P.G Tanquinho – 1ª. D.E. Campinas” (Escola Estadual de Primeiro Grau Bairro Tanquinho – 1ª. Diretoria de Ensino de Campinas) em uma das laterais da edificação. Esta inscrição foi encoberta quando a edificação funcionou como ambientação para cenas do filme “Corações Sujos”. Devido às filmagens, além da modificação da pintura, houve alteração dos vidros e uma das portas de entrada foi substituída temporariamente por uma janela. Após as gravações esta janela foi removida e o vão voltou a ser vedado por uma porta.



Casa de Portadores. Demise Geribello, 2009



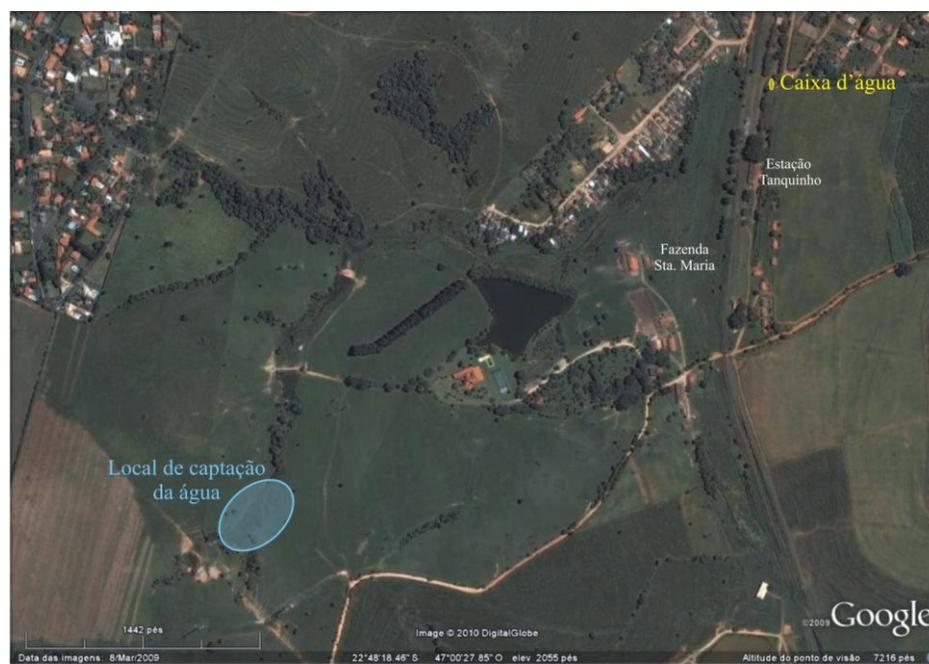
Casa de Portadores. Demise Geribello, 2010

Figura 34. Transformações na casa de portadores para gravações

Na outra residência de portadores presente no pátio não há registros de nenhum outro uso a não ser residência de funcionários da ferrovia e casa de recreio de associado da ABPF. O edifício, que inicialmente abrigava duas unidades habitacionais, compostas de sala, dormitório, cozinha, hoje possui sala de dois ambientes, três dormitórios, sendo uma suíte, banheiro, cozinha, alpendre, bem como barracão com churrasqueira nos fundos. A residência apresenta mobiliário e elementos decorativos antigos e de feições antigas, que em alguns casos são destinados a funções diferentes das iniciais.

2.4.4. Caixa d'água

Construída com a finalidade de abastecer as locomotivas a vapor, a caixa d'água do Pátio Tanquinho era inicialmente composta por um reservatório de água localizado sobre um salão, provavelmente utilizado como depósito. Atualmente o reservatório não armazena mais água e o salão foi convertido em habitação. A água que abastecia o reservatório provinha de uma nascente localizada na Fazenda Santa Maria, conforme indica a imagem a seguir. Assim como verificado com o matadouro, mencionado anteriormente, neste caso é preciso estender a análise ao entorno para compreender o funcionamento do pátio ferroviário.



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 35. Local de captação de água

Hoje em dia, a edificação é habitada pelos caseiros de uma das casas de portadores, que é utilizada como casa de recreio por associado da ABPF. O casal é responsável pela manutenção da residência e de seu entorno imediato, onde são cultivadas plantas ornamentais e hortaliças. O casal e seus dois filhos moram na caixa d'água há quatro anos, aproximadamente. A mudança da família para o local foi condicionada ao emprego. Além da manutenção da casa de portadores, o casal trabalha com transporte escolar. Com um ônibus, levam as crianças da região à Escola Municipal de Educação Infantil Carlos Gomes, localizada no Bairro Jardim Monte Belo.

De acordo com um relatório da Companhia Mogiana, o edifício já funcionava como habitação em 1969. Para abrigar uso habitacional, o espaço sob o reservatório foi convertido em sala e dormitório. Devido à presença inicial de apenas quatro pequenas janelas de caixilho fixo, foram abertos novos vãos na edificação para obter maior ventilação. Porém, mesmo com as novas aberturas, a ventilação é insuficiente para o uso habitacional. O edifício também recebeu um anexo, onde se localizam cozinha e banheiro. Apesar das obras de adaptação, a edificação ainda pode ser considerada precária.

Devido à ausência de cobertura, há acúmulo de lodo no reservatório. Conforme o morador do local, a VFCJ não permite que o reservatório seja coberto, pois a cobertura descaracterizaria o edifício. Interessante notar que, se por um lado o reservatório não pode ser coberto, o que poderia ser feito até por meio de uma estrutura que não danificasse a matéria original do edifício, a casa de portadores localizada ao lado da caixa d'água foi modificada de maneira significativa por integrantes da própria associação, fato que leva ao questionamento dos conceitos de preservação do patrimônio da entidade.



Figura 36. Acúmulo de lodo no reservatório

Além da presença do lodo, outro problema que preocupa os moradores do local é a intensidade de raios que atingem o edifício durante tempestades. Conforme os habitantes, fogo e faíscas em torno do antigo encanamento de ferro são frequentes.

Apesar do edifício não abrigar de maneira adequada a função habitacional, seu morador ressalta as qualidades construtivas do edifício. Em diversos momentos, chama a atenção para a estrutura do reservatório e a espessura das paredes, muito superior a das edificações contemporâneas. Nestes comentários transparece o valor arquitetônico atribuído ao edifício pelo morador.

Se à primeira vista a precariedade da residência chama a atenção, apesar da ausência de conforto e da insalubridade, a localização do imóvel apresenta ao morador a possibilidade de geração de renda, valor ignorado na maior parte das pesquisas urbanas. A proximidade de parentes também pode ser entendida como um valor para o habitante, tendo em vista que seus familiares habitam casas de colonos da Fazenda Santa Maria.

2.5. Desembargador Furtado

O Pátio Ferroviário Desembargador Furtado se localiza fora do perímetro urbano do Município de Campinas, em uma área de proteção ambiental. Em seu entorno estão as Fazendas Santa Fé, Monte D'Este e Duas Pontes, onde são cultivadas frutas, leguminosas, hortaliças e café e desenvolvidas atividades de turismo rural. Também ficam próximo ao pátio os Bairros Jardim Monte Belo e o Recanto dos Dourados, constituídos, em sua maior parte, por chácaras de recreio e a subestação de FURNAS Centrais Elétricas, que constitui um significativo marco na paisagem da região.

O pátio, que margeia o Rio Atibaia, pode ser acessado a partir do leito ferroviário ou de uma estrada vicinal de terra ligada à Rodovia Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340).



Figura 37. Entorno do Pátio Desembargador Furtado

Construído por ocasião da retificação do traçado da Companhia Mogiana, Desembargador Furtado fica praticamente no mesmo local do pátio existente antes da retificação. Do antigo pátio,

inaugurado em primeiro de outubro de 1901⁶¹, resta apenas uma edificação, uma casa de turma que foi incorporada ao pátio mais recente.

A retificação do trecho onde se situa esse pátio foi iniciada 1920. Em 1927 é iniciada a construção da nova estação, bem como de uma casa de turma, casa para feitor e um grupo de casa para portadores⁶². No ano seguinte, mais grupo de casa de portadores é construído e, em 18 de novembro de 1928, o novo ramal é entregue ao tráfego⁶³.

A estação constitui o elemento central do pátio. A nordeste da estação há um conjunto de casa de portadores e, a sudoeste, um conjunto de edificações habitacionais composto por casas de turma, de portadores e de feitor. A estação e um grupo de casa de portadores (Edificações 5 e 6 na implantação abaixo) têm acesso direto ao sistema viário. Estes dois edifícios possuem trechos cercados por arame e mourões e tábuas de madeira ao seu redor. O grupo de edificações a sudoeste do conjunto, onde funciona hoje o Clube de Campo Dr. Orestes Quércia, é acessado por meio de uma pequena via que o conecta à estrada vicinal. Este conjunto de edificações é cercado por mourões e tela. Além do perímetro do conjunto, as cercas se estendem ao longo do trecho em que o clube é cortado pelos trilhos. Devido à distância entre o conjunto de edificações que conforma o clube de campo, a estação e a casa de portadores, a vegetação intensa presente no local e a diferença de conservação das edificações, este pátio ferroviário dificilmente é apreendido enquanto conjunto.



Figura 38. Implantação do Pátio Desembargador Furtado

⁶¹ RELATÓRIO N. 49 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 15 de junho de 1902. Campinas, 1902.

⁶² RELATÓRIO N. 75 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1928. Campinas, 1928.

⁶³ RELATÓRIO N. 76 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 22 de junho de 1929. Campinas, 1929.

2.5.1. Estação

A Estação Desembargador Furtado, além de funcionar como residência, é utilizada como ponto de chegada e partida de turistas da Maria Fumaça e como espaço de culto religioso da Assembléia de Deus.

A casa do chefe de estação é habitada por um ferroviário aposentado e seu filho. O morador, que reside no local há 41 anos, trabalhava como portador para a Companhia Mogiana quando se mudou para o local com a família. Inicialmente, a residência abrigava o portador, sua esposa e seus filhos. Mesmo com sua aposentadoria, a família continua residindo no local. Posteriormente, sua esposa faleceu e alguns de seus filhos mudaram, de forma que a casa passou a ser habitada apenas pelo antigo ferroviário e um de seus filhos. Até os dias de hoje os dois permanecem na residência, mas por diferentes motivos e com desejos diferentes em relação ao futuro. Enquanto o pai não pretende deixar o local, o filho gostaria de mudar.

Para o pai, continuar no local é manter-se em contato com seu passado, tanto do tempo em que viveu em sítios, já que o entorno da estação ainda possui caráter rural, quanto dos anos vividos nesta mesma residência, quando sua esposa era viva. Além de vínculos relativos ao passado, sua permanência no local se relaciona aos laços que possui com a vizinhança. Esta relação de pertencimento tanto com a estação quanto com seu entorno e seus habitantes, constitui o principal fator de permanência no local.

O filho, também antigo trabalhador da ferrovia, continua na residência por reconhecer a importância disto para o pai. Dentre outros empregos, ele trabalhou como contratado de uma empreiteira que prestava serviço para a FEPASA, tendo atuado no trecho em que habita. Seja por ter trabalhado na FEPASA ou por ter habitado o pátio ferroviário por muitos anos, o morador possui muito interesse em locomotivas, carros e vagões. Durante as entrevistas, falou sobre o material rodante pertencente à VFCJ e a importância do trabalho de preservação feito pela associação, sempre se referindo ao material rodante, sem mencionar o complexo edificado. Também mostrou livros que coleciona sobre o assunto. Mas, mesmo admirando as iniciativas de preservação do patrimônio ferroviário, diz que gostaria de mudar do local. Se as lembranças constituem uma das razões de permanência de seu pai, para ele continuar no local apenas reforça a ausência de sua mãe e constitui o principal motivo para querer mudar. A relação entre a mãe e o local é evidenciada em uma foto emoldurada dela na plataforma da estação, apontada à pesquisadora pelo filho.

Além de ocupar a casa de chefe de estação, outros espaços da estação e o entorno imediato também são apropriados pelos moradores. Nas laterais da estação são cultivadas plantas ornamentais e hortaliças. A plataforma e os trilhos, que ao longo da estação são sombreados por diversas árvores, constituem um lugar semi-público, utilizado pelos moradores como espaço de convivência com vizinhos e de recepção de visitantes.

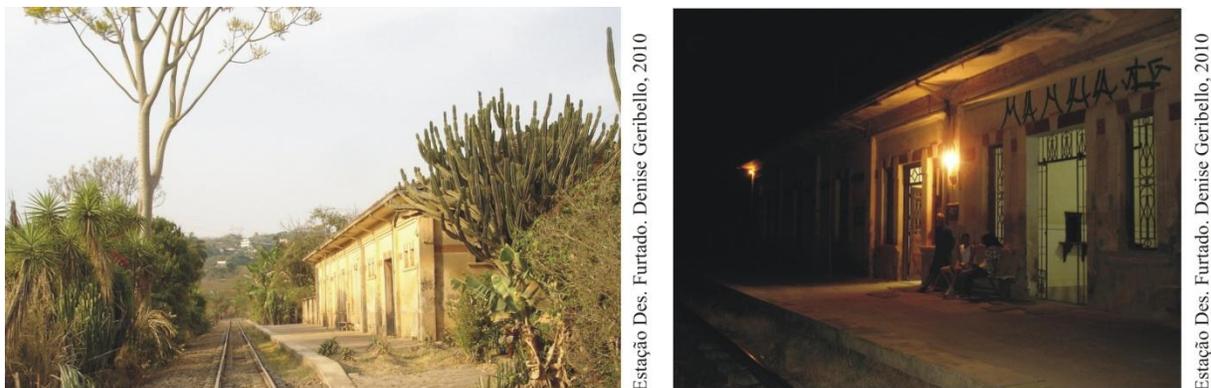


Figura 39. Plataforma da Estação Desembargador Furtado

Além dos moradores se apropriarem de diversos espaços da estação, eles também cederam por iniciativa própria parte do edifício para uso da comunidade religiosa local. A sala do chefe de estação e telegrafista foi transformada em templo da Assembléia de Deus – Ministério de Belém e abriga cultos três vezes por semana. Os dias e horários dos cultos são indicados em uma pequena placa pendurada em uma das janelas do saguão.

Para abrigar as atividades religiosas, foi construído na sala um pequeno palco em alvenaria, sobre o qual se localiza a mesa do pastor e as cadeiras dos ministros, foram instaladas cortinas na parede oposta à entrada, ventiladores nas paredes laterais e pontos de luz no forro. As instalações elétricas foram feitas com canaletas que percorrem as paredes da sala.

O espaço abriga em torno de 35 pessoas sentadas, mas a média nos cultos é de 15 fiéis, a maioria moradores dos bairros próximos à estação. O pastor responsável pela congregação é atribuído pela Assembléia de Deus e, de tempos em tempos, é substituído.

O morador da estação cuida da preparação do espaço para a realização dos cultos e da manutenção do local. Desde a pintura do espaço, até a organização do mobiliário é providenciada pelo morador, que é freqüentador assíduo das atividades religiosas.



Estação Des. Furtado. Denise Geribello, 2010



Sala do chefe de estação. Denise Geribello, 2010



Sala do chefe de estação. Denise Geribello, 2010

Figura 40. Espaço para cultos da Assembléia de Deus na Estação Desembargador Furtado

2.5.2. Casa de portadores

A casa de portadores, localizada a nordeste do pátio ferroviário, é composta por duas unidades habitacionais. Cada uma delas é habitada por uma família constituída por um casal com filhos pequenos. Estes moradores não possuem qualquer relação com a VFCJ e ocupam a residência há cerca de dois anos.

A edificação sofreu diversas intervenções precárias de ampliação, incorporação de infraestrutura e conservação. Essas intervenções se relacionam à situação dos moradores em relação ao imóvel. Conforme uma moradora, as famílias permanecem no local em caráter provisório, por falta de opção.

Mesmo desejando mudar da residência, a moradora conta que se sente segura no local e tem fácil acesso ao sistema de ônibus e a serviços públicos, a maior parte deles no Bairro Carlos Gomes.

2.5.3. Clube de Campo Dr. Orestes Quércia

O Clube de Campo Dr. Orestes Quércia é uma colônia de férias pertencente ao Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana. Ele é formado por quatro edifícios do pátio Desembargador Furtado, galpões, pista de caminhada, lago, campos e áreas para pesca na Beira do Rio Atibaia.

Das edificações pertencentes ao pátio ferroviário, três são destinadas a hospedar os freqüentadores do clube e uma é utilizada como moradia para funcionários. As edificações utilizadas pelos sócios são uma casa de feitor e duas casas de turma, uma delas constituída por quatro unidades habitacionais em renque, e outra composta por duas unidades habitacionais geminadas. Duas famílias de funcionários do clube residem em uma casa de portadores composta por duas unidades habitacionais geminadas.

O clube é freqüentado, quase que exclusivamente, aos finais de semana, feriados e no período de férias escolares. O ambiente tranquilo e as boas condições das acomodações constituem os principais atrativos aos visitantes, que, mesmo sem qualquer regulamentação formal, são distribuídos nas residências segundo uma hierarquia determinada. Os associados que possuem cargos mais elevados no sindicato costumam ocupar a antiga residência de feitor, funcionário que possuía o cargo mais elevado dentre os trabalhadores que habitavam estas edificações.

Para funcionar como local de hospedagem, estas edificações sofreram diversas modificações. Em cada uma das unidades habitacionais foi incorporado um banheiro e uma área de serviço, assim como caixas d'água. As edificações também sofreram diversas alterações em seus acabamentos.



Figura 41. Adições na Casa de Turma 2

Todas as edificações utilizadas para hospedagem dos associados têm sua fachada voltada para o sudeste, enquanto a residência habitada por funcionários do clube de campo se volta para noroeste. Além da orientação diferenciada, o grupo de casas utilizadas pelos associados e a habitada pelo funcionário se localizam em lados opostos da linha férrea. Acredita-se que estar separada pelos trilhos e voltada para as demais edificações, além de se situar mais próxima do acesso do conjunto, são condicionantes da escolha da edificação destinada a abrigar os funcionários.



Clube de Campo Dr. Orestes Quêrcia, Denise Geribello, 2009

Figura 42. Trilhos que cortam o clube de campo e casa de portadores à esquerda

A casa de portadores ocupada por funcionários do clube é composta por duas unidades habitacionais. Em uma delas mora uma família de seis pessoas e na outra, um homem solteiro. A família, que já havia residido no local por nove anos anteriormente, voltou a habitar a residência há dois anos. O emprego, somado à possibilidade de habitar um lugar tranquilo, constituem o principal motivo de permanência no local. Mas enquanto os chefes da família buscam tranquilidade, os integrantes mais jovens dizem que prefeririam morar em um lugar mais movimentado, mais próximo da “cidade”.

Assim como as demais, a residência dos funcionários sofreu diversas modificações. Foram incorporadas áreas de higiene, acrescentados cômodos e modificados acabamentos. As adições, tanto nesta edificação quanto nas demais, se localizam nos fundos das residências, não sendo vistas dos trilhos.

O clube não possui nenhuma relação com as atividades turísticas desenvolvidas pela VFCJ. Mesmo assim, apesar de só cruzar o conjunto, a Maria Fumaça constitui um elemento de grande interesse para os hóspedes. Nos momentos de passagem do trem, grande parte dos associados se aproxima dos trilhos para acenar para os viajantes e ver a composição passar.

As edificações da antiga Companhia Mogiana que compõem o clube de campo são as únicas de tipologia exclusivamente residencial tombadas no complexo ferroviário estudado. Apesar das razões de escolha destes edifícios específicos não estarem explicitadas no processo de tombamento, acredita-se que a seleção destes imóveis se deve à implantação das edificações e ao

estado homogêneo de preservação, que transmitem uma idéia de conjunto arquitetônico. Mesmo não sendo as residências mais preservadas de todo complexo ferroviário, nem as únicas inseridas em um conjunto de bens, já que todas elas integram pátios ferroviários, a proximidade entre estas residências e seu acabamento semelhante provavelmente embasaram sua seleção, pois acabam por configurar um conjunto de maneira mais clara do que as demais, que se implantam de modo mais esparsa no território. Além das residências do clube, a estação Desembargador Furtado também é tombada, mas, apesar de integrarem o mesmo pátio, elas aparecem em itens diferentes na resolução de tombamento. Apenas uma edificação de Desembargador Furtado não é tombada, a casa de portadores localizada a nordeste do pátio. Esta edificação, que se localiza a quase 300 metros da estação e 600 metros do clube de campo, apresenta estado de conservação e preservação inferior em relação às edificações que compõem o clube. Pelo fato de não considerar todas as edificações de Desembargador Furtado e não vincular as selecionadas na resolução de tombamento, é possível dizer que a noção de conjunto que fundamenta o tombamento não se relaciona com a escala do pátio ferroviário.

Interessante notar que, no restante do conjunto, há residências de igual ou superior grau de preservação, que também se localizam próximas umas das outras, configurando conjuntos assim como o clube de campo, porém, não integram o tombamento. Acredita-se que o uso possa ter norteado a seleção destas edificações. Fora as integrantes do clube de campo, todas as demais edificações residenciais são utilizadas como habitação, seja ela permanente ou de recreio, ou estão desocupadas no momento. Dentre 18 edificações de tipologia exclusivamente residencial, foram selecionadas para o tombamento quatro, sendo três delas utilizadas como local de hospedagem e apenas uma como moradia, na qual habitam funcionários do clube.

2.5.4. Federação da Agricultura Familiar

Durante a elaboração desta pesquisa, uma parte do Pátio Desembargador Furtado foi invadido por 50 famílias de agricultores integrantes da Federação da Agricultura Familiar. Segundo a imprensa, a invasão ocorreu de 14 de junho⁶⁴ a 29 de setembro⁶⁵ de 2010. Neste período, foram montadas barracas para abrigar estas famílias.

⁶⁴ REI, Gilson. Área de proteção ambiental é invadida. *Cosmo*, Campinas, 14 Jun. 2010. Disponível em: <<http://cosmo.uol.com.br/noticia/55840/2010-06-14/area-de-protecao-ambiental-e-invadida.html>>, acesso em 07 Dez. 2010.

Durante o tempo de permanência no local, grande parte dessas famílias freqüentou os cultos realizados na estação, o que promoveu a aproximação dos moradores da casa do chefe de estação e dos recém chegados. Conforme o morador, houve uma relação de ajuda mútua entre sua família e as famílias acampadas no local, mas esta relação durou apenas o período em que permaneceram no local. Após o término da ocupação o contato foi perdido, levando a pressupor que o espaço constituía o elo entre as pessoas.



Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Figura 43. Localização e imagens da área durante e depois da invasão

2.6. Pátio Ferroviário Carlos Gomes

O Pátio Ferroviário Carlos Gomes se insere no perímetro urbano do Município de Campinas, entre os bairros Carlos Gomes e Vila Monte d'Este. São dois pequenos bairros compostos, predominantemente, por residências permanentes, surgidas após a implantação da

⁶⁵ VERZIGNASSE, Rogério. Polícia Desocupa área invadida em Campinas. *Cosmo*, Campinas, 29 Set. 2010. Disponível em: <<http://cosmo.uol.com.br/noticia/63936/2010-09-29/policia-desocupa-area-invadida-em-campinas.html>>, acesso em 07 Dez. 2010.

ferrovia no local. O pátio não se articula com estes loteamentos e constitui uma barreira entre eles.

Na região de Carlos Gomes há diversos loteamentos de chácaras de recreio, que apresentam tendência de transformação em residências permanentes, assim como áreas produtivas, principalmente de cultivo de aspargos, acerola e plantas fitoterápicas.

Nesta área, o perímetro urbano é marcado pelo contorno sinuoso e pela formação de “ilhas” urbanas. Interessante notar que, apesar de integrar o perímetro, o pátio e seu entorno se inserem em uma região cujo caráter se aproxima mais do rural do que do urbano. O local pode ser acessado pelos trilhos ou por estradas vicinais de terra que se conectam à Rodovia Dr. Adhemar de Barros (Campinas – Mogi Mirim SP 340).

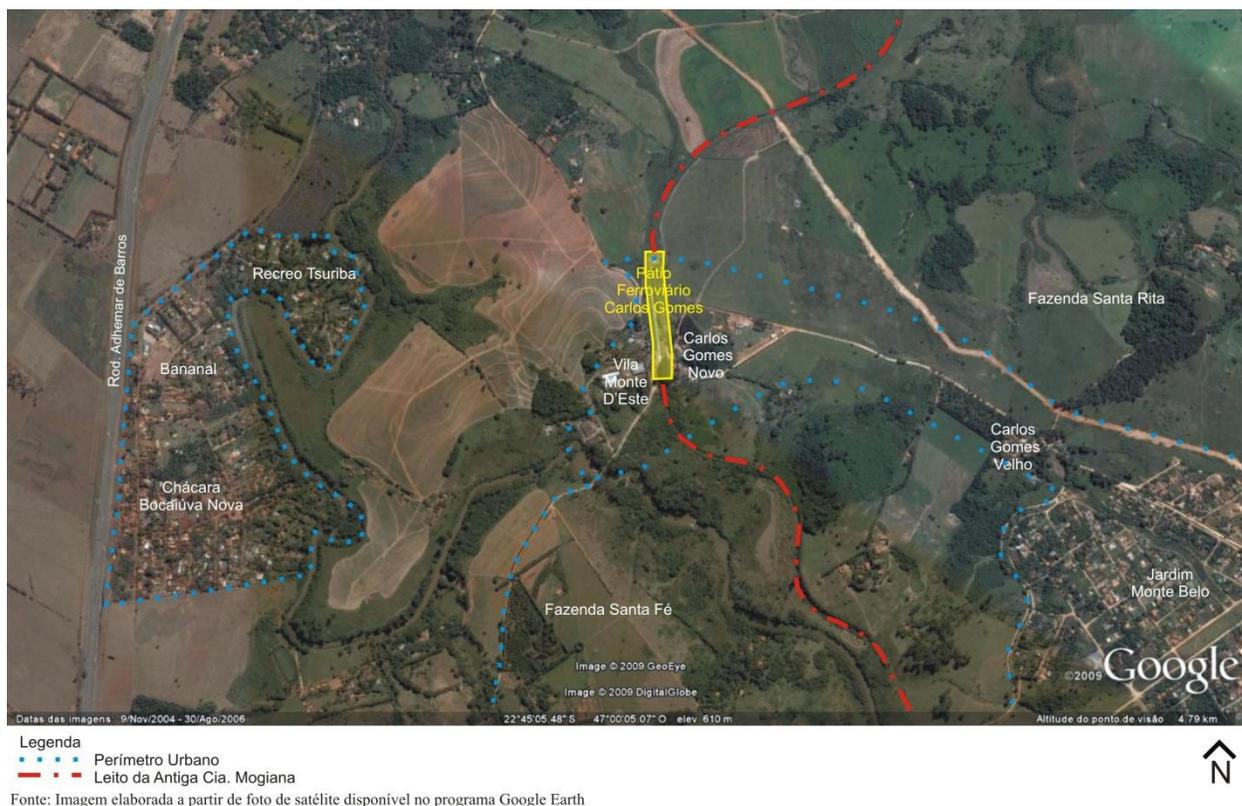


Figura 44. Entorno do Pátio Carlos Gomes

O Pátio Carlos Gomes foi construído durante a retificação da linha tronco da Companhia Mogiana, que afasta os trilhos do antigo Pátio Carlos Gomes, inicialmente denominado Matto Dentro, inaugurado em primeiro de janeiro de 1888 (COMPANHIA MOGIANA DE

ESTRADAS DE FERRO, 1922). Em 1924, as obras de retificação do trecho em que se situa esse pátio são iniciadas⁶⁶ e, em 1930, o novo trecho é entregue ao tráfego⁶⁷.

Este pátio ferroviário possui apenas três edificações remanescentes da antiga Companhia Mogiana, a estação e dois grupos de casas de portadores. O pátio conta com um grande galpão construído pela VFCJ para manutenção e abrigo do material rodante da entidade. Parte do pátio é cercada por mourões com tela, com presença de portões nos trechos cortados pelos trilhos. Porém, esta cerca não engloba as casas de portadores, que possuem apenas segmentos cercados ao seu redor, constituídos por pequenos muros.

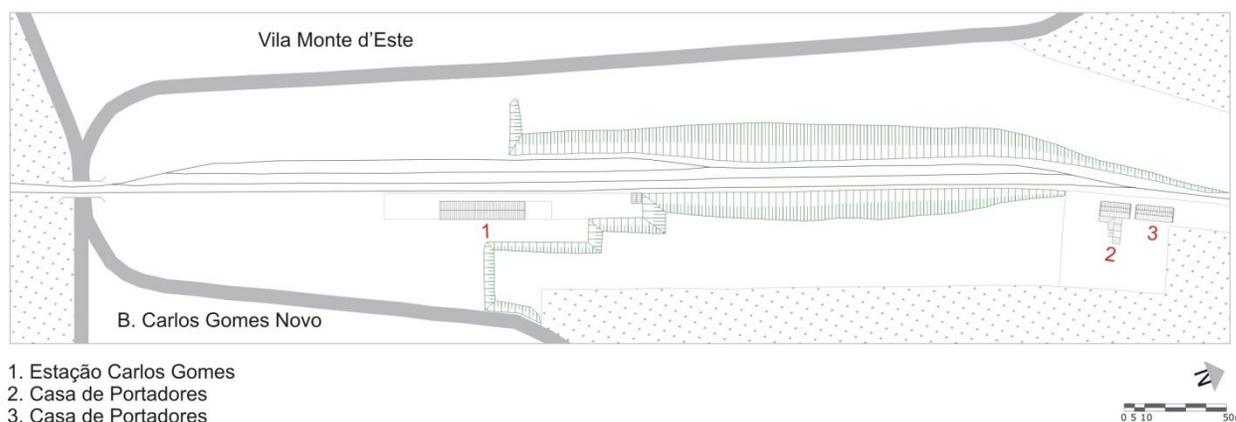


Figura 45. Implantação do Pátio Carlos Gomes

2.6.1. Estação

A estação Carlos Gomes é utilizada como habitação, cozinha para os funcionários do pátio, depósito e oficina de manutenção.

Parte da casa do chefe de estação é habitada por um funcionário da VFCJ, que mora no local há cinco anos. Este funcionário é responsável pela manutenção geral do pátio. Dentre suas atividades estão o cultivo e manutenção das áreas ajardinadas no entorno da estação, a retirada do mato das laterais do trilho e a manutenção da estação. Ao falar de seu trabalho no local, o morador relata com detalhes o modo como executa suas atividades. Apesar de não atuar

⁶⁶ RELATÓRIO N. 72 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 25 de junho de 1925. Campinas, 1925.

⁶⁷ RELATÓRIO N. 78 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 20 de junho de 1931. Campinas, 1931.

diretamente no reparo do material rodante, o morador tem conhecimento dos trabalhos que vêm sendo realizados nas oficinas e, mesmo dizendo que não sabe muito sobre a ferrovia, conhece os modelos, a procedência e os antigos usos de grande parte do material rodante. Ao falar das edificações, elenca as reformas realizadas, tanto na casa do chefe, onde reside, quanto nas demais edificações do conjunto. Além de relatar modificações vistas por ele, menciona outras intervenções feitas quando ainda não estava lá, que lhe foram contadas por moradores mais antigos do pátio. Na estação, as principais mudanças se relacionam à infra-estrutura, como, por exemplo, a retirada do sistema de aquecimento por serpentina, o fechamento do fogão a lenha e a instalação de uma pia para a transformação de um dos quartos da casa do chefe em uma cozinha para uso dos funcionários do pátio. Além do cômodo em que hoje funciona a cozinha, outro quarto da casa do chefe não é utilizado pelo morador, onde são armazenados documentos da VFCJ. Estes documentos estão acondicionados em armários de metal e não foi possível verificar seu conteúdo.

A possibilidade de emprego, associada ao ambiente tranquilo, constituem as principais razões de permanência do morador no local. Segundo ele, esse trabalho permite que viva em um ambiente de caráter rural, semelhante ao sítio onde morava anteriormente e ao qual estava acostumado.

As atividades da VFCJ se estendem por mais espaços da estação. No armazém, funciona uma oficina que abriga diversos tipos de ferramentas e é freqüentada tanto pelos funcionários que habitam o pátio, como por voluntários que trabalham na manutenção e restauro do material rodante. Muitos destes voluntários vêm de regiões distantes da cidade para trabalhar no local. A sala do chefe de estação e telegrafista é utilizada para guardar mobiliário e documentos. Nesta sala ainda há parte da infra-estrutura do telégrafo que existia no local, mas parte do aparelho se encontra exposta no Museu Ferroviário de Jaguariúna.

Apesar do embarque e desembarque de passageiros da Maria Fumaça não ser freqüente nessa estação, nos finais de semana, nos horários de passagem dos trens, a plataforma recebe diversos visitantes que vêm apreciar a passagem do trem. Interessante notar que em meio a esses visitantes, é comum encontrar ciclistas que fazem trilhas na região. Devido à movimentação gerada nos finais de semana pela passagem do trem, as janelas da casa do chefe, que se voltam para a plataforma, costumam permanecer fechadas nesses horários, para, conforme o morador,

manter sua privacidade. Durante a semana, quando o número de visitantes é bem pequeno, as janelas se mantêm abertas durante o dia todo, revelando que o morador se sente seguro no local.

A plataforma também é utilizada para gravação de filmes e novelas. As cenas gravadas no local geralmente incluem a lateral da estação, onde é colocado, sobre a inscrição “Carlos Gomes”, o nome da estação de acordo com o roteiro filmado. Na imagem abaixo é possível notar a inscrição “Araruna”, colocada na estação para a gravação da novela Sinhá Moça. Para abrigar as atividades de apoio às filmagens são montados containers e tendas no pátio ferroviário, que fica bastante movimentado tanto pela presença de grandes equipes de filmagem, quanto por moradores dos bairros vizinhos que vêm à estação para fotografar e conseguir autógrafa dos artistas.



Estação Carlos Gomes. Denise Geribello, 2006

Figura 46. Estação Carlos Gomes durante gravação da novela Sinhá Moça

2.6.2. Habitação de funcionários

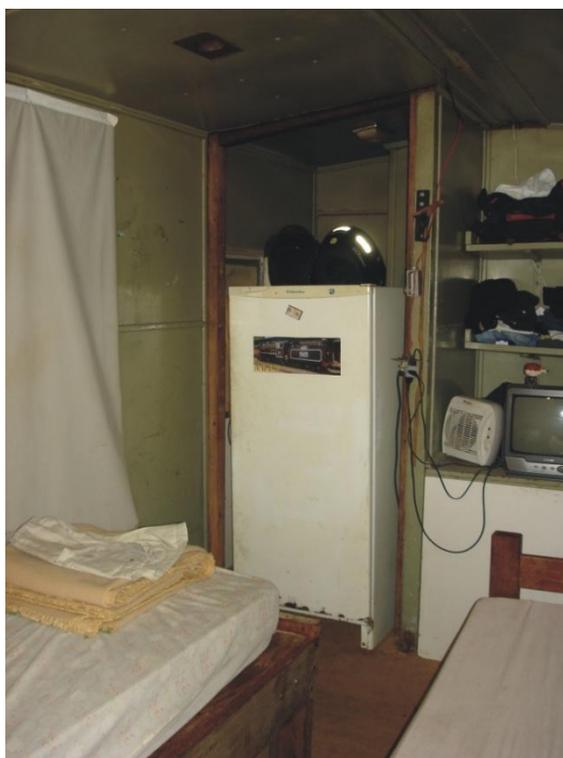
O Pátio Carlos Gomes conta duas casas de portadores, cada uma composta por duas unidades habitacionais. Duas destas unidades são utilizadas como residência permanente, uma delas como residência esporádica e a outra se encontra desocupada no momento. Não foi possível

conversar com nenhum desses moradores, mas algumas análises puderam ser feitas com base em observações dos edifícios e conversas com outros moradores e trabalhadores desse pátio ferroviário.

Das unidades utilizadas como residência permanente, uma é habitada por funcionário da VFCJ, que trabalha nas oficinas de manutenção e restauro de material rodante, enquanto a outra é ocupada por um funcionário que atualmente está afastado do trabalho. A residência utilizada esporadicamente é habitada por um ferroviário aposentado. Conforme conta um dos funcionários do pátio, o morador dessa casa optou por possuir residência permanente em um local de acesso mais fácil, devido a problemas de saúde de familiares, e passar apenas curtas temporadas na residência do conjunto, que ocasionalmente é emprestada para parentes e amigos.

Ao observar essas unidades habitacionais é possível notar que foram pintadas com tons diversos em épocas diferentes, indicando que, mesmo compondo, duas a duas, um mesmo edifício, cada uma das unidades é tratada de maneira autônoma. Além das unidades conjugadas não serem vistas como um todo, as próprias edificações não são tidas como elementos integrantes do pátio ferroviário, já que elas não foram incorporadas ao perímetro cercado desse conjunto. O posicionamento da cerca, assim como o estado de conservação, aponta a diferença na forma de tratamento despendida às diferentes tipologias do complexo ferroviário pela VFCJ. Enquanto a estação se insere no perímetro cercado e apresenta bom grau de conservação, as edificações residenciais, em mau estado de conservação, se localizam fora dele.

Interessante notar que, no Pátio Carlos Gomes, o espaço dedicado à habitação não se restringe às casas de portadores e de chefe de estação. Alguns funcionários residem em carros adaptados e convertidos em pequenas moradias.



Carro adaptado para moradia. Denise Geribello, 2009

Figura 47. Carro adaptado onde residem funcionários

2.7. Jaguariúna

O Pátio Ferroviário Jaguariúna se insere no perímetro urbano do Município de Jaguariúna. Ele se situa em meio a uma seqüência de canteiros centrais entre a Avenida Marginal e a Rodovia João Beira (SP 095), caminho para o Circuito das Águas Paulista. Devido à largura destas vias, à presença de marginais separadas por canteiros centrais, à intensidade e velocidade do tráfego no local, bem como à ausência de vias para pedestres, o pátio é desarticulado do tecido urbano que o cerca.

O entorno imediato do conjunto é marcado, a norte, por equipamentos de grande porte implantados de maneira dispersa, como o Hospital Municipal Walter Ferrari, o Hotel Jaguarly e o Terminal Rodoviário. Ao sul do conjunto, há áreas residenciais e comerciais.



Figura 48. Entorno do Pátio Jaguariúna

O Pátio Jaguariúna foi construído por ocasião da retificação da linha tronco da Companhia Mogiana, em substituição ao Pátio Jaguary, inaugurado em três de maio de 1875 (COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO, 1922). Em 1940, foram concluídos os serviços de terraplanagem para a criação da esplanada onde seria construído esse pátio⁶⁸. Sua construção foi iniciada em 1943⁶⁹ e o Pátio Jaguariúna, inaugurado em 15 de dezembro de 1945⁷⁰.

A estação constitui o elemento central desse conjunto. Ao sul da estação se localiza um bolsão de estacionamento, a leste se implanta um armazém, onde funciona o Museu Ferroviário, e a oeste, a caixa d'água, hoje utilizada como Rádio Educativa Municipal. Os trilhos, que antes se estendiam ao longo da plataforma, foram deslocados por ocasião da re-conexão da linha ao pátio,

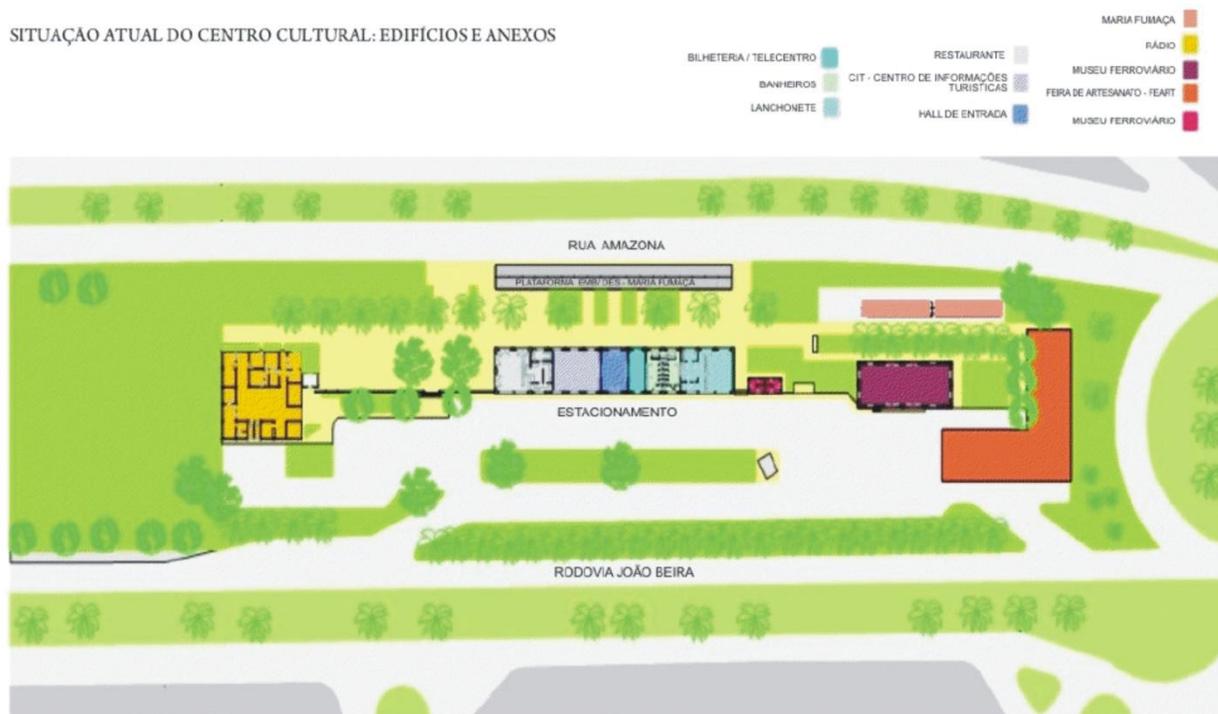
⁶⁸ RELATÓRIO N. 88 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 29 de abril de 1941. Campinas, 1941.

⁶⁹ RELATÓRIO N. 91 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de abril de 1944. Campinas, 1944.

⁷⁰ RELATÓRIO N. 93 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 29 de abril de 1946. Campinas, 1946.

ocorrida em 2006, mencionada no capítulo anterior. Hoje em dia, a linha se estende paralelamente à inicial, que é demarcada por uma fileira de coqueiros, com poucos metros de distância entre as duas. Esse pátio não é delimitado por cercas ou muros.

SITUAÇÃO ATUAL DO CENTRO CULTURAL: EDIFÍCIOS E ANEXOS



Fonte: Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria de Turismo e Cultura de Jaguariúna, 2009

Figura 49. Implantação do Pátio Jaguariúna

2.7.1. Centro Cultural

Ao contrário dos demais pátios estudados, no de Jaguariúna, não há sobreposição de usos de caracteres diversos. Aqui são desenvolvidas apenas atividades denominadas “culturais” e de lazer. A estação abriga restaurante, lanchonete, centro de informações turísticas (CIT) e bilheteria da Maria Fumaça, além de contar com sanitários para os visitantes. No antigo armazém funciona o Museu Ferroviário, composto por peças relativas à ferrovia, sobretudo à Companhia Mogiana, fornecidas pela ABPF ou doadas por ex-ferroviários. Na caixa d’água, nos compartimentos sob o reservatório, funciona a Rádio Educativa Municipal (94,5 FM).

Nos vazios do pátio, além das feiras FEART, que comercializa artesanato e acontece aos sábados e domingos, e “Original da Terra”, que expõem e vende produtos artesanais rurais

mensalmente, há diversos eventos como exposições de carros antigos, oficinas, parques de diversões, festas de carnaval, festivais de dança e apresentações musicais de gêneros diversos. O pátio também funciona como ponto de partida e chegada de eventos como desfiles cívicos, cavalaria antoniana⁷¹, desfiles de tratores, procissões, caminhadas, passeios ciclísticos e a cavalo.



Figura 50. Atividades no Pátio Jaguariúna

A quantidade e o caráter dos eventos que acontecem no local indicam que este pátio ferroviário constitui um símbolo da cidade, polarizando acontecimentos de abrangência municipal e regional. Porém, esta forma de apropriação simbólica não acompanha todo o tempo de existência do pátio. Se, inicialmente, o pátio ferroviário representava a modernização e a industrialização, elementos chaves para a emancipação do Município, ocorrida em 1953 (RIBEIRO, 2008, p. 115), e seu desenvolvimento, depois do encerramento das atividades ferroviárias no local, o pátio passa a ser utilizado como equipamento de serviços públicos, abrigando creche e biblioteca e se integrando à esfera cotidiana da vida do município. O processo de apropriação deste pátio como patrimônio histórico municipal e “espaço de cultura” se inicia com a inauguração do Centro Cultural em 1992 e se consolida com a re-conexão dos trilhos da Maria Fumaça em 2006. Dessa forma, a construção simbólica deste local foi promovida pela municipalidade.

A transformação do pátio em um centro cultural, cujas atrações visam entreter visitantes, tanto jaguariunenses como de outros municípios, implicou na modificação da dinâmica do local.

⁷¹ A cavalaria antoniana é uma procissão em homenagem a Santo Antônio típica da região, na qual fiéis seguem a cavalo, em bois e charretes.

Durante as atividades promovidas pelo centro cultural, o local passou a receber um fluxo muito grande de visitantes, mas, fora destes períodos, o pátio permanece praticamente vazio.

A reabilitação do complexo ferroviário para conversão em centro cultural se apoiou em um discurso de retomada do passado, da tradição e da cultura rural. O resgate do passado pode ser percebido no material de divulgação do centro cultural e de suas atividades, como, por exemplo, no slogan “lanche mais tradicional da região” na lanchonete da estação e no nome da feira de produtos artesanais, “Original da Terra”. A ferrovia também constitui mote deste processo de reabilitação. Além de fazer uso de elementos da ferrovia ainda existentes, como edificações e artefatos, marcos espaciais foram inseridos no pátio para indicar elementos que não existem mais, como é o caso da fileira de coqueiros que demarca o posicionamento antigo dos trilhos. Porém, o setor do pátio onde se implantavam as edificações residenciais, demolido por ocasião da reestruturação viária do município, não é mencionado em nenhuma parte do centro cultural. Assim, a idéia do pátio como espaço habitacional não transparece nos elementos retomados que remetem à história ferroviária.

3. FORMAS DE APROPRIAÇÃO E O ESPAÇO

As análises realizadas nos capítulos anteriores indicam a presença de diferentes formas de apropriação no complexo ferroviário, entre as quais está a habitação, que, por sua vez, também apresenta características diversas. Essas formas de apropriação não se desenvolvem de maneira isolada nem se restringem ao conjunto estudado. Elas interagem tanto entre si, quanto com formas de apropriação existentes ao redor do complexo ferroviário. Em alguns casos elas se estendem apenas por trechos do conjunto, em outros extrapolam seus limites. Visto que as relações entre os edifícios e seus habitantes se inserem em uma trama extremamente complexa, composta por diversas formas de apropriação, muitas delas dificilmente identificadas, é preciso ter em mente que, apesar de buscar analisar estas relações o mais profundamente possível, o estudo de todas suas nuances está fora do alcance desta pesquisa.

A habitação, forma de apropriação que constitui o ponto central desta pesquisa, está presente em cinco dos seis pátios ferroviários estudados. Apesar de constituir apenas uma categoria de uso, o caráter das habitações pode variar de maneira significativa. Os traços principais das formas de habitação encontradas no complexo ferroviário são tratados a seguir, de acordo com as características de seus moradores. A análise se desenvolve a partir de dois grupos principais de habitantes identificados no objeto de estudo, quer sejam aqueles que possuem vínculo de trabalho com o complexo ferroviário e os associados da ABPF que residem em edificações do conjunto.

Os habitantes que possuem algum modo de relação de trabalho no complexo ferroviário perpetuam, de alguma forma, a vocação das residências do conjunto, construídas para abrigar os funcionários da Companhia Mogiana. Porém, mesmo com a manutenção da função das edificações, sua forma e as significações a elas associadas divergem de modo significativo. Dentre eles estão funcionários da VFCJ, que se ocupam das atividades turísticas da Maria Fumaça, da conservação do material rodante e da manutenção dos pátios e do leito férreo, empregados das casas ocupadas por associados da ABPF, funcionários do Clube de Campo Doutor Orestes Quércia, bem como ferroviários aposentados, que trabalharam para a Companhia Mogiana e para a FEPASA.

A presença desses habitantes está vinculada às demandas de trabalho, tanto atuais quanto passadas, presentes em cada um dos pátios ferroviários. Estas demandas, por sua vez, estão relacionadas a outras formas de apropriação do conjunto. Essas formas de apropriação, além de

se relacionarem a características dos próprios pátios, estão ligadas à implantação desses pátios no território. Os principais fatores identificados pela pesquisa que condicionam a presença das habitações em cada um dos pátios são tratados a seguir.

Anhumas e Jaguariúna apresentam algumas semelhanças no que diz respeito a seus usos e inserção urbana. Ambos constituem as extremidades do ramal turístico e se inserem em locais mais urbanizados que os demais pátios. São, também, os principais pontos de embarque e desembarque do passeio de Maria Fumaça e concentram o maior número de visitantes que vem ao complexo observar a passagem dos trens. Acredita-se que a intensificação das atividades turísticas nesses pátios esteja relacionada ao posicionamento nas extremidades do conjunto e à integração ao tecido urbano, que proporciona mais fácil acesso tanto para moradores dos Municípios de Campinas e Jaguariúna, quanto para visitantes vindos de outros municípios. A intensidade das atividades nesses pátios demanda um grande número de funcionários, mas, enquanto Anhumas abriga seis famílias de funcionários, maior número de trabalhadores por pátio dentre os estudados, Jaguariúna não possui nenhuma habitação. Portanto, é possível presumir que o uso intensivo do pátio para atividades turísticas não é imperativo na determinação da quantidade de funcionários residentes.

Enquanto em Anhumas, as atividades turísticas se restringirem à estação e as demais edificações, de tipologia habitacional ou não, são utilizadas como residência para funcionários, cujas tarefas se relacionam às atividades turísticas, em Jaguariúna, que teve suas edificações de tipologia habitacional demolidas por conta de um projeto de reestruturação viária, todas as edificações são integradas ao roteiro turístico e abrigam “usos culturais”. Dessa forma, a habitação foi suprimida deste pátio devido a projetos municipais urbanísticos e turísticos. Assim, em Anhumas, há uma convivência entre os usos turístico e habitacional, enquanto em Jaguariúna a dimensão habitacional foi eliminada.

No Pátio Carlos Gomes, a presença de habitantes está relacionada às oficinas de manutenção do material rodante. Essas oficinas foram implantadas nesse pátio devido à sua dimensão, formato e topografia, que permitiram a construção de galpões para abrigar o maquinário e as ferramentas de trabalho, bem como as locomotivas, carros e vagões. Dentre os habitantes de Carlos Gomes, estão os funcionários responsáveis pelo conserto e manutenção do material rodante. Nesse pátio, assim como em Anhumas, Pedro Américo e Tanquinho, a casa de chefe de estação é habitada por funcionário responsável pela manutenção geral do pátio, o que, de

certa forma, mantém o procedimento adotado no período em que o ramal encontrava-se ativo, enquanto meio de transporte de carga e passageiro.

O Clube de Campo Doutor Orestes Quércia, inserido no Pátio Desembargador Furtado, possui dois funcionários que habitam o local com suas famílias. Eles são responsáveis pela manutenção do espaço. Acredita-se que a implantação do clube neste local se relacione à configuração do pátio, onde há um aglomerado de edificações de tipologia habitacional localizadas à beira Rio Atibaia, utilizado para pesca pelos frequentadores, e à presença de outros elementos ligados a atividades de lazer na região, como loteamentos de casas de recreio e o Hotel Fazenda Solar das Andorinhas. Ainda em Desembargador Furtado, a casa do chefe de estação é habitada por um funcionário aposentado da Companhia Mogiana. A residência que habita foi definida pelo cargo a ele atribuído por ocasião de sua transferência para o local. Mesmo com a estatização e posterior desativação do ramal, o direito de moradia continua legalmente reconhecido e efetivamente exercido.

No Pátio Tanquinho, o salão sob o reservatório de água, que foi convertido em residência, é habitado por empregados responsáveis pela manutenção de uma residência utilizada como casa de recreio por associados da ABPF.

Além de atuarem como condicionantes na localização das residências, as formas de apropriação do conjunto também interferem nos modos de apropriação das residências. A intensidade das atividades turísticas, por exemplo, se mostraram determinantes na expansão ou restrição do espaço residencial. Nas estações, edifícios que, além de concentrarem as atividades turísticas, são utilizados como habitação, é possível observar que, quanto mais intenso é o turismo, os espaços habitacionais são mais restritos e claramente demarcados, enquanto, nas áreas em que o número de visitantes é reduzido, o espaço habitacional chega a extrapolar o espaço originalmente dedicado a essa função, chegando a apropriar-se de outros segmentos da estação e de seu entorno, muitas vezes de maneira fluída, sem que haja uma delimitação precisa dos espaços residenciais. Casos assim revelam, com muita clareza, a dinâmica das formas de apropriação de estruturas do passado, que se distanciam do programa inicial das edificações conforme as demandas do contexto em que se inserem, como ocorre no exemplo estudado.

Na Estação Desembargador Furtado, onde o número de visitantes é praticamente inexistente, o espaço apropriado pelos habitantes da casa do chefe se estende por quase toda a estação e pela plataforma, além de incorporar seu entorno imediato por meio da criação de hortas

e jardins. Os espaços apropriados pelos habitantes não são demarcados de maneira clara e vão se mesclando com o restante do pátio ferroviário. Já em Anhumas, onde as visitas são mais frequentes, o espaço utilizado pelos moradores da casa do chefe se restringe a parte da residência inicial, já que dois dormitórios da casa foram incorporados à sala do chefe, onde funciona o escritório sede da ABPF. Neste caso, a habitação se limita ao segmento da casa do chefe destinado a ela, sem incorporar áreas adjacentes. Além de não incorporadas, as áreas adjacentes são isoladas da habitação, já que as janelas presentes na fachada e as voltadas para a plataforma permanecem fechadas praticamente todo o tempo, de forma que o espaço residencial é claramente demarcado e separado dos demais espaços. Nem sempre a apropriação dos espaços pelos habitantes acontece de forma contínua no tempo. No caso das estações Carlos Gomes e Tanquinho, que costumam receber visitantes em dias e horários específicos, as formas de apropriação da plataforma variam conforme a presença dos turistas. Em Carlos Gomes, as janelas da casa do chefe permanecem fechadas nos períodos de passagem do trem, o que atrai visitantes para estação. Nos outros momentos, elas permanecem abertas. Já em Tanquinho, por questão de segurança, as janelas voltadas para a estação se mantêm fechadas todo o tempo, mas a plataforma é utilizada como extensão da residência, nos momentos em que não há visitantes no local.

Em Tanquinho, Desembargador Furtado e Carlos Gomes a plataforma é utilizada como espaço de convivência de moradores dos pátios ferroviários e de habitantes do entorno do conjunto. Esta forma de apropriação da plataforma constitui uma inversão do uso recorrente do espaço em frente à estação, geralmente constituído por uma praça, como espaço de encontro. Seja pela desarticulação com o sistema viário e com os bairros adjacentes em alguns casos, ou pela ausência de espaço em frente à estação em outros, nenhum dos pátios estudados apresenta a tão freqüente praça da estação.

As demais habitações presentes no complexo, que não são diretamente integradas ao roteiro turístico, incorporam trechos do seu entorno, na maior parte dos casos delimitados por cercas e geralmente utilizados como áreas de serviço, jardins ou, simplesmente, espaço de transição entre o pátio e a residência.

Outra forma de apropriação do complexo ferroviário que estabelece relações com a habitação é a utilização de trechos dos pátios ferroviários como ambientação para gravação de filmes, novelas e comerciais. Para o desenvolvimento dessas atividades são feitas intervenções nas edificações, em alguns casos edificações habitacionais, para adequá-las às necessidades das

filmagens. Porém, o uso do complexo como ambiente cenográfico não interfere apenas no espaço construído. A dinâmica das gravações também afeta os moradores do local. Além de terem sua rotina modificada frente à movimentação gerada pela preparação dos ambientes e pelas próprias gravações, os moradores, ocasionalmente, conseguem empregos temporários nas equipes de apoio, passando a integrarem essas atividades. As gravações também alteram a forma com que os habitantes vêem o conjunto. Grande parte das produções gravadas no local são filmes e novelas de época, o que implica em um modelo peculiar de apropriação e valorização simbólicas, estabelecendo uma conexão entre o passado e o presente intermediada pela “encenação” da história. Após serem utilizados para filmagens, os espaços do pátio passam a ser identificados de acordo com as gravações feitas no lugar, como, por exemplo, a estação do Chico Xavier ou da Sinhá Moça⁷² e são citados os atores que estiveram no local, como se isso agregasse importância ao local.

Apesar de serem considerados como um grupo, as formas com que os habitantes que possuem relações de trabalho com o complexo ferroviário se apropriam de suas residências variam de maneira significativa. Enquanto em algumas das residências predominam intervenções de caráter provisório, em outras as obras de conservação são mais constantes. As análises indicam que a intenção ou não de permanência no local está diretamente relacionada ao tipo de intervenção realizada nas edificações.

Nas edificações em que os habitantes estão satisfeitos e desejam permanecer no local, predominam as obras de manutenção, em sua maior parte reparos na cobertura e no piso e o conserto de peças avariadas. Essas intervenções muitas vezes se restringem à manutenção, não pelo fato da preservação da edificação constituir uma preocupação para o morador, mas pela falta de recursos para fazer modificações mais significativas. Apesar do cuidado com as edificações, elas não constituem o principal motivo de permanência dos moradores no local. Geralmente, a possibilidade de moradia gratuita e sua inserção no território condicionam a permanência. A integração com a vizinhança, que é significativa no caso desses moradores, e o caráter da região em que os pátios se inserem geralmente constituem os principais pontos de interesse.

Por outro lado, há moradores que desejam deixar o complexo ferroviário. Dentre esses habitantes há tanto os que permanecem no local por falta de opção, quanto os que estão constituindo fundos para adquirir imóvel próprio em outra localidade. Como consequência de sua

⁷² Referência aos personagens principais do filme Chico Xavier e da novela Sinhá Moça, respectivamente.

permanência provisória no local, as intervenções feitas por esses moradores nas residências são precárias, freqüentemente feitas com lonas e tábuas. Essas intervenções têm como objetivo dar conta das necessidades momentâneas dos habitantes.

Tanto no caso dos moradores que desejam permanecer quanto no dos que desejam deixar o local, as adições nas residências são freqüentes. Geralmente trata-se da construção de novos dormitórios e da incorporação de sanitários e áreas de serviço às edificações. O caráter destas adições também varia conforme o desejo de permanência ou não no complexo ferroviário. Nas residências dos que pretendem continuar no local, as adições são mais sólidas, com acabamentos mais elaborados, enquanto as adições nos edifícios habitados pelos que desejam mudar se caracterizam pelo uso de materiais improvisados.

Interessante notar que as intervenções dos trabalhadores nas residências eram previstas pelo engenheiro da Companhia Mogiana, conforme mencionado no capítulo anterior. Acreditava-se que os moradores se empenhariam na conservação e embelezamento de suas residências, bem como na implementação de confortos suplementares, devido à relação de posse que estabeleceriam com a edificação⁷³. No entanto, as modificações observadas, como vimos, se relacionam à ampliação, que no caso da adição de sanitários pode ser considerada como a implementação de um conforto, e, algumas vezes, se relacionam à conservação da residência. Modificações visando o embelezamento das edificações se relacionam apenas à pintura das fachadas e a criação de áreas ajardinadas no entorno das edificações, no caso desses moradores.

Apesar do valor patrimonial não constituir o principal ponto de interesse dos moradores que possuem relações de trabalho com o complexo ferroviário, eles mencionam com freqüência a importância da preservação do conjunto devido ao seu valor histórico. Porém, a preservação é tratada por eles como responsabilidade da ABPF, da VFCJ ou da municipalidade. Essas manifestações oferecem pistas interessantes sobre o conceito de preservação do patrimônio que caracteriza esse grupo. De um lado existe a atribuição de valor histórico merecedor de conservação que, no entanto, na prática, é vista como função e dever do governo e de instituições, mas não iniciativa dos cidadãos, ainda que residentes no próprio patrimônio.

Como mencionado acima, nem todos os moradores do complexo ferroviário possuem relação de trabalho com o local. Há nove associados da ABPF que habitam o conjunto

⁷³ HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária, Campinas, dez. 1940, p. 25.

juntamente com suas famílias. Em alguns casos, as edificações do conjunto são utilizadas por eles como residência permanente, em outros, como casas de recreio, freqüentadas geralmente aos finais de semana e feriados. Dentre estes moradores há tanto os que estão no local há pouco, quanto habitantes que estão há mais de uma década no complexo ferroviário.

As residências utilizadas por esses funcionários se localizam nos Pátios Pedro Américo e Tanquinho. Pedro Américo, que abriga duas residências permanentes e cinco de recreio, é rodeado por áreas produtivas e mantém em seu entorno o antigo armazém que abastecia os moradores do pátio e da região, quando os trens da Mogiana e, posteriormente, da FEPASA passavam pelo local. A propriedade onde se localiza o armazém foi transformada em chácara de recreio. Já no entorno de Tanquinho, onde há duas casas de recreio, se implantam o antigo pátio ferroviário Tanquinho e as instalações da Fazenda Santa Maria, utilizadas para beneficiamento de café no passado. Acredita-se que o fato desses pátios estarem inseridos em meio a fazendas, envolvidos por paisagens onde ainda permanecem elementos dos tempos em que os trens da Companhia Mogiana passavam por esses trilhos, está diretamente relacionado ao uso de parte de suas residências por associados da ABPF. Além de enfatizar o passado ferroviário do local e sua associação à produção cafeeira, a paisagem do entorno dá a impressão de desvinculação do ambiente urbano, mesmo estando próxima a áreas urbanizadas. São elementos que representam os principais pontos de interesse dos moradores no local, pela referência ao passado ferroviário, bem como a intenção de preservá-lo, aliadas à tranqüilidade do lugar.

A intenção de preservação decorre do valor histórico que esses habitantes atribuem ao local. Esse valor histórico está ancorado no testemunho dos tempos de glória das atividades ferroviárias atribuído às edificações do complexo. Para esses moradores, a conservação das edificações, bem como a coleção de objetos relacionados à ferrovia, como fotografias, documentos e mobiliário, constituem uma forma de preservar o patrimônio ferroviário. O estado de conservação e preservação das residências ocupadas por associados é homogêneo. As edificações estão, de modo geral, bem conservadas, mas apresentam diversas modificações. Na maior parte dos casos as características das fachadas se mantêm. Porém, a parte posterior das edificações apresenta mudanças significativas. Seja pela construção de novos cômodos ou de varandas, a maior parte das edificações sofreu adições na parte posterior. O interior das residências também apresenta muitas modificações. A alteração de forros, pisos e acabamentos é recorrente. Dessa forma, apesar da manutenção da fachada, é possível perceber que as

intervenções nas edificações visam dar conta das demandas atuais de conforto, higiene e praticidade. São intervenções fachadistas que não tratam do resgate do modo de vida do passado, como poderia parecer à primeira vista, mas da busca por uma experiência diferente da realidade urbana. 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.

Apesar do interesse na preservação das edificações que habitam, não há vinculação entre as ações desses associados e do CONDEPACC. Mesmo estando localizadas em área envoltória, as edificações são modificadas sem pedido de autorização ou solicitação de aconselhamento por parte de técnicos especializados em restauro. Assim, a preservação proposta pelos sócios da ABPF que ocupam essas residências se caracteriza por sua autonomia em relação à gestão dessas edificações. Essas edificações são, então, preservadas segundo os parâmetros dos moradores para serem usufruídas por eles mesmos. Interessante notar que, apesar de falarem da preservação do patrimônio ferroviário, as edificações preservadas pelos associados se restringem aos pátios onde se localizam as residências utilizadas por eles, de forma que a idéia de preservação é associada à idéia de propriedade.

Tendo em vistas estas considerações, é possível perceber que mais do que compreender a relação entre o morador e o edifício que habita e as implicações desta relação na preservação das edificações, foi preciso identificar as características dos diferentes moradores, que não constituem, simplesmente, um grupo homogêneo. Assim, buscou-se apresentar diferentes grupos de moradores identificados no local, tendo como base o caráter das intervenções realizadas nas residências. Apesar de serem tratados como grupos, é necessário frisar que não constituem um todo homogêneo. Apresentam características semelhantes, mas carregam, também, diferenciações internas. Grosso modo, a investigação que sustenta essa dissertação, identificou três grupos diferentes na forma de apropriação das habitações, compreendendo os moradores do complexo que possuem relações de trabalho com o local e desejam permanecer em suas residências, os que possuem relações de trabalho com o local, mas desejam deixar o conjunto e, por fim, os associados da ABPF que residem no complexo ferroviário. Enquanto as intervenções realizadas por aqueles relacionados ao trabalho que desejam permanecer no local se caracterizam pela conservação mais consistente da residência, as realizadas pelos que desejam se mudar apresentam caráter provisório. Já as intervenções realizadas pelos associados possuem caráter fachadista.

A identificação desses grupos não se deu, entretanto, apenas pela observação das residências e de seus moradores. A análise foi além do próprio edifício e considerou as demais formas de apropriação do complexo ferroviário, assim como as formas de apropriação de seu entorno.

Portanto, dado o que foi observado, investigado e analisado, é possível concluir que entre as relações que a população estabelece, na atualidade, com o ramal ferroviário da antiga Companhia Mogiana entre as Estações Anhumas e Jaguariúna está o uso habitacional, cuja diversidade de formas de apropriação revela um pouco da interface social entre o legado do passado e o tempo presente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme a metodologia apresentada na introdução deste trabalho, o complexo ferroviário constituído pelo trecho da antiga Companhia Mogiana entre os Pátios Anhumas e Jaguariúna foi analisado, primeiramente, em escala ampliada e, posteriormente, em escala reduzida, tratando tanto de sua dimensão material, com informações sintetizadas sob forma de um inventário, quanto de suas formas de apropriação. A partir deste material foi tecida uma análise focando as relações entre os habitantes e suas residências, que revelou que não se trata nem de um grupo homogêneo de moradores, nem de apenas uma forma de se apropriar das residências. A análise aponta a existência de três formas de apropriação predominantes, que variam conforme a intenção e os motivos de permanência na residência. Há moradores que desejam mudar de suas residências, outros desejam permanecer no local devido, sobretudo, à possibilidade de trabalho e a sua integração com a vizinhança e, há ainda, e os que desejam permanecer em razão do passado ferroviário e do caráter tranquilo da região. Estas formas de se apropriar das residências se relacionam à atribuição de diferentes valores, tanto simbólicos quanto de uso, às edificações, mas as formas de apropriação não se definem apenas na relação entre o morador e a habitação. As características do entorno se mostraram como elementos definidores das formas de apropriação. Foi possível notar, também, que as diferentes formas de apropriação implicam em distinções na preservação e conservação dos edifícios.

Tendo em vista que, frequentemente, assim como no caso estudado, os habitantes não são integrados aos processos de instituição de bens como patrimônio pelo governo, seja em esfera municipal, estadual ou federal, a análise resultante desta pesquisa aponta não apenas para a necessidade de integração dos moradores nestes processos, como, também, para a identificação das diferenciações internas do que se costuma tratar como “comunidade local”, geralmente tida como um grupo unido e homogêneo.

No caso estudado, as Municipalidades de Campinas e Jaguariúna, bem como a ABPF, estão à frente do processo de instituição de parte do complexo ferroviário como patrimônio cultural. Resulta desse processo que, apesar de grande parte dos moradores atribuir valor histórico e arquitetônico às residências do conjunto, apenas uma edificação de tipologia exclusivamente residencial que funciona atualmente como habitação é tombada. A participação dos moradores em processos de tombamento, bem como da população de maneira geral,

permitiria agregar novos pontos de vista tanto na seleção das edificações, quanto na determinação dos valores que embasam sua proteção. Dessa forma, os bens instituídos como patrimônio cultural poderiam representar de maneira mais consistente a diversidade da sociedade, bem como diferentes perspectivas associadas a um mesmo espaço.

Porém, quando se trata dos moradores, é necessário ter em mente que eles nem sempre constituem um grupo coeso e homogêneo. No caso estudado foi possível identificar diferenças significativas nos valores atribuídos aos edifícios e, conseqüentemente, diferenças marcantes nas formas como os moradores se apropriam simbólica e materialmente de suas residências. Assim, as diferenças internas entre os moradores devem ser identificadas e levadas em consideração em sua participação na instituição do patrimônio cultural.

O diálogo do habitante com os órgãos de preservação deve ir além da instituição do patrimônio cultural. Mais que participarem dos processos de tombamento, os moradores deveriam, também, ser envolvidos nas discussões a respeito das formas de atuar sobre o patrimônio cultural, no caso constituído por suas próprias residências. Assim, o papel de cada envolvido poderia ser definido por meio do diálogo entre os interessados, de forma que a preservação deixaria de ser vista apenas como atribuição do governo ou como atribuição apenas dos moradores, que definem por si só os critérios de intervenção, como ocorre no caso estudado. Portanto, a definição das questões práticas e operacionais da preservação deveria envolver os moradores, levando em consideração as diferentes formas com que se apropriam das edificações. Apesar de necessário, é preciso ter em mente que o estabelecimento deste diálogo é extremamente complexo, seja pela falta de recursos, tanto financeiros quanto humanos, dos órgãos de preservação, seja pelo fechamento da população frente aos órgãos de preservação.

Mesmo com a participação da população, a definição de parâmetros para a preservação de edificações residenciais é extremamente complexa. A modificação constante das demandas habitacionais implica em modificações também constantes para dar conta das novas necessidades. Como mencionado anteriormente, estas modificações eram previstas desde a época de sua construção⁷⁴. Dessa forma, a manutenção da função residencial implica necessariamente em modificações na forma do edifício. Porém, estas modificações não precisam, necessariamente, descaracterizar o edifício. O estabelecimento de parâmetros considerando tanto as necessidades dos habitantes, quanto o ponto de vista técnico dos profissionais relacionados à preservação do

⁷⁴ Ver página 114.

patrimônio cultural, permite a implementação dos equipamentos necessários, sem que haja danos aos bens.

Este caráter dinâmico não se restringe às edificações habitacionais do conjunto. De modo geral, as edificações ferroviárias eram construídas rapidamente e modificadas freqüentemente, a fim de dar conta das demandas em constante modificação, tanto no que diz respeito à tecnologia quanto ao caráter das próprias atividades ferroviárias, em constante transformação. As formas de preservação de um objeto dinâmico por essência demandam reflexões profundas.

Além da análise desenvolvida, a pesquisa contribui com outro subsídio para se pensar as políticas de preservação do patrimônio. O inventário pode ser utilizado tanto como base de dados sobre o trecho estudado quanto como metodologia para o levantamento de outros complexos ferroviários.

Muito mais do que encerrar qualquer discussão, este trabalho se empenhou em trazer elementos para o aprofundamento da compreensão acerca do patrimônio cultural, bem como apontar elementos a serem considerados tanto na instituição destes bens como patrimônio, quanto em sua efetiva preservação.

FONTES CONSULTADAS

Instituições

Arquivo Histórico Municipal, Campinas – SP.

Arquivo Edgar Leuenroth, Campinas – SP.

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Campinas – SP.

Biblioteca do Centro de Ciências Letras e Artes (CCLA), Campinas – SP.

Biblioteca do Instituto Agrônomo de Campinas, Campinas – SP.

Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/UNICAMP), Campinas – SP.

Biblioteca Jurídica da Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas – SP.

Biblioteca Pública Municipal Professor Ernesto Zink, Campinas – SP.

Biblioteca Setorial do Campus I Unidades I e II da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas – SP.

Casa da Memória de Jaguariúna, Jaguariúna – SP.

Centro de Documentação do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e Tecnológicas da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas – SP.

Centro de Documentação da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas, Campinas – SP.

Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas (CMU), Campinas – SP.

Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura da Prefeitura Municipal de Jaguariúna, Jaguariúna – SP.

Museu Ferroviário da Cia. Paulista, Jundiaí – SP.

Secretaria de Planejamento de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas – SP.

Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana. Campinas/SP.

Fontes Impressas

ABPF Boletim, Dez. 2003, n. 10.

ABPF Boletim, Out. 2006, n. 44.

AZEVEDO, Patrícia. Petrobras libera verba para obras atrasadas. *Correio Popular*. Campinas/SP, 30 Jun. 2008, Cidades.

BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Jun. 1992.

BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Out. 1992.

BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Nov. 1992.

BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Dez. 1992.

BORLINA FILHO, Venceslau. Maria Fumaça: mais perto da Arautos. *Correio Popular*. Campinas/SP, 8 Jul. 2009, Cidades.

COORDENAÇÃO Técnica Patrimônio Ferroviário – DEPAM. Patrimônio Ferroviário: extinta RFFSA. Brasília, 2009.

COORDENADORIA Setorial do Patrimônio Cultural. *Processo de Tombamento 03/03*, 2003.

COSTA, Maria Teresa. Jaguariúna vai recuperar área férrea. *Correio Popular*. Campinas/SP, 11 Nov. 2009, Cidades.

ESTAÇÕES do 1º. Distrito da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Campinas, 1969.

GOVERNO do Estado de São Paulo. Lei n. 1598 de 06 de junho de 1952. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 1952.

GOVERNO do Estado de São Paulo. Lei Complementar n. 870 de 19 de junho de 2000. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 20 Jun. 2000.

HUMANIZAÇÃO da vida dos ferroviários brasileiros. *Boletim da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária*, Campinas, Dez. 1940.

MACHADO, Renato. Trens turísticos já ganham trilhos em 22 linhas pelo país e avançam. *O Estado de São Paulo*. São Paulo/SP, 28 Fev. 2010.

PREFEITURA Municipal de Campinas. Comunicado do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, de dois de julho de 2003. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 16 Jul. 2003, p. 9.

PREFEITURA Municipal de Campinas. Comunicado do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, de 13 de agosto de 2004. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 19 Ago. 2004, p. 8.

PREFEITURA Municipal de Campinas. Resolução n. 51 de 04 de setembro de 2004. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 09 Set. 2004, p. 10.

PRESIDÊNCIA da República. Lei no. 11.483 de 31 de maio de 2007. Diário Oficial da União, Brasília, 31 Mai 2007, p.7.

RELATÓRIO N. 35 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 13 de outubro de 1917. Campinas, 1889.

RELATÓRIO N. 40 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 31 de dezembro de 1917. Campinas, 1892.

RELATÓRIO N. 49 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 15 de junho de 1902. Campinas, 1902.

RELATÓRIO N. 64 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1917. Campinas, 1917.

RELATÓRIO N. 67 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1920. Campinas, 1920.

RELATÓRIO N. 68 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1921. Campinas, 1921.

RELATÓRIO N. 70 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1923. Campinas, 1923.

RELATÓRIO N. 72 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 25 de junho de 1925. Campinas, 1925.

RELATÓRIO N. 73 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1926. Campinas, 1926.

RELATÓRIO N. 74 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1927. Campinas, 1927.

RELATÓRIO N. 75 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1928. Campinas, 1928.

RELATÓRIO N. 76 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 22 de junho de 1929. Campinas, 1929.

RELATÓRIO N. 77 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de sete de junho de 1930. Campinas, 1930.

RELATÓRIO N. 78 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 20 de junho de 1931. Campinas, 1931.

RELATÓRIO N.86 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 15de junho de 1939. Campinas, 1939.

RELATÓRIO N. 88 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 29 de abril de 1941. Campinas, 1941.

RELATÓRIO N. 91 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de abril de 1944. Campinas, 1944.

RELATÓRIO N. 93 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 29 de abril de 1946. Campinas, 1946.

RELATÓRIO técnico de visita aos arquivos da FEPASA e ABPF. Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas.

WATSON, Sandra Geraldi Milne. O Bairro Carlos Gomes: das feições rurais aos costumes urbanos. In COORDENADORIA SETORIAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. *Processo de Tombamento 03/03*, 2003.

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Martins Editora, 1950.

BADARÓ, Ricardo. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas: Áreas de Publicações do CMU/UNICAMP, 1996.

BAXANDALL, Michael. *Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

CAIADO, Maria Célia e PIRES, Maria Conceição. Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In CUNHA, J. *Novas Metrôpoles Paulistas*. População, Vulnerabilidade e segregação. Campinas: Núcleo de Estudo de População – NEPO/UNICAMP, 2006.

CANCLINI, Nestor. O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, São Paulo, no. 23, 1994, p. 94-115.

CARTA de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial, TICCIH, 2003. Disponível em <<http://www.patrimoniointustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29>>, acesso em 15 de Jul. 2010.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Editora da UNESP, 2001.

COMPANHIA Mogiana de Estradas de Ferro. *1872 - 1922 Centenario do Brasil Cincoentenario da Companhia*. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1922.

DECLARAÇÃO em defesa das construções e instalações utilitárias, GEHT, 1998. Disponível em <<http://www.oocities.com/lagopaiva/tecnica2.htm>>, acesso em 20 Nov. 2010.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura/USP, São Paulo.

GOMART, Emilie. Re-reading Preservation. *Content*. Köln: Taschen, 2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos do restauro*. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel, 1989.

LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: USP, 2001.

MATOS, Odilon N. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MAYOL, Pierre. Morar. In CERTEAU, Michel e GIARD, Luce. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1996.

MENEGUELLO, Cristina e RUBINO, Silvana. Patrimônio Industrial: perspectivas e abordagens. In *Anais Eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial*. Campinas, 2004. CD ROM.

MENESES, Ulpiano B. Preservação de acervos contemporâneos: problemas conceituais. In *MAC Notícias*, 2006. <<http://www.macvirtual.usp.br/mac/arquivo/noticia/Ulpiano/Ulpiano.asp>>, acesso em 15 Jun 2009.

MENESES, Ulpiano B. 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, 2006.

PINTO Adolpho A. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

POZZER, Guilherme. *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)*. 2007. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/UNICAMP, Campinas.

PREFEITURA Municipal de Campinas. *Patrimônio cultural: entenda e preserve*. Campinas, 2008.

PREFEITURA Municipal de Campinas. Plano Diretor Participativo, 2006. Disponível em <<http://2009.campinas.sp.gov.br/seplama/publicacoes/planodiretor2006/pd2006vfinal.htm>>, acesso em 16 Jun 2010.

PUPO, Celso Maria de Melo. *Campinas, município do Império*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1983.

RIEGL, Alöis. Monumentos: valores atribuídos e sua evolução histórica. *Revista de Museologia*, São Paulo, ano 1, n. 1, 1989, p. 17-23.

RIBEIRO, Suzana Barreto. *Na linha da preservação: o leito férreo Campinas – Jaguariúna*. Campinas: Direção Cultura, 2007.

RIBEIRO, Suzana Barreto. *Jaguariúna no curso da história*. Jaguariúna: Secretaria de Educação de Jaguariúna, 2008.

ROSSETTO, Pedro Francisco. Reconstituição do traçado da "estrada dos Goiases" no trecho da atual mancha urbana de Campinas. *Anais do Museu Paulista*. 2006, vol.14, n.2, pp. 141-191.

SAES, Flávio M. A. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

TURNER, John F.C. *Housing by people*. London: Marion Boyars, 1976.

VALLE, Ataliba. Estradas de Ferro. Notas de Aula. *Revista Polytechnica*, São Paulo, n. 95-96, 1929, p. 397-412.

VENTURI, Robert e BROWN, Denise Scott. Uma significação para os estacionamentos dos supermercados A&P, ou aprendendo com Las Vegas. In NESBITT, Kate (org.) *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovias e mem3ria*: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferrovi3rios da Vila Industrial de Campinas. 2005. Disserta33o (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ci4ncias Humanas/UNICAMP, Campinas.

APÊNDICES

Apêndice A – Exemplo de Ficha do Conjunto

Ficha de Inventário

Pátio Ferroviário Tanquinho

1. Identificação do Estudo

Recorte Territorial

Trecho da antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro entre as Estações de Anhumas e Jaguariúna.

Recorte Temático

Edificações da Antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

Objeto de Análise

Pátio Ferroviário Tanquinho



Pátio Tanquinho, Denise Geribello, 2009

Palavras chave

Tanquinho, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Ferrovia, Patrimônio Industrial

2. Localização

Município/UF

Campinas/SP

Sub-Prefeitura

Localidade

Região Norte

Código Postal

Não Identificado

Endereço

Não identificado

Contexto

Conjunto localizado no perímetro urbano.

Mapa de Localização



Fonte: <http://maps.google.com.br/>, acesso em 25/11/2009

3. Georreferenciamento

Latitude	Longitude	Altitude
22°48'08.31" S	47°00'09.57" O	610m

4. Relação com a rede Ferroviária

Linha

Linha Tronco da Antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

Km da Linha

Km 19

Operação

Linha ativa, trem turístico é operado no local pela Viação Férrea Campinas-Jaguariúna.

Representação esquemática da linha

- Estação Jaguariúna
- Estação Carlos Gomes
- Estação Desembargador Furtado
- Estação Tanquinho
- Estação Pedro Américo
- Estação Anhumas

5. Objeto de Análise

Natureza do Bem	Categoria
Bem Imóvel	Arquitetura Ferroviária

Bens do Conjunto

1. Casa de Portadores
2. Estação Tanquinho
3. Caixa d'Água
4. Casa do Pessoal da Lavagem
5. Casa de Portadores

6. Propriedade

Propriedade	Posse	Contato
União	Comodatária: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)	ABPF: Estrada Fazenda Anhumas, s/n Campinas - SP

7. Período de Construção

Ano	Década	Século
1925	1920	XX

Observações

A construção foi iniciada em 1925 (RCMEF, 1926) e o Pátio Ferroviário inaugurado em 12 de outubro de 1926 (RCMEF, 1927).

8. Histórico

Histórico do Conjunto

O Pátio Ferroviário Tanquinho em questão surge a partir da retificação do traçado da Companhia Mogiana. Esta intervenção afasta os trilhos do antigo Pátio Tanquinho, inaugurado em 3 de maio de 1875 (COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO, 1922). O antigo pátio, localizado a, aproximadamente, 250 metros do novo, abrigava estação e casa de portadores (RCMEF,1906).

No ano de 1920 é elaborado o projeto final de retificação do traçado entre as Estações de Anhumas e Desembargador Furtado, trecho onde se localiza o Pátio Tanquinho (RCMEF, 1921). No mesmo ano, é dado início à execução do projeto (RCMEF, 1921). Em 1925, a construção da nova Estação Tanquinho e de casas diversas para empregados ao seu redor é principiada (RCMEF, 1926). O trecho é entregue ao tráfego em 12 de outubro de 1926 (RCMEF, 1927).

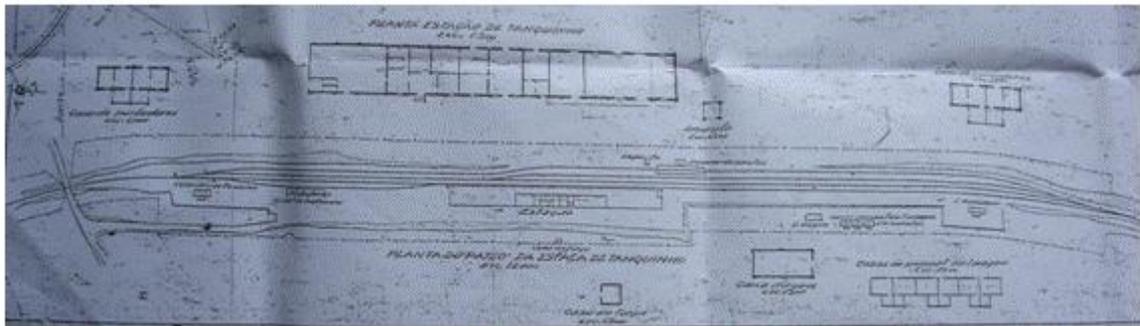
Conforme a "Planta do Pátio da Estação de Tanquinho", havia no local dois grupos de casa de portadores, estação, caixa d'água, casas do pessoal da lavagem, casa de força e depósito, assim como um posto de lavagem de gaiolas de animais e plataforma de desembarque de gado. Esta planta não está datada, porém estima-se que se refira ao contexto de construção do conjunto.

No levantamento de estações elaborado em 1969 pela Companhia Mogiana, o Pátio Tanquinho apresenta modificações em relação à planta citada anteriormente, além de alterações dos tipos de funcionários para quem as casas se destinavam. Casas de portadores passam a abrigar telegrafistas e a caixa d'água, que anteriormente apresentava apenas função de reservatório, aparece agora como "caixa d'água com habitação". No levantamento consta que estação estava fechada, porém não é indicada a data precisa da desativação.

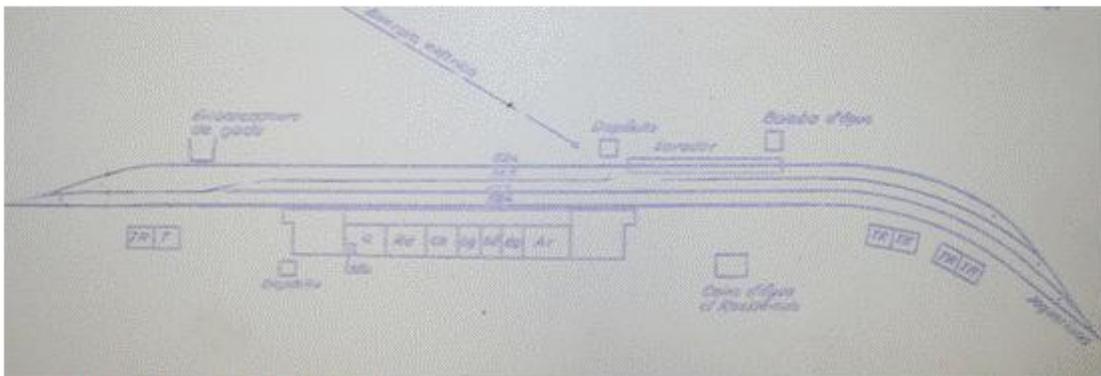
No ano de 1971 o conjunto passa a integrar a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA).

A linha que passa pela conjunto foi desativada em 1977, porém nessa ocasião o pátio já havia sido desativado. No mesmo ano o trecho entre Anhumas e Jaguariúna é cedido em comodato à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, que implanta um trem turístico no local em 1984.

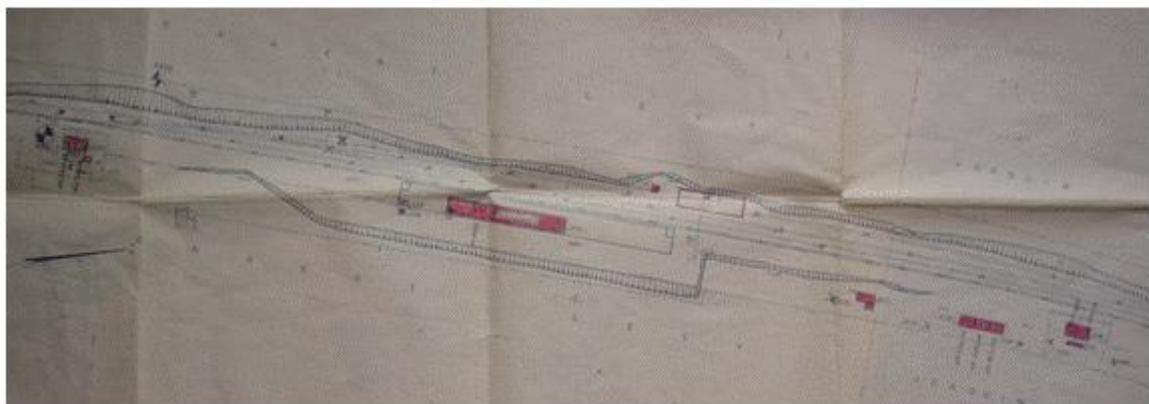
Hoje em dia ainda podem ser encontradas todas as edificações do conjunto com exceção das antigas casas do pessoal da lavagem, que foram demolidas.



Planta do Pátio da Estação de Tanquinho e de suas edificações, trecho do desenho "Km.17 ao km. 32 Linha Tronco", autor não identificado, S/D.
 Fonte: Acervo Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
 Escalas: 1:2000 e 1:500



Planta do Pátio da Estação Tanquinho
 Fonte: COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO. "Estações 1o. Distrito", 1969. Acervo Museu Ferroviário da Companhia Paulista.
 Escala: não indicada



Pátio Tanquinho ex C.M., Ferrovias Paulista S/A, 1973.
 Fonte: Acervo Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
 Escala 1:1000

9. Situação

Inserção Territorial

Inserido nos limites do perímetro urbano do Município de Campinas, o Pátio Ferroviário Tanquinho se situa na Fazenda Santa Maria, antiga produtora de café, e ao lado do Bairro Recanto dos Dourados. Algumas das estruturas da Fazenda Santa Maria, ligadas à ferrovia e à produção cafeeira, são tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas.

O entorno do Pátio Tanquinho apresenta tanto de áreas de produção agrícola, quanto áreas urbanas caracterizadas pela grande quantidade de loteamentos fechados residenciais de alto padrão de ocupação recente (Alphaville Campinas), áreas residenciais consolidadas convertidas em loteamentos fechados (Parque Xangrilá e Luciamar) e loteamentos de chácaras de recreio em processo de transformação em residências permanentes (Recanto dos Dourados). Nesta região, os vazios urbanos são significativos.

O acesso ao conjunto se dá por estradas vicinais de terra, ligadas à Rodovia Adhemar Pereira de Barros (Campinas-Mogi Mirim SP 340).



Situação do Pátio Ferroviário Tanquinho, Denise Geribello, 2009

Fonte: Imagem elaborada a partir de foto de satélite disponível no programa Google Earth

Implantação

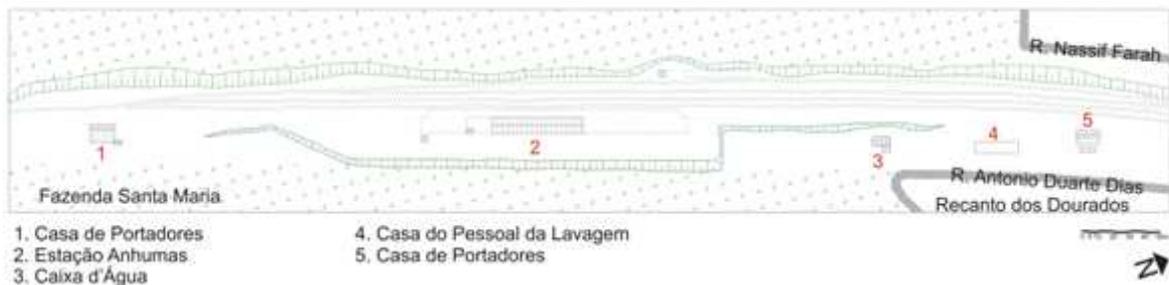
O Pátio Ferroviário Tanquinho se localiza em uma encosta. Para a implantação do conjunto foram feitos cortes no terreno criando um platô. Todos os edifícios se implantam neste platô, com exceção da caixa d'água, que se localiza sobre um talude.

Apesar da presença de algumas vias nas proximidades, nenhuma edificação do conjunto possui ligação direta com o sistema viário. Dessa forma, o conjunto é acesso pelo leito férreo ou por caminhos que conectam o pátio à malha viária.

O conjunto apresenta organização hierárquica e linear, tendo os trilhos como linha de força. O posicionamento central, a dimensão, as características formais e a presença de materiais diferenciados apontam o maior grau de importância da estação em relação às demais edificações do conjunto. Além ser o elemento funcional que articula o pátio, a estação também desempenha um papel simbólico.

A estação se implanta entre os trilhos e um talude. A fachada principal se volta ao talude, fato que dificulta o acesso e a visualização desta face do edifício, bem como implica na utilização das laterais do edifício como acesso.

A sudoeste da estação se localiza uma casa de portadores e um pequeno depósito. A norte, um pequeno depósito e lavador de gaiolas. A nordeste, a caixa d'água, ruínas da casa do pessoal da lavagem e uma casa de portadores.



Implantação do Pátio Ferroviário Tanquinho, Denise Geribello, 2009

Fonte: Desenho elaborado a partir da planta Pátio Tanquinho ex C.M., Ferrovia Paulista S/A, 1973.

Escala Gráfica

10. Legislação Incidente - Instrumentos Urbanísticos

Instrumento Urbanístico

Zoneamento

Lei

Lei nº 15

Data

27/12/2006

Observações

Bem inserido na Macro-zona 2 - Área de Controle Ambiental



Macro-zona 2, Plano Diretor, 2006

11. Legislação Incidente - Proteção do Patrimônio

Esfera

Municipal

Tipo

Tombamento

Data de Abertura do Processo

26/06/2003

Data da Resolução

04/09/2009

Resolução

Resolução nº 51

Grau de Proteção

Há edifícios com diferentes graus.

Observações

O tombamento trata de um conjunto de edificações.

12. Fontes e Documentação de Referência

Bibliografia

COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO. *1872 - 1922 Centenario do Brasil Cincoentenario da Companhia*. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1922.

COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO. *Estações 1º Distrito*. Campinas, 1969.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Resolução n. 51 de 04 de setembro de 2004. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 09 set. 2004, p. 10.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Lei Complementar no. 15 de 27 de dezembro de 2006. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 29 dez. 2006, p. 3.

RELATÓRIO N. 53 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 27 de junho de 1906. Campinas, 1906.

RELATÓRIO N. 68 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1921. Campinas, 1921.

RELATÓRIO N. 73 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1926. Campinas, 1926.

Arquivos Pesquisados

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Campinas - SP
Biblioteca da Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural de Campinas, Campinas - SP
Centro de Ciências Letras e Artes, Campinas - SP
Centro de Memória da UNICAMP, Campinas - SP
Museu Ferroviário da Companhia Paulista, Jundiaí - SP

Fortuna Crítica

FRANCISCO, Rita de Cássia. *Estudo sobre a Linha Férrea Campinas - Jaguariúna e Proposta de Intervenção com vistas à Conservação de Suas Estações*, 2001. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) USP. São Paulo.

REIS, Marcos S. C. *Museu Ferroviário Anhumas - Jaguariúna*, 1981. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) PUC-Campinas. Campinas.

RELATÓRIOS da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assemblea geral.

RIBEIRO, Suzana Barreto. "Na linha da Preservação: O Leito Férreo Campinas-Jaguariúna". Campinas: Direção Cultura, 2007.

13. Anexos

Elaborações Gráficas	Fotografias	Documentos Variados
----------------------	-------------	---------------------

14. Preenchimento

Preenchido por	Data	Obs.
Denise Fernandes Geribello	Novembro/2009	

Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas - Jaguariúna
Denise Fernandes Geribello
UNICAMP/FAPESP
2009/2010

Apêndice B – Exemplo de Ficha do Edifício

Ficha de Inventário

Pátio Ferroviário Tanquinho 2. Estação Tanquinho

1. Identificação do Estudo

Recorte Territorial

Trecho da antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro entre as Estações de Anhumas e Jaguariúna.

Recorte Temático

Edificações da Antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

Objeto de Análise

Estação Tanquinho



Estação Tanquinho, Denise Geribello, 2009

Palavras chave

Estação Tanquinho, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Ferrovia, Patrimônio Industrial

2. Localização

Município/UF

Campinas/SP

Sub-Prefeitura

Localidade

Região Norte

Código Postal

Não Identificado

Endereço

Não identificado

Contexto

Edificação integra conjunto localizado no perímetro urbano.

Mapa de Localização



Fonte: <http://maps.google.com.br/>, acesso em 25/11/2009

3. Georreferenciamento

Latitude	Longitude	Altitude
22°48'08.31" S	47°00'09.57" O	610m

4. Relação com a rede Ferroviária

Linha

Linha Tronco da Antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

Km da Linha

Km 19,277 (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1969)

Operação

Linha ativa, trem turístico é operado no local pela Viação Férrea Campinas-Jaguariúna.

Representação esquemática da linha

- Estação Jaguariúna
- Estação Carlos Gomes
- Estação Desembargador Furtado
- Estação Tanquinho
- Estação Pedro Américo
- Estação Anhumas

5. Objeto de Análise

Natureza do Bem

Bem Imóvel

Categoria

Arquitetura Ferroviária

Tipologia

Estação

Denominação

Estação Tanquinho

Bens Integrados

Maquinário e aparelhos de telefone.

6. Propriedade

Propriedade	Posse	Contato
União	Comodatária: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)	ABPF: Estrada Fazenda Anhumas, s/n Campinas - SP

7. Período de Construção

Ano	Década	Século
1925	1920	XX

Observações

A construção foi iniciada em 1925 (RCMEF, 1921) e a Estação Tanquinho inaugurada em 12 de outubro de 1926 (RCMEF, 1927).

8. Autoria

Intervenção	Nome
Projeto de Construção	Não Identificado
Data	Titulação
1925	Engenheiro da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro

9. Histórico

Histórico do Edifício

A Estação Tanquinho em questão surge por ocasião da retificação do traçado da Companhia Mogiana, intervenção que afasta os trilhos da antiga Estação Tanquinho, inaugurada em 3 de maio de 1875 (COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO, 1922). A antiga estação ainda existe, porém se encontra descaracterizada.

A construção foi iniciada em 1925 (RCMEF, 1921) e a nova Estação Tanquinho inaugurada em 12 de outubro de 1926 (RCMEF, 1927).

Na década de 1970, a estação é desativada. Posteriormente, em 1984, a edificação passa a funcionar como ponto de parada do passeio de Maria Fumaça operado pela ABPF. Desde a aquisição do trecho em 1977, a ABPF apresenta intenção de restaurar a edificação, porém foram realizados apenas pequenos reparos e substituição de parte das telhas da edificação nos últimos anos. Em 2007, foi elaborado, a pedido da associação, um projeto preliminar de conservação e restauro da estação pelo Estúdio Sarasá.

O local é utilizado frequentemente como ambientação para gravação de novelas, filmes e comerciais.



Antiga Estação Tanquinho, autor não identificado, s/d.
Fonte: Álbum da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, Museu Ferroviário da Companhia Paulista, Jundiaí - SP



Antiga Estação Tanquinho, Juliano Peretto, 1997
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tanquinho-nova.html>>, acesso em 25 de novembro de 2009.

10. Cronologia dos Usos

Uso

Institucional/Habitacional

Período

1926 a década de 1970

Observações

O edifício, além de funcionar como estação ferroviária da antiga Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, abrigava casa de chefe de estação.

Uso

Edifício desativado

Período

Década de 1970 a 1981

Observações

Uso

Institucional

Período

1984 até os dias de hoje

Observações

O local funciona como ponto parada para o trem turístico.

Uso

Habitacional

Período

Período indeterminado até os dias de hoje

Observações

A casa de chefe de estação é habitada por funcionário da ABPF.

Uso

Cenográfico

Período

Indeterminado até os dias de hoje

Observações

O local vem sendo utilizado para ambientar gravações de filmes, novelas e comerciais.

11. Cronologia de Propriedade

Proprietário	Observações
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	
Período	
1925 a 1952	
Proprietário	Observações
Governo do Estado de São Paulo	Em 1952 a Companhia foi encampada pelo Governo do Estado.
Período	
1952 a 1971	
Proprietário	Observações
Ferrovias Paulista S/A	A Ferrovias Paulista S/A cedeu em comodato o trecho onde se localiza a estação em questão à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária em 1977.
Período	
1971 a 1998	
Proprietário	Observações
Rede Ferroviária Federal	A Rede Ferroviária Federal é extinta em 2007.
Período	
1998 a 2007	
Proprietário	Observações
União	
Período	
2007 até os dias de hoje	

12. Caracterização Arquitetônica

Área Edificada	Número de Pavimentos
450 m ²	1

Configuração Espacial

O edifício possui apenas um pavimento, planta retangular e embasamento, que eleva o edifício 0,80m em relação ao nível do terreno.

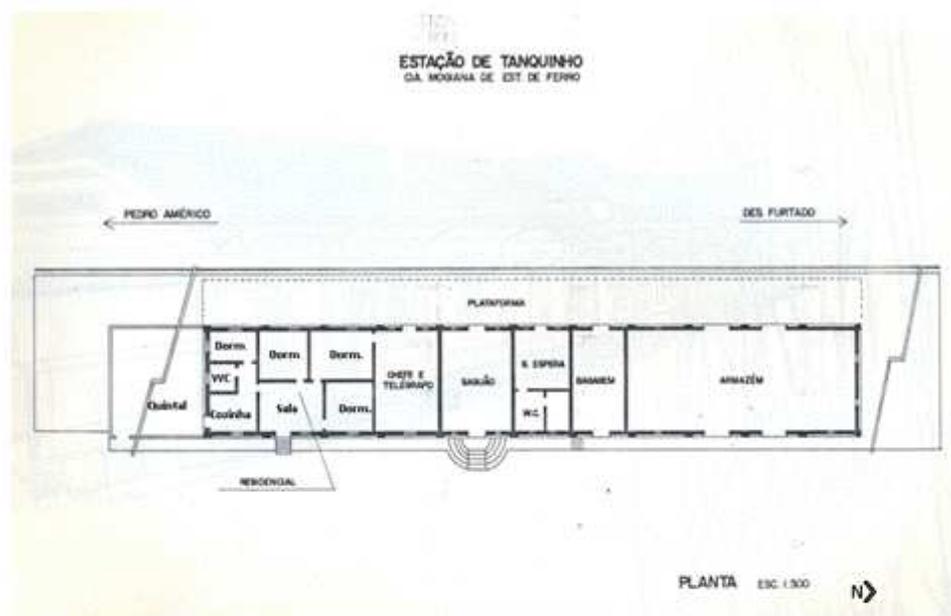
Trata-se de uma estação de passagem com acesso unilateral aos trilhos.

Suas funções se organizam ao longo de um eixo linear constituído pela plataforma. A partir da extremidade norte a estação apresenta armazém, sala de bagagem, sala de espera (hoje convertida em banheiro), saguão, sala e residência do chefe de estação.

O saguão, o armazém e a sala de bagagem podem ser acessados tanto pela fachada principal, quanto pela plataforma. Já a sala e a casa do chefe de estação possuem uma abertura entre si e cada uma se volta a uma face da edificação, a casa do chefe tem acesso pela fachada principal e a sala, pela plataforma. A sala de espera possui acesso apenas pela plataforma.

A casa do chefe de estação é composta por sala, quatro dormitórios, banheiro e cozinha. Contiguo a casa, há um quintal, acessado através da cozinha.

Há um pequeno anexo que funciona como banheiro masculino e um outro, no quintal da casa do chefe de estação, que funciona como depósito.



Estação Tanquinho, Denise Geribello, 2009

Fonte: Imagem baseada na Planta da Estação de Tanquinho, Marcos Reis, 1981. Disponível no Centro de Documentação do CEATEC/PUC-Campinas.

Escala 1:300

Técnica Construtiva

Edifício de alvenaria portante de tijolos de barro coberto por telhado de duas águas com empena esconsa e lucarna localizada sobre o saguão. O telhado possui estrutura em madeira vedada por telhas de barro tipo capa e canal.

Na fachada principal há coberturas de meia água localizadas sobre a entrada do saguão, da sala de bagagem e do armazém. Tais coberturas são compostas por mãos francesas treliçadas em ferro, terças e caibros em madeira, cobertos por telhas de barro tipo capa e canal.

A plataforma apresenta cobertura de meia água, composta por mãos francesas treliçadas em ferro, terças em madeira, coberta por telhas de ondulada de fibrocimento. As treliças possuem escoadouro de água pluvial embutido.



Cobertura da plataforma, Denise Geribello, 2009



Coberturas sobre as entradas da fachada, Denise Geribello, 2009

Características Formais

O primeiro aspecto a ser notado é a horizontalidade do volume.

O telhado possui pequenos beirais com forração em estuque e as coberturas sobre as entradas do armazém e sala de bagagem possuem forro de madeira com encaixe macho e fêmea. Inicialmente, todas as coberturas em meia água possuíam forros semelhantes.

O edifício é revestido por reboco pintado e apresenta embasamento e barrado inferior com pintura e textura diferenciadas. Na fachada principal, há escada de quatro degraus em frente a porta do saguão, da sala de bagagem e da casa do chefe de estação.

O ritmo da fachada é conferido por enquadramentos, determinados verticalmente por cunhais e pilastras e, horizontalmente, por uma faixa na parte superior e pelo barrado inferior. A fachada é marcada por uma faixa de tijolos em aparelho ao comprido na altura da verga das aberturas.

Há tabuletas na fachada voltada para a plataforma, porém as inscrições foram apagadas. As laterais do edifício possuem placas em estuque com a inscrição "Tanquinho".

A edificação possui diversos tipos de vãos, todos com verga reta, a não ser pela abertura da lucarna, que possui verga em arco rebaixado. Os vãos são emoldurados e possuem fecho central em forma de cunha. Os seguintes vãos são encontrados na estação:

Janela guilhotina com esquadria em madeira e vedação em vidro externamente e, internamente, duas folhas cegas de abrir em madeira. Abertura encontrada em duas dimensões diferentes;

Janela fixa com esquadria em madeira e gradis em ferro sem vedação;

Janela guilhotina com esquadria em madeira e vedação em vidro. Presença de gradis de ferro em algumas das janelas deste tipo;

Janela de caixilho fixo metálico e vedação em vidro;

Janela de caixilho fixo metálico e vedação em vidro, localizada na lucarna.

Porta de abrir com duas folhas almofadadas em madeira com bandeira composta por esquadrias em madeira e vedação em vidro;

Porta de abrir com duas folhas almofadadas em madeira com visores com bandeira composta por esquadrias em madeira e vedação em vidro. Há gradis metálicos em algumas dessas aberturas;

Porta de correr com duas folhas com esquadrias e gradis metálicos sem vedação com bandeira composta por esquadrias e gradis metálicos, também sem vedação;

Porta de correr com duas folhas em ripas de madeira.



Frente



Fundos



Lateral



Lateral

Estação Tanquinho
Levantamento das fachadas em estudos de campo



Fachadas da Estação Tanquinho, Rita Francisco, 2001

Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, Processo de Tombamento nº003/03, 2003

Escala Gráfica

Demais Componentes da Edificação

Internamente, algumas das paredes ainda possuem acabamento em estêncil.

13. Infraestrutura

Infraestrutura

Vias próximas à edificação não pavimentadas em mau estado de conservação. No local há energia elétrica, telefone, abastecimento por água de poço, esgoto despejado em fossa e ausência de coleta de lixo no edifício.

14. Estado de Conservação

Síntese do estado de conservação

Regular

Observações

Há presença de umidade ascendente e descendente, grande número de elementos danificados ou faltantes. A cobertura apresenta partes faltantes.

Patologias e danos estão apresentados em planta elaborada pelo Estúdio Sarasá (2007).

15. Grau de Alteração

Síntese do grau de alteração

Alteração Regular

Observações

A alteração mais significativa do edifício foi a substituição das telhas tipo capa e canal por telhas de fibrocimento onduladas na plataforma.

Houve uma adição no quintal da casa do chefe de estação.

16. Legislação Incidente - Instrumentos Urbanísticos

Instrumento Urbanístico

Zoneamento

Lei

Lei nº 15

Data

27/12/2006

Observações

Bem inserido na Macro-zona 2 - Área de Controle Ambiental



Macro-zona 2, Plano Diretor, 2006

17. Legislação Incidente - Proteção do Patrimônio

Esfera

Municipal

Tipo

Tombamento

Data de Abertura do Processo

26/06/2003

Data da Resolução

04/09/2009

Resolução

Resolução nº 51

Grau de Proteção

GP 1

Observações

A área envoltória se limita ao próprio bem.

O tombamento trata de um conjunto de edificações.

18. Fontes e Documentação de Referência

Bibliografia

COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO. *1872 - 1922 Centenario do Brasil Cincoentenario da Companhia*. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1922.

COORDENADORIA SETORIAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Processo de Tombamento 03/03, 2003.

FRANCISCO, Rita de Cássia. Estudo sobre a Linha Férrea Campinas - Jaguariúna e Proposta de Intervenção com vistas à Conservação de Suas Estações, 2001. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) USP. São Paulo.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Resolução n. 51 de 04 de setembro de 2004. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 09 set. 2004, p. 10.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Lei Complementar no. 15 de 27 de dezembro de 2006. Diário Oficial [da] Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 29 dez. 2006, p. 3.

RELATÓRIO N. 73 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 26 de junho de 1926. Campinas, 1926.

RELATÓRIO N. 74 da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a assemblea geral de 28 de junho de 1927. Campinas, 1927.

REIS, Marcos S. C. *Museu Ferroviário Anhumas - Jaguariúna*, 1981. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) PUC-Campinas. Campinas.

19. Anexos

Elaborações Gráficas

1. Planta da Estação Tanquinho
2. Levantamento Métrico
3. Levantamento Cromático
4. Levantamento de Danos e Patologias

Fotografias

1. Estação Tanquinho
2. Estação Tanquinho

Documentos Variados

Elaboração Gráfica 1. Planta da Estação Tanquinho

Denominação

Planta da Estação Tanquinho

Autor

Marcos Severo Conrado dos Reis

Data

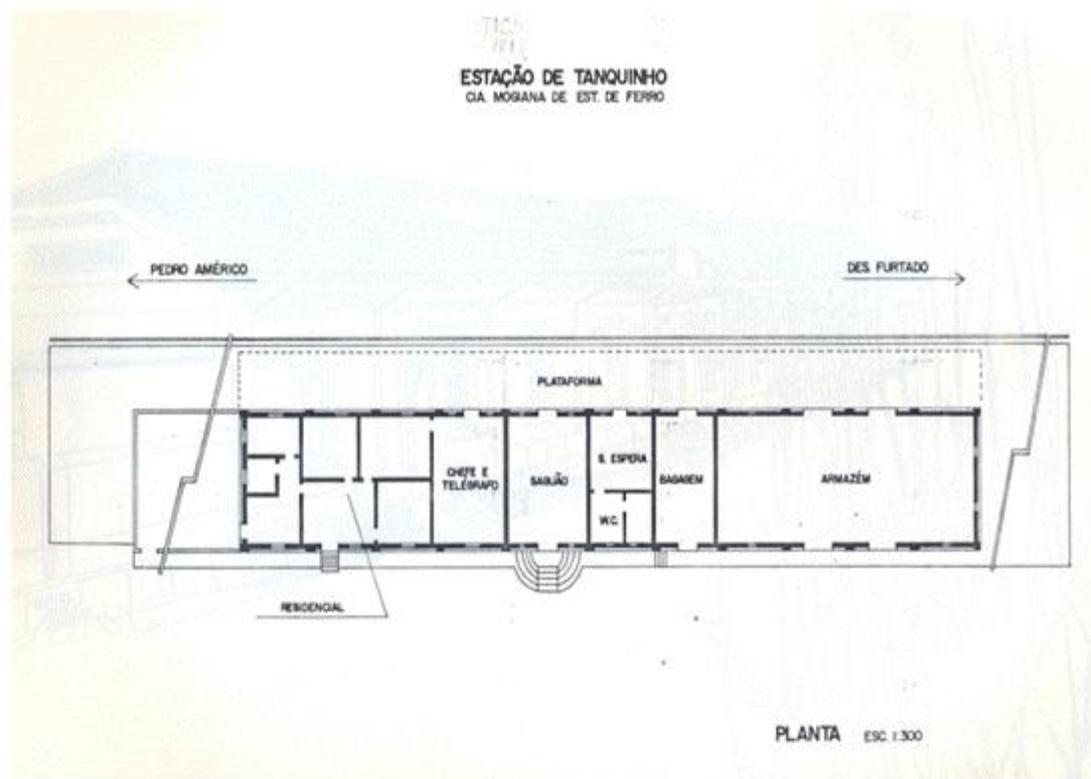
1981

Observação

Escala 1:300

Fonte

REIS, Marcos S. C. "Museu Ferroviário Anhumas - Jaguariúna", 1981. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) PUC-Campinas. Campinas. Disponível no Centro de Documentação do CEATEC/PUC-Campinas, Campinas - SP.

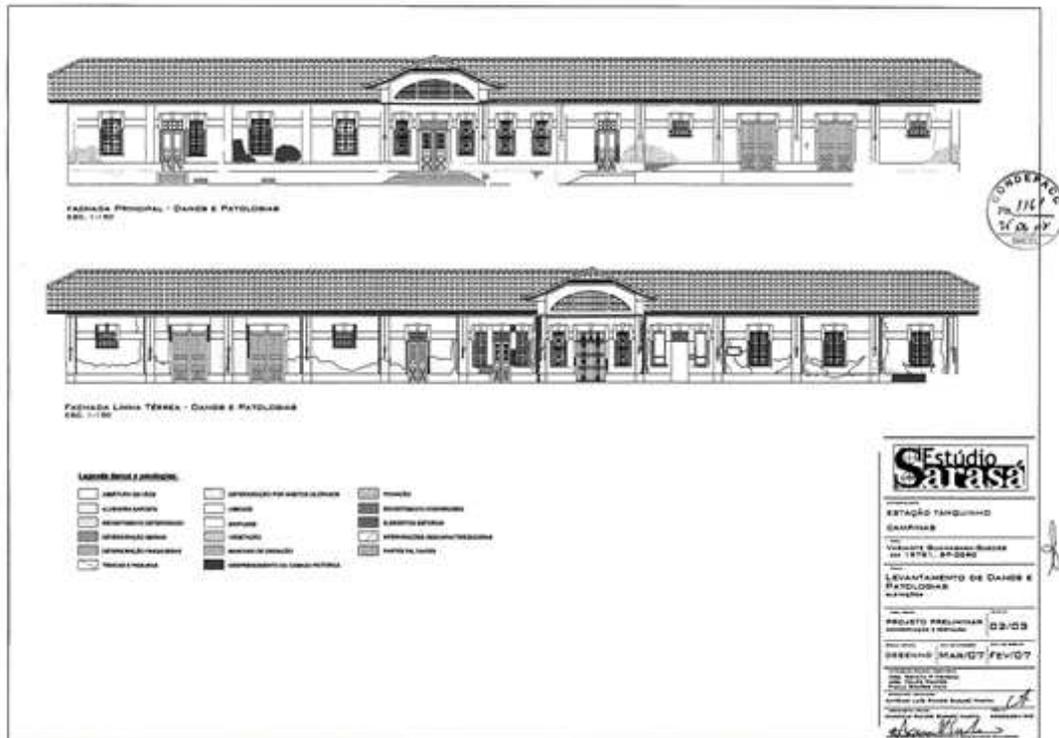


Elaboração Gráfica 4. Levantamento de Danos e Patologias

Denominação	Autor
Levantamento de Danos e Patologias	Estúdio Sarasá
Data	Observação
fev/2007	Escala 1:150 e 1:75

Fonte

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, Processo de Tombamento nº003/03, 2003.



Fotografia 1. Estação Tanquinho

Denominação	Autor
Estação Tanquinho	Não Identificado
Data	Observação
Década de 1950	

Fonte

Acervo Paulo Filomeno disponível em Estações Ferroviárias do Brasil
<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tanquinho-nova.html>>, acesso em 25 Nov. 2009.



Fotografia 2. Estação Tanquinho

Denominação	Autor
Estação Tanquinho	Antonio Perina
Data	Observação
1946	

Fonte

Estações Ferroviárias do Brasil <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tanquinho-nova.html>>, acesso em 25 Nov. 2009.



Foto de Antonio Perina , 1946

20. Preenchimento

Preenchido por	Data	Obs.
Denise Fernandes Geribello	Novembro de 2009 Revisão Julho de 2010	

Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas - Jaguariúna
Denise Fernandes Geribello
UNICAMP/FAPESP
2009/2010

Apêndice C - Inventário