

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

Dissertação de mestrado em História defendida em 2011 no IFCH-Unicamp.
Orientadora: Profa. Dra. Silvana B. Rubino

DENISE
FERNANDES
GERIBELLO

z.geribello@gmail.com

Apesar do número de trabalhos acerca do patrimônio industrial apresentar um crescimento significativo nas últimas décadas, pouco tem sido produzido vinculando este campo de estudo à habitação. Na maior parte dos casos em que a habitação é mencionada, trata-se ou de estudos sobre operários, nos quais a materialidade do patrimônio industrial aparece apenas como pano de fundo, ou de trabalhos que se dedicam apenas ao estudo das estruturas habitacionais, constituídas, majoritariamente, por vilas operárias. A pesquisa de mestrado “Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas - Jaguariúna”, apresentada neste artigo, trata da questão habitacional, trabalhando tanto a dimensão material do patrimônio industrial quanto as formas de apropriação destes bens por seus habitantes. [1]

A pesquisa tem como objeto de estudo o trecho da linha tronco da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre os pátios de Anhumas e Jaguariúna. Este trecho se estende pelos Municípios de Campinas e Jaguariúna, localizados na Região Metropolitana de Campinas, Estado de São Paulo. [Ver Fig. 1] A partir da análise das formas de inserção deste complexo ferroviário no território, do inventário arquitetônico de suas edificações e do levantamento de suas formas de

apropriação materiais e simbólicas, o estudo busca identificar implicações das diferentes formas de apropriação do patrimônio industrial por seus habitantes em sua preservação.

A análise tecida pela presente pesquisa parte da abordagem do complexo ferroviário acima mencionado enquanto elemento construído inserido no território que, mais do que utilizado, é apropriado por seus habitantes. O trabalho tem como ponto de partida a análise de aspectos que conformaram o conjunto tal como ele se apresenta no presente. Esta análise inicial aborda as formas de inserção do complexo ferroviário no tempo e no espaço, bem como as relações entre elementos do entorno e a formação e o desenvolvimento do conjunto. Esta reflexão inicial se desenvolve em escala ampliada, para que, apesar da heterogeneidade do objeto, seja possível entendê-lo em sua totalidade.

Em um segundo momento, a análise se volta para o interior do objeto, abordando cada um dos pátios ferroviários e os edifícios que os compõem. [2] Esta análise em escala reduzida se desdobra em dois momentos. Inicialmente, foi elaborado um inventário dos pátios ferroviários e das edificações selecionadas que os compõem. Posteriormente, a investigação se voltou à análise das formas de apropriação das edificações inven-

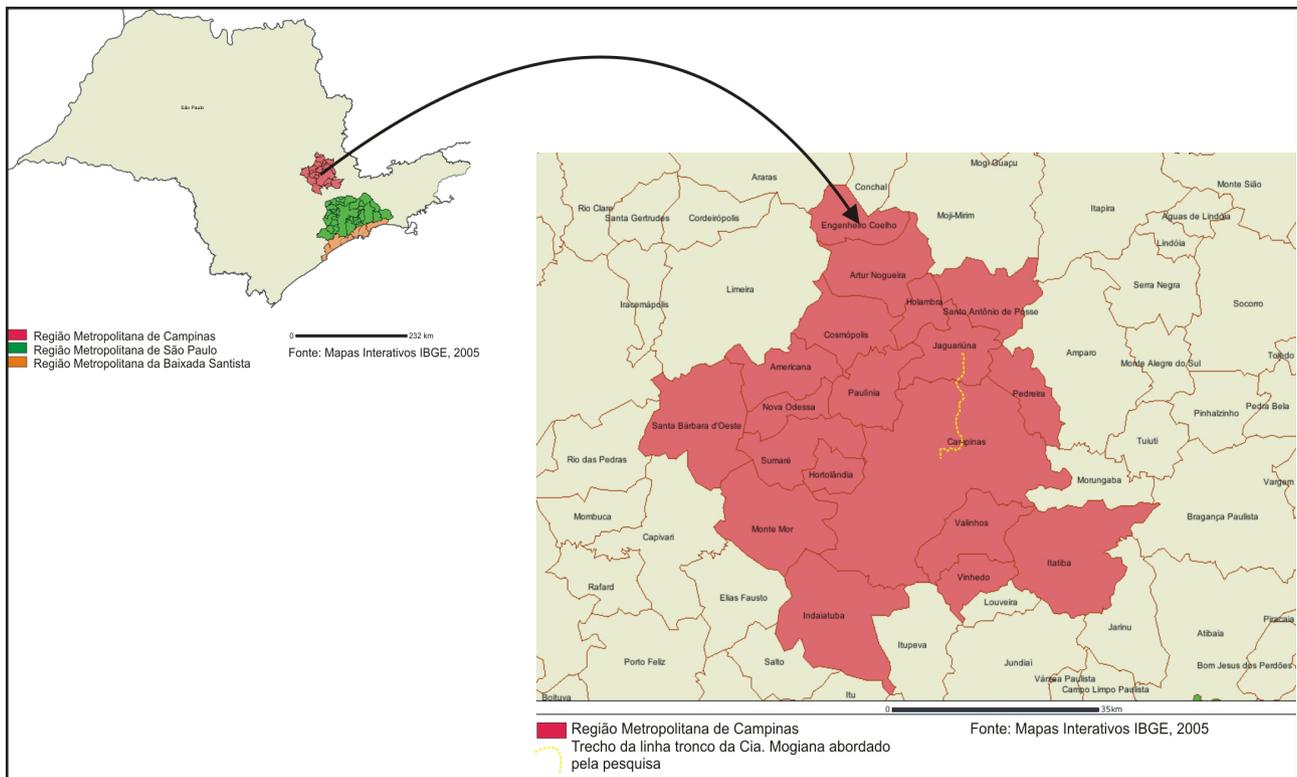


Figura 1 - Localização do objeto de estudo, elaboração própria do autor, 2010.

tariadas. Importante notar que a elaboração do inventário demandou uma reflexão profunda a respeito desta ferramenta de trabalho.

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

O COMPLEXO FERROVIÁRIO

O complexo ferroviário constituído pelo trecho da linha tronco da antiga Companhia Mogiana entre os pátios de Anhumas e Jaguariúna, que configura o objeto de estudo desta pesquisa, conta com mais de 30 edifícios localizados em seis pátios ferroviários. [Ver Fig. 2] Ao longo do leito férreo há estações, armazéns, caixas d'água e residências apropriados funcional e simbolicamente de diferentes formas por atores diversos. [Ver Figs. 3 e 4] O complexo, parcialmente tombado como patrimônio cultural pela municipalidade de Campinas, além de abrigar atividades turísticas e de lazer, gravações de filmes e novelas, funciona como espaço de habitação permanente para cerca de vinte famílias.

Apesar de possuir algumas edificações re-

manescentes do traçado inicial da Companhia Mogiana, inaugurado em três de maio de 1875 (MATOS, 1981: 71), o trecho estudado é resultante da retificação da ferrovia. Conforme consta nos Relatórios da Directoria da Companhia, esta retificação se estendeu de 1919 a 1945 no segmento analisado. O trecho em questão foi desativado em 1977 (RIBEIRO, 2007: 14), após a encampação da Companhia Mogiana pelo governo estadual em 1952 (União dos Ferroviários Aposentados da Mogiana, 1992: 4) e sua integração à Ferrovia Paulista S/A em 1971 (RIBEIRO, 2007: 14). Ainda em 1977, o trecho foi cedido em comodato à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. [3] (RIBEIRO, 2007: 14), que implantou no local o trem turístico intitulado Museu Ferroviário Dinâmico Viação Férrea Campinas Jaguariúna (VFCJ) em 1984 (ABPF, 2003: 4). Mesmo com a sua incorporação à Rede Ferroviária Federal e, posteriormente, a transferência à União, o trecho continua sob posse da ABPF.

O trecho abordado é composto por seis pátios ferroviários, sendo eles Anhumas, Pedro Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado, Carlos Gomes e Jaguariúna. Apesar das seme-



Figura 2 - Exemplares de edificações residenciais localizadas no complexo - Denise Garibello, 2010.

lhanças 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. [Ver Fig. 5]

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.

As formas de apropriação variam de maneira significativa entre os pátios ferroviários. Den-



Figura 3 - Caixas d'água localizadas no complexo - Denise Geribello, 2010.



Figura 4 - Armazém localizado no complexo - Denise Geribello, 2010.



Figura 5 - Estações e localização dos pátios ferroviários, elaboração própria do autor, 2009. Tipologias encontradas no complexo ferroviário. Elaboração própria do autor, 2010.

tre usos presentes no complexo estão as atividades turísticas promovidas pela VFCJ, bem como atividades de apoio ao turismo, o uso habitacional, tanto permanente quanto de recreio, a ambientação de filmes e novelas, feiras de artesanato, museu ferroviário, clube de campo e, até mesmo, rádio municipal.

FORMAS DE APROPRIAÇÃO E O ESPAÇO

As análises do objeto em grande escala e em escala reduzida 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.

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, funcionários do Clube de Campo Doutor Orestes Quércia, [4] 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.

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.

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. Além de modificarem a estrutura física e a dinâmica dos pátios ferroviários, 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.

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.

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 frequência 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 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.

As residências utilizadas por esses funcionários se localizam nos Pátios Pedro Américo e Tanquinho. 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, o interior e a parte posterior das edificações apresentam mudanças significativas. 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.

Apesar do interesse na preservação das edificações que habitam, não há vinculação entre as ações desses associados e do Condepacc. [5] 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 estes grupos não constituem um todo homogêneo. Apresentam características semelhantes, mas carregam, também, diferenciações internas. 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.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOLETIM da União dos Ferroviários aposentados da Mogiana, Nov. 1992.
- MATOS, Odilon N. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.
- RELATÓRIOS da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a assembleia geral. Campinas, 1920 a 1945.
- RIBEIRO, Suzana Barreto. *Na linha da preservação: o leito férreo Campinas – Jaguariúna*. Campinas: Direção Cultura, 2007.

NOTAS

- 1 - Denise Geribello é arquiteta e urbanista. A presente pesquisa conta com auxílio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp).

2 - Pelo fato da análise da arquitetura e de suas formas de apropriação constituir o foco da pesquisa, apenas edifícios dotados de forma e dimensão que possibilitam a utilização como espaço de permanência foram incorporados ao estudo.

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

4 - Clube de campo do Sindicato dos Trabalha-

dores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana localizado em parte do Pátio Ferroviário Desembargador Furtado.

5 - 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).