



A PAISAGEM FERROVIÁRIA NO CENTRO OESTE PAULISTA

BIERNATH, KARLA GARCIA¹; CONSTANTINO, NORMA REGINA TRUPPEL².

1. Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Câmpus Bauru
Rua Moyses Leme da Silva, nº 9-41, Bairro: Jardim América. 17017-350 – Bauru, SP
karlabiernath@hotmail.com
2. Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Câmpus Bauru
Av Eng Luiz Edmundo Carrijo Coube, nº 14-01 Bairro: Vargem Limpa. 17033-360 - Bauru, SP
ncosnt@faac.unesp.br

RESUMO

A paisagem vem ganhando atualmente um espaço determinante nas discussões políticas, sociais, culturais e urbanísticas. Campo de estudo de diferentes profissionais como geógrafos, historiadores, arquitetos, engenheiros e ecólogos, a paisagem é um elemento importante para compreender as transformações ocorridas nas cidades ao longo do tempo. Testemunho dos acontecimentos, reflete a ação das sociedades humanas sobre a superfície terrestre, da interação do homem com seu meio, resultado das somas de experimentações, práticas e costumes desenvolvidos por essas sociedades em cada local. Para alguns autores, a paisagem é o ponto de encontro do homem com a natureza. Assim, ela é composta de diversos elementos como os espaços construídos e ocupados, espaços livres e a própria natureza, todos resultantes de manifestações culturais, sociais, políticas e econômicas ocorridas em uma determinada época. A ferrovia, considerada um dos maiores símbolos da revolução industrial, teve um papel preponderante na economia, na sociedade e na política brasileira no século XIX, ao transpor distâncias, propiciar a comunicação de territórios dentro do país, como é o caso de São Paulo e a região do Mato Grosso do Sul, além de trazer novas técnicas construtivas e de qualidade e mão de obra especializada. A ferrovia também foi responsável por impulsionar a economia cafeeira, assim como o café contribuiu significativamente para a expansão dos ramais ferroviários, principalmente no interior de São Paulo, fundando núcleos urbanos, transformando cidades e alterando drasticamente a paisagem local. Dessa forma, o presente trabalho propõe uma análise das paisagens ferroviárias localizadas no centro oeste paulista e que formam um vasto conjunto presente em diversas cidades. Esses locais apresentam elementos que se remetem aos modos de vida e de trabalho do final do séc. XIX e início do século XX, tendo um significativo valor para a perpetuação da identidade, memória e a cultura. Nesse contexto, cabe verificar se essas paisagens ainda guardam remanescentes da atuação das companhias ferroviárias através de seus edifícios e obras de arte, e se existe algum processo de preservação para tais locais. Como objetivo geral, procuramos propor o seu reconhecimento como manifestação social, econômica e cultural assim como sua valorização como instrumento de preservação cultural. A metodologia de trabalho consiste em pesquisas documentais e bibliográficas com a finalidade de circunscrever o tema em questão dentro de um referencial teórico investigativo, utilizando documentos e trabalhos que tratam as questões elencadas, bem como levantamento de campo para averiguação do estado de conservação destas paisagens. Dessa forma, procuramos identificar se as mesmas podem ser objeto

de atribuição de valor e de preservação (caso ainda não sejam) a partir de seus significados e atributos, refletindo sobre o legado deixado pelas companhias ferroviárias no interior do estado de São Paulo.

Palavras-chave: paisagem cultural; ferrovia; centro oeste paulista

Os diversos conceitos e abordagens sobre a paisagem

A paisagem é abordada pelas mais diversas disciplinas cada qual sob uma ótica e enfoques específicos, onde cada abordagem traz grandes contribuições, formando assim um vasto repertório. É notável também a ampliação do campo de pesquisa sobre as questões paisagísticas, assim como a variedade de profissionais que se debruçam sobre esses assuntos. O crescimento de trabalhos, experimentações, disciplinas do campo educacional e discussões apenas comprova o reconhecimento de novas relações que estamos desenvolvendo com a paisagem. Esses novos modos de acessar a paisagem ganharam outras dimensões além da relação com o domínio visual do território, passando para o campo sonoro, tátil, virtual entre tantos outros. Para Besse (2014, p.9-10) “... um dos desafios do questionamento contemporâneo sobre as paisagens e sua compreensão reside na ampliação e na reformulação dos conceitos, das representações e das práticas”.

Assim, a paisagem vai ganhando novos contornos, permeando novos caminhos e sendo explorada por diversas disciplinas. Conforme pontua Serrão (2013, p. 105) “Qualquer tentativa de encerrar a essência da Paisagem numa definição única está condenada ao fracasso, dado o caráter paradoxal desta categoria do pensamento humano”. A autora ainda afirma que a paisagem não é um objeto e sim uma unidade constituída de diversos elementos. Seria assim, impossível tratar da paisagem sob apenas um único ponto de vista, ou reduzir a diversidade de seus elementos agrupando-os em uma única definição ou uma leitura superficial.

Meinig (1996, p. 35) aponta que qualquer paisagem não é composta apenas daquilo que está diante de nossos olhos, mas também por aquilo que se esconde em nossas mentes. Considera ainda que a forma de leitura de uma paisagem que possui os mesmos elementos pode ser feita de formas diferentes pelo mesmo grupo de pessoas. Assim, propõe dez maneiras de se ler a paisagem: como natureza, como habitat, como artefato, como sistema, como problema, como riqueza, como ideologia, como história, como lugar e como estética.

Ainda, acerca desses vários sentidos que a paisagem pode assumir e suas diversas leituras, Besse (2014, p.12), aponta “cinco entradas”, ou cinco problemáticas paisagísticas que coexistem no pensamento contemporâneo e que não se superpõe exatamente, mas que podem estar articuladas umas às outras. Para o autor, a paisagem pode ser considerada como uma representação cultural, como um território produzido pelas sociedades na sua história, como um complexo sistêmico articulando os elementos

naturais e culturais numa totalidade objetiva, como um espaço de experiências sensíveis e como um local ou um contexto de projeto. O autor ainda pondera que cada posição é sustentada por uma profissão ou um grupo de profissionais ou uma formação ou até mesmo uma corporação acadêmica, cada qual fornecendo suas próprias posições e interpretações sobre a paisagem.

Sobre essas diversas leituras e perspectivas assumidas pela paisagem, Serrão (2013, p. 106) tece sua crítica à ciência da paisagem ao efetuar suas análises apenas através de saberes setoriais, argumentando que

...apenas pode incidir em grupos de fenômenos metodologicamente repartidos, e mesmo a presumível reunião de todos os dados científicos disponíveis num dado momento, continuaria a ser uma acumulação de explicações, mas nunca uma compreensão unificada e coerente. (SERRÃO, 2013, p.106)

Colocamos aqui a importância dos estudos da filosofia da paisagem que ao captar a complexidade dessas manifestações, sai do campo dos conceitos até chegar ao campo das ideias.

Abre-se então o amplo leque dos pontos de vista na interpretação desta especialíssima região ôntica. Nem pura natureza, nem produto da cultura, pode ser contemplada e vivida, descrita e interpretada mas nunca verdadeiramente conhecida. A filosofia da paisagem captou bem a complexidade desta manifestação do Ser, que apela a um pensamento das ideias e não dos conceitos, e entre, para usar uma expressão kantiana, na esfera do que é conceptualmente indeterminado, do que é sem conceito. (SERRÃO, 2013, p.105-106)

Em outra perspectiva acerca da construção da paisagem, Leite (1998, p.2), pontua que: “O processo de construção da paisagem é um processo histórico de representação das relações sociais através do qual práticas e ideologias tornam-se realidades materiais pela transformação de seu significado em ordem efetiva dos objetos sobre o território”.

A paisagem carrega em si os acontecimentos de uma determinada época, ocorrida em um recorte espacial-temporal. Resultado de processos sociais e que continua em constante transformação, a paisagem é dinâmica e reflexo da atuação das sociedades ao longo do tempo. Ler uma paisagem, implica necessariamente em decodificar símbolos, traduzindo um significado e “expressá-lo através de um objeto capaz de libertá-lo de seu contexto original, transportando-o para outro contexto, frequentemente de organização mais complexa.” (LEITE, 1998, p.3)

Ainda sobre essa relação que a natureza mantém com a paisagem e seus desdobramentos, discutida e debatida amplamente por alguns autores, Leite (1998, p.3-4) afirma que: “A natureza só adquire valor como paisagem através do lugar... Aquilo que, inicialmente, era uma possibilidade, é revelado pela ação humana, protegido e conservado em obras de arquitetura, simultaneamente velhas e novas”. Ou seja, a arquitetura modifica a natureza através de suas edificações e intervenções, fazendo com que essa natureza modificada crie um significado de paisagem.

Embora haja diversas formas de interpretar as paisagens, conforme demonstramos ao promover um breve diálogo com alguns dos autores que a estudam, ainda assim, é necessário seguir uma linha para leitura das paisagens propostas, que norteará a presente pesquisa e ainda que atenda aos questionamentos efetuados dentro deste vasto contexto de pesquisa.

A atuação da ferrovia no estado de São Paulo

O certo é que a partir de 1850 o meio brasileiro tornou-se bem mais favorável a empreendimentos de natureza tão arrojada. De um lado, porque a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna e, de outro, porque a extinção do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz, daquele ano, deixou livre muitos capitais até então empregados no comércio negreiro – a verdade é que uma nova era de prosperidade abre-se no país na 2ª metade do século, refletindo-se nos mais variados setores da vida nacional, principalmente no desenvolvimento da civilização material. (MATOS, 1990, p.11-12)

Através da fala acima, delineamos o cenário que propiciou o desenvolvimento das ferrovias no Brasil. É certo que a metade do século XIX, foi fértil à criação de grandes companhias ferroviárias que se desenvolveram e ampliaram suas linhas nas décadas seguintes.

Pode-se dizer que a expansão ferroviária no estado de São Paulo na segunda metade do século XIX teve como elemento propulsor o café. Conforme pontua Matos (1990, p. 43)

O café, na sua “marcha”, ou no seu “roteiro”, marcaria a fisionomia paulista [...] povoaria regiões novas, abriria zonas pioneiras, plantaria um rol de cidades vivas, que durante muito tempo vão viver do café, e as quais, quando ele as abandonou, sempre na sua intinerância, procurarão outros embasamentos econômicos [...]

O Vale do Paraíba, se destaca na década de 1830 como uma grande produtora de café, onde o solo para o plantio era ótima qualidade, e onde instalam-se grandes fazendas com produção vultuosa, enquanto que a região de Campinas, no centro-oeste do estado,

dedicava-se fortemente à produção açucareira. Décadas mais tarde essa tendência se alterará, sendo que o centro-oeste paulista assumirá paulatinamente a liderança econômica da província, com a era ferroviária e os movimentos de imigração e colonização (MATOS, 1990, p. 46).

Acerca do escoamento da produção cafeeira em meados do século XIX, havia uma profunda dificuldade de comunicação do interior do estado de São Paulo com o litoral. Um passo importante para superá-la, foi a construção pela São Paulo Railway - primeira estrada de ferro construída em solo paulista - da linha férrea que ligava a cidade de Jundiaí, no interior de São Paulo, ao porto de Santos em 1867, transporte este feito exclusivamente até a década de 1930 quando a Estrada de Ferro Sorocabana constrói a estrada Mairinque-Santos, acabando com o monopólio da São Paulo Railway.

As décadas de 1870 em diante foram promissoras para a criação de diversas companhias ferroviárias, com garantia de juro e zona privilegiada, atendendo a interesses econômicos da elite paulista como detalha Matos (1990, p.77-78): “coube a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pela “onda verde” dos cafezais”. Assim, em 1868 é fundada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que conclui a construção de seus trilhos até Campinas em 1872. Ainda, em um curto período de tempo, são criadas a Ituana (Companhia Ituana de Estradas de Ferro) e a Estrada de Ferro Sorocabana, ambas em 1870, a Mongiana em 1872, e a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, estabelecida também em 1872, que partiria da capital paulista passando pela região do Vale do Paraíba chegando a Cachoeira (atualmente denomina-se Cachoeira Paulista) estabelecendo a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro.

A década de 1880 continua a ser próspera para a expansão dos trilhos, “dobra-se a quilometragem existente, apresentando a elevada soma de 2.425 quilômetros. Os pontos extremos de 1880 são ultrapassados à medida que se amplia a área cafeeira” (MATOS, 1990, p. 94). É nessa época em que muitas terras do oeste paulista são reconhecidas como de grande qualidade para a plantação de café e assim essa região começa a receber inúmeras migrações, principalmente de mineiros e fluminenses.

Em meados do século XIX, a região do centro oeste paulista era conhecida em mapas da época como ‘terrenos despovoados ou inóspitos’. Esse cenário irá mudar radicalmente graças às imigrações impulsionadas pela descoberta de terras boas para a agricultura e posteriormente, pela ferrovia, mesmo que chegando tardiamente a esses locais, ou seja, em fins do século XIX, se comparada com outras regiões do estado, será

responsável pela formação de incontáveis núcleos urbanos e pelo desenvolvimento de muitos outros que prosperarão e chegarão ao status de cidade.

As plantações de café, em busca por novas áreas, acabavam, muitas vezes, por abandonar terras esgotadas e regiões que ajudara a transformar. As ferrovias também sofriam com as crises do produto, uma vez que era seu principal propulsor. A expansão das linhas deu-se sem um planejamento global visando a constituição de uma malha eficiente, pois atendia, na maioria dos casos, a interesses imediatistas de cafeicultores. O resultado foi uma configuração “arboriforme”, com numerosas ramificações, de variadas bitolas, partindo das linhas-tronco. Esses fatores somados à política de incentivo ao transporte rodoviário, iniciada na década de 1940, acabariam resultando, a partir dos anos 50, na supressão de várias linhas. (KUHL, 2010, p. 13-14)

Monbeig irá chamar de ‘Marcha Pioneira’ essa movimentação de mineiros, representando uma classe de grandes fazendeiros, dirigente de importantes instituições bancárias e ferroviárias, além de deterem postos na administração pública (MONBEIG, 1984, p. 139) e que migrarão para o oeste paulista entre 1880 e 1910 em busca de novas terras para o plantio de café, como é o caso das famílias Almeida Prado em Itu e os Toledo Piza, de Capivari que iniciaram a cafeicultura na região da serra de Botucatu e nas proximidades de Jaú.

Assim, atrás das plantações virão as ferrovias em direção ao oeste paulista. A Paulista chega em Rio Claro em 1876, a Sorocabana chega em Piracicaba em 1877 e alcança Botucatu em 1889, e a Mongiana chega em Ribeirão Preto em 1883, apenas para citar alguns exemplos.

Já a Estrada de ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), insere-se em outro contexto, ela não está vinculada à agricultura ou aos fazendeiros que residiam no oeste paulista e que tinham o interesse de uma forma rápida de transporte para escoamento de sua produção. Ela foi constituída com fins de comunicação territorial entre São Paulo e Mato Grosso, que encontrava-se isolado até o século XIX, desejo esse manifestado pelos governantes do Brasil desde o período imperial. Criada em 1904 no Rio de Janeiro, tem em 1906 seus primeiros quilômetros inaugurados partindo de Bauru, fato este que mudaria o destino desta cidade.

Assim, a EFNOB, vai criando no início do século XX diversas paradas em territórios quase intocados pelo homem branco, dizimando diversos grupos indígenas que viviam na região, fundando inúmeros núcleos urbanos (muitos se tornariam cidades

posteriormente) e promovendo a ligação entre dois estados (SP e MS) e por fim, modificando radicalmente a paisagem destes locais.

As paisagens ferroviárias do centro oeste paulista

Ao implantar as ferrovias, os projetistas procuravam seguir os caminhos que exigissem menos cortes no terreno e menos movimentações de terra, com a finalidade de evitar o aumento dos custos de construção das linhas. Por isso, era comum que os trilhos fossem instalados junto aos espigões ou meia-encostas dos ribeirões, assim, em muitos casos, os trilhos acabavam por seguir o traçado dos rios e córregos, onde as terras eram mais planas. Além disso, caminhos mais fáceis permitiriam romper longas distâncias em menos tempo, recurso este largamente utilizado pela EFNOB.

Essas interferências realizadas pelas ferrovias no meio natural, podem ser consideradas como uma primeira etapa da criação de uma paisagem ferroviária, ilustrada pela sua relação com os rios, por exemplo. Quando ao seguir seu percurso, aproveitando-se de sua topografia, ou transpondo-os através de pontes, utilizavam novas técnicas construtivas e novos materiais, como é o caso da belíssima construção da ponte sobre o Rio Paraná e também a ponte sobre o Rio Paraguai, ambas feitas pela EFNOB. Ainda destacamos como alguns dos elementos criadores da paisagem nessa primeira etapa, a instalação dos trilhos no meio natural e as construções de apoio, como armazéns, casas para funcionários e depósitos, geralmente de caráter provisório, enquanto durassem os trabalhos de implantação das linhas, e que eram feitos com materiais locais e sem técnicas muito apuradas de construção.

Em um segundo momento, quando já existe alguma formação urbana que antecede a chegada da ferrovia, ou até mesmo em uma fazenda, a paisagem ferroviária é construída através da modificação da paisagem anterior, incorporando elementos industriais, geralmente importados, como o aço, o ferro e o concreto, por exemplo, além de novas tipologias arquitetônicas, de acordo com cada época. Vale destacar que cada companhia ferroviária possuía seu próprio repertório técnico de acordo com a formação de seus construtores. Cabe ainda salientar que essa paisagem também construída através dos edifícios que davam suporte às operações ferroviárias, como armazéns, rotundas, oficinas, hospitais, vilas de residências e galpões que formarão um vasto complexo de caráter industrial, alterará a dinâmica econômica, social e cultural de sua época.

No que respeita às construções, as ferrovias foram responsáveis pela transformação, ou introdução, de tipos arquitetônicos específicos tais como

estações, oficinas, depósitos, casas de máquinas, cabinas de sinalização, residências para funcionários. Teve ainda papel preponderante no estabelecimento de numerosas obras-de-arte, como túneis, pontes, viadutos, passarelas, bueiros etc., além do pioneirismo no emprego de determinados materiais em larga escala e de maneira a racionalizar o canteiro de obras. (KUHL, 2010, p. 5)

Para ilustrar essas transformações promovidas pela ferrovia, trazemos alguns trechos do trabalho de Ghirardello (1992), reflexionando sobre as mudanças ocorridas em Bauru após a chegada das ferrovias:

O período é definitivo para a cidade de Bauru, quando se implantam as três ferrovias, por ordem cronológica, Sorocabana, Noroeste e Paulista. Elas vão mudar a feição do lugarejo alterando todas suas características. Nesses anos o traçado urbano das áreas patrimoniais se desfiguram em função das ferrovias e intervenções “modernizadoras” do poder local. Essas alterações praticamente definirão a malha urbana desse setor, como a conhecemos hoje. (GHIRARDELLO, 1992, p. 82)

Em outro trecho, o autor explica que após 1903, pouco antes da instalação do primeiro ramal ferroviário em Bauru, várias propostas começam a chegar na Câmara dos vereadores, desde a exploração de novas ferrovias, até a implantação de infraestrutura na cidade, buscando garantir privilégios na exploração dos serviços, e como a EFNOB atua auxiliando na implantação de infraestrutura na cidade.

As propostas mais sérias começavam a chegar após a vinda da Noroeste, que traz excelente corpo técnico que atuaria decisivamente na infraestrutura urbana, quer participando diretamente em sua construção, quer apenas fazendo análises aos projetos encaminhados à Câmara. A união de especialistas e a disponibilidade de recursos serão decisivas à dotação de infraestrutura básica à cidade. (GHIRARDELLO, 1992, p. 104)

Por último, o autor compara as formas de construção na primeira década do séc. XX na cidade de Bauru que vinham sendo utilizadas pela população, com as tipologias e métodos construtivos trazidos pela ferrovia.

As exceções ficavam por conta das obras das ferrovias, como as estações e oficinas de execução primorosa sob acompanhamento constante de técnicos e engenheiros vindos de São Paulo ou Rio de Janeiro. Sua linguagem arquitetônica, despojada, quase industrial, era o que mais de moderno e tecnologicamente avançado existia na cidade. A contemporaneidade das suas instalações devia se igualar a potentes locomotivas inglesas. Mesmo a acanhada estação de madeira da Noroeste tinha um (*sic*) nudez funcionalista (GHIRARDELLO, 1992, p. 108).

A seguir, apresentamos quatro cidades do centro oeste paulista que foram fortemente influenciadas pela atuação da ferrovia - Botucatu, Agudos, São Manuel e Bauru -

verificando se ainda existem remanescentes da atuação da ferrovia bem como medidas de proteção desse patrimônio e sua inserção na paisagem.

Botucatu

Em meados do séc. XIX mineiros em busca de solos férteis para plantação de café encontram terra roxa de qualidade e lá iniciaram a cafeicultura, transformando Botucatu em um centro regional. Em 1855 o distrito de Botucatu, subordinado ao município de Itapetininga, é elevado à vila e em 1866 é elevado à condição de cidade¹.

Em 1889, a Sorocabana inaugura na cidade uma pequena estação de formato retangular e sem ornamentos. Em 1906, a estação sofre uma reforma passando para um prédio maior. Em 1934, a Sorocabana constrói uma terceira estação mais imponente, em Art Déco devido à importância econômica da cidade na época. Em 2012 esta estação começa a ser restaurada pelo município, e a obra é entregue no final de 2016, onde hoje funcionam a Secretaria de Esportes, Lazer e Turismo. A cidade ainda conta com um complexo ferroviário que além da estação possui: largo da estação; armazém de cargas; vilas ferroviárias com casas de turma de variadas tipologias e técnicas construtivas; caixa d'água; edifício da administração (ou da Chefia); mercearia; oficinas de locomotivas; escola de artífices; reservatórios d'água; triângulo de manobras e pontilhão ferroviário. Todos bens foram tombados pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo) em 2012 (proc. n° 59930/09), por sua diversidade arquitetônica, tipológica e funcional.

¹Dados IBGE disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=350750&search=saopaulo|botucatu|infograficos:-historico>>. Acesso em 04 mai. 2017.

Fig. 1. Estação de Botucatu reformada



Fonte: Pâmela Messias, 2017.

Agudos

Agudos insere-se no mesmo contexto de Botucatu, tendo seu início relação com a procura de terras férteis para a expansão da plantação de café. Em 1897 foi criado o distrito de paz e em 1899 São Paulo dos Agudos foi elevado à cidade, sendo que em 1905 passa a denominar-se apenas Agudos.²

Em setembro de 1903 é inaugurada a estação da Sorocabana na cidade, fazendo parte do ramal de Bauru-Rubião Jr. O complexo ferroviário desta companhia instalado em Agudos é composto pela estação e armazém de carga. Existe um estudo de tombamento do conjunto ferroviário de Agudos da Sorocabana feito pelo COONDEPHAT (proc. n° 64200/2011), o qual ainda está em tramitação. Os técnicos deste órgão justificam que o conjunto possui uma tipologia diferenciada, semelhante à tipologia da estação de São Manuel, mas que reflete a variedade de tipos adotados pela Sorocabana ao longo de sua existência, visto que durante os 50 anos de construção das linhas, várias tipologias foram adotadas. O parecer ainda afirma que esse conjunto se caracteriza como um “documento edificado de seu partido diferenciado”. O edifício encontra-se em bom estado de conservação e é utilizado pela prefeitura.

2

Dados

IBGE

disponível

em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=350070&search=s%E3o-paulo|agudos>>. Acesso em 04 mai. 2017.

Ainda em dezembro de 1903, é inaugurada a estação da Companhia Paulista. Curiosamente, as duas estações estão instaladas na mesma avenida, apenas a 1 km de distância. O prédio desta estação também encontra-se em bom estado de conservação; e atualmente funciona como uma escola técnica estadual. Anteriormente, abrigava o tiro de guerra. Não foram encontrados estudos para solicitação de tombamento da referida estação.

Fig. 2. Relação entre as duas estações ferroviárias de Agudos



Fonte: Google Earth

São Manuel

São Manuel é fundada por mineiros na segunda metade do século XIX, através de uma doação de terras para formar um arraial. Em 1885 é criada a Vila com a denominação de São Manuel do Paraíso e em 1899 São Manuel é elevada à Município³.

Em 1888, a Companhia Ituana (que mais tarde seria adquirida pela Sorocabana) inaugura sua estação em uma área de topografia alta, distante do patrimônio original da cidade. Em 1911, o atual edifício foi construído e em 1918, a Sorocabana construiu os passeios ao redor da estação. A estação de São Manuel precede a de Agudos e suas estações possuem tipologias arquitetônicas semelhantes. Através do decreto municipal nº 615 de 19 de novembro de 2.010, o conjunto dos edifícios da Sorocabana são tombados “por seu relevante valor histórico, artístico e estilístico”. (SÃO MANUEL, 2010)

³

Dados

IBGE

disponível

em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=355010&search=s%E3o-paulo|sao-manuel>>.

Acesso em 04 mai. 2017.

Em 2014 o prédio sofreu um incêndio, por ação de vândalos. Existe ainda um projeto do Governo Federal, com o apoio da iniciativa privada, para a reforma do armazém e da antiga estação, onde deverá funcionar um centro cultural. No segundo semestre de 2016, o armazém já se encontrava em reforma, no entanto, a estação permanecia da mesma forma.

Fig.3. Estação de São Manuel



Fonte: Karla Biernath, 2016.

Bauru

Bauru insere-se também nesse contexto da marcha para o oeste que ocorreu em meados do século XIX. Em 1883 é criado o Distrito com a denominação de Espírito Santo da Fortaleza, e em 1896, passa a denominar-se Bauru, é elevada à condição de cidade em 1906. A cidade de Bauru é considerada um dos maiores entroncamentos ferroviários da América Latina, com a chegada de três grandes companhias entre 1905 e 1910, a Sorocabana, EFNOB e Companhia Paulista, conferindo um enorme progresso econômico à cidade que é destaque na região. Inicialmente, cada companhia ferroviária construiu sua própria estação, até que em 1939, foi entregue o novo prédio da estação em Art Déco, imponente, que reúne as três companhias férreas e traduzia na época toda a modernidade e monumentalidade da ferrovia. Atualmente o prédio da estação foi adquirido pela prefeitura de Bauru e encontra-se fechado, sediando alguns eventos culturais para a comunidade, ocasionalmente. Junto à estação, onde antes funcionavam alguns escritórios da EFNOB, está instalado o museu ferroviário da cidade com um amplo acervo documental, material e fotográfico sobre a companhia. Bauru possui um complexo ferroviário inestimável, que além das estações conta com um conjunto de escritórios, galpões, armazéns, oficinas, vagões, caixa d'água, vilas de residências e até um clube desportivo. Alguns destes bens encontram-se tomados pelo CODEPAC, que é o conselho de defesa do patrimônio do município. Em 2015, foi feita uma consulta

pública pelo CONDEPHAAT (proc. n° 30367/2009) à comunidade acerca do tombamento do complexo ferroviário de Bauru, e que ainda continua em tramitação no órgão.

Fig.4. Estação de Bauru



Fonte: Karla Biernath, 2016.

As ferrovias atuaram de maneira contundente no centro oeste paulista, conforme pontua Matos (1990) ao apontar que as ferrovias além de garantir o transporte vão “plantando cidades”. É estrondoso o aumento de cidades no centro oeste paulista entre fins do século XIX e início do século XX. As ferrovias não só as criaram, como também, associadas aos parques industriais, promoveram características peculiares às cidades através de sua arquitetura. Também atuaram como um elo de ligação entre diversos núcleos urbanos e núcleos de produção, encurtando distâncias, promovendo a circulação de pessoas, ideias e mercadorias, além de trazer uma dinâmica de trabalho tipicamente industrial, pouco utilizada até então. Todos esses componentes são preponderantes para a formação das paisagens ferroviárias, à medida que alteram o meio físico e as relações de trabalho, moradia, circulação, saúde e até lazer.

Ou seja, a paisagem vai além de componentes materiais, ela carrega memória e identidade, elementos culturais, econômicos, políticos e sociais. Para Leite (2011):

... a paisagem não apenas abriga muitas histórias, como é, ela mesma, um processo e uma representação, mutável e acidentada, que engendra muitas histórias. A paisagem, naturalmente, não nos conta seu passado, mas o contém, na medida em que combina duas dimensões: uma sequência temporal de eventos e uma configuração não-sincrônica, organização espacial dos eventos em narrativas. (LEITE, 2011, p. 73)

Em termos culturais, a ferrovia também foi capaz de criar uma identificação ente os moradores de cada cidade ou zonas (Sorocabana, Araraquarense e Alta Paulista, assim como a zona Noroeste). Memória e identidade também são fatores intrínsecos que

permeiam essas relações e que devem ser levados em consideração ao efetuar a leitura da paisagem destes locais, principalmente no que se refere à paisagem cultural.

Discussão

As companhias ferroviárias implantavam suas linhas motivadas especialmente por duas razões: a primeira, de ordem econômica, através de ramais que adentravam as fazendas ou que cortavam os melhores solos, antevendo benefícios econômicos com as grandes produções agrícolas e em um segundo momento, para fins estratégicos, ligando territórios e fundando núcleos urbanos, o que futuramente se tornou um negócio altamente lucrativo. São nestes dois cenários em que a ferrovia atua de maneira decisiva, não só modificando a paisagem local, como criando suas próprias paisagens.

Assim, falamos não só em uma preservação pontual de alguns componentes ou edificações, mas entendemos como necessária a preservação da paisagem como um todo, cabendo à ela as referências das interações entre o homem e seu meio. Para Ribeiro (2007, p.40) “A adoção da categoria de paisagem cultural da UNESCO, em 1992, se diferenciou dessas concepções anteriores, por adotar a própria paisagem como um bem, valorizando todas as inter-relações que ali coexistem.”

É de profundo interesse para a preservação das paisagens ferroviárias, o entendimento das relações das estruturas ligadas às sociedades tradicionais, atribuindo-lhes um valor como patrimônio, entendendo suas complexidades e suas transformações como parte do processo das relações das comunidades com o meio em que vivem. Não é o objetivo deste trabalho propor que as paisagens sejam engessadas, pelo contrário, que seja preservada sua identidade, enquanto possam ser apropriadas pela população e que seus signos remetam à identidade e memória, transparecendo seus valores culturais.

Para isso, é de suma importância a adoção de instrumentos que permitam efetuar a correta gestão e o acompanhamento de suas mudanças, preservando seus elementos e reconhecendo-as nas suas qualidades e diversidades.

Com a adoção da categoria integradora de paisagem cultural o IPHAN responde à crescente complexidade da sociedade contemporânea, que exige um conjunto maior de instrumentos urbanísticos, ambientais e jurídicos de proteção do patrimônio e aponta para a possibilidade de viabilizar um trabalho de gestão do território pactuado entre os diversos agentes da esfera pública e privada. (RIBEIRO, 2007, p.07)

Assim, propomos a valorização das paisagens como instrumentos sociais e culturais abarcando conceitos de pertencimento, significado, e singularidade de cada local, promovendo sua correta gestão, seja pela iniciativa pública ou particular.

Considerações finais

Ao apresentarmos esses quatro casos de cidades do centro oeste paulista, as quais tem em comum a instalação da ferrovia, percebemos que o atual estado de conservação dessas paisagens, principalmente no que se refere ao símbolo máximo da ferrovia nessas cidades representada por sua estação, difere em cada caso.

Das quatro cidades analisadas, três possuem instrumentos jurídicos para proteção do patrimônio ferroviário, mesmo que não contemplando todo o complexo de edifícios. Já Agudos, dispõe apenas de estudos para preservação da estação da Sorocabana, mas não há nada que verse sobre a estação Paulista. Mesmo possuindo alguma instrumentação ou até estudos para preservação, efetivamente pouco se tem feito para garantir a preservação destes patrimônios ou até mesmo da sua memória e identidade. Destacamos o caso da estação de Botucatu, recentemente restaurada por uma empresa especializada e que atualmente abriga parte do corpo técnico da prefeitura. Este é um ótimo exemplo da proposta de um novo uso deste local tão importante e que remete à memória e identidade local, assim como é feito em Agudos, onde ambos os prédios das estações ferroviárias e o armazém são utilizados pelo poder público local.

Em Bauru, existem grupos de pesquisadores que promovem a perpetuação da memória ferroviária através de seus trabalhos, discussões, eventos e grupos de pesquisas, principalmente dentro de universidades. A implantação do museu ferroviário da EFNOB, pertencente à Secretaria Municipal de Cultura, foi um grande passo para a preservação e o acesso às fontes de documentação primária e de interesse público. Entretanto, muitos dos edifícios que compõe o complexo ferroviário de Bauru, de maneira geral, estão vazios ou subutilizados e em péssimo estado de conservação. Salvo as residências dos ferroviários que continuam a ser utilizadas pelas famílias, mas infelizmente descaracterizadas em muitos casos, o complexo de oficinas atualmente utilizado em parte pela Secretaria do Meio Ambiente e mais alguns poucos edifícios. O caso de São Manuel, mesmo havendo instrumentos legais de preservação, o armazém e a estação encontravam-se em péssimo estado de conservação. Mesmo existindo o projeto para restauro e requalificação ao uso dos edifícios, é necessário aguardar até o final das obras para verificar a efetividade destas ações junto à comunidade.

Assim, constatamos que em todas as cidades apresentadas ainda existe remanescentes da atuação da ferrovia, e apenas uma das cidades não conta com instrumento jurídico de preservação. É necessário um trabalho, não somente no campo material (através da restauração dos edifícios), mas a adoção de ações e instrumentos junto aos órgãos de preservação, à gestão pública e à comunidade buscando a valorização destas paisagens, caracterizando-as como objetos de atribuição de valores históricos e culturais a fim de perpetuar a memória e as tradições de cada local.

Referências Bibliográficas

BAURU. CODEPAC. Estação Central Noroeste do Brasil. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=17>. Acesso em 03 mai. 2017.

BAURU. CODEPAC. Estação Ferroviária da Companhia Paulista. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=15>. Acesso em 03 mai. 2017.

BAURU. CODEPAC. Estação Ferroviária Sorocabana. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=18>. Acesso em 03 mai. 2017.

BESSE, J. M. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2014.

GUIRARDELLO, N. *Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru*. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Departamento de Arquitetura e Planejamento, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1992.

KÜHL, B. M. *O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação*. In: *anais do 2º Seminário de Patrimônio Agroindustrial – Lugares de Memória*. São Carlos, 2010. Disponível em <http://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf> . Acesso em 30 abr. 2017.

LEITE, M. A. F. P. *Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação*. In: OLIVEIRA, A.C.; FETRINE, Y. *Visualidades, Urbanidade, Intertextualidade*. São Paulo: HACKER, 1998. pp. 65-75.

LEITE, M. A. F. P. *Uma narrativa da paisagem*. *Paisagem e Ambiente: Ensaios*, São Paulo, n. 28, p.59-78, 2011.

MATOS, O. N. de. *Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega, 1990.

MEINIG, D. W. *O olho que observa: dez versões da mesma cena*. *Revista Espaço e Cultura*, Rio de Janeiro, n. 3, dez. 1996. Disponível em <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/7424/5380>>. Acesso em 28 abr. 2017.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.

RIBEIRO, R. W. *Paisagem cultural e patrimônio*. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC. 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerPesDoc1_PaisagemCultural_m.pdf>. Acesso em 02 mai. 2017.

SÃO MANUEL. Decreto nº 615, de 19 de novembro de 2010. Decreta o tombamento dos prédios da estação de São Manuel e dá providências. Disponível em: <<http://saomanuel.sp.gov.br/leis/decretos/2010/>>. Acesso em: 05 mai. 2017.

SÃO PAULO. CONDEPHAAT - UPPH. *Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu*. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.bb3205c597b9e36c3664eb10e2308ca0/?vgnextoid=91b6ffbae7ac1210VgnVCM1000002e03c80aRCRD&Id=c5ba00a64e88e410VgnVCM1000008936c80a_____>. Acesso em: 04 mai. 2017.

SÃO PAULO. CONDEPHAAT- UPPH. *Pauta sessão ordinária 1706ª, 20 mai. 2013*. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/Condephaat/Pauta%20SITE_1706_20.05.pdf>. Acesso em: 04 mai. 2017.

SÃO PAULO. *Resolução SC nº 91, de 11-10-2012. Dispõe sobre o tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu no município homônimo. Diário Oficial do estado de São Paulo, São Paulo, 17 de outubro de 2012. Seção I, p. 40-41*. Disponível em: <<http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2091%20de%2011.10.12%20-%20DOE%2017.10.12%20pgs.%2040%20e%2041.pdf>>. Acesso em 4 mai. 2017.

SÃO PAULO. CONDEPHAAT - UPPH. *Proposta de tombamento do complexo ferroviário de Bauru*. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo_Ferr_de_Bauru_vf.pdf>. Acesso em 4 mai. 2017.

SÃO PAULO. CONDEPHAAT - UPPH. *Edital de abertura de consulta pública*. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Edital-Consulta_Publica_Bauru.pdf>. Acesso em 4 mai. 2017.

SERRÃO, A. V. Paisagem, permanência e instabilidade em movimentos de um tempo impossível. In: SERRÃO, A. V. (coord.). *Filosofia e arquitetura da paisagem: intervenções*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 105-109.