

***O papel dos leitos, pátios, e conjuntos edificados ligados às ferrovias na estruturação urbanística e nas políticas públicas para o município e Região Metropolitana de Campinas (RMC)***

***Patrimônio histórico e cultural: o acervo das ferrovias (administrativo, habitacional, operacional e os traçados)***

Daisy Serra Ribeiro  
(Coordenadoria do Patrimônio Cultural de Campinas)

A cidade de Campinas tem hoje quase que totalmente tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC), os leitos férreos, pátios, edifícios e equipamentos que fizeram parte e que restaram, do grande complexo ferroviário que circundou a área urbana e a conectou com as fazendas do município e da região, além de ser o fio condutor entre a capital, o litoral e proporcionar a interiorização da cultura do café, do açúcar e mais tarde da indústria.

Evidentemente, que há muito ainda para se pesquisar e inventariar sobre a questão. Na verdade, o que se tem preservado são os documentos materiais objetivos e diretamente ligados com a atividade férrea. Mesmo assim, se olharmos o mapa da cidade e nele indicarmos o que foi preservado, vamos constatar a presença volumosa dos equipamentos ferroviários, sejam ele trilhos, edifícios administrativos ou oficinas de montagem, confecção e manutenção, além de prédios para abrigar funcionários operários, engenheiros e até mesmo empreendedores, chegamos a admirar a força histórica que esta atividade teve no processo de crescimento de toda essa região.

A partir da inauguração do prédio da Estação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e Navegação em 1872, Campinas se inseriu definitivamente no complexo mundo da urbanização. Essa inserção, resultante dentre vários fatores, de uma mobilização ágil de grupos da elite econômica campineira diante da força política e do capital que

movimentavam capital federal e ameaçavam desequilibrar os cafeicultores, teve um significado definitivo para o município.

Os "senhores do café", como gostam de nomeá-los alguns historiadores, aproveitando-se do fato de que os ingleses, apesar de terem o controle legal, não se interessaram em continuar a exploração do transporte ferroviário além de Jundiaí, não tiveram dúvidas e terminaram a ligação com a formação da Cia Paulista em 1868. Ainda puderam se utilizar de um discurso político eficiente e de grande significado social: o capital da companhia era absolutamente nacional, mais ainda, regional, paulista e privado.

A partir desse primeiro impulso, logo outras companhias se formaram e só no município tivemos quatro delas atuando já no final do século XIX. As estradas garantiam o fluxo contínuo da carga e dos passageiros, de Campinas até o porto de Santos. Ainda dentro do mesmo século essa distância prolongou-se até Limeira, Mogi Mirim e Guaçu.

Ao longo de quase um século essas linhas, foram sendo absorvidas em cada crise, umas pelas outras. Na década de 50 do século XX, a crise chegou ao auge e a competição com as políticas petrolíferas voltadas para as indústrias automobilísticas e rodoviárias foram corroendo as possibilidades de manutenção e melhoramentos das linhas.

Já em 1971, a Companhia Paulista, que havia absorvido há um bom tempo a Mogiana, tão poderosa quanto sua incorporadora, foi por sua vez absorvida pela empresa estatal Ferrovias Paulista - FEPASA e, o golpe final veio quando em 1999 com sua privatização pela FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes. Nestes últimos anos o que temos visto foi o sucateamento da rede em todo o estado.

A privatização das linhas férreas no estado de São Paulo e no Brasil, estão sendo alvo de CPIs e outros questionamentos, assim como estudos e avaliações da pertinência dessa medida no que diz respeito às implicações econômicas e estratégias de comunicação e circulação em um país como o nosso. Mas neste texto vamos considerar apenas parte das áreas que foram abrangidas pela FEPASA, denominada de Malha Paulista, privatizada na data referida acima. Esta área, dentro do município de Campinas é que está quase em sua totalidade protegida pela legislação de Patrimônio Cultural.

A partir da incorporação pela FEPASA desses leitos férreos, já começa a ficar evidente a progressiva decadência desse meio de transporte. Após a compra pela FERROBAN, o que vemos é um sucateamento de todo o patrimônio pelo arrendamento ou mesmo pelo

abandono completo das estações, dos vagões e locomotivas, pelo uso indevido da via ou dos equipamentos e material rodante. A questão ambiental foi totalmente relegada ao descaso e acidentes com derramamento de óleo e outros produtos nocivos ao meio, mesmo tendo sido a empresa alvo de multas nenhuma providência foi tomada. Os prédios que abrigaram oficinas e outros locais abandonados e passíveis de contaminação por agentes poluidores do meio ambiente, ou por já estarem infectados ou por virem a ser pelo uso indevido, em seus contratos de concessão não tem contemplados regulamentação em relação a esta questão.

(Relatórios da FEPASA; Boletins da Associação Brasileira de Engenharia Ferroviária; Revista Ferroviária; Assembléia Legislativa: Relatório da CPI dos Transportes, Setor de Ferrovias).

Esses dados, constatados em relatórios de investigações, denúncias dos Sindicatos, matérias da imprensa e outros ao longo desses últimos trinta anos, não ocorreu de forma aguda. A omissão e o abandono foram de longa data. De certa forma isto também significou a absorção pela sociedade que aos poucos ia perdendo a referência do significado e utilidade desse cordão pesado que rodeava a cidade. Era espaço invadido, sujo e até perigoso. Com a redução de trabalhadores e passar dos anos, as áreas ferroviárias tornaram se inseguras e o patrimônio, de fato da população e das cidades, foram sistematicamente desrespeitados e até sua identidade histórica de certa forma rejeitada. Os próprios funcionários, os ferroviários que tanto se orgulhavam de sua categoria, eram substituídos por contratados sem preparo técnico o que resultou em graves acidentes na via.

Nos anos de 1980, o Museu da Companhia Paulista, conseguiu preservar diversas locomotivas elétricas, e como essa, houve diversas iniciativas de preservação desses equipamentos, porém sem sucesso. Essas locomotivas além da importância histórica são admiradas em todo o mundo, pois são testemunhas de um avanço tecnológico fundamental, a eletrificação. Mesmo assim existe projeto conhecido para este tipo de recuperação.

( Em trabalho de pesquisa sobre a eletrificação da Cia Paulista, o engenheiro A A Gorni, lembra a iniciativa de uma neta do engenheiro Francisco Monlevade, que recuperou e restaurou uma sub-estação na cidade de Louveira, em 2001, que foi aberta ao público.)

A Companhia Paulista foi a primeira ferrovia brasileira que eletrificou suas linhas. Trabalho importante do engenheiro Francisco de Monlevade, na década de 20 que

implantou um sistema sofisticado e que significou também em amplo treinamento dos maquinista e de outros funcionários da Cia. O primeiro trecho, experiência piloto, foi entre Jundiá e Campinas.

Hoje ainda temos em Campinas o generoso e competente trabalho da "Maria Fumaça", levado avante pela ABPF, que proporciona uma viagem histórica a muitos estudantes da região e de mais longe que sem essa iniciativa, não teriam possibilidade de testemunhar, mesmo com limites, um pedaço desse registro.

Em Campinas, o primeiro tombamento em relação ao patrimônio histórico da FEPASA, foi realizado em 1990, Resolução nº 004, que teve o cuidado de prever uma vasta área envoltória para contemplar o espaço urbano de implantação e os sinais de mudança proporcionando possibilidade de contextualização.

(o CONDEPHAAT, já havia Tombado a área em 1982)

Com o prefeito Antonio da Costa S, em 2001, foram decretados utilidade pública o complexo da FEPASA e trechos de leitos férreos na cidade, tornado-os passíveis de desapropriação. Em seguida a administração municipal passou a negociar vinte e cinco imóveis de valor histórico, terrenos para construção da nova rodoviária, trechos de trilhos e a regularização de vinte e três áreas para fins habitacionais.

O município tem dentro de seus limites o conjunto mais completo do complexo original das redes Paulista, Mogiana e Sorocabana. Já estão tombados ou em estudo de tombamento e já protegido pela legislação de proteção áreas que podem apresentar o cotidiano deste conjunto no que diz respeito às questões administrativas, operacionais e habitacionais.

Em 1903, já temos vestígios do complexo fabril que iria se apresentar e quatro anos mais tarde foi construída na cidade, a primeira locomotiva.

Descrevendo o espaço desse cordão que envolve a cidade podemos ver ainda hoje os restos do que teria sido este poderoso conjunto fabril:

- A grande Vila Paulista, iniciando perto do SENAI, nas bordas do bairro da Ponte Preta, o Departamento de Lubrificantes e as casas operárias ferroviárias ao lado da SANASA, junto a av. da Saudade e a r. José Paulino até Mogiana na área da Rotunda; Triângulo da Vila Riza até a Guanabara com um anexo resultando na Sorocabana;

- As duas pequenas redes da Estrada de Ferro Funilense , junto ao Mercado Municipal e o Ramal Férreo Campineiro com suas oficinas, que mais tarde comporiam com as garagens dos bondes além do depósito de óleo à r. Antonio Lobo;
- As fundições de cobre, hoje só temos as estruturas do prédio; fundições de ferro; As fundições de latão que também só temos as estruturas do prédio; e a casa dos moldes das três fundições localizada no barracão dos Lemos;
- As marcenarias e carpintarias que parte desse conjunto é o prédio onde hoje esta a CEPROCAMP;
- As casas de carros da Paulista e da Mogiana;
- A usina geradora à vapor;
- A casa de Força da Paulista;
- As caixas d'água e seus poços, espalhadas por vários locais no complexo;
- As oficinas de fabricação de veículos.

(Esses prédios compõe o acervo das companhias Paulista e Mogiana e foi nos descrito com muitos detalhes pelo historiador e diretor da ABPF, prof. Henrique Anunziata)

Segue os diversos tombamentos feitos pelo CONDEPACC e que formam o grande acervo da cidade sobre a história ferroviária:

- 1) Complexo Ferroviário Central da FEPASA, sito à praça Marechal Floriano Peixoto s/nº  
Centro  
Processo de Tombamento nº 004/1989  
Resolução nº 004/1990

Em vinte e sete de novembro de 1990, através da Resolução nº 004, são tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Cultural de Campinas (CONDEPACC), um conjunto de edifícios e equipamentos que formaram o que ficou sendo chamado de Complexo da FEPASA, denominação que recebeu a malha paulista de ferrovias. Eram exemplares importantes da arquitetura e tecnologia ferroviária e que haviam sido construídos entre os anos de 1872 e 1929, período da implantação das ferrovias em

Campinas momento em que a cidade é testemunha de rápido processo de crescimento urbano e desenvolvimento industrial.

Este conjunto de edifícios e equipamentos, não apenas desempenharam o "papel de suporte material", como diz a resolução de tombamento, para a história das transformações ocorridas com a chegada das linhas em Campinas, como representou o surgimento de diversas outras cidades do interior paulista que nasceram com estações ferroviárias, que foram pontilhando a medida que os trilhos se alongavam ao oeste do Estado de São Paulo.

Nesta primeira listagem foram tombados:

- Estação da Cia Paulista, sita à rua Lidgerwood;
- Armazém, sito à av. dos Expedicionários;
- Oficina da Cia Paulista, sita à rua Francisco Teodoro;
- Entradas do túnel de pedestre e um trecho de 2m posterior às escadas;
- Antigas oficinas dos Lemos, sitas à rua Cel Antônio Manoel esquina com a rua Francisco Teodoro;
- Escritórios de Administração, sitos no pátio interno da FEPASA e rua Sales de Oliveira;
- Caixa d'água, sita dentro do pátio interno da FEPASA;
- Usina Geradora, sita dentro do pátio interno da FEPASA;
- Oficinas de carros e vagões (duas) sitas no pátio interno da FEPASA;
- Rotunda, sita no pátio interno da FEPASA;
- Oficinas de Locomotivas, sitas no pátio interno da FEPASA;
- Armazém da Cia Mogiana, sita à rua Dr. Ricardo.

Estes bens acima passaram a ser objeto de sanções e benefícios que estão previstos na Lei Municipal nº 5 885 de 17 de dezembro de 1987. (Dispõe sobre a proteção e preservação do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do Município de Campinas)

(Anexo 01 - mapa de situação - pátio interno da FEPASA com localização dos bens tombados)

De acordo com a lei acima citada, previsto nos artigos 21, 22 e 23, ficaram delimitados 300m a partir dos prédios tombados, de área envoltório cujo o objetivo seria preservar o espaço urbano da implantação do Complexo em questão. Esta área, já totalmente edificada, não poderia ser demolida ou modificada sem a autorização prévia do CONDEPACC (Resolução nº 004 de 27 de novembro de 1990, artigos 3º; 4º; e 5º.

Esta Resolução especifica também o grau de preservação total dos três monumentos existentes nos limites desta envoltório como seguem:

- antigo bebedouro instalado na atual Praça 9 de Julho (construído em 1905, por solicitação de Leopoldo Amaral, personalidade de destaque da cidade);
- estátua comemorativa dos 25 anos da Cia Mogiana, situada na Praça Marechal Floriano Peixoto;
- coreto da Praça Correia de Lemos (construída pela Fundação Lidgerwood em 1883).

(Estes coreto foi instalado primeiramente onde é hoje na Praça Imprensa Fluminense, mais tarde em 1940, transferido para Praça Correia de Lemos)

Estavam também dentro da mesma envoltório inseridos nas exigências de:

- preservação total, cerca de 85 imóveis;
- preservação parcial de fachada e total de volumetria cerca de 170 imóveis;
- preservação de volumetria cerca de 20 imóveis;
- preservação de áreas verdes:

Praça João Milani; Praça José Bíscola; Praça Correia de Lemos; Praça 9 de Julho; Praça Marechal Floriano Peixoto; Praça Dr. Heitor Penteado; Praça dos Expedicionários.

- preservação de exemplares arbóreos: 29 exemplares de tipuana; 01 exemplar de caesalpina ferrea (pau de ferro); 02 exemplares de sibipiruna; 01 exemplar de eucalipto.
- mantêm se preservado o traçado viário contido nos 300m. referidos no artigo nº 4.

No artigo nº 6 da resolução, está previsto o processo de recuperação de toda a área preservada tanto a arquitetônica como a ambiental, para que pudesse realmente exercer sua função de testemunha de uma transformação urbana, além de regulamentada com especificações detalhadas sobretudo quanto ao gabarito de altura, as novas construções.

- 2) Lidgerwood Manufacturing Ltda, "Museu da Cidade", sito à av. Andrade Neves nº 01 Centro  
Processo de Tombamento nº 003/1989  
Resolução nº 00 4/1990
- 3) Imóvel situado à r. sales de Oliveira nº 429 e 433, Vila Industrial.  
Processo de Tombamento nº 008/1989  
Resolução nº 009/1992
- 4) Vilas Manoel Dias e Manoel Freire - Vila Industrial  
Processo de Tombamento nº 003/1989  
Resolução nº 019/1994
- 5) Mercado Municipal de Campinas, sito à r. Benjamin Constant s/n Centro  
Processo de Tombamento nº007/1995  
Resolução nº 021/1995
- 6) Palácio da Mogiana, sito à av. Campos Salles nº 427 Centro  
Processo de Tombamento nº 001/1994  
Resolução nº 028/1998
- 7) Ponte sobre ferrovia no bairro Ponte Preta, entre a av. Francisco Glicério e a r. da Abolição  
Processo de Tombamento nº 008/2000  
Resolução nº 034/2001
- 8) Ramal Férreo Campineiro, sito no Distrito de Sousas  
Processo de Tombamento nº 009/1994

Resolução nº 044/2004

- 9) Áreas e prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, sito à r. Mário Siqueira Bairro da Guanabara  
Processo de Tombamento nº 002/1996  
Resolução nº 045/2004
- 10) Percurso do leito da Antiga Estrada de Ferro Mogiana no trecho entre Campinas até a Divisa do Município de Jaguariúna.  
Processo de Tombamento nº 003/2003  
Resolução nº 051/2004

Bens em Estudo de Tombamento protegidos pela legislação de Tombamento :

- 1) Conjunto arquitetônico localizado na vila Industrial, Ruas: Venda Grande; Francisco Theodoro. (Habitações operárias que pertenceram à Cia Paulista)  
Processo de Tombamento nº 001/2002
- 2) Vila Operária dos Ferroviários, sito entre a av. da Saudade e r. Alvaro Ribeiro  
Bairro da Ponte Preta  
Processo de Tombamento nº 004/2004
- 3) Os 04 bondes que circulam no Parque Portugal, os Trilhos Originas (tipo fenda),  
Construção sito à r. Dr. Ricardo nº 153 e 233, Conj da Antiga Gare, a Caixa d'água da antiga Cia Ramal Férreo Campineiro de 1889, a Antiga Casa de força/Escritório da antiga Cia Ramal Férreo Campineiro, Posto Telegrafico Riza, Casa do Mestre de Carros e Vagões, Antigo Galpão de Importação da Cia Paulista.  
Processo de Tombamento nº 006/2004
- 4) Traçado urbano da praça 9 de Julho, Prédios geminados sites à r. Saldanha Marinho nº 66, 70, 115, Praça Marechal Floriano Peixoto, monumento da Cia Mogiana, Prédios assobradados sites a av. dos Expedicionários nº 288, Edifício "Roque de Marco" ,

e o "Grigoletti", sítios na esquina da av. dos Expedicionários com a r. 13 de Maio,  
Galpão Industrial, sítio a av. Andrade Neves nº 183.

Processo de Tombamento nº 009/2004.

**Bibliografia:**