



O PROCESSO DE PRESERVAÇÃO E RESTAURO FRAGMENTADO NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA SOROCABANA/SP

Autores: SILVA, Willian.

NEVES, Deborah

LUZ, Maria Helena Calazans

COSTA, Beatriz Vila Nova Wagner

RESUMO

Este trabalho propõe uma reflexão sobre a importância da preservação dos equipamentos ferroviários em rede, contrária aos hábitos atuais que consistem apenas na preservação dos bens patrimoniais de forma fragmentada – e que na maioria das vezes propõe apenas a preservação das estações ao invés de todo o complexo industrial ferroviário. Neste artigo serão apresentadas análises dos dois casos citados acima destacando os pontos negativos e positivos de cada ato preservacionista que visa a proteção de um conjunto em sua integridade, e não de forma fragmentada, fazendo com que a obra cumpra sua função social de transmitir conhecimento às futuras gerações dos impactos e influências exercidos pela ferrovia entre o século XVIII e XIX. A preservação deste setor sustenta-se pela sua importância como ponto de centralidade, que em muitos casos foi responsável pelo surgimento de novas cidades ou pelo desenvolvimento de povoados que já existiam antes da implantação dos trilhos.

Palavras Chave: Preservação, Patrimônio Industrial Ferroviário, Ferrovia Sorocaba

THE FRAGMENTED PROCESS OF PRESERVATION AND RESTORATION OF THE RAILWAY STATION OF SOROCABANA / SP

ABSTRACT

This work proposes a reflection on the importance of preserving networked railway equipment, contrary to current habits that consist only in the preservation of heritage assets in a fragmented way - and which most often proposes only the preservation of stations rather than the entire complex industrial railroad. Here, analyzes of the two cases mentioned above will be presented, highlighting the negative and positive points of each preservationist act that aims to protect a set in its entirety, and not in a fragmented way, making the work fulfill its social function of transmitting knowledge to future generations of impacts and influences exerted by the railroad between the 18th and 19th centuries. The



preservation of this sector is sustained by its importance as a central point, which in many cases was responsible for the emergence of new cities or the development of villages that already existed before the implementation of the tracks.

Key Words: Preservation, Railway Industrial Heritage, Sorocabana Railroad.

1 – INTRODUÇÃO

A arquitetura industrial é de interesse à várias áreas do conhecimento – em especial às humanidades – pois está ligada à antropologia, à história, à ciências, à engenharia, à arte, à arquitetura, às cidades, entre outros assuntos importante (CHOU, s/a). Este trabalho tem o intuito de tratar a problemática relacionada à preservação de equipamentos industriais ferroviários de forma fragmentada, tratando de um caso específico que se passa na antiga Estação Ferroviária de Sorocaba/SP. A hipótese inicial apresentada para tal estudo consiste no pensamento superficial e ultrapassado de que apenas um elemento de toda a rede seja capaz de representar a importância e complexidade de um bem patrimonial. A justificativa para este trabalho sustenta-se à partir da importância que este setor exerceu entre o século XVIII e XIX, no qual serviu como meio de transporte de cargas e de pessoas e influenciou diretamente em questões sociais, econômicas e culturais.

Considerando a importância dos testemunhos ferroviários para a área da arquitetura e urbanismo, este trabalho tem como objetivo geral compreender a importância da preservação do patrimônio industrial ferroviário como meio de sustentação da memória social e coletiva.

Quanto aos objetivos específicos à serem atingidos, este trabalho visa: analisar como um bem patrimonial preservado em rede pode ser rico de conhecimentos, ao contrário do bem patrimonial preservado de forma fragmentada; aqui também objetiva-se secundariamente exemplificar como o ato de preservação destes testemunhos industriais podem servir como meio de transmissão de conhecimento às futuras gerações e até mesmo como testemunho de processos de urbanização, que devido à sua centralidade influenciou no surgimento ou no desenvolvimento de várias cidades e povoados; e por fim, como último objetivo, vale citar as dificuldades encontradas para a preservação em rede tal como defende-se positivamente neste trabalho.



A metodologia utilizada baseou-se na revisão de literatura de diversos teóricos renomados que apresentam estudos sobre “preservação”, “restauro”, “patrimônio histórico” e “patrimônio industrial ferroviário”. À partir destes estudos, foram realizadas análises comparativas e qualitativas do conteúdo apresentado, que por fim, servirão para refutar ou confirmar a hipótese inicial apresentada nesta introdução.

2 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Os trilhos foram um poderoso instrumento de unidade econômica e social, linguística e cultural, bem como de propagação de ideais, crenças, sentimentos e costumes. Por outro lado, não há como negar que as ferrovias serviram de instrumentos de colonização e dominação que foram utilizados pelas grandes potências. (BORGES, 2011). Kuhl (s/a) ressalta que os estudos da cafeicultura e das ferrovias são capazes de mostrar o papel das transformações pelas quais o Estado de São Paulo passou, sendo estes dois elementos os responsáveis pela criação de algumas cidades, e em outros casos, pelo crescimento de várias cidades já existentes.

Segundo Freire (2017) *apud* Santos (2008) a criação ou o surgimento dessas cidades à partir da linha férrea baseou-se no conceito de rede geográfica – tendo assim, pontos e arcos que quando bifurcados, criavam nós que conectavam diversas áreas-, possibilitando a circulação e o transporte de matéria, energia e informação. Devido à este aspecto, a rede ferroviária deve ser entendida no seu contexto, como um objeto técnico do espaço geográfico, constituída por um conjuntos de pátios (que correspondem aos “nós” da rede), e que quando conectados, funcionalmente e espacialmente entre si, por meio de segmentos de linha (fios/arcos), tecem uma trama linear sobre a qual circulam mercadorias, informações e passageiros, sendo este um dos principais questionamentos levantados aqui sobre a complexidade do patrimônio ferroviário, que na maioria das vezes é reconhecido em sua forma fragmentada da rede. (FREIRE, 2017).



O setor ferroviário caracterizou-se como principal elemento de configuração regional e só parou de crescer quando passou pela desestruturação do seu sistema, que aconteceu por conta de sua substituição por um novo modelo socioeconômico, ligado principalmente ao transporte rodoviário em escala nacional, ocorrendo assim a mudança para outro processo de reestruturação. A partir disto, a ferrovia passou a desempenhar um papel menos relevante, considerado secundário no que diz respeito ao transporte e a integração em nível regional e nacional, o que resultou no desmantelamento da ferrovia causado pelo Poder Público após a sua erradicação. Segundo Monastirsky (2001) ressalta que é no plano cultural que as cidades mais perdem, pois o não reconhecimento da importância cultural que a ferrovia possui por parte do Poder Público resulta no processo de degradação em que se encontra atualmente a maior parte destes bens patrimoniais, induzindo assim, na dissolução total do patrimônio, que por fim, resulta em perdas irrecuperáveis para a sociedade.

Também vale ressaltar a importância da ferrovia como instrumento constituinte do território urbano, no qual Ghirardello (2001) afirma que nos locais que já contavam com alguma organização antes mesmo da vinda da ferrovia, estes passavam a se desenvolver à partir de sua chegada, como se a estrada de ferro funcionasse como alavanca para o crescimento local, pois esta trazia a esperança de melhoria da qualidade de vida econômica do povoado garantindo acessibilidade e escoamento da produção (GHIRARDELLO, 2001).

É possível destacar uma problemática não exclusivamente brasileira, mas sim de nível internacional, que se refere ao processo de identificação e reconhecimento da ferrovia como patrimônio industrial na qual, quase sempre, resulta em uma visão reducionista do bem patrimonial. Na maioria das vezes a preservação se restringe aos elementos físicos da produção arquitetônica – em geral o edifício da estação ferroviária – apreendidos de maneira fragmentada do contexto funcional e espacial da rede ferroviária da qual fazem parte, e de forma descontextualizada do território no qual se inscrevem. (FREIRE, 2017). Quanto à isso, Freire, 2017, p. 17 *apud* CASSANELLES-



ROHÓLA, 2007) pontua que o edifício da estação não se explica sozinho”, justificando através da citação de outro autor o motivo para tal ato. Freire, 2007, p. 12 apud Soto, Santos e Ganges (2013) defende que:

As estações não podem ser avaliadas como elemento principal isolado, mas sim, inseridas no conjunto do qual faz parte, no qual coexiste de maneira articulada e interligada a outros elementos técnicos e funcionais, também suscetíveis de serem avaliados como patrimônio cultural.

Dentro deste estudo se enquadra uma situação que se refere à antiga estação ferroviária de Sorocaba/SP, que está apresentada na FIGURA 1, onde atualmente funciona o Museu da Estrada Ferro Sorocabana. O edifício que funcionava como antiga sede da estação ferroviária de Sorocaba é preservada em sua forma isolada e/ou fragmentada, distante da ideia de preservação em rede, como defende diversos historiadores apresentados neste trabalho.

Seguindo nessa perspectiva, é possível utilizar os escritos de Borges (2011, p. 50), onde o mesmo defende que “a instalação da Estrada de Ferro de Sorocaba precisa ser entendida como articulação de poder entre o setor governamental e a elite local e seus interesses bem definidos,” na qual foi pensada à partir da estrutura geográfica em rede, devido ao fato de que a extensão da ferrovia para a região de Sorocaba surgiu como necessidade de grupos econômicos estabelecerem um ramal ferroviário que ligasse Sorocaba-Itu-Jundiaí ao porto de Santos pelo ramal Santos-Jundiaí, já que Santos era até então o principal ponto de exportação do café brasileiro e também centro de distribuição de produtos importados. (BORGES, 2011).

FIGURA 1 – Museu da Estrada de Ferro Sorocaba



Fonte: Web Site Google Imagens, 2021, editada pelo autor, 2021.



Quanto à preservação fragmentada dos equipamentos ferroviários, Kuhl (s/a, p.15) relata que:

Algo que se tem verificado na prática das intervenções recentes, com frequência, é o fato de não se procurar entender e respeitar aquilo que distingue e caracteriza o edifício ou o conjunto arquitetônico: no caso de vastos espaços abertos, inserem-se de modo indevido usos que resultam na implementação de elementos que fragmentam, atravancam ou obstruem de modo excessivo a conformação, perdendo-se a noção de proporção [...]. Impressiona o fato de várias iniciativas voltarem para o extremo oposto daquilo que sugere a configuração do edifício ou conjunto que se quer precisar.

Atualmente, o prédio aonde funcionava a antiga estação ferroviária de Sorocaba abriga o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, no qual a partir dos estudos apresentados aqui, é possível observar que este se encontra preservado de forma fragmentada do seu conjunto. À partir da FIGURA 2 é possível observar um pouco deste conceito de fragmentação do Museu com o conjunto da antiga estação ferroviária, na qual atualmente, o conjunto recebe usos diversos nos antigos edifícios ferroviários.

FIGURA 2 – Conjunto Ferroviário da EFS



Fonte: Web Site Google Maps, 2021, editado pelo autor, 2021.



De acordo com Oliveira (2011), o prédio que abriga o museu é composto por 14 cômodos, tendo entre eles um porão e 12 salas ocupadas com objetos (mobiliários, vestimentas, fotos, objetos decorativos, entre outros) pertencentes à Estrada da Ferro Sorocabana e aos ex-funcionários. O autor também reforça o aspecto fragmentário deste museu, destacando que ele não conta com um discurso expositivo claramente definido (temático ou cronológico) do seu acervo (FIGURA 3), apresentando apenas uma exposição de material ferroviário conforme o antigo padrão de coleção, no qual caracteriza-se mais como um acúmulo de material pelos ambientes seguido de legendas de identificação das peças e em outros casos, ambientes que reproduzem os antigos espaços de trabalho administrativo ou da estação (FIGURA 4). Por fim, o autor destaca que o museu não possui boas condições de iluminação, armazenamento e conservação, o que acaba por definir a exposição como de evidente caráter elogioso e nostálgico da empresa de Estrada de Ferro Sorocabana - EFS. (OLIVEIRA, 2011).

FIGURA 3 – Exposição sem discurso expositivo no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: Web Site Google Imagens, 2021, editada pelo autor, 2021.

FIGURA 4 – Reprodução de antigos espaços administrativos da estação



Fonte: Web Site Google Imagens, 2021, editada pelo autor, 2021.

Quanto ao reconhecimento da relevância do patrimônio histórico ferroviário para preservação em rede, Freire, (2017) ressalta que surgem dois desafios quanto à este ato, sendo o primeiro em relação à necessidade de compreender a complexidade dos bens constitutivos de uma rede ferroviária e em segundo, à dificuldade em identificar e reconhecer entre os bens ferroviários, aqueles que merecem ser avaliados socialmente como de interesse cultural, diante da complexidade e da extensão territorial de uma rede ferroviária. Vale destacar que a compreensão da informação parcial e muito centrada no edifício isolado, faz com que se perca não somente a leitura funcional, técnica e espacial do edifício, mas também o entendimento das relações sociais, espaciais e dos processos – de produção e de trabalho – do qual fez parte, e que motivaram sua construção como parte de uma rede.

Por fim, conclui-se que o não reconhecimento da importância deste patrimônio histórico como meio de sustentação da memória social e coletiva implica na preservação de um setor tão importante no passado, no qual influenciou em avanços econômicos, culturais e sociais. Atualmente, é possível afirmar que os usos diversos e desconexos com a função primária do conjunto leva ao empobrecimento histórico, no qual a preservação fragmentada não exerce uma função social educacional de tamanha qualidade quanto poderia ser.

3 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema “patrimônio industrial ferroviário” é recente no que condiz aos interesses de preservação e restauro, sendo que os movimentos para tais atos vem crescendo consideravelmente, já que a ferrovia foi responsável por grandes avanços sociais, econômicos e culturais como citados neste artigo, sendo o principal deles o surgimento e desenvolvimento de povoados e cidades.

Diante do exposto neste trabalho, conclui-se a partir dos estudos que qualquer que seja o ato de preservação, ele é mais rico para conhecimento quando preservado em rede ao invés de forma fragmentada, pois assim é possível entender toda sua complexidade e a estrutura de conexões na qual este conjunto foi projetado. Neste trabalho, o intuito era defender a preservação e o restauro dos conjuntos industriais ferroviários, tal como justificar a importância de intervenção nesses bens, evitando assim a degradação do patrimônio e a perda da memória social e coletiva. Em relação à preservação dos equipamentos industriais ferroviários de forma fragmentada, é possível concluir que esta ação é mais comum devido ao entendimento retrógrado que confere toda importância histórica a apenas um elemento de todo o conjunto e aplica neste um novo uso. Se faz necessário pensar na preservação e restauração como um meio de salvaguardar todo o conjunto em sua totalidade, com o intuito de utilizá-lo como forma de transmitir conhecimento às futuras gerações.

4 – REFERÊNCIAS

BORGES, B. G. **Ferrovia e Modernidade**. Revista UFG, [S. 1.], v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382>. Acesso em: 4 ago. 2021.

BOSCHETTI, V. **O Curso Ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana**. Revista HISTEDBR On-line, Campinas, n. 23, p. 46-58, set. 2006 – ISSN: 1676-2584. <Disponível em: https://fe-old.fe.unicamp.br/pf-fe/publicacao/4929/art04_23.pdf>.



CARVALHO, D. **Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista.** 2007. <Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao27/materia02/exto02.pdf>>.>

CHOAY, F.de. *A Alegoria do Patrimônio.* São Paulo: Unesp, 2001.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio Ferroviário: A Preservação para Além das Estações.** Universidade Federal de Pernambuco. (Tese de Doutorado). Recife, 2017. Disponível em: <<https://attena.ufpe.br/bitstream/123456789/29429/1/TESE%20Maria%20Emilia%20Lopes%20Freire.pdf>>.>

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista.** ed. UNESP: São Paulo, 2002.

GRANDI, G. **Estado e Capital Ferroviário em São Paulista: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961.** Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2010.

KUHL, B. **O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação.** Artigo Científico. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf>.>

KUHL, B. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialidade: Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia-SP , Ateliê Editorial, 2008.

NETO, J.; CARNEIRO, F.; GIANNECCHINI, A. **Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Artigo Científico. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf>



OLIVEIRA, E. Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: **As Condições de Preservação e Uso dos Bens Culturais**. Projeto História, v. 40, p. 179-203, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/127071>>.

OLIVEIRA, E. **Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio paulista**. 2010. Artigo Científico. Universidade Estadual Paulista, Rosna/SP. 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/125/pdf_70>.

SILVA, B.; OLIVEIRA, D.; SILVA, J.; ALFARO, R.; FONSECA, W. **Estrada de Ferro Sorocabana: Uma Viagem Fotográfica Pelos Trilhos de Presidente Prudente**. 2012. Artigo Científico – Universidade do Oeste Paulista, Presidente Prudente, 2012. <Disponível em: http://sites.unoeste.br/facopp/wp-content/uploads/2019/08/638fec73ae44d2045128aa1ce3d2da0f_Estrada_de_Ferro_Sorocabana_Uma_viagem_fotografica_pelos_trilhos_de_Presidente_Prudente.pdf>

SOUZA, J. **Tipologias Arquitetônicas nas Estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. 2001. Artigo Científico. Universidade de São Paulo, São Paulo. 2001. Disponível em: http://cmsportal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_tipologias_arquitetonicas.pdf>.