



ESTRATÉGIAS PROJETUAIS PARA A ESPLANADA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ

Discente: PEDRO HENRIQUE BENATTI

Orientador: PROF. DR. EVANDRO FIORIN

Co Orientador: PROF. DR. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" FACULDADE
DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

ESTRATÉGIAS PROJETUAIS PARA A ESPLANADA DO COMPLEXO
FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ

Discente: PEDRO HENRIQUE BENATTI

Orientador: PROF. DR. EVANDRO FIORIN

Co Orientador: PROF. DR. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Trabalho final de Graduação apresentado ao
Departamento de Planejamento, Urbanismo e
Ambiente para a obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo

Presidente Prudente

2015

Dedico este trabalho aos meus pais, que pelo suor de seus trabalhos e pela reciprocidade no amor, puderam me proporcionar a alegria desta realização. A eles que sempre estiveram ao meu lado me dando suporte, conselhos e principalmente carinho, todo o reconhecimento deste trabalho.

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida.

Aos meus pais, pela dedicada vida de renúncia tendo em vista crescimento e amadurecimento de seus filhos.

Aos meus irmãos que, apesar das diferenças, sempre demonstraram amor, carinho e saudades nesses mais de 5 anos.

Aos meus tios e avós, pelo suporte, pelo carinho, pelo amor e pela preocupação.

Aos meus amigos que, de alguma forma, me deram apoio e coragem para seguir mesmo em momentos difíceis.

À UNESP, pelo oferecimento do ensino gratuito e de qualidade.

E ao meu orientador, Evandro Fiorin, pela confiança, pelo apoio e acima de tudo, pela amizade.

“O presente é a sombra que se move separando o
ontem do amanhã. Nela repousa a esperança.”

(Frank Lloyd Wright)

RESUMO

O presente trabalho final de graduação visa abordar as questões relativas às condições de preservação e utilização do patrimônio histórico e arquitetônico construído na cidade de Jundiaí, tendo como objeto o antigo Complexo Ferroviário da Companhia Paulista das Estradas de Ferro de 1893. É analisado o contexto histórico ao qual se insere a construção e consolidação deste complexo que diretamente influenciou na formação e crescimento da cidade, sua situação atual, seus usos e planos de recuperação em andamento. Em seguida, levando em consideração todo o apanhado histórico realizado, e pautado em referências teórico-projetuais, se desenvolve um projeto de intervenção visando a recuperação de parte desse conjunto arquitetônico industrial de forma a garantir sua preservação, sua utilização e sua história pra toda a comunidade.

Palavras-chave: Complexo Ferroviário de Jundiaí, Arquitetura Industrial, Memória, Patrimônio, Intervenção

SUMÁRIO

	1. INTRODUÇÃO	13
	2. JUNDIAI HOJE	14
	3. A CIDADE ANTES E DEPOIS DA FERROVIA	20
	4. CONSTRUÇÃO, CONSOLIDAÇÃO E OBSOLESCENCIA DO COMPLEXO	30
	5. O COMPLEXO, SEUS USOS E OCUPAÇÕES	60
	6. ENSAIOS ATUAIS E FUTUROS	64
	7. ESTRATÉGIAS PROJETUAIS	64
	8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	84
	9. ANEXOS	



> 1. Introdução

Há algum tempo, os estudos históricos vem considerando a importância dos objetos e do espaço como elementos que constituem a memória – ou “lugares de memória”, na expressão de Pierre Nora¹. E hoje é notável a preocupação da sociedade em relação ao seu patrimônio histórico, pois, em sua essência, são formadores, mas mais do que isso, são transformadores de toda uma cultura local e consequente identidade social daquela população.

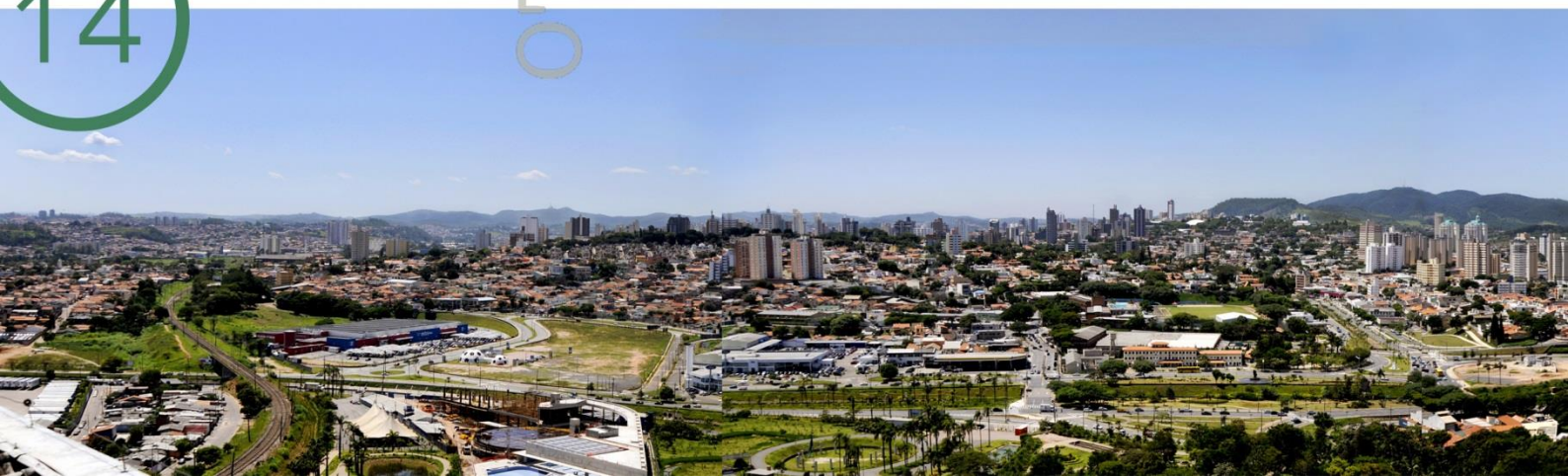
Pretende-se então resgatar essa cultura social através de cenários passados e atores locais para poder entender e intervir nesses espaços residuais dentro das cidades criando novos cenários e novos usos através do histórico de vida e formação da cidade de Jundiaí, a chegada da ferrovia, seu apogeu e obsolescência e os novos rumos a serem tomados.

1 > NORA, Pierre. *Les lieux des mémoires*. Paris: Gallimard, 1984. CHOAY, F. *Alegoria do patrimônio*. São Paulo: Unesp, 1999.

> 2. A Cidade Hoje

PATRIMONIO
FEPASA
BRASIL
SAOPAULO
HISTÓRIA
ARQUITETURA
CULTURA

14



Jundiaí é um município do interior do estado de São Paulo, no Brasil. Localiza-se a 23°11'11" de latitude sul e 46°53'03" de longitude oeste, a uma altitude de 761 metros. Dista 57,7 quilômetros da capital do estado. Com 397.965 habitantes é, no estado, o 15º município mais populoso e o sétimo maior fora da Grande São Paulo. Também é o 59º maior do Brasil, sendo maior que quatro capitais estaduais.

Apresentou, em 2011, um produto interno bruto de mais de R\$21,8 Bilhões, colocando o município na 23ª posição em todo o país, à frente de quatorze capitais, sendo o nono município mais rico estado de São Paulo. Considerada uma região próspera no estado de São Paulo, Jundiaí ocupa o oitavo lugar no ranking do produto interno bruto do estado.

Em 2013, seu índice de desenvolvimento humano atingiu 0,822, levando a cidade à 11ª melhor posição do Brasil e quarta melhor do estado.

15



FIGURA 01 > Vista Panorâmica da Cidade de Jundiaí
FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí

Jundiaí possui uma série de Museus dedicados às mais variadas atividades e histórias. Dentre eles se destacam: Museu Histórico e Cultural de Jundiaí – "Solar do Barão de Jundiaí"; Museu Ferroviário "Companhia Paulista"; Museu da Energia de Jundiaí; Fazenda N. Sra. da Conceição – Museu Barão de Serra Negra; Centro de Memória do Esporte Jundiaense ("Bolão"); Museu Sacro Diocesano "Cardeal Agnelo Rossi"; Museu do Exército – 12º G.A.C. – Grupo Barão de Jundiahy; Fazenda Ermida; Espaço Cultural Museu do Vinho "Família Brunholi"; Museu do Paulista Futebol Clube (Sala de Troféus).

Além dos Museus, a cidade possui um variado número de espaços culturais onde se destacam: Teatro Polytheama² e Galeria de Artes Fernanda Perracini Milani; Gabinete de Leitura Ruy Barbosa³; Sala Glória Rocha⁴; Cineclube⁵; Casa da Cultura e Biblioteca Municipal Professor Nelson Foot.

FIGURA 02 > Teatro Polytheama em reformas
FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



²O Teatro Polytheama é um dos principais patrimônios histórico, cultural e arquitetônico de Jundiaí. Fundado em 1911 e fechado no final da década de 1960, foi reinaugurado em 1996 com projeto da renomada arquiteta Lina Bo Bardi.

³Tradição na cidade de Jundiaí, o Gabinete possui em suas dependências uma pinacoteca com extenso acervo, uma biblioteca com mais de 4 500 obras e documentos históricos e uma cinemateca. Possui ainda auditório multimídia, cybercafé e oferece cursos diversos.

⁴Antigo Mercado Municipal, foi reformado e reinaugurado em 1981. Abriga a Sala Glória Rocha no seu piso superior, com 334 lugares e palco de shows musicais e teatrais.

⁵Um projeto entre o Cineclube Consciência e a Prefeitura do Município de Jundiaí, que tem como objetivo trazer o cinema de volta ao centro da cidade, na Sala Glória Rocha, e gratuitamente. Às quartas-feiras à noite.

FIGURA 03 > Galeria de Artes Fernanda Perracini Milani
FONTE > Acervo Fotográfico do Autor





FIGURA 04 > Museu Histórico e Cultural de Jundiaí
 FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



FIGURA 05 > Pinacoteca Diógenes Duarte Paes
 FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



FIGURA 06 > Sala Glória Rocha
 FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



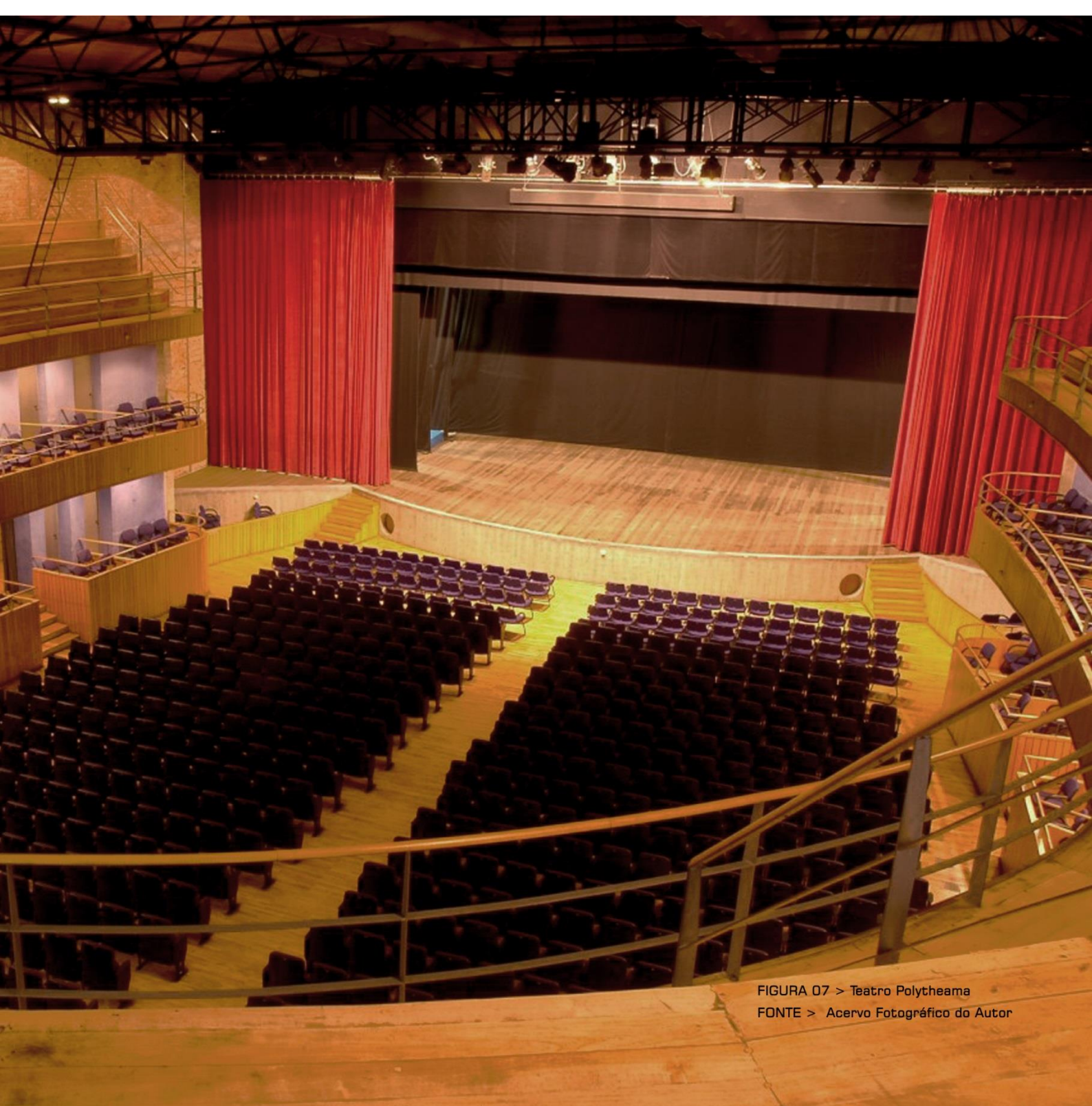


FIGURA 07 > Teatro Polytheama
FONTE > Acervo Fotográfico do Autor

> 3. A Cidade Antes e Depois da Ferrovia

Jundiaí foi fundada no início do século XVII, mais precisamente em 1615 e já em 1655 foi elevada a Vila, porém foi apenas em 1865, às vésperas da chegada da ferrovia, que foi elevada à categoria de cidade. Ao longo dos séculos XVII, XVIII e início do XIX, a economia da cidade se limitou a pequenas lavouras de subsistência, que abasteciam moradores da vila, tropeiros e bandeirantes, além de um forte comércio de muares e equinos que se espalhava também para as vilas próximas.

Sousa (1955) afirma que tanto o povoamento de Jundiaí e, conseqüentemente, a agricultura local, tiveram a princípio um progresso lento. Na época a região era formada por várias sesmarias pertencentes à Capitania de São Vicente, conhecida como “Portão do Sertão”, início do caminho de muitas entradas e bandeiras. Durante longo período, até início do século XVIII, a escravidão indígena foi à base da mão de obra local, embora essa prática fosse proibida por lei.

FIGURA 08 (FUNDO) > Jundiaí em 1885
FONTE > Sebo Jundiaí



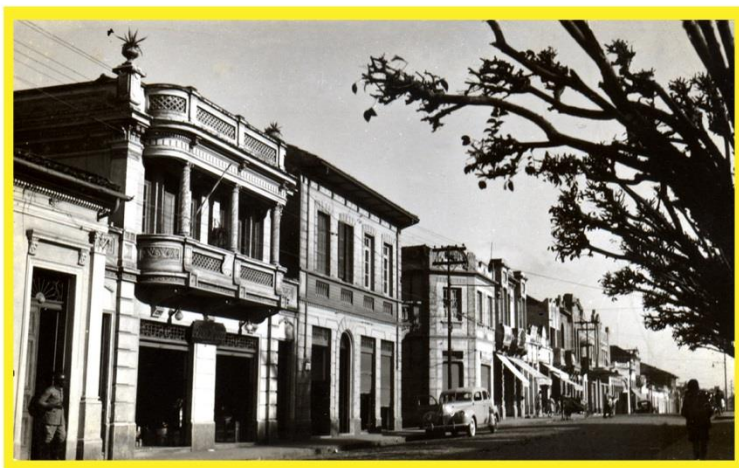


FIGURA 09 > Rua Barão em 1885
FONTE > Sebo Jundiaí



FIGURA 10 > Rua Barão em 1885
FONTE > Sebo Jundiaí

Luna e Klein analisam que:

"Inicialmente, Jundiaí era um povoamento pobre, com pequenas unidades agrícolas movidas pelo trabalho familiar e alguns escravos. Mas o aumento constante nas culturas de gêneros alimentícios, em especial o milho, e o início de uma moderna economia açucareira no último quarto do século XVIII e posteriormente a introdução da produção cafeeira na cidade e demais cidades da região (primeira metade do século XIX) geraram profundas mudanças estruturais, pois, há um aumento do tamanho das unidades agrícolas e da população escrava residente. Foi essa expansão que levou ao desmembramento da vila em 1797, quando grandes partes das terras açucareiras e da população de Jundiaí serviram de base para a criação da vila de Campinas." (LUNA E KLEIN, 2005, p. 70).



Destacam que metade da população escrava da vila de Jundiaí estava concentrada na atividade açucareira (225 em 1778 e 1.100 em 1836). A agricultura absorvia entre 60% e 80% dos domicílios, sendo que sobressaíam o cultivo de açúcar e café, nos trinta primeiros anos do século dezenove.

"Em Jundiaí, Limeira e Rio Claro o café já constituía a principal lavoura comercial escravista. Nas duas últimas, elevadas à Vila em 1842, houve rápido crescimento da produção cafeeira, levada a cabo pelo pequeno grupo de senhores de engenho e seus familiares, que optaram pela cultura da rubiácea, nos anos 1840. Juntas produziam 220.000 arrobas de café, quase dois terços do volume produzido em Campinas. Mogi Mirim já contava com 66 fazendas, mas sua produção de café, de 80.000 arrobas era bem inferior as mais de 200.000 de açúcar produzidas nessa localidade. Em 57 propriedades, Jundiaí colhia 60.000 arrobas da rubiácea." (MELO, 2009, p. 69).

Com o estímulo da produção de café no interior do estado, no ano de 1860, através do Decreto Lei 2.601 de 06/06/1860, foi criada a primeira ferrovia em solo paulista aberta pelos ingleses, a São Paulo Railway Company, porém ainda no trecho da cidade de Santos em direção a São Paulo. Inaugurada em 16/02/1867 com 139 km que ligava Santos à Jundiaí, mais tarde conhecida como Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.



FIGURA 11 > Construção da Ferrovia em Jundiaí
FONTE > Museu da Companhia Paulista



A chegada da ferrovia contribuiu para alterar o perfil da cidade. No dia da inauguração do trecho da Paulista ligando Jundiaí a Campinas inaugura-se a iluminação pública à querosene nas ruas Barão de Jundiaí e Rua do Rosário, as mais importantes da cidade. Uma linha de bondes puxados por animais é inaugurada em 1893, mesmo ano em que as Oficinas da Paulista transferem-se para a cidade. A preocupação com reformas urbanas, associando embelezamento, infraestrutura e salubridade aparecem em Jundiaí, como de resto em quase todas as cidades brasileiras, marcando um período de “belle époque tropical”. A Câmara preocupava-se com o abastecimento de água e com questões de saúde pública, que resultaram na construção de um novo matadouro municipal, em contratos para a limpeza pública, a construção de um hospital e um cemitério. Criou-se um Jardim Municipal, reorganizou-se o cemitério, arruou-se e nivelou-se as ruas centrais.

Em 1885 foi inaugurada a nova Casa da Câmara e Cadeia, com projeto de Ramos de Azevedo, também responsável pela reforma da Matriz Nossa Senhora do Desterro reinaugurada em 1891. Aparecem cinemas e casas de espetáculo, destacando-se o Teatro Polytheama, em 1911, com capacidade para 3000 pessoas. Símbolos da belle-époque voltados para grupos médios, pessoas ligadas ao comércio e à ferrovia⁶. As elites locais saem de Jundiaí dirigindo-se para Campinas ou São Paulo. A ausência das elites pode ser percebida pela inexistência de casarões na cidade sendo o único existente, o Solar do Barão, que foi construído em 1862 pelo Barão de Jundiaí, hoje Museu Histórico e Cultural de Jundiaí.

FIGURA 12 > Estação Ferroviária de Jundiaí em 1929

FONTE > Museu da Companhia Paulista

⁶CAMPANHOLE, A.; SANTOS, W. e GICOVATE, M. Aditamento à história da fundação de Jundiaí. Instituto Histórico e Geográfico. Jundiaí / SP. Ed. Literarte. 1994.

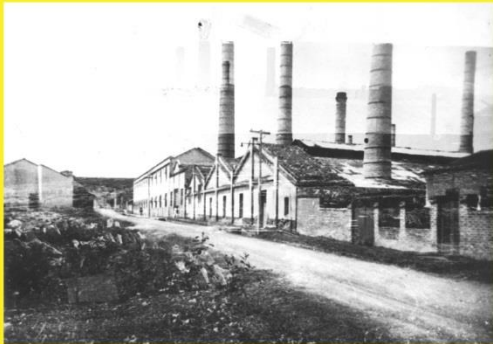
Jundiaí vai se transformando numa cidade industrial, e de grandes indústrias. A expansão urbana do período vê se configurarem bairros de ferroviários assim como de operários de outras fábricas que então se instalavam na cidade. Assim foram criados os bairros de Vila São Bento localizado ao lado da Companhia de Fiação e Tecidos São Bento, cujos lotes foram implantados no final da década de 1880.

Quase todos os endereços de ferroviários registrados nos prontuários indicam próximas ao Complexo Ferroviário como locais de moradia. A par destas transformações aconteciam aquelas ligadas diretamente à ferrovia. A construção da estação que servirá à Inglesa (São Paulo Railway Company) e posteriormente à Paulista é o primeiro destes marcos. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro recebe da Intendência terrenos próximos ao cemitério para que ali fossem construídas as casas para os ferroviários. Os terrenos foram concedidos como estímulo da localidade para a instalação das Oficinas da Paulista na cidade. A Companhia afirmava que "para conveniente acomodação de seus operários, a exemplo do que se pratica nos grandes centros industriais, (fará) construir, perto das oficinas, pequenas habitações, que alugará aos seus empregados mediante preço razoável, achando-se já prontas 40 casas"⁷. Em 1924, com a criação de uma seção específica para a construção de casas, este número sobe para 110⁸.



⁷Relatório da Companhia Paulista de 20/04/1894, p. 15

⁸Estas informações constam do Relatório de Iniciação Científica de Jerusa Vilhena Moraes, CNPq-PIBIC, 1999.



Jundiaí no início do século XX



As Oficinas eram locais para a reparação do material ferroviário. As da Paulista funcionavam inicialmente em Campinas. Com o argumento de que não havia mais área em Campinas e *"pela necessidade de escolha de local mais próximo ao ponto de desembarque dos materiais importados e que se recomendasse também sob o ponto de vista da salubridade e fáceis meios de vida"* foi escolhida a cidade de Jundiaí para a construção das novas oficinas. Os terrenos destinados a essa implantação, situados na parte baixa da cidade ao longo e junto do trecho inicial da linha, foram obtidos quase sem custo. A construção das Oficinas foi iniciada em 1893, ocupando uma área total de 145.091 m².



FIGURA 13 > Vista dos Trilhos do Complexo em 1932
FONTE > Museu da Companhia Paulista

FIGURA 14 (FUNDO) > Entrada "Real" do Complexo em 1929

FONTE > Museu da Companhia Paulista

27

"O vasto edifício é de forma retangular, medindo 355 metros de comprimento por 65 de largura. No corpo central, composto de dois pavimentos, acham-se instalados os escritórios da Inspetoria Geral, da Locomoção, da Linha e da Contabilidade; nos dois grandes corpos laterais funcionam, de um lado as oficinas de locomotivas, com capacidade para a reparação de 16 locomotivas, isto é o correspondente efetivo de 100 máquinas, e de outro lado as oficinas de reparação de carros e vagões, podendo reparar ao mesmo tempo 12 carros de passageiros e 60 vagões de cargas, o que corresponde às necessidades de 150 carros e 2000 vagões. O vasto edifício assenta sobre alicerces de pedra; suas paredes de 0,40m de espessura são de tijolos, e as tesouras, assim como as colunas intermediárias sobre que descansam, são feitas de aço, circunstância que afasta qualquer probabilidade de incêndio geral. A forma da cobertura do edifício foi cuidadosamente estudada com o fim especial de permitir boa distribuição de luz, não só no campo de trabalho das máquinas como ao longo do espaço destinado às bancadas dos operários. Para os trabalhos noturnos existe a iluminação elétrica, especialmente fornecida por uma instalação situada em edifício independente. Esta instalação fornece luz a 40 casas para operários que a Companhia Paulista possui em Jundiaí, na parte alta da cidade, e a uma escola noturna de aprendizes. A ventilação é feita por caixilhos móveis das janelas ao longo de todo o edifício, a distribuição de água é abundante em todos os pontos e é fornecida pela própria empresa. Há também adequado escoamento de águas pluviais. As linhas de serviço e manobra

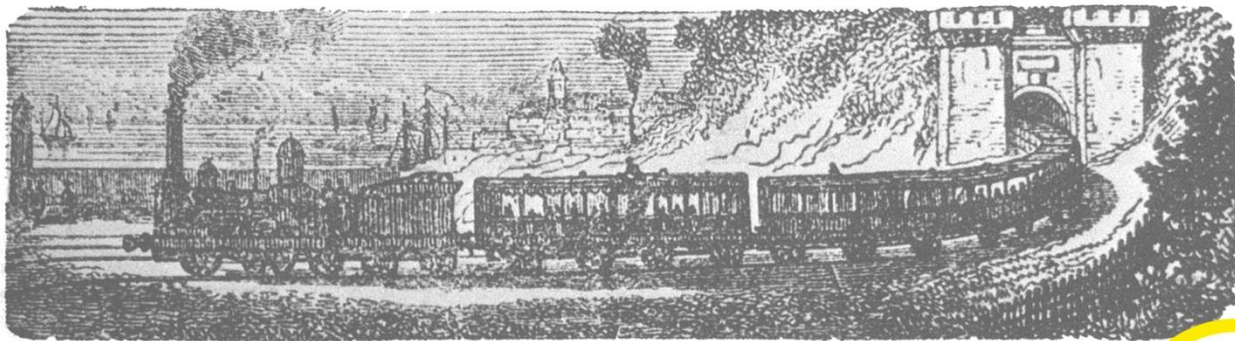
⁹Adolpho A Pinto, História da Viação Pública de São Paulo. São Paulo, Governo do Estado, 1977 pp104/105. seguem-se seis páginas de descrição meticulosa das várias seções e atividades realizadas nas Oficinas o que dá uma idéia da escala do empreendimento.

O impacto do prédio na cidade foi enorme não só por significar a contratação e transferência de centenas e centenas de trabalhadores como por sua escala monumental. É a instalação do Complexo Ferroviário e não a construção do prédio da estação que faz a cidade crescer nesta direção. Até então o impacto da ferrovia sobre a cidade parecia ser reduzido e quase trágico ao fazer extinguir o importante comércio de equinos que se fazia existente desde o surgimento da vila. Vale aqui chamar a atenção para a questão de a cidade ser ponta de trilho e da associação desta situação com momento de maior crescimento e desenvolvimento. Aparentemente em Jundiaí o estabelecimento da ferrovia não trouxe significativas alterações para a cidade. O grande impacto na urbanização foi a implantação das oficinas. Entre 1893 e 1911 veremos expandirem-se na cidade atividades industriais de vários tipos destacando-se pela escala a Casa Arens que fazia máquinas para a lavoura e a Fábrica de tecidos São Bento. Ambas situavam-se entre os prédios das Oficinas e a estação de trem. Juntas estas empresas e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro empregavam quase 2000 pessoas numa cidade que tinha 12000 habitantes. As muitas associações ligadas à Paulista foram aparecendo na cidade principalmente na primeira década do século XX.

28

FIGURA 15 (FUNDO) > Mapa da Estrada de Ferro Jundiaí a Santos
FONTE > Museu da Companhia Paulista





SÃO PAULO RAILWAY COMPANY 29

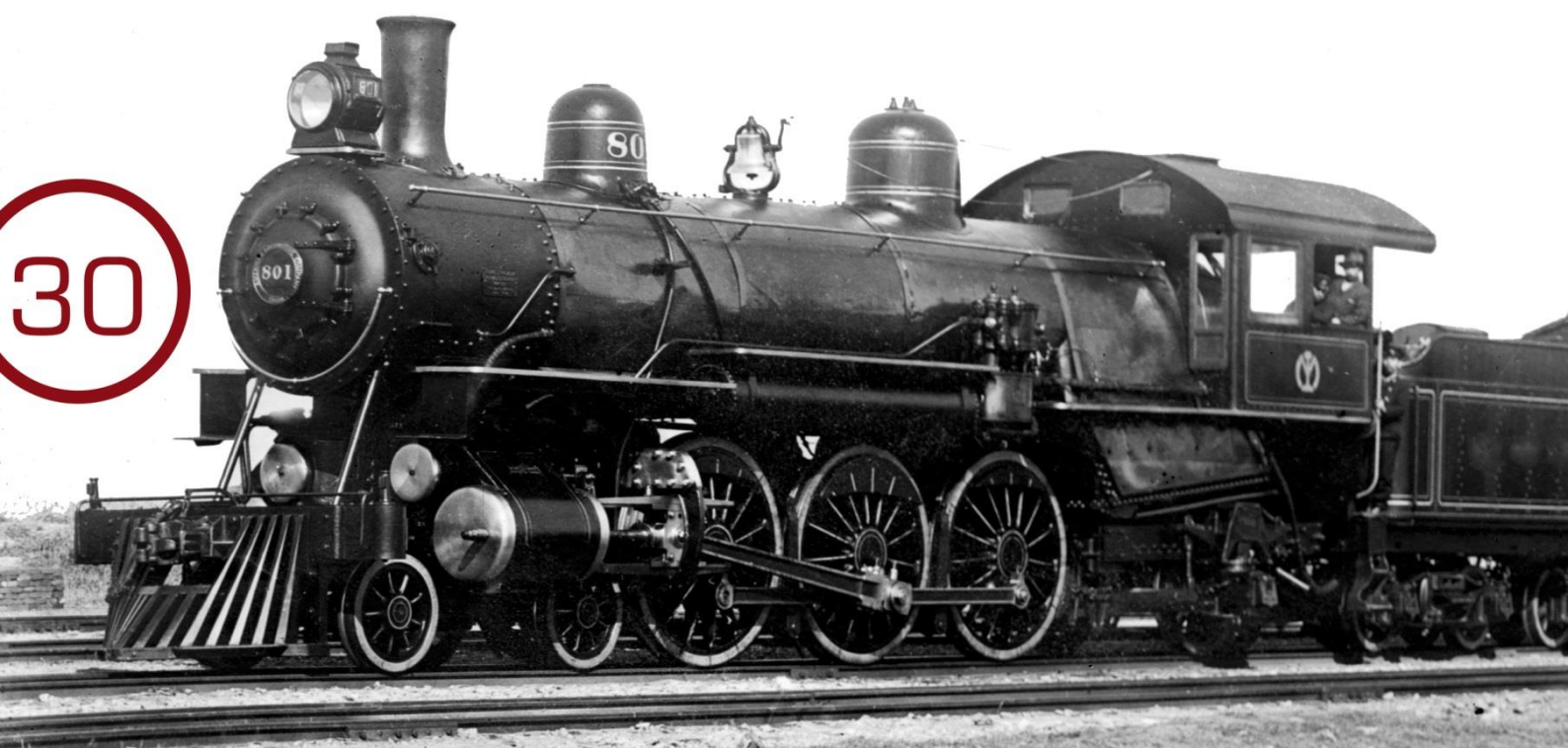
Existindo nova aglomeração de vagões com cargas para Campinas e estações da linha Mogyana, de accordo com a companhia Paulista faço publico que do dia 26 até segundo aviso fica suspenso o recebimento de cargas para Campinas e estações da linha Mogyana.

Superintendencia, S. Paulo, 25 de agosto de 1892.

Numa cidade "carente de elites", marcada pela atividade industrial a presença dos ferroviários e suas associações é marcante. Muitos deles constituem uma aristocracia operária e fazem parte da elite local¹⁰. As elites cafeicultoras, como por exemplo, os Silva Telles, transferem-se para cidades de maior porte como Campinas e São Paulo. Já na virada de século estabeleceram-se vínculos estreitos entre as cidades servidas pela Paulista onde Jundiaí vai caracterizando-se como cidade operária.

¹⁰ No sentido definido por E. Hobsbawm, Os mundos do trabalho. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987. Valeria a pena realizar-se um estudo, que foge ao escopo deste trabalho, da inserção dos ferroviários na vida política local.

> 4. Construção, Consolidação e Obsolescência



As estradas de ferro são implantadas em São Paulo a partir da segunda metade do século XIX devido às demandas de transporte exigidas pelo café, produto que havia se tornado a principal riqueza do país. O binômio café-ferrovia levou à estruturação do território paulista, transformou sua paisagem natural e construída e estabeleceu bases significativas para a sua industrialização. A primeira ferrovia do estado foi The São Paulo Railway Company que teve o mérito de vencer o obstáculo representado pela Serra do Mar, feito que lhe garantiu o monopólio do acesso ao porto de Santos. Como qualquer empresa que quisesse exportar café por sua linha seria sua tributária, seus dirigentes não viram a necessidade de ampliar a malha férrea, transferindo essa responsabilidade aos cafeicultores, principais interessados em levar os trilhos até as regiões produtoras. Em 1868, surge a primeira ferrovia criada nesses moldes, a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Sua linha começou a operar em 1872, ligando, inicialmente, Campinas a Jundiaí, onde se juntava aos trilhos da SPR. Posteriormente, estenderá sua via à região de Rio Claro, São Carlos e Araraquara, entre outras.



FIGURA 16 > Comboio passando por Jundiaí

FONTE > Museu da Companhia Paulista



FIGURA 17 > Símbolo da Companhia Paulista
FONTE > Acervo Fotográfico do Autor

As demais ferrovias paulistas também serão implantadas seguindo esse modelo, conectando-se à São Paulo Railway em Jundiaí, caso da Companhia Ituana (1871), ou em São Paulo, caso da Estrada de Ferro Rio São Paulo (1871) e da Estrada de Ferro Sorocabana (1872). Já a Companhia Mogiana de Vias Férreas e Fluviais (1875) ou a Estrada de Ferro Araraquara (1895) manterão suas sedes, respectivamente em, Campinas e Araraquara, mas por conta disso tendo de se interconectar aos trilhos da Paulista para ter acesso a Santos. Ao conformar o sistema ferroviário de São Paulo, a companhia inglesa tornar-se-á a ferrovia mais rentável do país tendo uma das linhas mais densas em termos de tráfego, considerando-se seus exíguos cento e trinta e nove quilômetros de extensão.

Tendo a São Paulo Railway declinado do direito de prolongar as linhas para o interior do Estado de São Paulo, sob as mesmas condições de financiamento, outra empresa foi criada a partir do interesse de um grupo de fazendeiros, sedeados em Campinas e ligados ao cultivo do café. Assim, a 30 de Janeiro de 1868, era fundada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, sob a presidência de Clemente Falcão de Sousa Filho, contando com o financiamento local da elite urbana e rural para a construção da ferrovia. Firmou-se então contrato com a Província de São Paulo, com garantia de juros sob o capital investido, iniciando-se a 15 de Março de 1870 a construção do trajeto, com cerca de quarenta e cinco quilômetros, que ligava Jundiaí a Campinas.

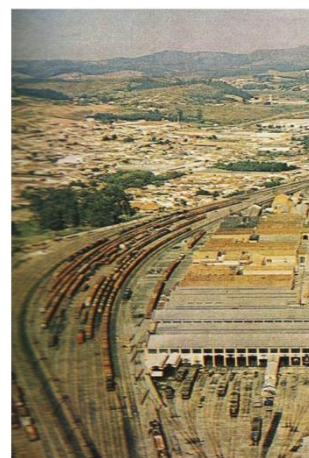
O Governo de São Paulo, na época, presidido por Joaquim Saldanha Marinho, apoiava o desenvolvimento ferroviário na região, pois este garantiria a melhoria das condições de transporte entre a cidade de São Paulo, as cidades do interior do Estado e as fazendas de exploração cafeeira que, desta forma, poderiam minimizar os encargos associados ao escoamento do produto e, conseqüentemente, aumentar as margens de lucro na produção. Por essa razão, a Presidência da Província acompanharia o empreendimento da Companhia Paulista, que se desenvolveria entre as estações ferroviárias de Jundiaí-Samambaia-Valinhos- Campinas, até à data da sua inauguração, a 11 de Agosto de 1872.

A montagem da infraestrutura ferroviária entre Jundiaí e Campinas exigiria a preparação dos terrenos, a aquisição de materiais de construção, assim como de equipamentos ferroviários, a maioria dos quais provenientes do estrangeiro, e cuja manutenção regular se tornava necessária.

FIGURAS 18 E 19 > Imagens aéreas do Complexo Ferroviário

FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí

34



Por essa razão, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro dispunha de diversos galpões de manutenção, distribuídas por diferentes cidades e que, posteriormente, vão se concentrar definitivamente em Jundiaí . Os Galpões do Complexo Ferroviário de Jundiaí foram construídos no ano de 1893 e, desde logo organizados em diferentes seções operacionais, necessariamente equipados com os maquinários indispensáveis ao seu correto funcionamento. Estas oficinas ocupavam um edifício composto por três seções: a do Norte, destinada à reparação de carruagens e vagões, equipada com máquinas utilizadas no trabalho com madeiras precisas; a do Sul, destinada à reparação de locomotivas, equipada com máquinas utilizadas no trabalho com metais e ao centro a parte administrativa e financeira do Complexo.

35

FIGURAS 20, 21, 22 > Imagens aéreas do Complexo Ferroviário
FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



Vencido o prazo de 90 anos do privilégio concedido a São Paulo Railway Company, a Estrada de Ferro de São Paulo foi desapropriada no ano de 1946 pelo Governo Federal e passou a denominar-se Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Dez anos depois, a Rede Ferroviária Federal S.A. é criada e passa a operar esse sistema ferroviário e administrar suas propriedades. Embora a linha fosse rentável, a rede operava outras linhas férreas não rentáveis, sendo os recursos divididos por todas as ferrovias da rede federal. A falta de recursos e de investimentos na via férrea, e o avanço do transporte rodoviário a partir da década de 1950, acabaram por reduzir a demanda pelo transporte de carga da ferrovia. Com isso, em novembro de 1971, pela Lei n.º 10.410/SP, o Governo do Estado de São Paulo, decidiu unificar em uma só empresa, as cinco estradas de ferro de sua propriedade. Naquela época, pertenciam ao Estado a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estradas de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas. Assim, em decorrência dessa junção, foi criada a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., para gerir, aproximadamente, 5.000 km de vias férreas.

O ano de 1981 marca o fim dos trens de passageiros entre São Paulo e Santos. Passados tantos anos, infelizmente, boa parte da antiga via permanente da São Paulo Railway está em mau estado, assim como a maioria de suas estações, armazém, oficinas, depósitos, vilas, etc., por terem sido alvo de modificações que descaracterizam suas estruturas originais, ou pelo descaso ou abandono, correndo, portanto, risco de desaparecimento. É o caso de parte do Complexo Ferroviário de Jundiaí.



Ao longo de sua existência, o Complexo FEPASA de Jundiaí, foi palco de grandes acontecimentos sociais, políticos e econômicos, de âmbito local, regional ou até mesmo nacional. Em levantamentos documentais e entrevistas realizadas com pessoas que desenvolveram estudos e pesquisas acerca da história do Complexo e outras que vivenciaram e/ou que convivem diariamente com o espaço foi dito muitas coisas, que, posteriormente, foram confirmadas como verdadeiras. Dentre elas se destacam:

- Criação da Escola de Aprendizes Mecânicos na Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiahy em 1895 (Daí surge o SENAI)¹²
- A Greve Ferroviária de 1906¹³
- A Criação da Previdência (Lei Eloy Chaves de 1923)¹⁴

FIGURA 23 > Locomotiva Fepasa abandonada

FONTE > Acervo Fotográfico do Autor

¹²"Plano de organização para a Escola de Aprendizes Mecânicos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro de Jundiahy", no qual se pretendia a formação de mecânicos-ajustadores, serralheiros e montadores, por meio de aulas teóricas e práticas em um curso com duração de quatro anos. Em CUNHA, Luiz Antonio. O ensino de ofícios nos primórdios da industrialização. São Paulo, Ed. UNESP, Brasília, DF, 2005

¹³Em 1906 surgiu a primeira greve ferroviária, e isso na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, na cidade de Jundiaí, SP. O movimento irrompido às três horas da manhã, no dia 15 de maio de 1906 se espalharia em toda a ferrovia e durante seus quinze dias de duração acabaria se alastrando ao Estado inteiro, vindo a ser conhecido como a primeira greve de São Paulo, que teve inclusive repercussão nacional em função da importância que o transporte ferroviário tinha na ocasião dentro do País. Em LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. Hoje há ensaio: a greve dos ferroviários da Cia Paulista – 1906. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Estadual de Campinas, 1984.

¹⁴A Lei Eloy Chaves, publicada em 24 de janeiro de 1923, consolidou a base do sistema previdenciário brasileiro, com a criação da Caixa de Aposentadorias e Pensões para os empregados da Companhia paulista das Estradas de Ferro. Após a promulgação desta lei, outras empresas foram beneficiadas e seus empregados também passaram a ser segurados da Previdência Social. Em CAMPANHOLE, Adriano; SANTOS, Wanderley dos; GICOVATE, Moisés. Aditamentos para a história da fundação de Jundiaí. Jundiaí: Literarte, 1994.

A Ferrovia Paulista SA funcionou por 27 anos em todo o estado de São Paulo, quando em 1998 foi federalizada e entregue a Rede Ferroviária Federal, com isso, o trecho correspondente a malha ferroviária da antiga FEPASA., passa a se chamar de Malha Paulista. Ao mesmo tempo, as atividades de manutenção de vagões e locomotivas que eram desenvolvidas no Complexo Ferroviário de Jundiaí são encerradas e então, no ano de 2001, é comprado pela Prefeitura Municipal.

Durante os anos de funcionamento das oficinas, a Esplanada interna do Complexo Ferroviário, local da intervenção, era pátio de testes das locomotivas, carros e vagões que passavam pela manutenção. Existiam vários trechos de trilhos onde eram realizados esses teste, além de desvios para que as composições e/ou locomotivas e vagões pudessem entrar nas oficinas. Ao longo dos anos, partes desses trilhos foram sendo retirados ou enterrados sob uma camada de brita para que nesses espaços fossem feitos os estacionamentos da FATEC e do Poupatempo.

FIGURA 24 > Complexo Feroviario visto do Bairro Ponte de Sao Joao
FONTE > Prefeitura Municipal de Jundiaí



Anos de má gestão pública e falta de preocupação em preservar a memória presente permitiram a deterioração natural e não-natural de trens, locomotivas, maquinários e de partes dos prédios. Com isso o complexo tem se tornado obsoleto em vários de seus espaços, daí a importância de levantar quais as condições atuais deste lugar de clara importância histórica e arquitetônica, de modo a garantir meios para sua preservação. Esta questão é particularmente relevante para o Complexo Ferroviário de Jundiaí, dado que aí se localiza, desde 1979, um museu destinado à preservação do patrimônio ferroviário paulista e que, em 1995, adquiriu a designação de Museu da Companhia Paulista, situado na então Antiga Sede Administrativa do Complexo FEPASA.

39

FIGURA 25 > Locomotiva abandonada no interior do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor





FIGURA 26 > Abandono de maquinário e locomotivas em um dos galpões do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor



FIGURA 27 > Abandono de maquinario e locomotivas em um dos galpões do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor.

FIGURA 28 > Abandono de maquinário e locomotivas em um dos galpões do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor



FIGURA 29 > Abandono de maquinário e locomotivas em um dos galpões do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor



vas em um dos galpões do Complexo



FIGURA 30 > Abandono de maquinário e locomotivas em um dos galpões do Complexo

FONTE > Acervo fotográfico do autor

> 5. O Complexo, Seus Usos e Ocupações

FIGURA 30 > Esplanada interna do Complexo

FONTE > Acervo fotográfico do autor



Situado no coração da cidade, o centro, o Complexo Ferroviário de Jundiaí é margeado por uma das principais avenidas de ligação leste e oeste da cidade, a Avenida União dos Ferroviários, que até a década de 80 era a malha ferroviária da Ferrovia Sorocabana. Nesta avenida se encontram os mais diversos equipamentos, dentre eles: faculdade, supermercados, hospital, terminais de ônibus e de trem, escolas, centro esportivo, além de estar conectada a outras importantes avenidas da cidade, como a Avenida 9 de Julho, Avenida Luiz Latorre e Avenida Antônio Frederico Ozanam.

45

Já na parte interna do Complexo, existem alguns usos públicos, mas que, por conta da nova estruturação e possível projeto de revitalização serão transferidos do seu local atual. Hoje se encontram no Complexo: o Poupatempo, a Fatec, o canil da guarda municipal, a Defesa Civil, duas escolas de samba da cidade, uma creche e um centro de lazer da terceira idade além do Museu da Companhia Paulista já citado.



1 AV. UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS

2 AV. ANTÔNIO FREDERICO OZANAN

3 AV. 9 DE JULHO

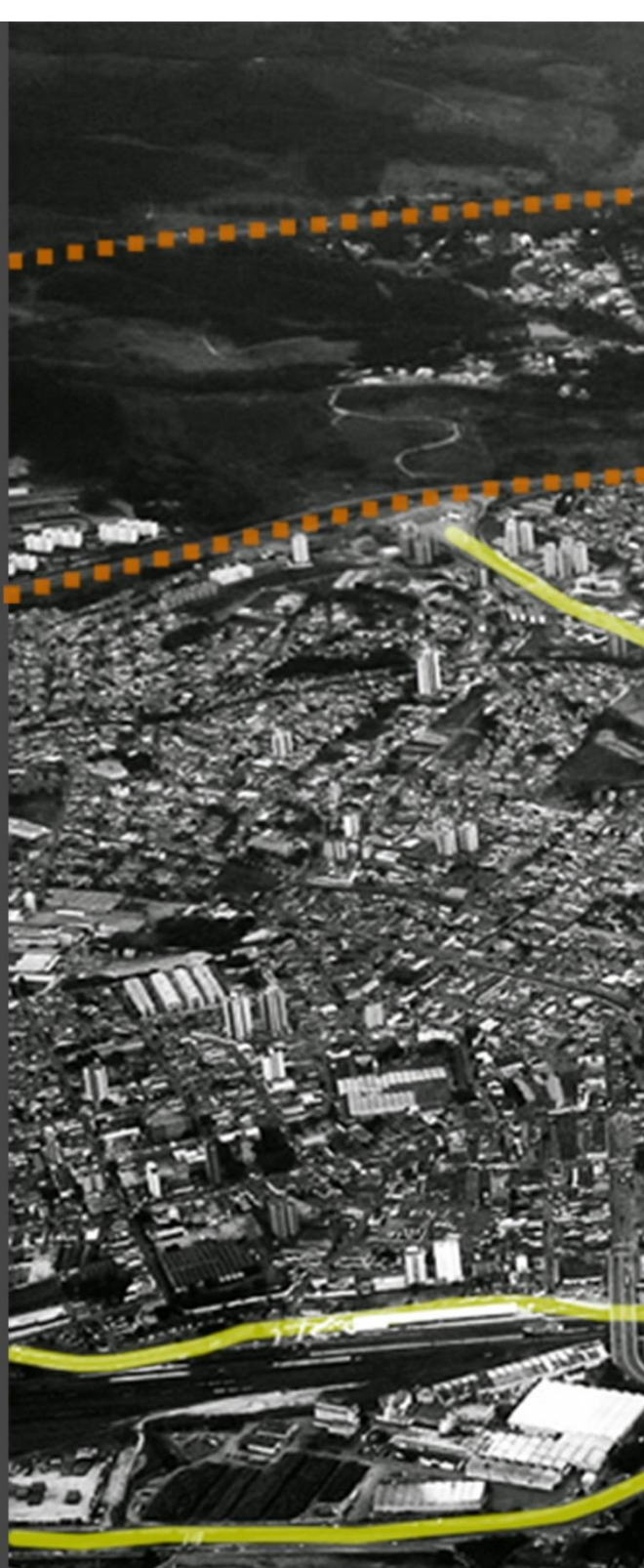
4 AV. JUNDIAÍ

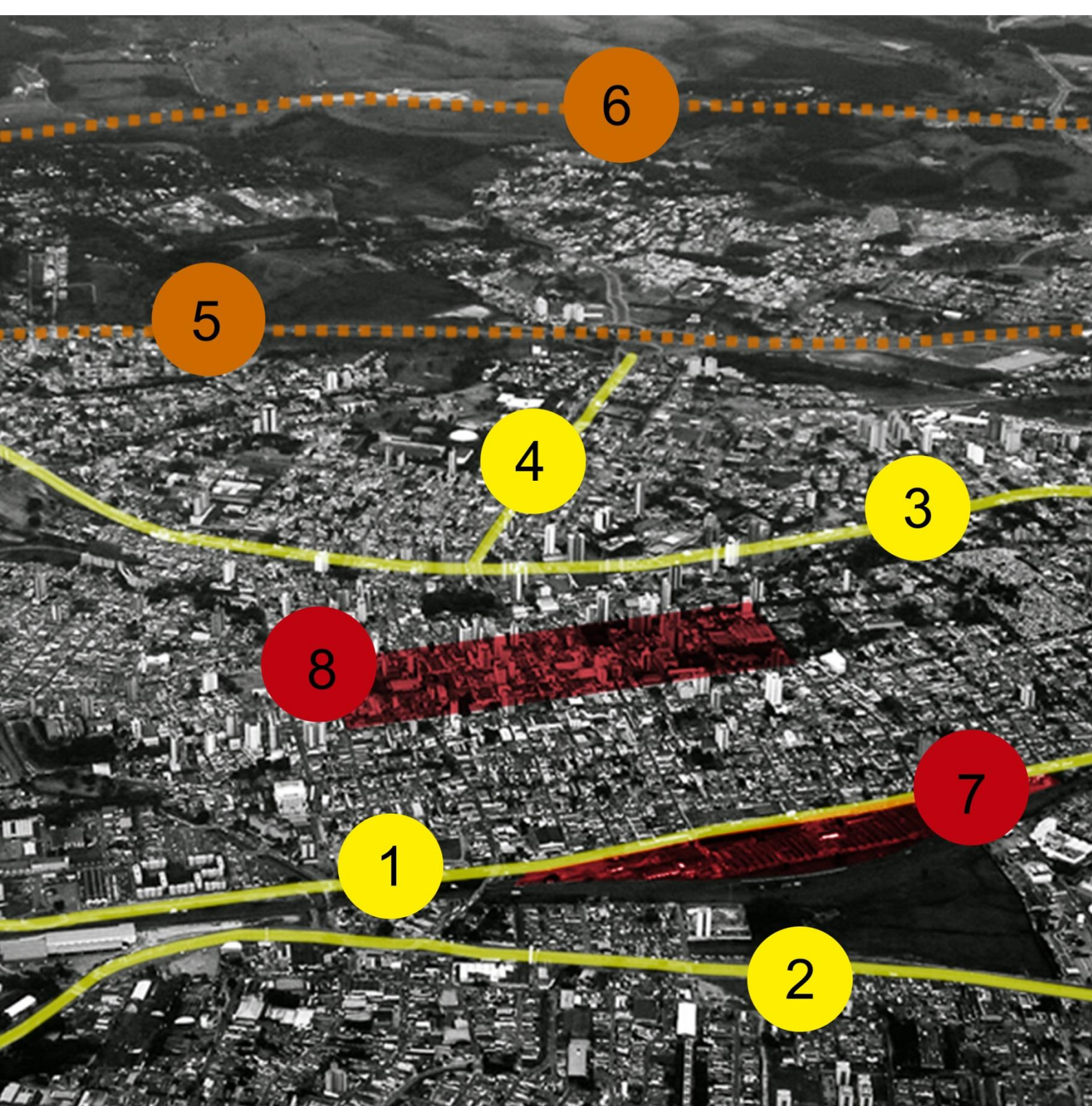
5 RODOVIA ANHANGUERA

6 RODOVIA DOS BANDEIRANTES

7 COMPLEXO FEPASA

8 CENTRO ANTIGO







Galpões das Escolas de Samba

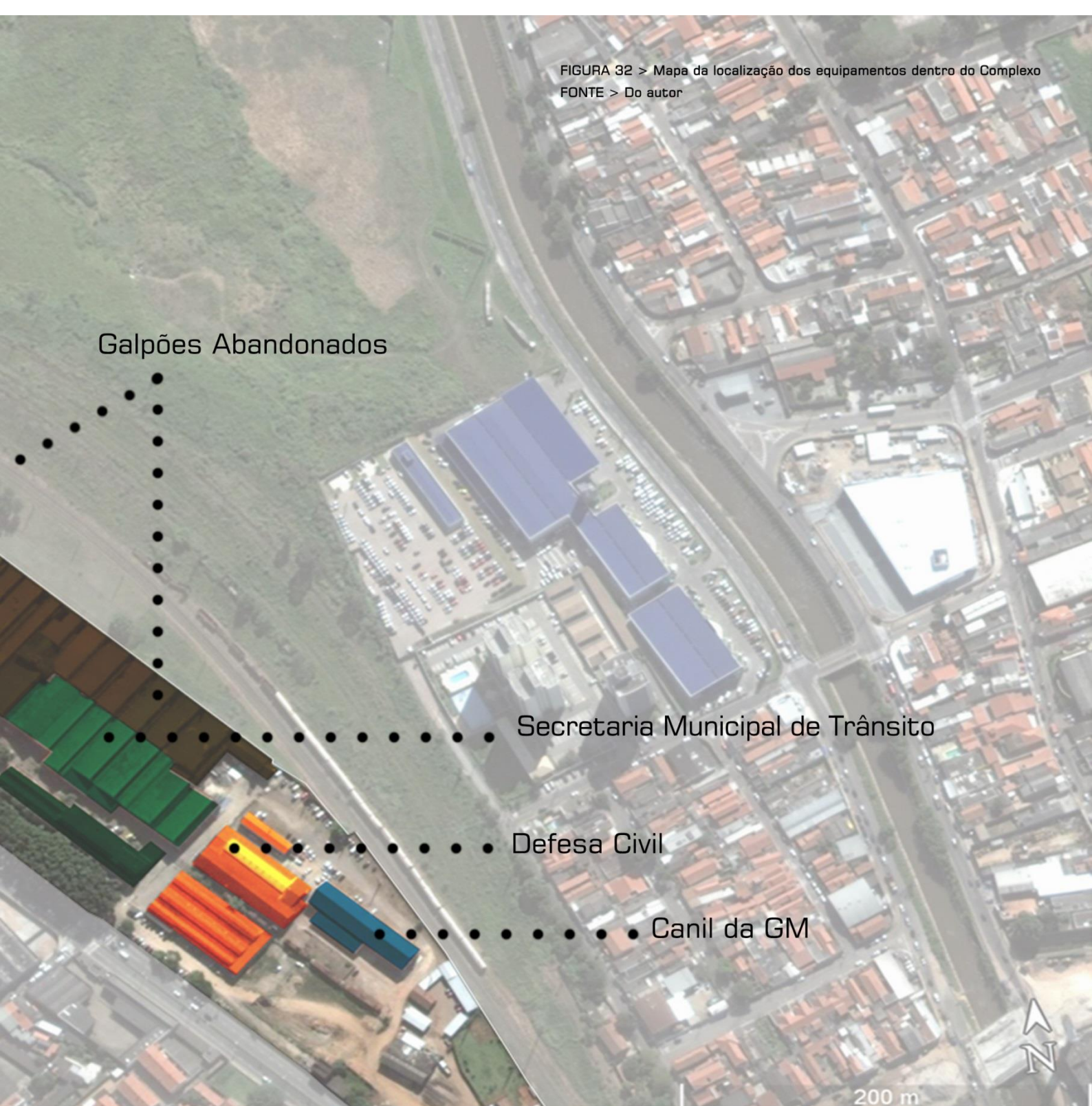
Poupatempo

FUMAS

FATEC

Museu e Biblioteca

FIGURA 32 > Mapa da localização dos equipamentos dentro do Complexo
FONTE > Do autor





A ocupação mais conhecida presente no Complexo FEPASA é o da FATEC e por conta disso não é possível separar a história da faculdade da história do Complexo FEPASA. O prédio onde, desde a inauguração, funciona a parte administrativa da Faculdade teve sempre uma destinação educacional como atestam o acervo documental e iconográfico da Companhia Paulista existentes na biblioteca do Museu dos Ferrovieiros.

A história da implantação da Fatec Jundiaí está ligada ao processo de tombamento e aquisição por parte da Prefeitura de Jundiaí quanto ao conjunto arquitetônico da antiga Companhia Paulista denominado desde os anos 70 como Complexo FEPASA. Neste importante patrimônio histórico, em que se tornaram vizinhos a Fatec Jundiaí, o Museu dos Ferrovieiros, o Poupatempo e o depósito de carros alegóricos da Liga das Escolas de Samba de Jundiaí, a maior parte de seu conjunto arquitetônico encontra-se em deterioração, sem uma destinação definitiva.

“Se vende a ideia de transformar esse local em um Centro Cultural para a juventude como se fosse uma coisa inovadora, mas essa ideia é muito antiga. Os próprios ferroviários que passaram pela transição da Paulista para a Fepasa e o fim da Fepasa não só pensavam nisso mas como também lutaram para que esse espaço fosse utilizado através de ações culturais e isso tudo está registrado”

(Sueli Soares Batista, professora da FATEC e membra do Conselho Municipal de Patrimônio)

FIGURA 33 > Fachada interna da FATEC
FONTE > Acervo fotográfico do autor



51

Antes que a Fatec Jundiaí ocupasse parte do Complexo FEPASA, alunos e professores do Centro Paula Souza já trabalhavam na organização do acervo do Museu da Companhia Paulista, conseguindo sua reabertura para visitação nos anos 90. As instalações centenárias tiveram que ser adequadas e em parte destruídas, como ocorreu com o piso de madeira, totalmente arrancado e substituído por um piso de cimento e de ardósia.

Atualmente a Fatec Jundiaí tem 1400 alunos, 58 professores e corpo administrativo com 20 funcionários, todos vinculados ao Centro Paula Souza. Tem 12 funcionários terceirizados que compõem o pessoal da limpeza e vigilância. Inicialmente oferecendo cursos de graduação tecnológica em Informática com ênfase em Gestão de Negócios e Logística com ênfase em Transportes. A Fatec Jundiaí atualmente oferece os cursos tecnológicos de Gestão Ambiental, Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Eventos e Gestão da Tecnologia da Informação, além de Logística.

FIGURA 34 > Fachada externa da FATEC
FONTE > Acervo fotográfico do autor

Desde a aquisição do Complexo por parte da Prefeitura Municipal alguns projetos artísticos e culturais patrocinados pelo poder público local foram alocados nas instalações do conjunto, dentre eles se destaca o grupo teatral ReligArte, dirigida por Alexandre Ferreira.

O grande momento da relação entre o Diretor e o Complexo ocorreu no ano de 2005 quando decidiu estrear a peça A Trajetória do Doutor Fausto . Um espetáculo teatral itinerante e interativo realizado em dois andares do Complexo Fepasa. O espaço, que estava abandonado, foi gentilmente cedido pela Secretaria de Educação e adaptado pela Cia. de Teatro Práxis especialmente para o espetáculo. Conduzido por uma criança, o público realizou a trajetória do Doutor desde o famoso prólogo de Goethe, onde Deus e o Diabo apostam a alma de Fausto.

“O Complexo é cultura. Ele respira, transpira e inspira a arte, o lazer e o bem estar. Isso tudo não pode ficar longe da população.”

(Alexandre Ferreira, ator e diretor de teatro).

52



FIGURAS 35 e 36 > Cena da Peça "A Trajetória do Doutor Fausto"
FONTE > Alexandre Ferreira



Assim como o grupo ReligArte, o grupo teatral Performático ÉOS do diretor Carlos Pasqualim, também possui uma história de intimidade com o Complexo FEPASA pois, assim como o anterior, se utilizou dos seus espaços para ensaios e peças teatrais.

No ano de 2006 o grupo apresentou o espetáculo "Saló, Salomé", de Rodolfo García Vázquez e Ivam Cabral, que foi adaptado por Pasqualim para interagir com o clima do Complexo Fepasa.

"A população tem que tomar aquele espaço para si e conhecer a grandiosidade artística, histórica e espacial do complexo. É um documento da humanidade que tem que ser conhecido por todos. A retomada do espaço é a melhor notícia que eu recebi nos últimos anos."

(Carlos Pasqualim, ator e diretor de teatro)

de Ivam Cabral

e Rodolfo García Vázquez

direção

Carlos Pasqualim

Além desses dois grupos teatrais, outros também estiveram presentes com suas atividades no Complexo onde também se concentraram, durante algum tempo, grupos de artistas plásticos da cidade de Jundiaí e região além de que, atualmente, um dos galpões do conjunto é utilizado como barracão para confecção e armazenagem dos carros alegóricos utilizados no desfile de carnaval da cidade.

Complexo Fepasa
Av. União dos Ferroviários, 1760

FIGURA 37 > Cartaz da Peça "Saló, Salomé"
FONTE > Carlos Pasqualim

FIGURA 38 > Carro alegórico em um dos galpões

FONTE > Acervo fotográfico do autor



FIGURA 39 > Carro alegórico em um dos galpoes
FONTE > Acervo fotográfico do autor



Com uma média de 2900 atendimentos por dia, o Poupatempo, programa do Governo do Estado inaugurado no ano de 2009, é responsável pelo maior número de pessoas que frequentam o Complexo porém, sem atrativos para a permanência, se utilizam exclusivamente do equipamento sem se atentarem para o restante do conjunto arquitetônico e suas instalações.



FIGURA 39 > Entrada do Poupatempo
FONTE > Acervo fotográfico do autor





FIGURA 39 > Festa da FATEC
FONTE > Desconhecida

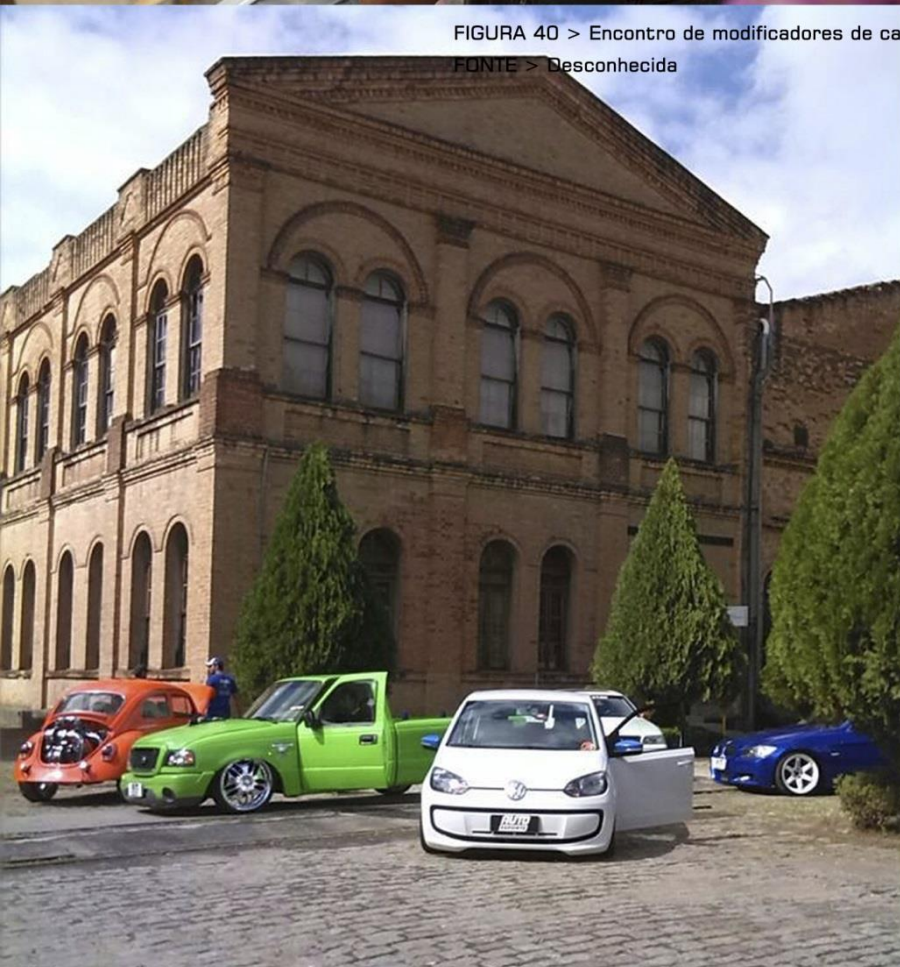


FIGURA 40 > Encontro de modificadores de carros
FONTE > Desconhecida

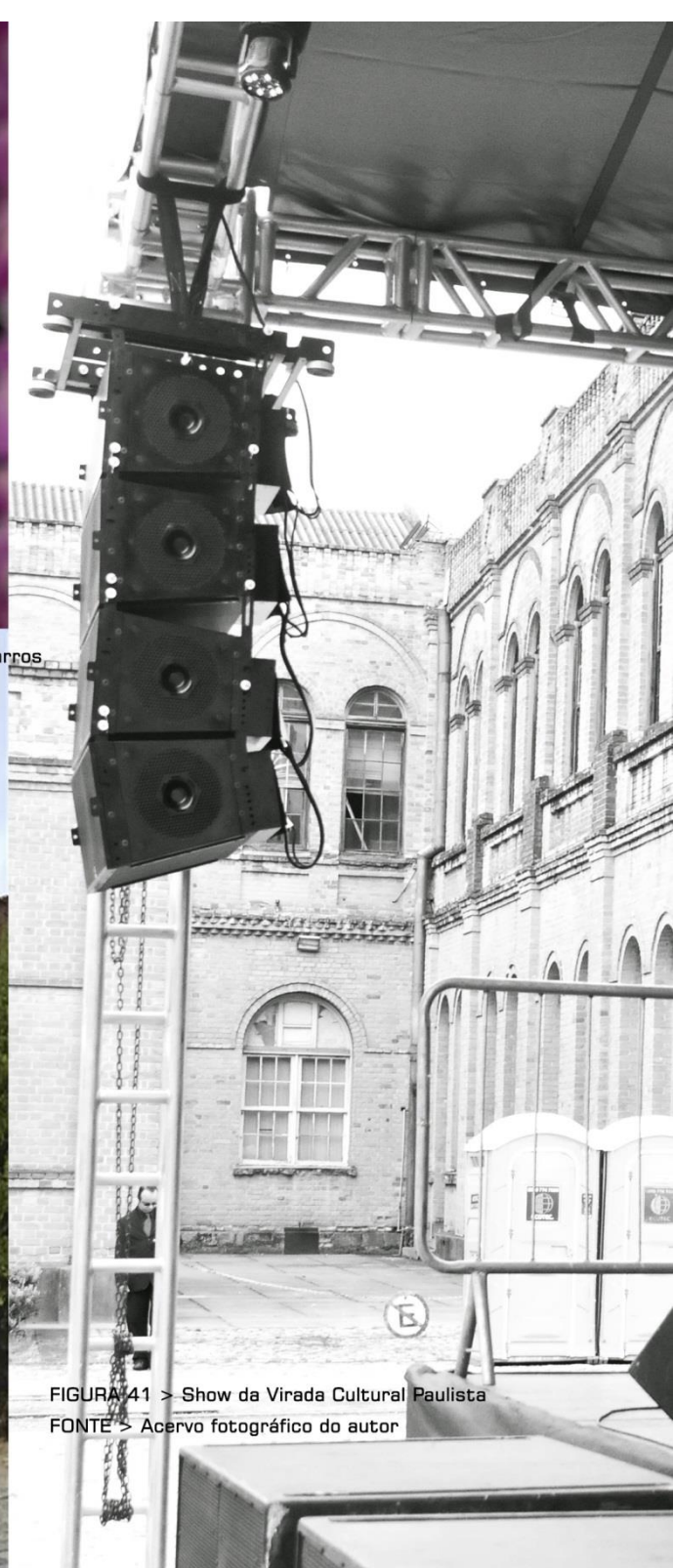


FIGURA 41 > Show da Virada Cultural Paulista
FONTE > Acervo fotográfico do autor

Nos últimos anos, a Esplanada do conjunto tem sido amplamente utilizada para a realização de shows, espetáculos, festas, encontros de colecionadores de carros e de uma série de eventos ligados à cultura.



> 6. Ensaaios Futuros

“Realmente, todo esse conjunto mereceu ser juntado ao Patrimônio Histórico da nação porque é testemunha documental do escoamento de milhões de sacas de café paulista destinados à exportação e responsáveis pelos bilhões e bilhões de dólares e libras esterlinas que, por mais de 80 anos, sustentaram nossa economia.”

(Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2004, p. 168)



FIGURA 42 > Corte esquemático do Complexo FEPASA

FONTE > Arquiteto Pedro Taddei



No ano de 2004 o IPHAN¹⁶ tombou os remanescentes das instalações pioneiras da extinta Companhia Paulista das Estradas de Ferro em Jundiaí após elas terem sido compradas pela Prefeitura Municipal no ano de 2001 tendo em vista fins educacionais. Ao todo são 34 edificações espalhadas em pouco mais de 111 mil metros quadrados, sendo aproximadamente 40 mil metros quadrados de área edificada, incluindo todo o material e equipamento rolante, documentos, fotografias, desenhos e projetos que fazem parte do acervo fixo do Museu da Companhia Paulista ali situados.

61

Nos últimos 20 anos, aproximadamente, foram contratados projetos para a restauração e posterior revitalização do Complexo, porém nenhum foi colocado em prática.

Muito se ouve sobre os novos projetos a serem feitos, há quem diga que existiu um projeto no início dos anos 2000 de um novo SESC aos moldes do SESC Pompéia da arquiteta Lina Bo Bardi, porém nunca divulgado.

¹⁶Processo IPHAN nº 1485.T.01 / Livro Histórico: vol.2, folha 080, inscrição 570. Data 14/07/2004



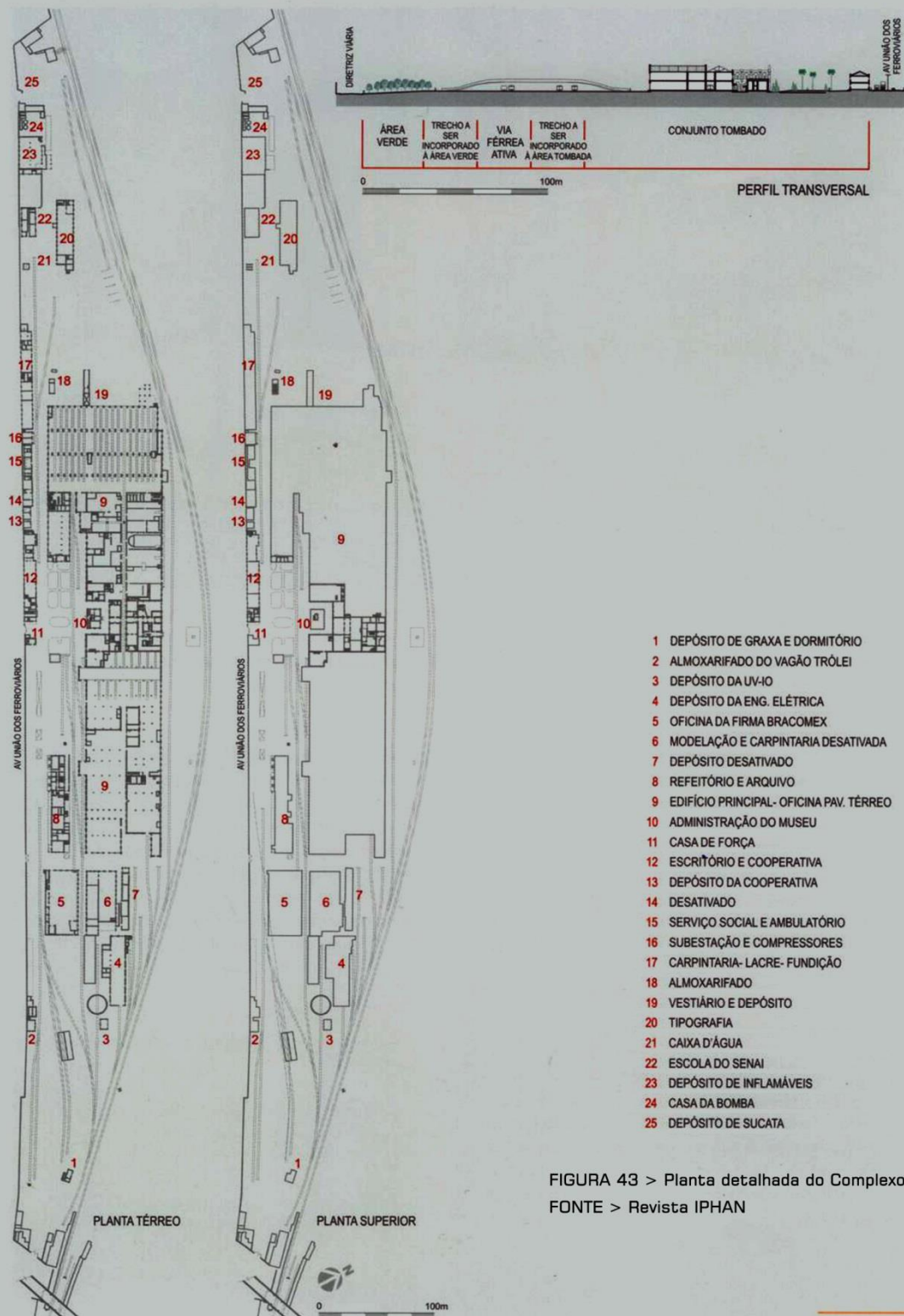


FIGURA 43 > Planta detalhada do Complexo
 FONTE > Revista IPHAN

Aprovado pelo IPHAN em 2012, o projeto de recuperação do entorno está sendo retomado pela administração do atual prefeito, que assumiu o compromisso de restaurar o Complexo Fepasa e criar no espaço um Centro Cultural, com teatro, salas de ensaio, espaço para exposições e centro de convivência. O projeto, apresentado pelo arquiteto Pedro Taddei e já aprovado pelo IPHAN, contempla as obras de drenagem, pavimentação e paisagismo do entorno do complexo.

Com isso, a prefeitura do município tenta, através de acordos com empresas privadas e com o Governo Federal e Estadual, levantar fundos para a construção desse espaço que é prometido ao cidadão jundiaiense a tanto tempo.

“O Complexo Fepasa é o maior conjunto histórico ferroviário íntegro no Brasil, com um representatividade enorme em nível nacional. Para o município, a recuperação significa devolver ao público um patrimônio revitalizado.”

(Pedro Taddei, arquiteto)

Mas, tendo em vista que existem projetos de revitalização dos antigos galpões de manutenção e edifícios adjacentes do Complexo Ferroviário de Jundiai com usos variados, opta-se por trabalhar no antigo pátio de teste e desvio de locomotivas, ou seja, na esplanada interna de todo esse conjunto. Baseado num conceito histórico e de espaços livres se mantém todo o belo conjunto arquitetônico ainda resistente como uma moldura para a intervenção que se deseja propor, quase como um choque que, por meio dessa colisão, nos faz tomar consciência de que existe ali um espaço residual a ser explorado.

> 7. Estratégias Projetuais

"Para se eliminar a cisão entre o presente e o passado, necessária se torna a consideração histórica do resultado arquitetônico ao qual chegamos hoje. Desenvolvimento histórico não significa conciliação, e sim exame crítico profundo."

(Lina Bo Bardi, arquiteta)



Antes de discorrer acerca do projeto se faz necessário dar luz às teorias que embasam o pensamento conservacionista e de restauro, seu surgimento e a forma com que foram aplicadas ao processo criativo da intervenção. Num breve histórico é possível identificar as linhas de pensamento teórico-filosófico, suas influências e como são aplicadas na concepção arquitetônica dos projetos de intervenção no patrimônio cultural edificado.

Durante o século XIX surgem as primeiras teorias e recomendações práticas vinculadas com a conservação e restauração do patrimônio cultural edificado. Na Europa são formuladas duas teorias conflitantes, uma desenvolvida pelo francês Viollet-le-Duc e outra configurada pelo inglês John Ruskin. No final do século XIX o método da “Restauração Científica”¹⁷ é elaborado pelo italiano Camillo Boito e sistematizado pelo seu conterrâneo Gustavo Giovannoni. É esse último quem tem um importante papel na constituição do primeiro documento internacional dedicado a estabelecer princípios gerais para restaurações: a “Carta de Atenas” de 1931.

¹⁷Há alguns pontos principais lançados pelo método da “Restauração Científica”: os trabalhos de conservação devem ser priorizados; quando for de fato imprescindível que haja alguma intervenção, ela tem que ser a menor possível, mas nitidamente moderna; caso sejam adotados novos acréscimos, eles devem seguir linhas simplificadas, buscando a mínima notoriedade; devem ser respeitados todos os elementos somados ao edifício que tenham valor artístico, não somente aqueles construídos na sua fase inicial. Em CARBONARA, Giovanni. Brandi e a restauração arquitetônica hoje, *Desígnio*, 2006, n. 6, p. 35-47.

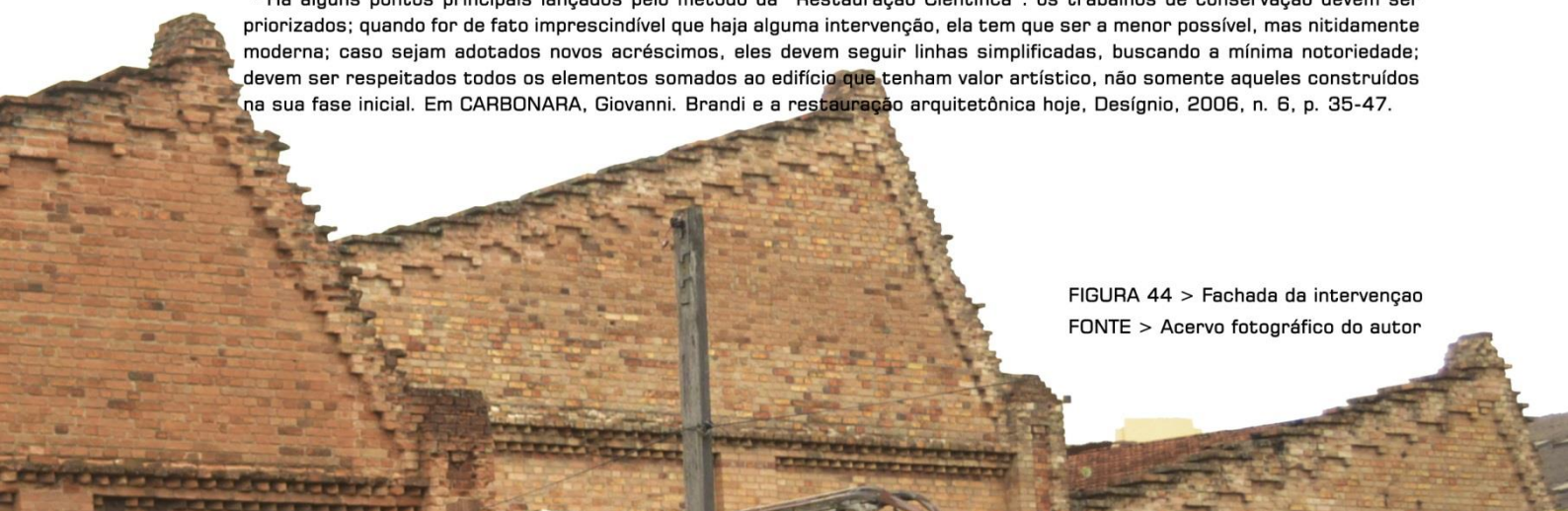


FIGURA 44 > Fachada da intervenção
FONTE > Acervo fotográfico do autor

No decorrer do século XX, surgem outros teóricos que se dedicam à mesma questão. É o caso do italiano Cesare Brandi, que constrói uma teoria que parte de um embasamento fenomenológico. Todo esse desenrolar teórico acaba por possibilitar que se configurem as bases de um segundo documento que promove recomendações internacionais sobre restaurações do patrimônio histórico edificado, que é a "Carta de Veneza", de 1964.

Brandi estabelece que:

"a restauração constitui o momento metodológico de reconhecimento da obra de arte em sua consistência física e na sua dupla polaridade estética e histórica, em ordem a sua transmissão ao futuro". Para ele, a restauração é uma operação legítima que não deve conceber o tempo como algo reversível, nem a abolição da história. A ação restauradora não deve ser secreta ou quase fora do tempo, mas deve oferecer os meios para ser delimitada como evento histórico que é. (BRANDI, 1988).

66 A partir do pensamento brandiano e com forte influencia da Carta de Atenas, em especial nas teorias de Giovannoni surge na Itália, mais precisamente no pós Segunda Guerra, o pensamento do "Restauro Crítico" desenvolvido por Roberto Pane. Superando os limites da filologia de Giovannoni, o restauro crítico buscava ressaltar a necessidade de um pensamento e consequente juízo crítico no restauro, por meio do qual se poderiam realizar até mesmo escolhas mais impactantes, como a remoção de partes incoerentes em relação à construção original ou até mesmo sua sobreposição. Pane considera sempre o monumento "como um caso único, porque tal é enquanto obra de arte e tal deverá ser também o seu restauro" (Pane, 1944).



FIGURA 45 > Parte da fachada do Complexo danificada
FONTE > Acervo fotográfico do autor

No Brasil, a preocupação com a preservação do patrimônio histórico edificado surge em meados do século XX onde o Estado é quem determina as políticas preservacionistas, as técnicas e os modos com os quais devem ser restaurados os conjuntos patrimoniais brasileiros. Nesse período é que surge uma das mais notáveis especialistas em restauro e intervenção no patrimônio arquitetônico brasileiro.

Lina Bo Bardi tem um posicionamento particular diante de todas essas questões levantadas pela teoria e pela prática restaurativa. Ela estabelece uma atitude projetual que somente encontra correspondência nas teorias de restauro defendidas pela "Carta de Veneza" de Brandi e pelo "Restauro Crítico" de Roberto Pane.

Durante os anos 50 a noção de história e continuidade encontra também outras implicações. Lina considera que o presente deve ser compreendido dentro da ordem da história, já que ele é o seu produto. O passado traz uma lição histórica e oferece os meios para a compreensão do presente. O presente, por sua vez, também deve ir de encontro ao passado, estabelecendo com ele uma CONEXÃO profunda. A arquiteta afirma: "Para se eliminar a cisão entre o presente e o passado, necessária se torna a consideração histórica do resultado arquitetônico ao qual chegamos hoje. Desenvolvimento histórico não significa conciliação, e sim exame crítico profundo." (BARDI, 1957: 69).

É esta a grande conquista de Lina: ela consegue romper definitivamente com aquela compreensão temporal que mantém os acontecimentos duramente encaixados em uma linha do tempo em que se separa drasticamente o passado e o presente. No seu lugar é colocado um emaranhado de ideias e conceitos que pautam o seu pensamento, e é nele que a arquiteta recolhe os acontecimentos históricos e os vincula de um modo inusitado e provocativo em seus projetos de intervenção. Sem começo e nem fim, como ela mesmo cita em vários de seus textos, um “Presente Histórico”.

69

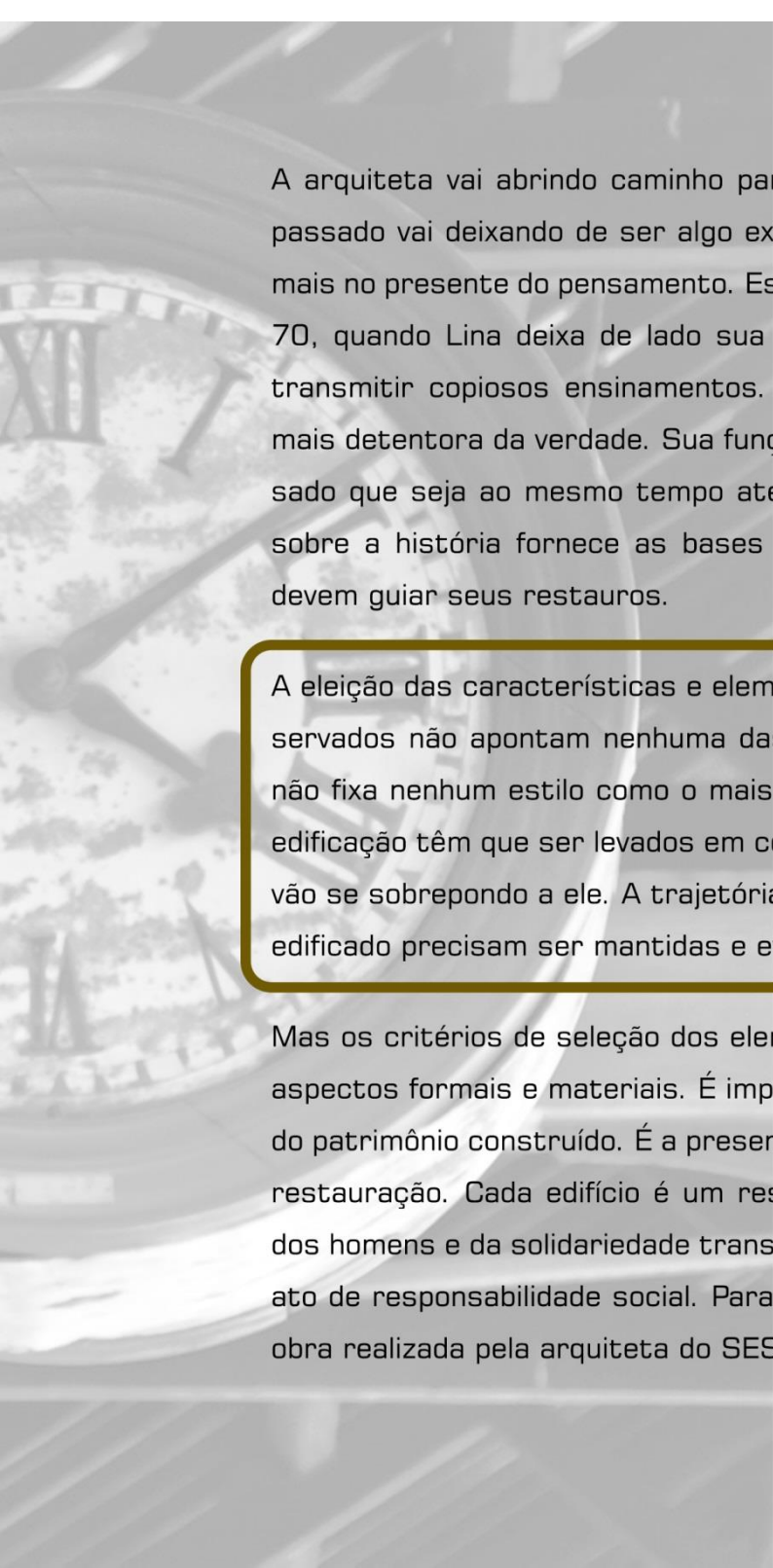
“É preciso se liberar das “amarras”, não jogar fora simplesmente o passado e toda a sua história; o que é preciso é considerar o passado como presente histórico. O passado, visto como presente histórico, é ainda vivo, é um presente que ajuda a evitar as armadilhas... Frente ao presente histórico, nossa tarefa é forjar outro presente, “verdadeiro”, e para isso não é necessário um conhecimento profundo de especialista, mas uma capacidade de entender historicamente o passado, saber distinguir o que irá servir para novas situações de hoje que se apresentam a vocês e tudo isso não se aprende somente nos livros. (...) Na prática, não existe o passado, o que existe é o presente histórico.” (BARDI, 1992: 61-62)



FIGURA 46 > Trilho de desvio interno do Complexo
FONTE > Acervo fotográfico do autor

O presente histórico exclui a ideia de que exista uma única e definitiva interpretação dos fatos passados e presentes. Ao se analisar a história a partir do presente histórico, cada pensamento humano é capaz de explorar o passado e o presente, e a partir deles formular a sua própria versão dos fatos. Isso significa que a história se encontra aberta a cada ser humano, permitindo variadas interpretações. Os homens se tornam plenamente ativos na construção da sua própria história. A arquiteta explicita o conceito: "É calcular o Passado como Presente no sentido gramatical. Cabral está descobrindo o Brasil: é o presente histórico. Possibilitando que se reviva o Passado como Presente, pode-se descobrir novas coisas, não como lembranças." (BARDI, 1991: 64)

O conceito de presente histórico é fruto de uma maturação do pensamento bordiano. Desde os seus discursos dos anos 50, a arquiteta considera que não há uma ruptura entre os tempos históricos, mas sim uma iluminação mútua. Lina já não aceita uma compreensão do passado que chegue ao presente pré determinada e concluída. É esse jogo ideológico entre os momentos históricos que possibilita à arquiteta manifestar sua conceituação de história: "Como coisa viva e atual, revivida em seus problemas fundamentais dotados de transmissibilidade e fecundos de ensinamentos, essa história que, como é óbvio, não é aquela dos manuais escolares, monótona e de segunda mão, capaz apenas de sugerir a idéia de que o "passado" passou e não tem mais validade, e que o mundo começou hoje, atribuindo-se ao homem, assim, a tarefa de realizar sozinho, a experiência do "paraíso perdido"; mas, sim a história que não seja a mera "História" abstrata e sim a vida concreta e fecunda." (BARDI, 1957: 6)



A arquiteta vai abrindo caminho para o seu conceito de presente histórico. O passado vai deixando de ser algo exterior à consciência, para se fixar cada vez mais no presente do pensamento. Esse movimento torna-se mais nítido nos anos 70, quando Lina deixa de lado sua afirmação de que a história seja capaz de transmitir copiosos ensinamentos. A partir desse momento a história não é mais detentora da verdade. Sua função é instigar um olhar presente para o passado que seja ao mesmo tempo atento aos fatos e crítico. Seu entendimento sobre a história fornece as bases para que Lina estabeleça os critérios que devem guiar seus restauros.

71

A eleição das características e elementos arquitetônicos que merecem ser preservados não apontam nenhuma das suas etapas como a mais paradigmática, não fixa nenhum estilo como o mais marcante. Todos os momentos vividos pela edificação têm que ser levados em consideração, bem como todos os estilos que vão se sobrepondo a ele. A trajetória de vida e de transformações do patrimônio edificado precisam ser mantidas e evidenciadas.

Mas os critérios de seleção dos elementos a serem preservados vão além dos aspectos formais e materiais. É importante ater-se aos homens que se utilizam do patrimônio construído. É a presença humana que fornece o substrato de cada restauração. Cada edifício é um reservatório de vida, testemunho do trabalho dos homens e da solidariedade transmitida entre eles. Para Lina, restaurar é um ato de responsabilidade social. Para efeito de referencia projetual se destaca a obra realizada pela arquiteta do SESC Pompéia, na cidade de São Paulo.



FIGURA 47 > SESC Pompéia
FONTE > Acervo fotográfico do autor



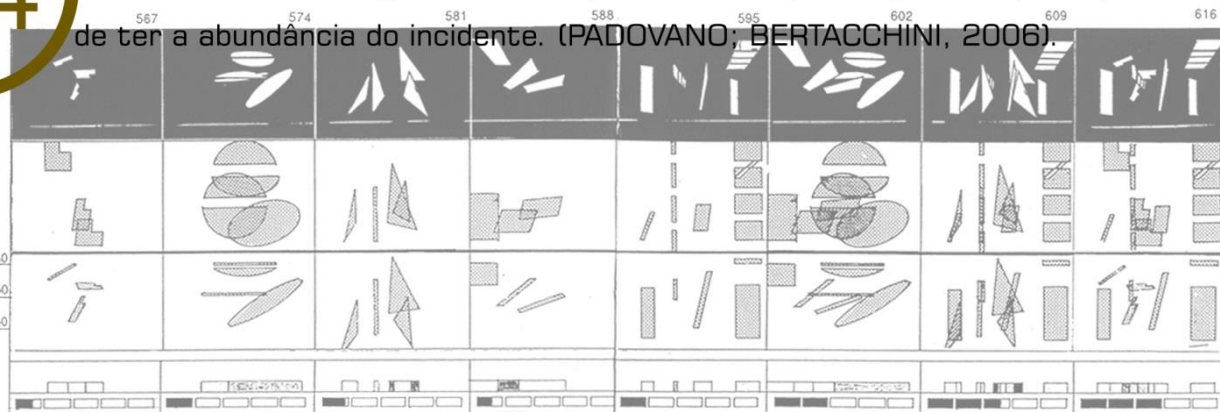
FIGURA 48 > SESC Pompéia
FONTE > Acervo fotográfico do autor



Contemporaneamente o arquiteto e escritor suíço Bernard Tschumi se difere da do pensamento bobardiano, pois não concentra seus esforços no entendimento da relação entre história e restauro.

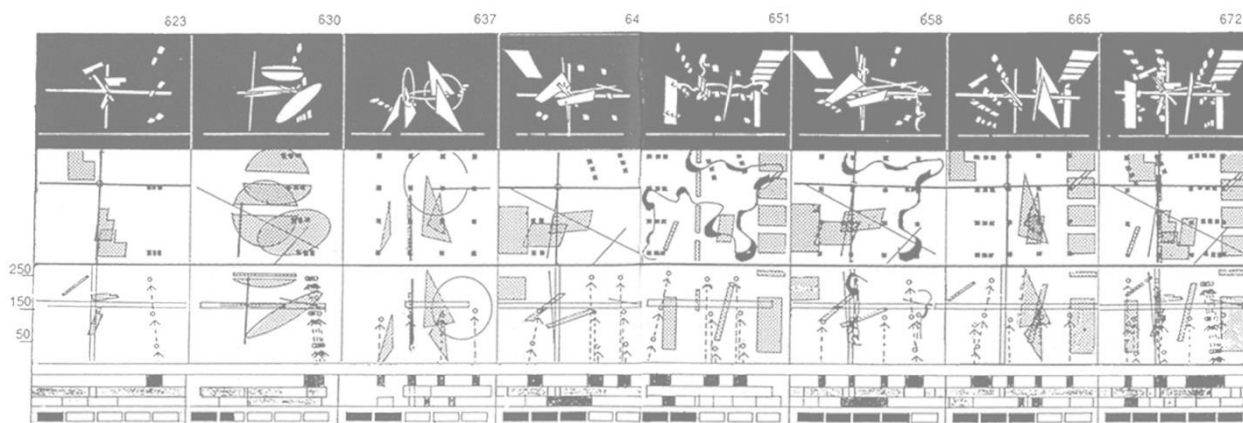
Para o arquiteto, todas as etapas que fazem parte do processo de concepção do projeto de arquitetura implicam em, ao menos, três relações: primeiramente, uma relação interna com o método do trabalho; uma segunda que trata da justaposição de espaços reais; e uma terceira relação, que é referente ao desenvolvimento do programa. Estas relações dependem da interação entre os três níveis da experiência arquitetônica que são os conceitos-chave das obras de Tschumi: o evento, o espaço e o movimento.

O evento é definido, pelo arquiteto, como um incidente, uma ocorrência. Os eventos podem abranger usos particulares, funções singulares ou atividades isoladas. Dentro deste conceito, o espaço é um estado mental. Categoria do a-priori da consciência definida por Kant. Talvez a forma pura, ou um produto social: a projeção no âmbito da estrutura sócio-política. O movimento é a ação ou o processo, e ainda o ato ou uma maneira particular de mover-se – que em um poema ou em uma narrativa, configura um progresso ou incidente, como o desenvolvimento de um lote. Segundo Tschumi, o movimento, na arquitetura, é a qualidade de ter a abundância do incidente. (PADOVANO; BERTACCHINI, 2006).



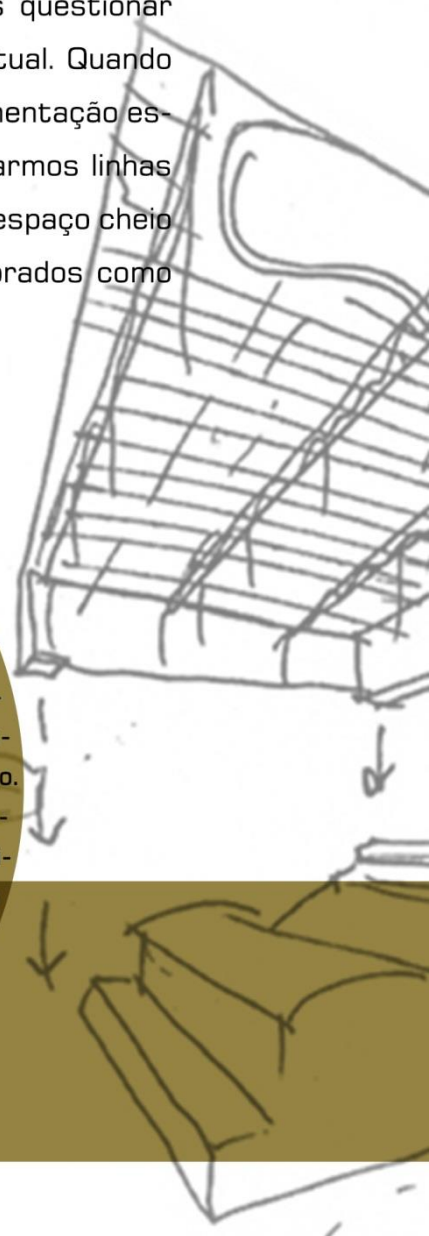
Teóricos como Bernard Tschumi têm abordado a questão do “programa” no centro de suas argumentações, defendendo a ideia de trabalhar com a noção de “evento”. Contrapõem o programa entendido como apontamento de atividades, relações funcionais, fluxos e dimensões a uma noção de programa interpretado e gerador de conceito de espaço, com a pretensão de liberar o fluxo das ações humanas e não contê-las ou limitá-las. Para Tschumi a arquitetura pode ser definida como “a confrontação prazerosa e, às vezes, violenta entre espaços e atividades” (TSCHUMI, 1998, p.4), colocando as atividades, entendidas como possibilidades variadas de eventos, como fatores determinantes na projeção do espaço. A confrontação entre espaço e usos/atividades/eventos, a disjunção entre os termos, destina-se a caracterizar a instabilidade da arquitetura numa sociedade onde os programas são mutáveis a todo instante.

“Discutir hoje em dia a idéia de programa não implica de maneira nenhuma voltar às idéias de função versus forma, originar e produzir relações entre programa e tipo ou introduzir uma nova versão de positivismo utópico. Ao contrário, abre um campo de investigação onde os espaços se confrontam em última instância ao que acontece com eles.”... (TSCHUMI, 1994, p. 483).



Não se trata, portanto de excluir as pressões do programa, mas questionar sobre a real natureza e papel dessas pressões no pensamento projetual. Quando desenhamos no papel um retângulo para representar uma compartimentação estamos “criando” ou “delimitando” espaço? Em que medida, ao traçarmos linhas (limites) sobre o papel, nós somos capazes de conceber, de fato, um espaço cheio de vida e movimento? Que outros instrumentos podem ser incorporados como procedimentos de projeto? Em suma, o que é o espaço?

“... o espaço não é simplesmente a projeção tridimensional de uma representação mental, mas é algo que se ouve e no qual se age. E é o olho que enquadra – a janela, a porta, o ritual efêmero da passagem... Espaços de movimento – corredores, escadas, rampas, passagens, soleiras; é aí que começa a articulação entre o espaço dos sentidos e o espaço da sociedade, as danças e os gestos que combinam a representação do espaço e o espaço da representação. Os corpos não somente se movem para seu interior, mas produzem espaços por meio e através de seus movimentos. Movimentos – de dança, esporte, guerra – são a intromissão dos eventos nos espaços arquitetônicos. No limite, esses eventos se transformam em cenários ou programas, esvaziados de implicações morais ou funcionais, independentes porém inseparáveis dos espaços que os encerram.” (TSCHUMI, 2006, p.181)



Sustentado por esses conceitos-chave, Tschumi desenvolve um projeto, que no ponto de vista teórico-arquitetônico se torna referencia aqui, trata-se do projeto "Le Fresnoy", na cidade de Tourcoing no norte da França. Em uma palestra ministrada pelo arquiteto na cidade de Lisboa no ano de 2001, diz o seguinte:

"Quando juntamos certas coisas, quando as fazemos colidir, tomamos consciência de que, por vezes, há um espaço residual. Neste edifício concreto, que se chama "Le Fresnoy" e fica no norte de França, ele estava para ser demolido e ser substituído por aquilo que se chamou uma "Bauhaus do Século XXI" ou uma "Bauhaus Eletrônica". Fui ver o edifício e pensei: "Não é uma grande obra de arquitetura mas é interessante e tem grandes espaços. Como o meu orçamento é reduzido, que tal manter o edifício e pôr um enorme telhado por cima dele, uma vez que ele está em más condições, e continuar a desenvolver este tipo de notação quanto ao espaço intermédio, entre o novo telhado e os telhados pré-existentes?" Por outras palavras, não se tratava de lidar com uma composição mas, tão simplesmente, de criar uma estratégia. E a estratégia era juntar duas coisas que nada tinham a ver uma com a outra e ver como iriam interagir. Foi assim que nasceu o "Fresnoy". (TSCHUMI, 2001)

Le Fresnoy nasce de um conceito inovador sobre os espaços gerados por colisões entre formas, programas e sistemas variados de cultura contemporânea em contraposição ao passado histórico. Baseado nesse mesmo conceito e no pensamento bobardiano nasce a estratégia projetual deste projeto de intervenção.

FIGURA 49 > Croqui do projeto Le Fresnoy
FONTE > Site do Arquiteto



FIGURA 50 > Le Fresnoy
FONTE > Site do Arquiteto



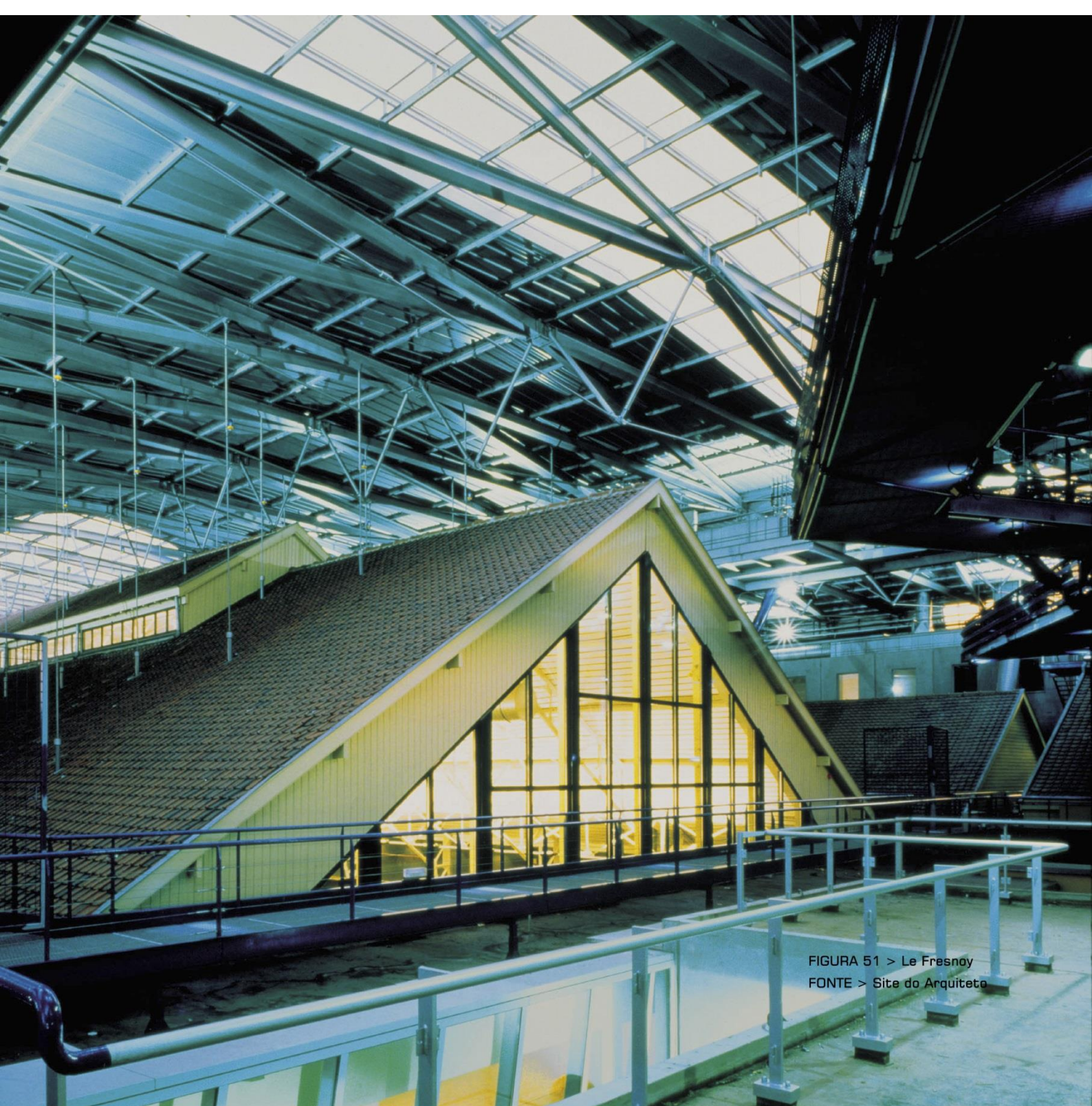


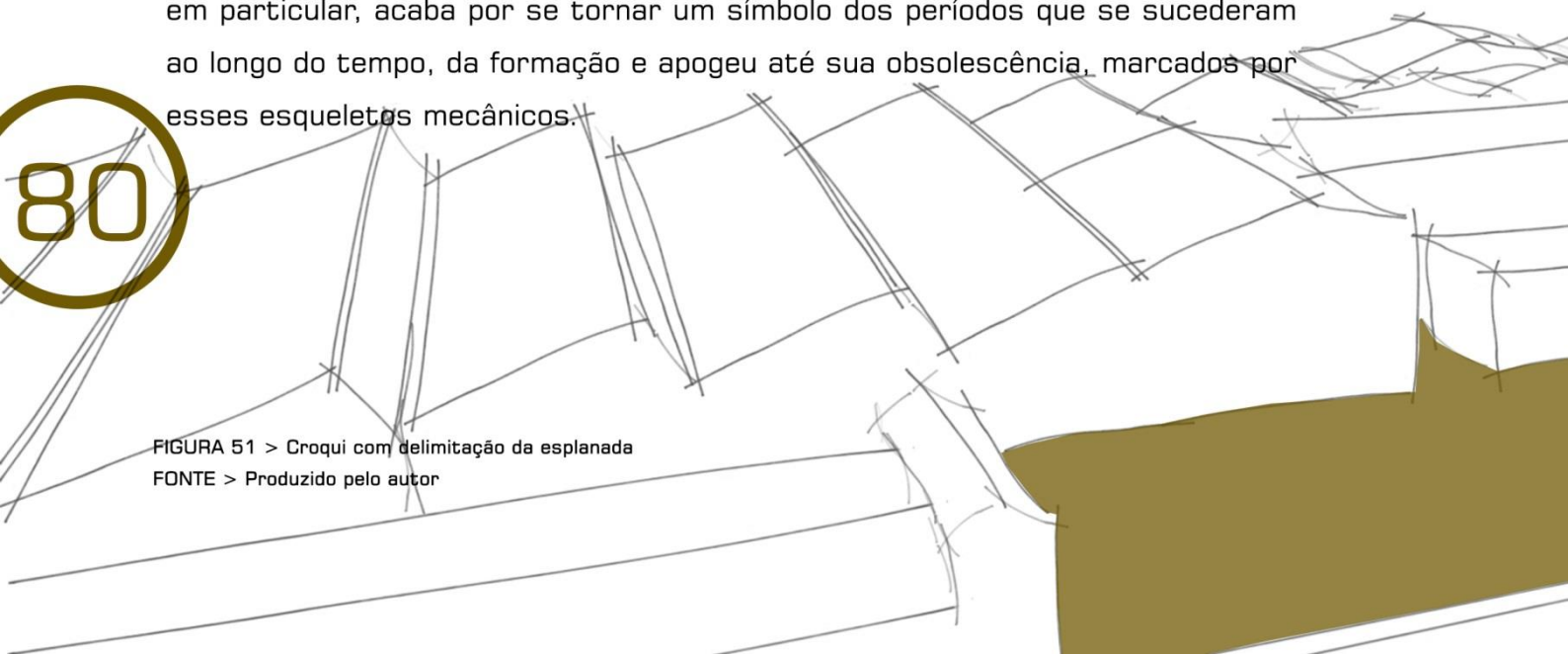
FIGURA 51 > Le Fresnoy
FONTE > Site do Arquiteto

O projeto nasce da ideia de se criar contraposições através da colisão entre passado e presente, de uma forma que se obtenha uma composição harmônica entre as partes. Pretende-se com isso mostrar que a distinção entre passado e presente se resume à forma e à materialidade, uma vez que se evidencie o que é novo e o que é antigo, enquanto que a concepção temporal se configura numa espécie de linha do tempo onde passado e presente se mantêm fortemente conectados numa espécie de “iluminação mútua” tendo o passado que ser reinventado pelo presente. Esse, por sua vez, tem que ser tocado pelo passado, mas sem que isso ocasione em uma renúncia ao contemporâneo.

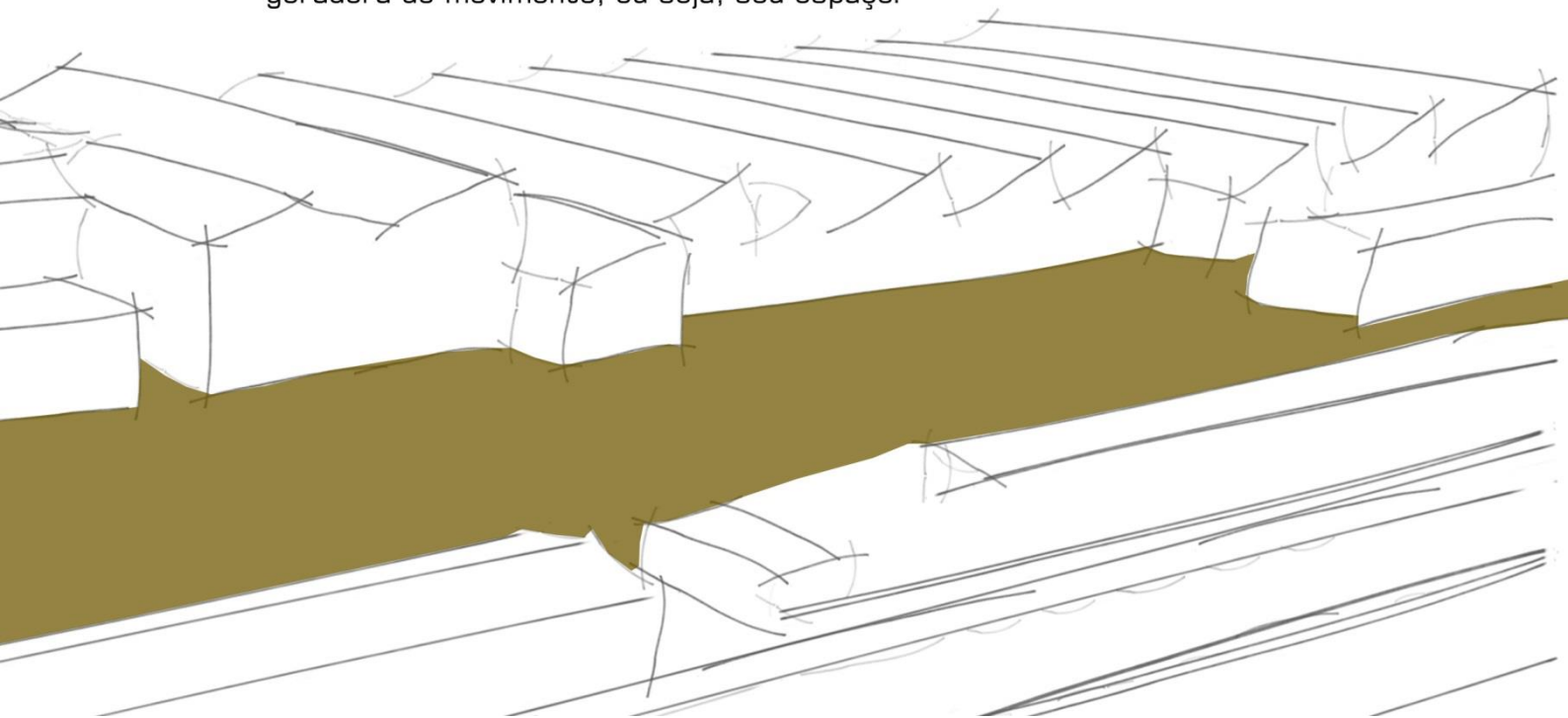
O local escolhido para a implantação do projeto tem como principal fator a localização dentro do Complexo Ferroviário. Num “canto”, locomotivas históricas se amontoam numa espécie de cemitério da ferrovia, confrontadas de um lado pela marcante arquitetura industrial inglesa de tijolos aparentes já deteriorada e do outro por um espaço residual no antigo pátio de testes da esplanada. Esse lugar, em particular, acaba por se tornar um símbolo dos períodos que se sucederam ao longo do tempo, da formação e apogeu até sua obsolescência, marcados por esses esqueletos mecânicos.

80

FIGURA 51 > Croqui com delimitação da esplanada
FONTE > Produzido pelo autor



Na tentativa de se criar uma atmosfera de inserção no passado e ao mesmo tempo de uma marcante intervenção arquitetônica que traz referências aos períodos citados, de modo a instigar um olhar do homem de hoje para esse passado, não necessariamente como conhecedor de toda a sua complexidade histórica, mas com um olhar crítico. Surge então um modelo de sobreposição de camadas onde se multiplica verticalmente esse espaço residual e toda a sua marcante deterioração numa espécie de linha do tempo. Esse espaço se encaixa, de forma semelhante, no conceito criado pelo arquiteto Bernard Tschumi para o projeto do Le Fresnoy do **"in-between"**, na tradução literal "no-entre", fazendo alusão ao fato de que os espaços, os eventos e o movimento estão inseridos na lacuna entre as duas camadas do seu projeto: a antiga edificação industrial e o novo telhado tecnológico. O que impede de equivaler em totalidade o conceito do projeto de Tschumi com o presente projeto é a diferenciação de onde se localiza a ação geradora do movimento, ou seja, seu espaço.



A intervenção aqui proposta se configura numa releitura do **"in-between"**, onde o próprio objeto proposto se posiciona "no-entre" das camadas históricas: uma edificada e a outra aberta, uma praça. Sua configuração espacial permite que, de uma forma não regrada, se crie "espaços de movimento" que articulam uma ação não programada, mas que, de uma forma até certo ponto didática, se configure num percurso ao passado e do passo ao presente onde seus momentos são contados numa espécie de trajetória de vida e das transformações sofridas do patrimônio edificado e toda a sua história de maneira a evidenciar e salvaguardar esse "reservatório de vida" (BARDI, 1991). O ápice do projeto em sua "confrontação prazerosa" (TSCHUMI, 1998) com o patrimônio edificado se dá no ponto em que uma passarela, aos moldes da desenvolvida por Tschumi no Le Fresnoy, se desprende da estrutura de camadas e se aventura por cima das cumeeiras, permitindo ao agente do movimento no espaço ter a sensação que, sem o projeto aqui proposto não seria possível se ter, culminando, ao final desse percurso, num mirante para uma vista já esquecida, do obelisco que marca o início das operações da ferrovia no estado de São Paulo. Fechando todo esse projeto está uma malha de chapas metálicas perfuradas que, ao mesmo tempo, serve como aparato físico de separação do **"in-between"**, mas também como um agente de usos múltiplos; de proteção e de projeção, onde pode se transformar numa grande tela de cinema ou qualquer outro tipo de atividade que venha a utilizá-la dessa forma. Com isso o projeto se configura numa espécie de memorial ao passado formador e transformador de toda uma sociedade.

Como a identidade de uma sociedade passa necessariamente pela constituição da memória e pelos momentos de construção e reconstrução intrínsecos a sua história no mundo, se produz então uma identidade coletiva aos homens que se apropriam desse passado construído. É importante salientar que cada etapa de uma nova construção do presente é somada a uma nova inserção de atores que vêm agregando valores e mesclando suas formas de ser, de pensar e de viver, permitindo, conforme afirma Lina Bo Bardi, que cada agente crie suas próprias verdades acerca do passado histórico, vivo e iluminando o presente, a fim de se configurarem como signos que permeiam o universo de um grupo social e se materializem em objetos e ações que são impregnados de sentido passados pelos indivíduos que pertencem àquela comunidade.

in-between

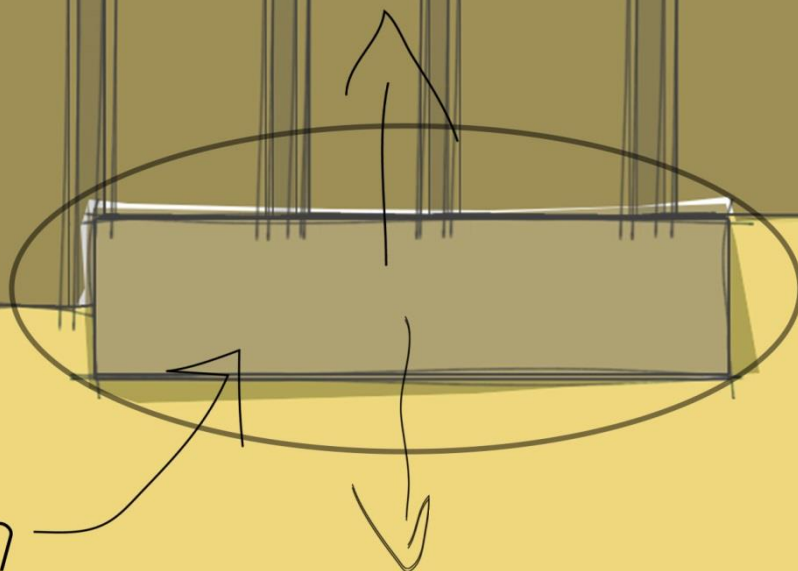
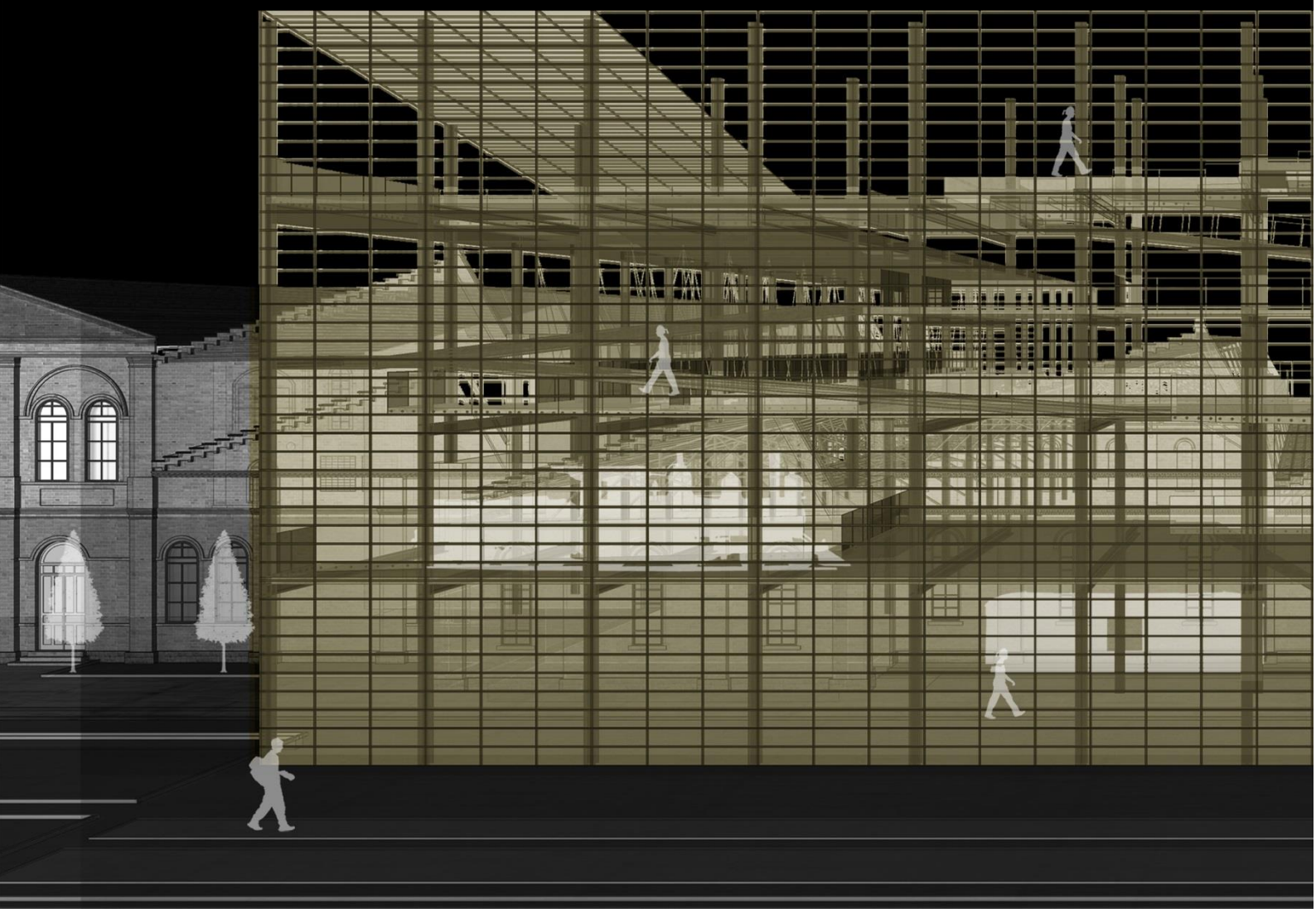
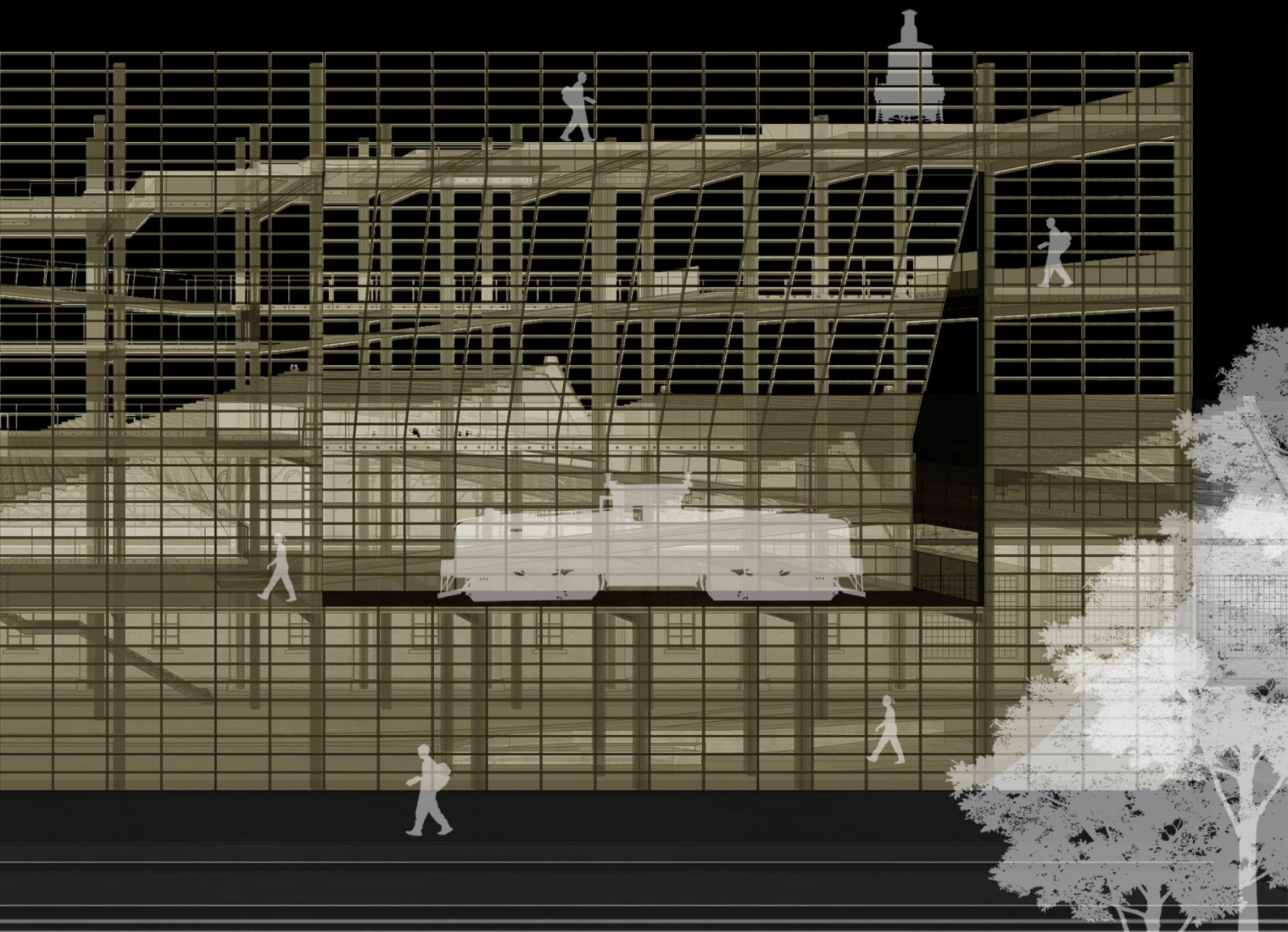


FIGURA 52 > Croqui conceito da implantação do projeto
FONTE > Produzido pelo autor





> 8. Referências Bibliográficas

BARTCUS, Aline Zandra Vieira; Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP; Dissertação de Mestrado em História apresentada à Faculdade de Ciências e Letras da UNESP, Assis, 2012.

CAMPANHOLE, A.; SANTOS, W. e GICOVATE, M. Aditamento à história da fundação de Jundiaí. Instituto Histórico e Geográfico. Jundiaí / SP. Ed. Literarte. 1994.

CARBONARA, Giovani; La teoria del restauro nel Novecento da Riegl a Brandi, Atti del Convegno Internazionale (Viterbo 12-15 novembre 2003), Firenze, Nardini, 2006, pp. 225-238.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia (SP): Ateliê/Fapesp, 2009, p. 40-2.

LAGO, João Baptista Soares de Faria. Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Síntese Histórica In:http://www.geocities.com/jblago/cpef_historia.html?200725

LUNA, F. V. ; KLEIN, H. S. . Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo, SP: Editora da USP, 2005.

MATOS; Odilon Nogueira de; Café e Ferrovias; Arquivo do Estado de São Paulo, 1981.

MENEGUELLO, Cristina (2011). Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente. Florianópolis/UDESC/Associação Nacional de História. Disponível em <http://www.eventos.faed.udesc.br/index.php/tempopresente/tempopresente/paper/viewFile/171/143> Acesso em 14 jan 2014.

NORA, Pierre. Les lieux des mémoires. Paris: Gallimard, 1984. CHOAY, F. Alegoria do patrimônio. São Paulo: Unesp, 1999.



OLIVEIRA, Eduardo Romero de; Projeto de Pesquisa Memória Ferroviária. Rosana, 2012. Manuscrito cedido pelo autor. Vide também Idem. Patrimônio Ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. Projeto História (PUCSP), v. 40, p.179-203, 2010.

PADOVANO, Bruno Roberto; BERTACCHINI, Patrícia. Entrevista com o arquiteto Bernard Tschumi / Texto reflexivo sobre a obra do arquiteto. Revista eletrônica Vitruvius. 2006

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

POZZER, Guilherme Pinheiro; A Antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002); Dissertação de Mestrado apresentada no Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas na Universidade Estadual de Campinas; UNICAMP, Campinas, 2007.

SOUSA, J. S. I. DE. A Agricultura em Jundiaí, Sociedade Viti-Vinicola e Rural de Jundiaí, 1955.

TSCHUMI, Bernard. Temas extraídos de los Manhantan Transcripts. In: Hereu, Pere, Josep Maria Montaner, and Jordi Oliveras. Textos de Arquitectura de La Modernidad (Spanish Edition). Madrid: Nerea, 1994.

TSCHUMI, Bernard. Arquitetura e Limites 2. In: NESBITT, Kate (org.). Uma Nova Agenda para Arquitetura. Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo, SP: Cosac Naify, 2006 - p.179 a 182