

VILAS FERROVIÁRIAS - SÉCULO XX

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Christine Müller

A preservação das vilas ferroviárias deve ser motivada pelo fato de, nesses bens, ser reconhecido um significado cultural, seu valor estético e /ou histórico- não se podendo desprezar os valores simbólicos, emocionais, afetivos- tornando-os dignos de medidas para ser tutelados para as próximas gerações .

Ainda, é destacada a preocupação em preservar as vilas ferroviárias como patrimônio histórico através dos processos de tombamentos, considerando não apenas seu valor histórico arquitetônico, como a ação urbana que possibilita a manutenção dos atuais moradores nos conjuntos residenciais.

Quando se iniciou a instalação da malha ferroviária no Brasil, estações fictícias eram instaladas a cada 20 quilômetros. Situavam-se nos cruzamentos necessários das linhas de uma única via. As Companhias Ferroviárias construíam, ao lado dessas estações, as chamadas casas de turma, pelo menos em número de três, que asseguravam o funcionamento daquele entreposto e a manutenção das linhas. Em todas as cidades por onde a linha percorria, os conjuntos residenciais podem ser verificados:

Os maiores empreendimentos ferroviários localizam-se nos entroncamentos ou em cidades que funcionaram como pontos finais de linha como Araraquara, Ribeirão Preto, Presidente Prudente.ⁱ

Nas cidades consideradas pontos estratégicos para as Companhias, a demanda por construção de vilas crescia. Outras razões também são mencionadas por Moraes para justificar construção das vilas ferroviárias. Uma delas é o fato de que, no início do século XX havia um grande déficit de habitações populares que, conseqüentemente, gerava a instabilidade dos preços de aluguéis, conduzidos por um mercado em constante alta. Tal fato incitava a reivindicação dos ferroviários por melhores salários.

A fim de evitar essa situação, as empresas ferroviárias preferiam construir casas para seus funcionários. Assinalamos que tal motivo apenas se contextualiza no início do século XX. Ou seja, tal razão difere daquela que acarretou na construção de moradias durante a implantação das ferrovias na segunda metade do XIX, quando foi necessário que os funcionários estivessem morando próximo aos entroncamentos ferroviários, de modo que pudessem estar de prontidão para o trabalho sempre que preciso.

Dessa forma, concluímos que é preciso analisar as razões da construção de moradias conforme os diferentes momentos da história das empresas ferroviárias, pois contextos históricos distintos estabelecem motivos, conseqüentemente, diferentes. Independentemente das causas:

[...] próximas aos locais de trabalho, essas moradias possibilitaram que a mão-de-obra fosse utilizada e fiscalizada em tempo integral. A Companhia cobrava por elas aluguéis simbólicos, como forma de salário não pago, criando uma grande dependência entre a empresa e os ferroviários. ⁱⁱ

A forma como as ferrovias procuravam investir seu capital em habitação torna claro ainda que, além da necessidade de moradia, os aspectos funcionais de tais empreendimentos eram bastante relevantes. Muito importante também atentar como o perfil dos futuros ocupantes dos vários tipos de casas era definido previamente, o que tinha por finalidade garantir a organização de seu espaço. As companhias ferroviárias, assim como muitas indústrias, apenas alojavam os funcionários essenciais para assegurar os serviços das empresas.

A empresa apenas entregava suas casas aos trabalhadores que exerciam qualificações especiais, mestres e contramestres. No caso das vilas de entroncamentos ferroviários, recebiam as casas os funcionários operadores das máquinas e da manutenção da linha.ⁱⁱⁱ

Também Moraes enfatiza que, preferencialmente, as casas eram fornecidas a trabalhadores “estratégicos” para a Companhia: “maquinistas, guarda-trens, foguistas, ajustadores, eletricitas e pessoal da estação” ^{iv}

A partir do exposto, afirmamos que ao discutir sobre patrimônio ferroviário, em especial o relacionado à habitação ferroviária, é importante discorrer sobre o desenvolvimento do conceito de patrimônio industrial, uma vez que as vilas ferroviárias inserem-se diretamente nesse tipo de patrimônio, pois foram vilas construídas para os funcionários das ferrovias no final do século XIX e início do XX, no Brasil.

O empenho na preservação do patrimônio industrial é recente e não pode ser compreendido fora do contexto da ampliação dos elementos que constituem o que é tido como bem cultural. As discussões à respeito do tema iniciaram durante os anos de 1950 - período em que foi adotada a expressão -, fortalecendo-se e atraindo a atenção pública quando importantes testemunhos da arquitetura industrial foram demolidos.^v

A partir daquele momento, o movimento foi se expandindo e firmando-se com a adesão de inúmeros países que executaram e estão executando inventários sistemáticos dos sítios industriais.

Significativos esforços foram feitos para definir e conhecer o patrimônio industrial, buscando determinar o quê e por quê preservar.^{vi}

A atribuição de valor cultural aos artefatos vinculados à indústria, é tema corrente desde a década de 1960, e cada vez mais tem sua pertinência comprovada e aceita. Distintos autores já evidenciaram que muitos exemplares industriais – edifícios e conjuntos fabris, estações ferroviárias, vilas operárias possuem importância histórica, estética, social e simbólica.

A ampliação do campo cronológico no qual se inserem os monumentos históricos foi determinado tanto pelas “descobertas arqueológicas” quanto pelo “refinamento do projeto memorial das ciências humanas”.^{vii}

Tal projeto citado diz respeito a transformação no conceito de história, ciência que por muitos séculos preocupou-se em investigar e registrar somente os grandes feitos políticos.^{viii}

A partir de tal transformação privilegiou-se a história social, incluindo-se a contar também o cotidiano das pessoas, em detrimento da história oficial. Dessa forma, a

tendência é inserir junto aos grandes feitos a história das minorias, dos relegados, e a relação entre os diferentes segmentos que compõem as sociedades estudadas, incluindo as relações econômicas e sociais, a vida doméstica, as condições de trabalho e lazer, a atitude para com a natureza, a cultura, a religião, a música, a arquitetura, a educação.

Tais estudos influenciaram na definição do que deveria ser considerado como patrimônio que passou a englobar o conjunto de todos os utensílios, hábitos, usos e costumes, crenças e forma de vida cotidiana dos distintos grupos sociais que formaram e formam a sociedade.

As fronteiras de seu domínio ultrapassaram especialmente a jusante, os limites considerados intransponíveis da era industrial, e se deslocaram para um passado cada vez mais próximo do presente.^{ix}

Devido ao exposto acima foi possível que os produtos técnicos da indústria adquirissem os mesmos privilégios e direitos à conservação que as obras de arte arquitetônica e as laboriosas realizações da produção artesanal.

Todavia, não só os produtos técnicos da indústria passam a ser valorizados, mas como já foi assinalado por Barretto a extensão do conceito do que passou a ser valorizado pela ciência história influenciou a denominada expansão tipológica do patrimônio histórico.

A expansão tipológica é atribuída não somente devido à mudança no conceito de história, mas também o surgimento de disciplinas novas como a etnologia rural e urbana, a história das técnicas, a arqueologia medieval que reconheceram e valorizaram edifícios modestos, nem memoriais, nem prestigiosos.

O aporte mais expressivo de novos tipos diz respeito à transposição do limite da industrialização e à inserção, pela prática conservatória, de edifícios da segunda metade do século XX, que se baseiam em técnicas novas de construção.

Imóveis para habitação, grandes lojas, bancos, obras de arte, e também usinas, entrepostos, hangares, refugos do progresso técnico ou das mudanças estruturais da economia, grandes conchas vazias que a maré industrial abandonou na periferia das cidades e mesmo em seu centro^x

Dessa forma, justifica-se a preservação das vilas ferroviárias por inserirem-se no complexo ferroviário, no limite da história social, além de terem sido construídas com novas técnicas de construção empregadas no início do século XX.

Concluindo, discorrer sobre o conceito das vilas ferroviárias no conjunto do patrimônio ferroviário, é justificar sua preservação, tombamento e a manutenção da população atual residente nas casas.

Notas

ⁱ Marcelo Morais, *As Vilas Ferroviárias Paulistas- A Arquitetura e as Relações Urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários*. Tese de Mestrado. ESSC- USP, 2002, p. 103.

ⁱⁱ *Ibid.*, p. 92.

ⁱⁱⁱ Marisa Varanda Carpintéro. *A Construção de um Sonho*. Campinas, SP, editora da Unicamp, 1997.

^{iv} Marcelo Morais, *op.cit.*, p.92

^v Beatriz Mugayar Kühl, “Questões Teóricas Relativas à Preservação da Arquitetura Industrial”, in *Revista Designio*, no- 1, 2004, p. 101 e 102.

^{vi} *Ibid.* p.102.

^{vii} Françoise Choay. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo, editora Unesp, 2001, p.209.

^{viii} Barreto, Margarita. *Turismo e Legado Cultural*. Campinas, Sp, editora Papirus, 2000, p.11.

^{ix} Françoise Choay. *Op.cit.* p.209.

^x *Ibid.*