

Arqueologia e Patrimônio Industrial: a Estação Cultura em Campinas.

Guilherme Pinheiro Pozzer¹

1. Trajetória da estação em Campinas

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi fundada em 1868 e a inauguração da linha de Jundiaí até Campinas só ocorreu em 11 de Agosto de 1872. A partir daí a estação em Campinas passou por diversas intervenções e sistemáticas reconstruções, ampliações, dentre outras transformações, devido ao aumento do número de passageiros e do tráfego ferroviário, a diversificação dos serviços e do número de linhas, dentre outros fatores. Pela análise da documentação percebe-se que sua construção possuiu duas configurações principais, a primeira que data do ano da inauguração e a segunda que data de 1884, sendo que esta passou por sucessivas reformas que alteraram sua volumetria, mas que buscaram manter o padrão de 1884.

Assim, a primeira configuração da estação da Companhia Paulista em Campinas data de 1872 e sua estrutura era “de grande porte e de linhas classicizantes”,² com um corpo central e dois laterais. Como se mencionou, em 1884, a estação foi reestruturada por completo de acordo com padrões arquitetônicos ingleses, no estilo gótico vitoriano, a torre do relógio foi colocada e foram adicionadas outras estruturas. Segundo Nestor Goulart, ainda nesse ano foi feita a primeira reforma, com a construção de um anexo.

A instalação a estação na cidade transformou o cotidiano do espaço em que foi alocada. Em estudos sobre a cidade, a idéia de que a estação teria servido como um dos principais vetores, senão o principal, de desenvolvimento da área urbanizada aparece com freqüência, como, por exemplo, na possibilidade de que o centro comercial teria se prolongado até ela.³

¹ Mestrando em História, IFCH-UNICAMP, CNPQ, guipozzer@yahoo.com.br

² KÜHL, B. M. 1998. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura. P. 156

³ LAPA, José Roberto do Amaral. A cidade: os cantos e os antros. São Paulo: Edusp, 1996. P. 26

Em geral, costuma-se afirmar que as estações ferroviárias aparecem como um programa arquitetônico novo, em grande parte devido às modificações ocorridas nas técnicas construtivas.⁴ Inicialmente em Campinas isso parece não ocorrer, pois no que diz respeito à representatividade em termos arquitetônicos da inserção daquela edificação na cidade pode-se dizer que inicialmente não houve uma verdadeira ruptura no modo de construir tanto por suas linhas classicizantes quanto pelo método construtivo empregado – a taipa de pilão, então o mais utilizado.

Uma maneira de interpretar o espaço da estação se liga ao seu papel de mediador entre a cidade ainda possuidora de traços coloniais e a ferrovia, um dos símbolos da era industrial. Para Schivelbusch, as estações funcionavam como uma passagem na qual o passageiro que fizesse a travessia da cidade, passando pelo edifício da estação até sua chegada à plataforma experimentaria um processo de expansão do espaço ou mesmo uma experiência de “industrialização do espaço”.⁵

Entretanto, se, por um lado, é essa edificação que “abre as portas para o mundo”, pois é a entrada para progresso, para novidade, para técnica; por outro lado ela é a porta para o “perigo” também, pois poderia trazer as epidemias, junto com os estrangeiros. A estação se constituiu também um instrumento disciplinador, pois foi um marco territorial que dividiu a cidade em duas áreas, numa segmentação carregada de simbolismo. As construções consideradas insalubres – como o leprosário, o matadouro e o curtume – passaram a ocupar os espaços periféricos, com destaque para os terrenos localizados atrás da estação, na Vila Industrial.

Assim, além de ser um ponto de ligação de Campinas com outras cidades, a estação estava, fisicamente, localizada entre essas duas áreas. Sua presença ali também representou novo espaço de convivência na cidade, no qual se processavam encontros de diversos grupos sociais. Porém, ela não deve ser caracterizada apenas como um ponto de encontro desses grupos, mas também como um espaço de alteridade e formador de

⁴ KÜHL *Op.Cit.* e SILVA, Geraldo Gomes da. Arquitetura do ferro no Brasil. São Paulo: Nobel, 1986.

⁵ SCHIVELBUSCH, W. The Railway Journey. The Industrialization of time and space in the 19th century. Berkeley, California: The University of California press, 1986. P. 174

relações sociais.

Segundo o estudo de Nestor Goulart, após a reconfiguração da estação em 1884 houve diversas reformas estruturais a partir da primeira década do século XX, que se ligavam a necessidades impostas pelo aumento no trânsito ferroviário. A última grande reforma, segundo o autor ocorreu na década de 1960, mas é importante lembrar que todas as mudanças tentaram preservar o modelo de fachada de 1884.⁶

Com o passar dos anos, especialmente a partir da década de 1940, inicia-se um processo de decadência do transporte ferroviário. Sua desmobilização progressiva transformou áreas urbanas em espaços deteriorados, terrenos baldios como afirma Matos. Para ele, as áreas das “estações passaram a ter aspectos não muito convidativos”, pois faziam parte das zonas deterioradas das cidades.⁷ Benfatti diz que os espaços da estação foram degradados, e de certo modo até esquecidos, especialmente pelo fato de ter havido uma promoção dos meios de transporte rodoviários.⁸

Nesse processo, a estação da Companhia Paulista passou por um período de abandono, seguida de sua estatização, vindo a incorporar a Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA. Em 1978, abriu-se junto ao CONDEPHAAT um processo de tombamento e em 1982 foi inscrita no livro de tombos. Em 1989, o CONDEPACC abriu um processo de tombamento em nível municipal de todo o complexo ferroviário junto à estação, efetivado em 1999.

É importante ressaltar que ambos os processos foram abertos tendo como justificativa o valor histórico e arquitetônico das edificações, porém, isso não modificou o estado de semi-abandono que se encontrava a estação. Somente em 2002, a estação ganhou nova conotação na cidade ao ser transformada em centro cultural, a “Estação Cultura”.

⁶ REIS, Nestor Goulart. Estação Cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas. São Paulo: Via das Artes, 2004.

⁷ MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias. São Paulo: Alfa-Omega, 1974. P. 129

⁸ BENFATTI, D. M. “Patrimônio ferroviário e política pública” In Revista Oculum. Campinas: Puc, Janeiro/2002.

2. A estação: patrimônio industrial e porta de estudo sobre Campinas

A idéia de tratar a estação como uma “porta de entrada” para o estudo de Campinas deve ser entendida de forma simbólica e múltipla. A analogia não se refere apenas à sua presença física na cidade, mas também às diversas possibilidades de estudo que se pode abordar. Tal analogia se deve à Stella Bresciani⁹ que em seu texto “Sete portas da Cidade” estabeleceu uma “homologia entre as entradas de estudo” da cidade e as “entradas das antigas cidades muradas”. Para a autora, da mesma forma que as entradas das cidades “reais” eram construções, estas de “pedra”, as entradas de estudos, para as pesquisas, são “construções intelectuais” que “buscam dar conta de várias facetas da vida urbana”.

Segundo Karen Bowie, a maioria dos estudos sobre a história das estações se pauta pela questão da tipologia arquitetônica. Para essa autora, ainda que esses estudos se configurem preocupações legítimas, eles acabam por retirar o objeto arquitetônico do seu contexto histórico, urbano e ferroviário. Neste sentido, a autora propõe uma “reorientação do olhar” por meio do “estudo das estações não como o espaço dos viajantes (*batiments voyageurs*), mas na sua articulação com as cidades, com as zonas periféricas que são, via de regra, ocupadas pelas funções de logística, manutenção do material e transporte ou estocagem de mercadorias e com os contextos políticos, jurídicos, financeiros e industriais nos quais inserem-se os atores destes grandes projetos de organização ferroviária e urbana que são as estações”.¹⁰

Assim, a pesquisa divide-se em duas questões básicas que são indissociáveis: em primeiro lugar, busca-se levantar questões que se referem à edificação em si, como sua tipologia, suas principais reformas ao longo dos anos, entre outras, abordando-a como “discursos materiais”, pois se tem em mente que as edificações são objetos sociais, e como tais estão carregados de valores e sentidos próprios.¹¹ Em segundo lugar, pretende-se

9 BRESCIANI, Maria Stella M. “Sete portas da cidade” In Espaço e debates. No. 34. 1991. P.10-15

10 BOWIE, Karen. “L’impact de l’essor du chemin de fer la profession architectural em Farnce au XIX siècle”. In Revue de Historie des Chemins de fer, v. 5/6. AICF, Paris, 1991/1992. P. 34 Apud. LANNA, Ana L. D. “Cidade e Ferrovia”. In Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas, 2004. P. 02

11 ZARANKIN, A. Paredes que domesticam: arqueologia da arquitetura escolar capitalista. Campinas: Centro de

evidenciar a pluralidade de relações que o edifício pode estabelecer com Campinas.

Os parâmetros metodológicos adotados dialogam com a arqueologia industrial. Essa disciplina ganha impulso no pós-guerra, sobretudo na Grã-Bretanha, e “coincidiu com aquilo que foi classificado como uma vaga de nostalgia pelas tradições industriais britânicas, agravada pelas destruições massivas provocadas pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial – cujos alvos estratégicos era, freqüentemente, as unidades industriais –, e pela posterior reconversão econômica e urbanística que se seguiu, a qual se prolongou até os primeiros anos da década de 60. Essa situação contribuiu não apenas para a formulação de uma nova noção de patrimônio – o patrimônio industrial –, como também para a emergência da arqueologia industrial como uma nova área de investigação arqueológica”.¹²

Um dos objetivos da arqueologia industrial é “produzir conhecimentos históricos que possam interpretar e explicar a realidade do período e do objeto a serem estudados e, se necessário, sua proteção, por representarem um bem cultural”.¹³ De maneira geral pode-se dizer que a disciplina preocupa-se em registrar, investigar e analisar os vestígios materiais da sociedade industrial capitalista, valendo-se dos procedimentos e métodos arqueológicos, como prospecção, escavação, documentação, classificação e análise do que foi registrado.¹⁴

Os estudos de arqueologia industrial se destacam por privilegiar a pluralidade de documentos utilizados – na medida em que confrontam textos, imagens e as próprias edificações como documentos, como cultura matéria – e de disciplinas envolvidas – como a história, a arquitetura, urbanismo, engenharia mecânica e civil, geografia etc. – para a obtenção de informações acerca do objeto de estudo, do período e da sociedade em que se inserem os bens industriais, havendo a necessidade de intercâmbio e complementaridade

História da Arte e Arqueologia (IFCH-UNICAMP), 2002. P. 38

¹² CORDEIRO, José Manuel Lopes. “Arqueologia Industrial: um mundo a descobrir, um mundo a defender”. In Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas, 2004. P. 02

¹³ VICHNEVSKI, Henrique Telles. *As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960)*. Dissertação de mestrado - UNICAMP. Campinas: s.n., 2004.

¹⁴ CERDÀ, Manuel e BONAFÉ, Mario García. Arqueologia Industrial. In: BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d'estudis i investigació, 1995. P. 94

entre elas, como afirma Kühl, caracterizando-se, portanto, como um saber interdisciplinar, que visa contribuir para uma melhor compreensão do passado industrial.¹⁵

Em geral, uma característica importante do patrimônio industrial, como mostra Kühl, é o fato de “ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação”. No que diz respeito ao patrimônio ferroviário é corrente na idéia de que com a decadência do desse tipo de transporte, seus espaços deterioraram-se, tendo estas áreas uma visibilidade negativa, com grandes espaços vazios e estruturas desativadas.¹⁶

Uma das maneiras de “revitalizar” estas áreas tem sido sua reutilização, que se insere na dinâmica de resignificação dos espaços, recorrente nos últimos anos, especialmente no que se refere ao patrimônio urbano. Para Lia Motta as múltiplas reapropriações dos espaços urbanos ocorrem naturalmente, pois da mesma forma que as demais obras do homem, eles são produções culturais sujeitas a diferentes apropriações, sendo “através de um permanente processo de criação e reapropriação que o homem transforma o ambiente em que vive, ao mesmo tempo em que estabelece as bases para criações futuras”.¹⁷

Entretanto, para Choay, apesar de a prática de valorização dos espaços preservados por meio de sua reutilização, sua reintegração a um “uso normal” ser freqüente, ela “é certamente a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil da valorização do patrimônio”.¹⁸ Isto talvez pelo fato de diversas questões e interesses – sociais, econômicos e políticos – estarem envolvidas na preservação de um determinado espaço.

Motta e Choay trabalham a idéia de que o mundo contemporâneo parece utilizar-se do patrimônio histórico como uma espécie de “produto de mercado” a ser explorado pela chamada “indústria cultural”, evocando nos monumentos um novo valor simbólico para sua valorização, voltado para interesses que muitas vezes imprimem um caráter cênico ao uso

¹⁵ KÜHL, B. M. *Op. Cit.* P. 229

¹⁶ Cf. BENFATTI 2002 e KÜHL *Op. Cit.*

¹⁷ MOTTA, Lia. “A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo visual global”. In ARANTES, A. (org.) O espaço da diferença. Campinas: Papyrus, 2000. P. 259

¹⁸ CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade/ Unesp, 2001. P. 209

cotidiano do objeto e que baseia sua preservação apenas em uma homologia das suas funções originais.

Como mostra Canclini, os diversos fatores que influenciam na reutilização dos bens preservados na atualidade, como o crescente desenvolvimento urbano, as indústrias culturais e o turismo, são comumente tratados nos debates sobre patrimônio histórico como ameaças aos mesmos. Entretanto, este autor diz que é importante trabalhar tais fatores não apenas como ameaças, mas também como “contextos”.¹⁹ Assim, seria possível entender a própria historicidade em que ocorrem as resignificações dos espaços preservados, os novos usos, as novas relações que venha a suscitar etc.

O estudo sobre a estação, nesse sentido, possibilitaria captar diferentes formas de percepção e de representação da estação em si e também da cidade de Campinas já que as apropriações são múltiplas, permitindo que se encontre, como diz Choay, “a coexistência em um mesmo tempo de uma diversidade de modos de apreensão da cidade e seu espaço que se referem, segundo os grupos sociais dados, a configurações históricas diferentes”.²⁰

3. Considerações finais

O estudo e a investigação do patrimônio industrial no Brasil iniciaram-se antes da difusão da disciplina arqueologia industrial no país, que ocorreu durante a década de 1970.²¹ Porém, pode-se se dizer que as pesquisas e a preservação do patrimônio industrial no Brasil são ainda incipientes e seu campo teórico, metodológico e prático para o conhecimento sobre o patrimônio industrial é ainda disperso em esforços isolados e pouco difundidos.²²

¹⁹ CANCLINI, Nestor G. “Patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional”. *In* Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 23. P. 94

²⁰ CHOAY, Françoise. “A História e o método em Urbanismo”. *In* BRESCIANI, Stella. Imagens da cidade. São Paulo: Marco Zero/ Fapesp, 1994. P. 23

²¹ VICHNEWSKI. *Op. Cit.* P.31

²² KÜHL, B. M. “Arquitetura Industrial em São Paulo”. *In* Diário Oficial do Estado. Poder Executivo. Seção 1. Suplemento São Paulo, V. 113, n. 18, 25 de janeiro de 2003. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/ Universidade de São Paulo, 2003; MENEGUELLO, C. e RUBINO, S. “Patrimônio industrial: perspectivas e abordagens”. *In* Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas, 2004. P. 02

A pesquisa que se pretende desenvolver acerca da estação da Companhia Paulista em Campinas tentará desenvolver um debate em torno do tema patrimônio industrial tendo como embasamento metodológico a arqueologia industrial. Para tal é necessário inserir esse estudo no contexto mais amplo dos debates em torno da arqueologia e do patrimônio industrial como forma de evidenciar suas especificidades.

Isso porque, ainda que existam similaridades com outras cidades em vários momentos que se relacionam à chegada dos trilhos, como nas festas de inauguração, nas expectativas quanto à vinda dos trens, no encanto com a maquinaria, nas transformações das percepções de tempo e espaço, nas mudanças no trânsito urbano, no estímulo ao comércio e aos serviços etc., “a maneira como estas expectativas ocorreram e impuseram suas marcas sobre os espaços das cidades é extremamente diversificada”. Assim, o fato de as questões que se relacionam às transformações das cidades pela chegada das ferrovias serem múltiplas torna-se frágil qualquer tentativa de “conformar padrões gerais que façam legíveis a diversidade de impactos ocorridos com a implantação dos trilhos”.²³

A idéia de que a estação pode ser uma “porta de entrada” para cidade deve ser entendida como algo simbólico e múltiplo, que diz respeito sobretudo às interpretações sobre sua inserção na cidade bem como as várias possibilidades de análise que ela permite. A história recente dessa edificação permite discutir as políticas preservacionistas dos bens históricos e culturais, a maneira como eles foram sendo resignificados ao longo do tempo e os novos usos dados a eles. Todas as questões, como outras que podem ser levantadas, devem ser mais exploradas, pois a relação de Campinas com a estação evidencia um grande potencial de pesquisa e análise que passa pelas transformações urbanas, sociais, culturais e de sensibilidades da cidade.

²³ LANNA, Ana L. D. *Op. Cit.* Pp. 10-11