



O Patrimônio Ferroviário de Itapetininga-SP: Mapeamento do remanescente ferroviário e usos do patrimônio

Autores:

Igor Matheus Santana Chaves - UFABC - igor.chaves@ufabc.edu.br

Resumo:

A ferrovia representou um importante marco para o desenvolvimento socioeconômico nacional, sua incorporação no território ocorreu ainda no século XIX, permitindo a formação e expansão de cidades, bem como, o encurtamento de distâncias e do tempo. Hoje, o patrimônio da ferrovia se encontra à mercê de diversas estruturas públicas e privadas que o administram e são responsáveis por intervir em sua conservação, manutenção e até mesmo na permanência no imaginário dos cidadãos. Dessa forma, este artigo, tem por objetivo mapear o patrimônio ferroviário de Itapetininga (interior sul do Estado de São Paulo), identificados nesse estudo por Conjunto da Estação de Itapetininga e Conjunto da Oficina de Locomotivas, localizados na área urbana da cidade, componentes do antigo ramal de Itararé, pertencente à extinta Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). E a partir disso, explorar as questões sobre seu estado de conservação, a gestão desses bens e suas atuais funções e as ações do poder público. Para tanto, foi proposta a pesquisa exploratória em campo e a análise documental e o posterior cruzamento dos dados. Por fim, percebeu-se que o fator usos e gestão, independente de qual, acarreta diretamente o estado de conservação dos elementos ferroviários, uma vez que, o bem imóvel em atividade e sendo assistido, se encontra, nitidamente, em melhor estado, frente aos bens que não estão tendo algum exercício, vide a antiga oficina e os armazéns que foram concedidos ao poder local, e sua inutilização promove seu arruinamento. Entretanto, o tipo de atividade influencia diretamente, como é visto na própria estação de Itapetininga, onde, diversos órgãos do setor público municipal o utilizam e mantêm o seu “bom estado” e com uso social, todavia, indiferentes na questão da salvaguarda da memória férrea.

O Patrimônio Ferroviário de Itapetininga-SP

Mapeamento do remanescente ferroviário e usos do patrimônio

INTRODUÇÃO

A ferrovia representou um forte traço na história socioeconômica brasileira como ferramenta do desenvolvimento e foi testemunha da ocupação do interior do Brasil a partir do século XIX, principalmente no Estado de São Paulo, servindo no processo de integração do território e no escoamento de produtos. Sua rápida expansão deu um grande impulso na urbanização do território e promoveu mudanças rápidas e permanentes, tanto na paisagem, no desenvolvimento de cidades que cresceram e se consolidaram ao longo de linhas férreas, como na vida dos trabalhadores e moradores por onde seus trilhos passaram a integrar locais afastados e diversificando atividades e novos hábitos de consumo (SOUKEF JR., 2017). No entanto, as ferrovias que desempenharam profunda importância nas dinâmicas territoriais perderam protagonismo ano após a segunda metade do século XX, mediante as novas necessidades do Estado e do mercado, que a partir de 1950 promoveram o transporte rodoviário e pouco incentivaram a ferrovia nas políticas de transporte (SOUZA, 2016, p. 58).

Para além disso, ao longo do século XX muitas linhas foram desativadas e parte dos complexos ferroviários foram abandonados, representando um desafio sobre o que fazer com as estruturas remanescentes. Esta situação foi agravada a partir da aprovação da Lei nº 11.483, de 31 de Maio de 2007 que extingue a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA)¹. O Art. 7º transfere ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o gerenciamento dos bens móveis e imóveis “operacionais” arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas, de mesmo modo, ministra as concessões de uso dos trechos pelos Estados da federação (DNIT, 2018)². O Art. 8º da Lei, por sua vez, transfere os bens ferroviários “não operacionais” para a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), e se caso for tombado, ou seja, reconhecido o seu valor histórico cultural passa a ser administrado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Na categoria de bens “não operacionais” estão os “bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, [...] mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais” (IPHAN, 2018)³.

O patrimônio ferroviário é testemunho histórico enquanto bem material e imaterial. Para Milton Santos (1999, p. 263): “quando o homem se defronta com um espaço que não

¹ Em 1957 foi criada a RFFSA, como alternativa para administrar e unir as estradas de ferro federais. Todavia, apesar de uma pequena reação do setor nos anos que se seguiram, o incentivo ao transporte rodoviário promoveu a decadência no setor ferroviário. Em 1990 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). (SILVEIRA, 2003).

² A frota de material rodante em operação no transporte de carga no Brasil (2016) é de 5.200 locomotivas (sendo 1.700 do DNIT) e de 139.000 vagões (sendo 44.000 do DNIT). (DNIT, 2018).

³ Segundo a “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário” - portaria IPHAN nº 407/2010, são reconhecidos 639 bens até o ano de 2015. (IPHAN, 2018)

ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação”. Nesse mesmo sentido Le Goff (1990, p. 478) discute a importância de se preservar a relação entre a memória e a história, e ambas se alimentam uma da outra e procuram “salvar o passado para servir o presente futuro”. Memória que se constitui não como um fenômeno individual, “mas como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações e mudanças constantes” (HALBWACHS, apud POLLACK, 1992, p. 202). E como conclui Abreu (2011), sobre a importância do resgate da memória urbana como parte da produção do espaço urbano:

[...] A memória das cidades está sendo produzida a cada dia. Por isso, temos também que estar atentos ao presente e nos preocuparmos sempre em registrar as memórias coletivas que ainda estão vivas no cotidiano atual da cidade. Não há como impedir que muitas dessas memórias desapareçam. Muitas outras podem, entretanto, ser salvas, bastando para isso que estejamos atentos ao seu valor futuro, que consigamos deixar de pensar exclusivamente no aqui e agora. (ABREU, 2011, p. 37).

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

O modo de conceber e valorizar o patrimônio cultural de uma sociedade mudou, de uma perspectiva tradicional associada à conservação e monumentalidade a uma abordagem ampla e sociocultural que explora seus usos e significados coletivos. Tal perspectiva é apresentada em Choay (2006, p. 25), que ao refletir sobre os valores cultuados aos monumentos do passado, observa que “Todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial” . Parte disso, como entende ABREU (2011, p. 19), reflete a “emergência de uma nova relação identitária entre os homens e as mulheres do final do século XX e os conjuntos espaciais que lhes dão ancoragem no planeta, sejam eles os Estados-nações, as regiões ou os lugares”.

A Constituição Federal brasileira de 1988, dialoga muito bem com esse entendimento e se manifesta no mesmo sentido no art. 216 que trata sobre o “Patrimônio Cultural”: busca-se a valorização, reconhecimento e difusão dos bens de natureza material e imaterial, de modo que os conceitos de patrimônio e a memória social são interpretados como “portadores de referência à identidade e memória dos grupos formadores da sociedade brasileira”. (BRASIL, 1988).

Nessa perspectiva diversificada que procura reconhecer, estudar e proteger a pluralidade, se encontra a temática do “Patrimônio Industrial”. A gênese do tema é por volta de 1955, quando a expressão “arqueologia industrial” foi publicada para o periódico *The Amateur Historian* por meio de um artigo de Michael Rix. A discussão ganhou mais força a partir de 1960, quando o tema ganha o apelo diante de movimentos contra a demolição de exemplares da industrialização de Londres, como o pórtico da Estação Euston e o edifício Coal Exchange. (KÜHL, 2009, pg 35) Com a “Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial”, de 1973 na cidade de Ironbridge, na Grã-Bretanha, a discussão atinge nível internacional e os debates procuram dialogar sobre o que viria a ser digno de ser

reconhecido, conservado e preservado. Em sua terceira edição, foi oficialmente constituído The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). A consagração das discussões foi a aprovação da Carta de Nizhny Tagil - a “Carta do Patrimônio Industrial”, em julho de 2003, na XII Conferência Internacional do TICCIH, Rússia, que apresenta as diretrizes para a sua preservação, e promove a orientação na cooperação internacional no que diz respeito à conservação, investigação, interpretação, documentação, pesquisa, bem como, a define em:

[...] vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetural ou científico. Esses vestígios consistem de prédios ou máquinas, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais para processamento e refinamento, armazéns (*warehouses*) e galpões, de locais onde a energia é gerada, transmitida e utilizada, transporte e toda a sua infra-estrutura, assim como de locais usados para atividades sociais relacionadas à indústria, tais como habitação, locais para culto e para a educação... (TICCIH, 2003)

Dentro desta temática, o “patrimônio ferroviário” é uma vertente de estudos, pois também se associa ao período chamado de Revolução Industrial, em vista da importante contribuição que as ferrovias representaram para o desenvolvimento econômico, como afirma Kühl (2009):

Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, em especial na segunda fase daquilo que se convencionou chamar de Revolução Industrial. A industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial. (KÜHL, 2009, p. 40)

Porém, cabe salientar que a relação entre a industrialização e a ferrovia tem sua diferença ao se comparar o sistema implantado no Brasil e os países europeus. Em algumas partes do território brasileiro, como o caso da região de Itapetininga, o processo de industrialização foi um pouco mais tardio, porém, os trilhos sempre estiveram associados às dinâmicas econômicas e apontavam a direção da urbanização, igualmente, a inserção das indústrias.

BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA E O RAMAL DE ITARARÉ

A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, foi fundada pelos esforços do empresário húngaro Luiz Matheus Maylasky em 1871. Esta ferrovia, de bitola mista, atuaria na região das antigas rotas de tropeiros, ou seja, a região sul e oeste do Estado. Seu primeiro trecho foi inaugurado em 1875, atingindo a região de Sorocaba, conhecida na época pela Fábrica de Ferro São João de Ipanema (existente desde 1810), a produção de cana de engenhos e pelo recente investimento por Maylasky na produção de algodão. (SOUKEF JR., 2001, p. 29-33)

Ao longo dos anos, a empresa passaria por diversas vezes pelo controle privado e estatal, acabando por influenciar diretamente seus prolongamentos e desenvolvimento. Essa

influência, tem impacto significativo em 1907, ao ser arrendado pelo consórcio franco-americano, chefiado por Percival Farquhar, que já controlava empresas no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Nessa fase a Sorocabana atinge Itapetininga pelo extinto Ramal de Itararé, que desde o final do século XIX tinha como objetivo o prolongamento de sua malha a fim de integrar a capital paulista com a região sul do continente. Percival Farquhar, de forma pioneira propunha a implantação de uma rede ferroviária, que ligaria o sudeste e o sul. E, assim, mercadorias, como charque, madeira e o café poderiam ser facilmente comercializadas. (SOUZA, 2016, p. 46). Segundo o relatório de entrega feito pela Sorocabana ao presidente Dr. Augusto Affonse Pena em 1909, é explícito os interesses comerciais e militares para a construção do trecho:

“[...] grande interesse sob o ponto de vista commercial e industrial alem de seu valor administrativo; e ligada a de S. Paulo - Rio Grande fazendo parte de um importante systema de vias ferreas que communicam a Capital Federal e as deste Estado com o extremo Sul da União e limitrophes com as Republicas, Uruguay e Argentina, e com cujas linhas se poderão ligar, e que atravessam importantes regiões nos Estados do Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul, ella constituirá certamente um elemento, não só, de seguro e efficaz progresso e engrandecimento do Paiz como tambem indispensavel sob o ponto de vista administrativo, principalmente no caso de mobilisação de forças publicas para a defesa da integridade da Nação e segurança dos seus cidadãos. (INAUGURAÇÃO, 1909, p. 05)

Iniciada a Primeira Guerra Mundial, os capitais investidos por Percival Farquhar diminuem, e 1914 sua falência é decretada nos Estados Unidos, retornando a gestão das empresas para os governos de São Paulo, do Rio Grande do Sul e federal. Em 1919, sua administração passa para o Governo de São Paulo. Sob o comando do Engenheiro Arlindo Luz, é elaborado um programa geral de recuperação da companhia, bem como, a modernização da frota, a continuidade do prolongamento até o litoral e a nova Estação em São Paulo (ambos finalizado em 1938). Essa fase de ascensão perdura até a Segunda Guerra Mundial, mesmo com a diminuição de investimentos causados pela queda da bolsa de Nova York (1929), Revolução de 30 (1930) e o Movimento Constitucionalista (1932). (SOUKEF JR., 2001, 47-61).

Com a dificuldade de reverter o declínio financeiro da companhia no pós-segunda guerra (1946), e pela primeira vez com saldo negativo, em conjunto do crescente desinteresse de investimentos em ferrovias, a Sorocabana e outras companhias paulistas, são unidas pelo Administração Estadual para, em 1971, constituir a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). (ibid., pg. 66). Nessa fase de gestão da FEPASA diversos cortes são feitos e o ramal de Itararé deixa de transportar passageiros. Para Soukef (2001) “...a FEPASA, em seus vinte e sete anos de existência, não consegue reverter o processo de deterioração que atingia o transporte ferroviário. Ao contrário, nesse período, as condições se agravam ainda mais”. (SOUKEF JR., 2001, p. 67).

No final da década de 90, a FEPASA é federalizada e incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), como parte do pagamento de uma dívida do Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) junto ao governo federal. Ao mesmo tempo, a RFFSA foi dissolvida por meio do Decreto nº 3.277 e o transporte de carga foi concedido ao setor privado. A malha da antiga

Companhia Sorocabana foi assumida pela Ferrovias Bandeirantes (FERROBAN), liderada pela Holding Ferropasa no início de 1999, que transmite seu direito de uso das malha sul a Ferrovia Sul Atlântico S.A. (SOUKEF JR., 2001, p. 67). Esta empresa, após assumir as linhas férreas na Argentina em 1999 passa a se chamar América Latina Logística (ALL), e posteriormente, por fusão com o grupo Cosan em 2014, passa a se chamar RUMO Logística.

Durante a gestão atual, o foco de utilização da malha férrea é para o transporte de cargas, principalmente o de combustível, seguido por grãos e maquinário pesado. A malha da Sorocabana é utilizada para transporte de passageiros na região metropolitana de São Paulo por meio da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e em poucos trechos por trens turísticos.

OS TRILHOS EM ITAPETININGA-SP

A cidade de Itapetininga se encontra na bacia do Alto do Paranapanema, a 172 km da capital São Paulo. O início de sua ocupação se origina com a presença indígena nos traçados do Caminho de Peabiru. Estes caminhos apropriados pelos europeus geraram importantes rotas no território brasileiro, como o caminho de Viamão, importante trecho de passagem para os bandeirantes e aos tropeiros que seguiam ao sentido sul do continente. Desta forma, o núcleo inicial de Itapetininga se consolida como ponto de descanso, graças aos campos verdes para pasto e o próprio rio Itapetininga, importantes para a subsistência das tropas e invernagem dos rebanhos para o comércio na “Feira de Mueres” em Sorocaba. (NOGUEIRA, 2005, p. 15).

O primeiro povoado de Itapetininga é erguido em 1724 e algumas décadas depois, em 1760, Domingos José Vieira e um grupo de portugueses, moradores de Sorocaba, migram em busca de novo lugar para se estabelecer, e o encontram entre os ribeirões do Cavalo e do Chá, que é hoje o centro antigo da cidade. Em 05 de novembro de 1770, o novo núcleo de tropeiros, foi denominado de “Vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Itapetininga”, fundando a nova freguesia da comarca da província de São Paulo. Em 1855 é elevada à categoria de município, se emancipando de Sorocaba (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETININGA, 2018).

Décadas após ser elevada como município, Itapetininga tem o primeiro contato com os trilhos do trem. O primeiro registro dele é descrito por Antônio Galvão Junior (1956), ao relatar o “delírio” da população, e até medo, por parte de “uns poucos matutos que fugiram espavoridos” frente à chegada do trem de lastro em 1894. (GALVÃO JÚNIOR, 1956, p. 266).

O trem de lastro chegou a Itapetininga trazendo os trilhos de bitola métrica em dois de fevereiro de 1894, e pouco depois, o trem de passageiros e a estação em onze de maio de 1895. (PEIXOTO FILHO, 2001, p. 266). Soukef Junior, (2017), faz uma breve contextualização das ferrovias para as cidades:

Ao possibilitar a criação de uma extensa rede de comunicação, a ferrovia promoverá sensíveis mudanças, alterando geografias, permitindo a circulação de pessoas, riquezas materiais e tornando possível a fundação ou o desenvolvimento de várias cidades por todo o país. [...] a ferrovia instaura

um novo ritmo no cotidiano, promovendo a diversificação de atividades e introduzindo novos hábitos de consumo. (SOUKEF JUNIOR, 2017)

No caso de Itapetininga, como observado por Soukef, a ferrovia, também traz o desenvolvimento socioeconômico. Com o intuito de escoar a produção do sul do Estado, a linha férrea trouxe consigo a expansão e um significativo progresso para a cidade, influenciando o sentido da expansão territorial do antigo núcleo urbano e, como nos casos dos distritos rurais, sendo o próprio gerador desses novos núcleos. Nesse momento de chegada foram construídos diversos edifícios para exercer as atividades da Sorocabana, como Estações, oficinas, depósitos e armazéns e etc., de mesmo modo, para impulsionar atividades econômicas na cidade, surgem novas instalações comerciais e de infraestrutura, como o hospital, as empresas de energia e saneamento, além de fábricas relacionadas com o beneficiamento de matérias primas de algodão, a cana, animais e seus derivados.

O contexto apresentado demonstra a relevância da Estrada de Ferro Sorocabana e do seu patrimônio para a cidade de Itapetininga e o sul do Estado de São Paulo. Além do aspecto histórico, as construções e espaços da ferrovia compõe a paisagem urbana e destacam-se do restante do cenário, dessa forma, são testemunhas vivas da história das cidades, e sua preservação, contribui diretamente para preservação da ferrovia na memória urbana.

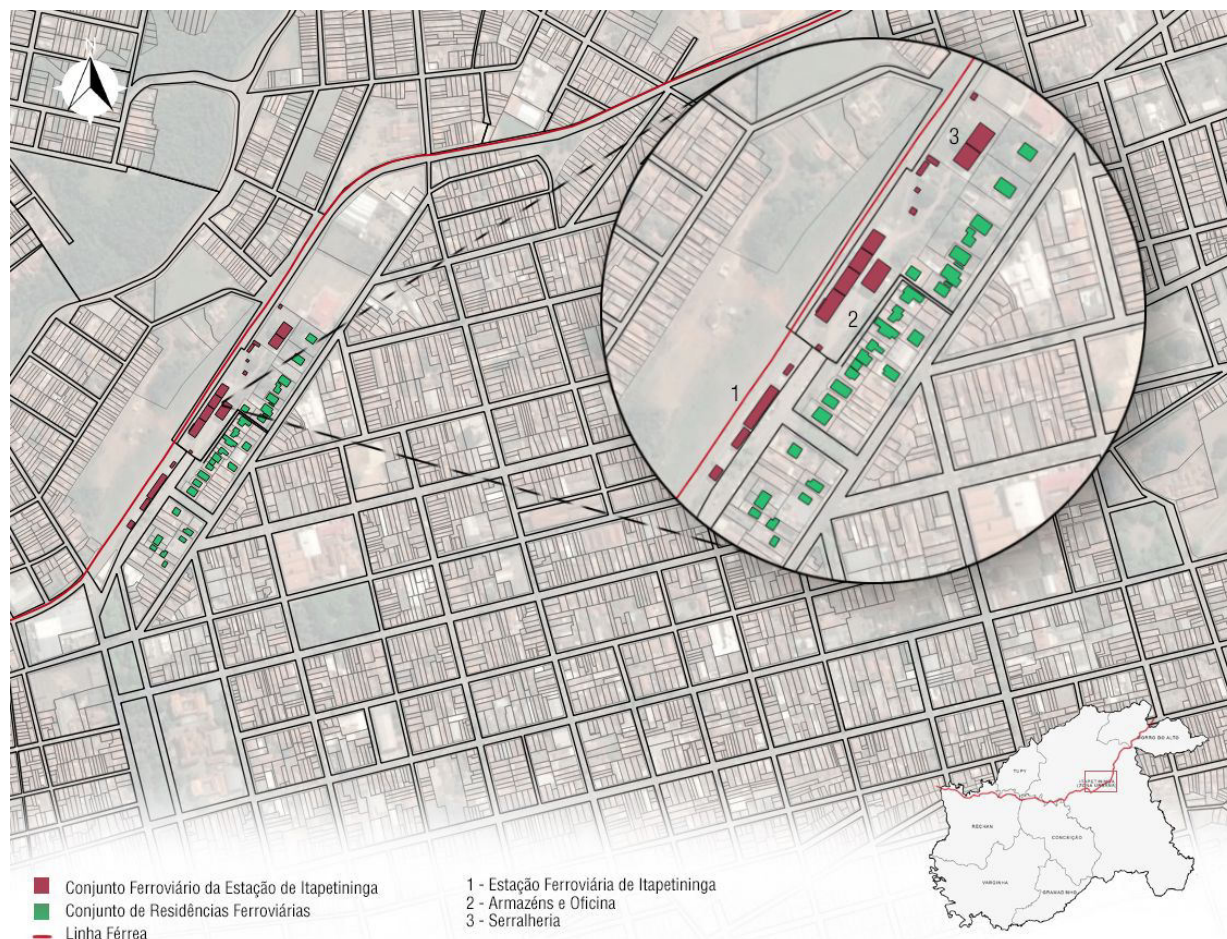
O REMANESCENTE FERROVIÁRIO - MAPEAMENTO

O processo de mapeamento teve início com o caminhar ao longo da malha férrea, por um trecho de aproximadamente 15 km pela área urbana da cidade. Nesta etapa foi possível realizar o levantamento dos elementos e assim, a compreensão fragmentária e transitória dos lugares. Com base nessa metodologia foi possível uma consciência heterogênea sobre o território e seu patrimônio ferroviário remanescente, em um olhar aberto e amplo, através da diversidade inerentes ao próprio processo de percepção e processos empregados, como o levantamento, documentação e registro iconográfico.

A investigação também percorreu as fontes documentais sobre a história da formação e expansão urbana da cidade de Itapetininga, tal como, sobre o patrimônio edificado na cidade no período de chegada e permanência da ferrovia. Em conjunto disso, a pesquisa por informações documentais ocorreu por meio de consultas em museus e acervos, a saber: os arquivos (fotos, livros, consultas em artigos de revistas e recortes de jornais) pertencentes ao acervo do Museu Ferroviário de Itapetininga e Centro Cultural e Histórico Municipal, complementados pelos materiais do Museu de Ferroviário Sorocaba e Jundiá, adquiridos através da Associação de Proteção a Memória Ferroviária de Sorocaba. Além de fontes orais secundárias, que auxiliaram na realização da pesquisa.

Identificou-se ao longo da orla ferroviária a presença de estações, galpões, armazéns e oficinas que exerciam funções específicas dentro do contexto ferroviário, seja para armazenagem, ou beneficiamento dos produtos agrícolas, como o algodão e grãos, além de componentes de infraestrutura e suporte, como caixas d'água e casa de energia. Agora, algumas destes remanescentes são apropriadas por outras funções que as ressignificam. Para

Mapa 4 - Mapa de Bens Imóveis pertencentes a Ferrovia - Arredores da Estação de Itapetininga



Fonte: Elaboração própria, 2018.

O primeiro prédio da estação⁴ foi construído, como já mencionado, em 1895. Posteriormente, com o aumento do fluxo de cargas e passageiros, veio a ser demolido e substituído em 1917 por uma estação maior. Na década de 30, como parte do programa de modernização das instalações ferroviárias um terceiro e novo projeto é desenvolvido para a Estação. A obra que se mantém até os dias de hoje é de responsabilidade do arquiteto João Cacciola, e segue linhas modernas próximas ao estilo *art deco*. Os demais equipamentos encontrados no entorno, oficina, armazéns e serralheria também foram edificados nesse período.

Na década de 70, enquanto gerenciado pela FEPASA perdeu pela primeira vez sua atividade de embarque de passageiros, função que só veio a ser retomada por um curto período de tempo entre 1997 a 2001 (Linha Sorocaba-Apiá) pela ALL. Pelo pouco uso, encontrava-se em aspecto de degradação, com infiltrações e desgaste na pintura, vindo, a receber em 2009 manutenção interna e externa, como condição contratual quando a

⁴ Bem Patrimonial n.º: 410.482

prefeitura solicita os direitos de uso do imóvel. Nesse momento a o edifício recebe um novo programa e é rebatizada para “Estação Solidariedade”.

As novas funções que seguem até os dias atuais são: Fundo Social de Solidariedade no piso inferior; e Secretaria de Trânsito e Cidadania no piso superior. As principais atividades dos órgãos ocupantes do edifício são: Fundo Social, que aplica diversos cursos de capacitação, bem como, atividades de cunho sociocultural; já a Secretaria de Trânsito e Cidadania acomoda as atividades da pasta, que se enquadram em recursos de multas, cursos de condutores, planejamento viário e outras funções administrativas. É importante ressaltar, que até o ano de 2017, também, foi usada como quartel da Guarda Civil Municipal.

Figura 2 - Vista da atual Estação de Itapetininga (2018)



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

Na figura 3, são expostos alguns dos usos internos da Estação Solidariedade. Nas imagens é possível ver os ambientes do nível térreo: salas do curso de vestuário e cozinha de responsabilidade do Fundo Social; no primeiro pavimento atividades da Secretaria de Trânsito e Cidadania, como as salas dos recursos de multas e o curso dos condutores de Taxi. É possível notar o bom estado de conservação que se encontram as estruturas internas e externas, sem a presença de patologias na estrutura e cobertura ou aspecto de degradação nos ambientes.

Entretanto, como forma de proteção e segurança do espaço, foi adicionado uma grade que impossibilita acesso ao pátio e conseqüentemente a linha férrea.

Figura 3 - Vista Interna da Estação de Itapetininga - Fundo Social e Secretaria de Trânsito e Cidadania



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

Ao lado da estação, se encontram quatro armazéns⁵ e uma estrutura coberta que funcionou como oficina⁶, como pode ser visto na Figura 4. Os armazéns serviram até a década de 70, como local de estocagem da produção até o momento de transporte. A oficina foi construída como suporte na manutenção e reparos de locomotivas e vagões que se encontravam na estação.

Atualmente, o primeiro armazém do conjunto e a oficina estão sendo utilizados pela equipe de manutenção do trecho da empresa RUMO Logística. Os usos atuais do armazém são: vestiário, banheiro, refeitório e depósito. A oficina, com sua grande cobertura, serve de proteção de insumos e do trem de reparo, além de suporte, como antigamente, na manutenção de locomotivas. É importante destacar que esses dois componentes são as únicas estruturas de toda a composição ferroviária pelo município sendo utilizada pela

⁵ Bem Patrimonial n.º: 410.461

⁶ Bem Patrimonial n.º: 410.416



concessionária e ambos apresentam um bom estado de conservação, sem patologias visíveis, desgaste na pintura, problema estrutural e de cobertura. Os outros três armazéns do conjunto, foram cedidos à prefeitura desde o “Termo de cessão do direito de uso” de 2012 (ITAPETININGA, 2012), entretanto, os imóveis nunca foram utilizados.

Figura 4 - Vista dos Armazéns e oficina



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

Os elementos que se encontram mais distante da estação, são a antiga serralheria e os edifícios administrativos, Figura 5. Todos os elementos dessa parte são ocupados por moradores locais, como os mesmos dizem: “a décadas”. Mesmo sem possuir os direitos de uso pelos edifícios e áreas, a serralheria continua exercendo sua função original para um comerciante local, com o nome de “Serralheria Estação”; Os prédios da administração foram adaptados como residências. Dentro do complexo também se encontram uma caixa d’água da ferrovia e uma estrutura em grande estado de arruinamento, possivelmente uma cobertura para manutenção de trens. Percebeu-se uma descaracterização dos componentes administrativos, consequência da adaptação como moradia, ao se adicionar muros e cômodos anexos.



Figura 5 - Vista da Serralheria e administrativos



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

Por fim, as residências, complementam o conjunto da estação, datadas do final da década 40, Figura 6. Como se observado pelo Mapa 3, as duas glebas paralelas a estação eram voltadas aos ferroviários. Entretanto, percebe-se pelo levantamento atual, que ao longo dos anos, diversas residências nesses lotes foram demolidas e em seu terreno outro equipamento foi edificado. Outra característica importante é o tamanho dos lotes e das residências, que se diferenciavam de acordo com a hierarquia dos cargos ferroviários. Segundo Moraes (2012, p. 180), a média de área construída por habitação da Estrada de Ferro Sorocabana era de 2.699.



Figura 5 - Vista de alguns exemplares de Residências Ferroviárias



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

CONJUNTO FERROVIÁRIO DA OFICINA DE LOCOMOTIVAS

O conjunto da Antiga Oficina de Locomotivas⁷ de Itapetininga, Mapa 5, se encontra entre os bairros Jardim Vieira de Moraes e Vila Arlindo Luz. Sua criação se inicia com as necessidades da Sorocabana na manutenção de seus trens pelo ramal de Itararé. Em 1920 é liberado o projeto e o decreto para edificação⁸ da oficina, dos edifícios de infraestrutura e residências de pernoite, entretanto, a obra só foi finalizado em 1926. A estrutura da oficina equivale ao projeto da oficina da Sorocabana de Botucatu-SP, feitas em concreto armado *in loco*, às residências e demais equipamentos de alvenaria autoportante.

O prédio da oficina, serviu para o trabalho de muitos funcionários da empresa, estes, que se estabeleceram pelo seu entorno e desenvolveram aquela parte da cidade (CAMPOS, 2013), visto na Figura 6. No entanto, hoje, a oficina se encontra desde 2010 pelo “Contrato de

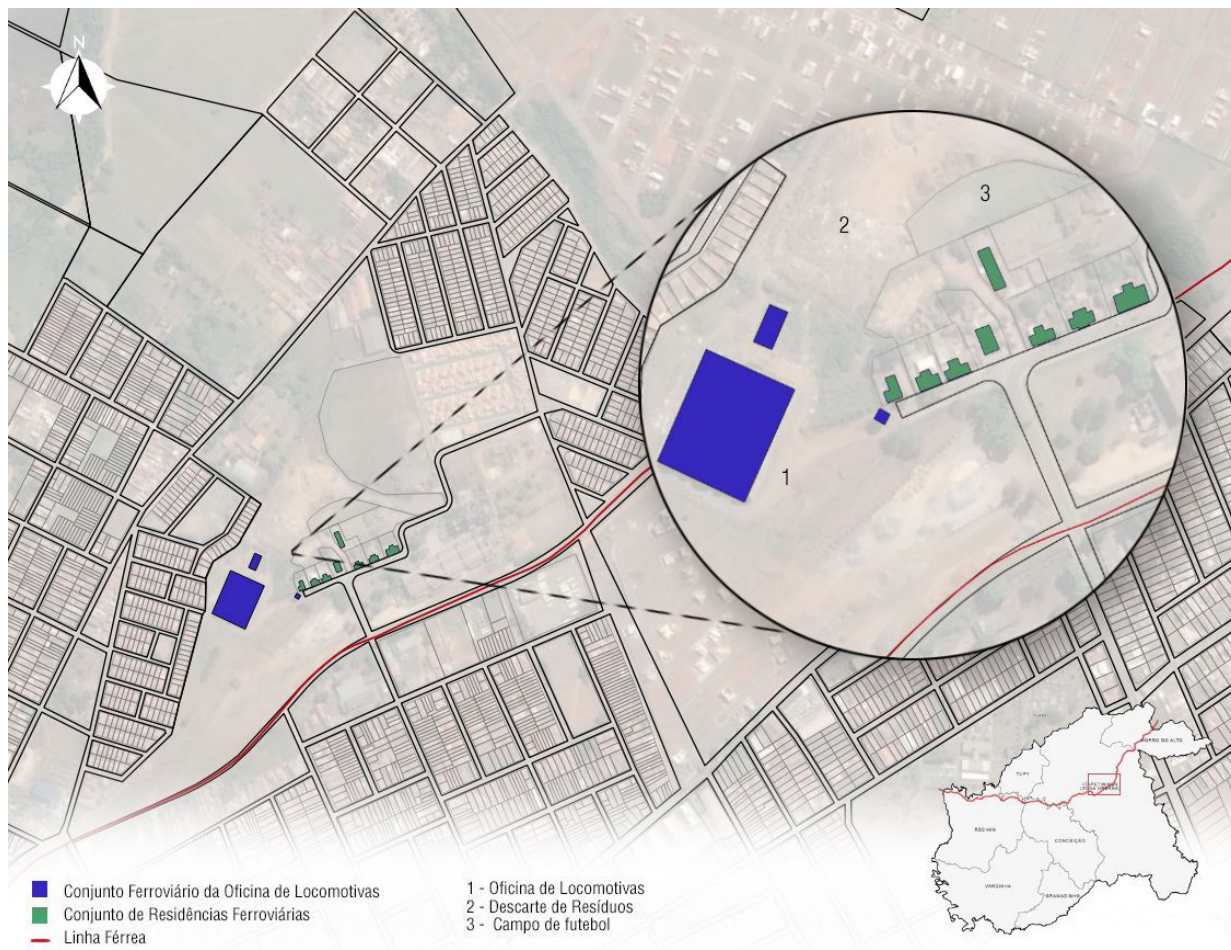
⁷ Bem Patrimonial n.º: 3.337.011

⁸ BRASIL. Decreto n. 14.090 de 28 de julho de 1920.



cessão de uso de imóvel” para a Prefeitura Municipal (ITAPETININGA, 2010), que desde a sua concessão, somente a utilizou o vazio do terreno como descarte de resíduos da cidade o interior da estrutura, no ano de 2017 para a Cooperativa de Reciclagem de Itapetininga. Hoje, encontram-se seis famílias utilizando a estrutura do local como morada. É importante mencionar que o ponto de despejo já teve diversas denúncias por parte dos moradores por suas irregularidades sanitárias. (EID, 2017).

Mapa 5 - Mapa de Bens Imóveis pertencentes a Ferrovia - Arredores da Oficina de Locomotivas



Fonte: Elaboração própria, 2018.

Portanto, pouco do que foi construído do projeto original resiste aos tempos atuais, podendo ser considerado apenas a própria oficina e algumas casas de pernoite que hoje são moradia de ex-ferroviários ou de descendentes dos mesmos, todos também sem o direito das residências e com mais de 20 anos de ocupação.

A estrutura em ruína, segundo os documentos encontrados é parte da antiga casa de energia que servia de suporte a oficina. O grande vazio urbano, que antes era um pátio de manobras, agora, agrega diversos tipos de problemas, como o violência urbana e ponto de tráfico. A imprensa local já anunciou diversas matérias que falam sobre o abandono do local,



de sua criminalidade, circunstâncias que impõe desconforto aos habitantes do local. (ROSIM, 2012 e 2013; ZINI, 2015)

Figura 6 - Vista dos componentes do Conjunto da Oficina de Locomotivas



Fonte: Fotos do Autor, 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mapeamento nos mostra que grande parte das estruturas que acompanharam a chegada dos trilhos permanecem, de alguma forma, na paisagem urbana de Itapetininga, entretanto, em grande parte, suscetíveis ao abandono e usos que não contribuem para sua identidade ferroviária na memória urbana local.

Reconhece-se então, que o remanescente dos conjuntos, quando utilizados, como o caso da estação e as residências e armazém, estão em bom estado de conservação, porém, passam por adaptações para novos usos e funções, que de certa forma, os descaracteriza e, os

que não estão sendo utilizados, se encontram em avançado estado de abandono e arruinamento.

Os edifícios demonstram a falta de preocupação focada na memória e a identidade do patrimônio ferroviário em relação à sociedade frente às expectativas de desenvolvimento da cidade por parte do poder público. O caso da estação, é uma pequena exceção ao se observar seus novos usos e os benefícios sociais ao bem imóvel, em vista de todo o que foi levantado. Cabe salientar que neste imóvel foram inseridas grades isolando a plataforma do trilho férreo, impactando diretamente na sua percepção como componente ferroviário.

As ações do poder local demonstram por diversas vezes falhas e descontinuidades, como visto nos “Termos de concessão” para usos da oficina de locomotivas e dos armazéns (de 2010 e 2012 respectivamente), bens adquiridos que jamais foram utilizados. Em conjunto disso, o próprio Plano Diretor Municipal, aprovado em 2015, apenas na Seção I - Das Zonas Especiais de Interesse Histórico-Cultural que dedica apenas um parágrafo à ferrovia, ou melhor, ao “Pátio Ferroviário”, onde, pouco estabelece que vem a ser ou o que pode ser feito. Sua vulnerabilidade é acrescida na ausência de um posicionamento para salvaguarda do patrimônio por parte do conselho municipal, que desde formado em 1989, não tombou ou promoveu incentivo a nenhum vestígio do período.

Dessa forma, há muito em que avançar, considerando também que até o presente momento, constatou-se que em nenhum momento uma obra, ou elemento de patrimônio ferroviário do ramal de Itararé tombado por qualquer instância governamental e, para a região, apenas o conjunto localizado na cidade de Sorocaba. Portanto, a situação necessita de atenção, pois os remanescentes se perdem a cada dia, por diversos fatores, diretos e indiretos, e questiona-se até quando estes bens continuam sem uma legislação ou iniciativa de uma gestão integrada de forma efetiva, paralela e planejada.

Apesar disso, a comunidade de ex-ferroviários e seus familiares vem lutando para o reconhecimento desta fase. O Museu Ferroviário de Itapetininga (MFI), o Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana - Sindicato dos Ferroviários (STEFZS) e a Associação dos Ferroviários no Estado de São Paulo (AFESP) trazem algumas respostas para os novos aspirantes a pesquisa e gerações que se indagam a respeito desses elementos remanescentes na paisagem da cidade de Itapetininga.

Por fim, espera-se que o mapeamento apresentado nesse artigo possa colaborar, de alguma maneira, para um olhar mais digno e atento ao legado do patrimônio ferroviário de Itapetininga e do Ramal de Itararé, de forma a reforçar a construção da memória urbana do município e a identidade cultural de sua população.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício. *Sobre a Memória das Cidades*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios*. ed. 1ª. São Paulo: Contexto, 2011. Cap. 1. p. 19-40.

BRASIL. Constituição Federal. 1988. Seção II, Artigo 216, caput, incisos, parágrafos. Disponível em: https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/art_216_.asp

CAMPOS, Dirceu. *A Capela de São João Batista*. Folha de Itapetininga. Itapetininga, 06 julho de 2013. p. 14

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora da Unesp. 2006.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Patrimônio Ferroviário. 2018. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/patrimonio-ferroviario-1/patrimonio-ferroviario>. Acesso em: 20 jul. 2018.

EID, Luana. Caminhão da prefeitura é flagrado descartando lixo em ecoponto: SP. G1 - TVTEM - Itapetininga e Região. 2017. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/itapetininga-regiao/noticia/2017/02/caminhao-da-prefeitura-e-flagrado-descartando-lixo-em-ecoponto.html>. Acesso em: 10 jul. 2017.

INAUGURAÇÃO da Linha de Itararé pelo Ex.mo Snr. Presidente da República. 1909. Acervo Júlio Prestes de Albuquerque, Centro Cultural Brasília Ayres de Aguirre, Itapetininga-SP

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Patrimônio Ferroviário. 2018. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 20 jul. 2018.

ITAPETININGA, Prefeitura. *Contrato de cessão de uso de imóvel*, 2010. In Memorando Interno - 31085-060/2012 - Itapetininga: Prefeitura, 2010.

ITAPETININGA, Prefeitura. *Termo de cessão do direito de uso*, 2012. In Memorando Interno - 31085-060/2012. Itapetininga: Prefeitura, 2012.

JÚNIOR, Antônio Galvão. *Itapetininga e sua história*. São Paulo: Gráfica Biblos LTDA. 1956. 283 p.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de Restauro*. Cotia, São Paulo: Ateliê. 2009. 328 p.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

NOGUEIRA, José Luiz. *Genealogia de uma Cidade* - Volume I. Itapetininga: Gráfica Regional. 2005. 304 p.

PEIXOTO FILHO, Benedicto. *Eu, a Ferrovia e o Tempo*. Itapetininga: Peres. 2001. 97 p..

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETININGA – Dados gerais. 2018. Disponível em: <http://portal.itapetininga.sp.gov.br/sobre/1205/dados-gerais>. Acesso em: 20 jul. 2018.

POLLACK, Michael. *Memória e Identidade Social*. in Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212

ROSIM, Suéllen. Antiga oficina de trens está abandonada em Itapetininga, SP. G1 - TVTEM - Itapetininga e Região. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/itapetininga-regiao/noticia/2012/08/antiga-oficina-de-trens-e-sta-abandonada-em-itapetininga-sp.html>. Acesso em: 10 jul. 2017.

ROSIM, Suéllen. Abandono de vagões e galpão incomoda moradores de Itapetininga. G1 - TVTEM - Itapetininga e Região. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/itapetininga-regiao/noticia/2013/10/abandono-de-vagoes-e-galpao-incomoda-moradores-de-itapetininga.html>. Acesso em: 10 jul. 2017.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. *Sorocabana: Uma saga Ferroviária*. São Paulo: Dialetto, 2002.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. *A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação*. Web Revista Restauro: arte, museu, arquitetura, cidade. v. V1, p. 1-15, ISSN 2527-1514. 2017. Disponível em: <http://web.revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao>

SOUZA, João Márcio Dias de. *Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana*. 2015. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. doi:10.11606/D.16.2016.tde-27042016-143528.

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage . *CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL*, 2003. Disponível em: <http://www.mnactec.com/TICCIH>. Acesso em: 10 jul. 2017.

ZINI, Natália. Estação ferroviária abandonada vira criadouro da dengue em Itapetininga. G1 - TVTEM - Itapetininga e Região. 2015. Disponível em:

<http://g1.globo.com/sao-paulo/itapetininga-regiao/noticia/2015/03/estacao-ferroviaria-abandonada-vira-criadouro-da-dengue-em-itapetininga.html>. Acesso em: 10 jul. 2017.