

Triagem Paulista: inventário e diretrizes para preservação da memória do conjunto ferroviário arquitetônico em Bauru (SP)

Triagem Paulista: inventory and guidelines for preserving the memory of the architectural railroad set in Bauru (SP)

Triagem Paulista: inventario y pautas para preservar la memoria del ferrocarril arquitectónico ambientado en Bauru (SP)

Natasha Neme Gonçalves de Almeida

Estudante de arquitetura e urbanismo, UNESP, Brasil
natashaneme@gmail.com

Samir Hernandes Tenório Gomes

Professor Doutor, UNESP, Brasil
samir.hernandes@unesp.br

RESUMO

As discussões de metodologias que vinculem a preservação de conjuntos ferroviários a novos usos na dinâmica urbana vêm ganhando espaço crescente dentro da arqueologia industrial atualmente. No oeste paulista, o desenvolvimento da malha ferroviária impulsionou o crescimento de diversas cidades e formou um patrimônio cultural material e imaterial diversificado. A história desse patrimônio está diretamente vinculada a grupos sociais, conjuntos ferroviários, deslocamentos humanos, assentamentos e infraestruturas urbanas inteiras que se transformaram ao longo do tempo. Esse estudo se insere nesse contexto e visa reconstituir memória do conjunto arquitetônico presente no antigo complexo ferroviário de Triagem, localizado em Bauru (SP), o qual foi palco estratégico da logística e manutenção dos equipamentos rodantes da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e hoje encontra-se obsoleto, com uma série de conflitos com seu entorno. Mesmo nessa conjuntura, a área apresenta vestígios de usos por alguns grupos sociais e partilha relações de afetividade no imaginário coletivo da população remetendo a seu período operacional. O objetivo dessa pesquisa é inventariar a memória do conjunto ferroviário de Triagem Paulista e, por meio de análise comparativa das formas de apropriação do objeto em seu período operacional e atual, propor metodologias e diretrizes para preservação das suas edificações mais significativas. Para tanto, a metodologia envolveu a pesquisa documental e bibliográfica, entrevistas, mapeamento e pesquisa de campo a fim de relacionar os contextos antigo e atual do conjunto e reinseri-lo no dinâmica atual da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Industrial Ferroviário. Arqueologia industrial. Memória social.

ABSTRACT

Discussions of methodologies that link the preservation of railroad sets to new uses in urban dynamics are gaining increasing space within industrial archeology today. In the west of São Paulo, the development of the railway network promoted the growth of several cities and formed a diversified material and immaterial cultural heritage. The history of this heritage is directly linked to social groups, railroad sets, human displacements, settlements and entire urban infrastructure that have been transformed over time. This study is part of this context and aims to reconstruct the memory of the architectural complex present in the old railway complex of Triagem, located in Bauru (SP), which was the strategic stage of logistics and maintenance of the rolling equipment of Companhia Paulista de Estradas de Ferro and today finds obsoleted, with a series of conflicts with its surroundings. Even at this juncture, the area shows traces of use by some social groups and shares relationships of affection in the collective imagination of the population, referring to its operational period. The objective of this research is to inventory the memory of the railway set of Triagem Paulista and, through a comparative analysis of the forms of appropriation of the object in its current and operational period, to propose methodologies and guidelines for the preservation of its most significant buildings. To this end, the methodology involved documentary and bibliographic research, interviews, mapping and field research in order to relate the old and current contexts of the set and reinsert it in the current dynamics of the city.

KEYWORDS: Railway Industrial Heritage. Industrial archeology. Social memory.

RESUMEN

Las discusiones sobre metodologías que vinculan la preservación de los conjuntos ferroviarios con nuevos usos en la dinámica urbana están ganando cada vez más espacio dentro de la arqueología industrial actual. En el oeste de São Paulo, el desarrollo de la red ferroviaria impulsó el crecimiento de varias ciudades y formó un patrimonio cultural material e inmaterial diversificado. La historia de este patrimonio está directamente ligada a grupos sociales, conjuntos ferroviarios, desplazamientos humanos, asentamientos y toda la infraestructura urbana que se ha ido transformando con el tiempo. Este estudio se enmarca en este contexto y tiene como objetivo reconstruir la memoria del conjunto arquitectónico presente en el antiguo complejo ferroviario de Triagem, ubicado en Bauru (SP), que fue la etapa estratégica de logística y mantenimiento de los equipos rodantes de la Companhia Paulista de Estradas de Ferro y hoy se encuentra obsoleto, con una serie de conflictos con su entorno. Incluso en esta coyuntura, la zona muestra huellas de uso por parte de algunos grupos sociales y comparte relaciones de afecto en el imaginario colectivo de la población, en referencia a su período de funcionamiento. El objetivo de esta investigación es hacer un inventario de la memoria del conjunto ferroviario del Triagem Paulista y, a través de un análisis comparativo de las formas de apropiación del objeto en su período actual y operativo, proponer metodologías y pautas para la preservación de sus edificios más significativos. Para ello, la metodología involucró investigación documental y bibliográfica, entrevistas, mapeo e investigación de campo con el fin de relacionar los contextos antiguos y actuales del conjunto y reinsertarlo en la dinámica actual de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio Industrial Ferroviario. Arqueología industrial. Memoria social.

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, o desenvolvimento das ferrovias esteve atrelado ao escoamento da produção nacional, ao desenvolvimento do transporte e o surgimento de diversos povoados e futuramente de cidades (OLIVEIRA *et al.*, 2020; 2011, p. 211; MONBEIG, 1984). No estado de São Paulo, particularmente, a cultura cafeeira protagonizou esse processo e o desenvolvimento do sistema férreo promoveu o surgimento de diversas cidades no interior paulista (KÜHL, 1998, p. 129). Segundo Rodrigues (2010, p. 35), na cidade de São Paulo e do interior paulista, os trilhos determinaram vetores de expansão da cidade ao possibilitarem o crescimento do sistema fabril que, por sua vez, foram responsáveis pelo crescimento de bairros inteiros.

É válido ressaltar, conforme aborda Oliveira *et al.* (2020, p. 212), que a complexidade do patrimônio ferroviário abrange diferentes vestígios materiais responsáveis pelo deslocamento humano, como edifícios, pátios, sinalização, postes de eletrificação, hortos, entre outros elementos dotados de valor simbólico pela sociedade. Essa categoria de patrimônio também não se afasta de seu conteúdo imaterial ao aproximar-se das formas de organização do trabalho, danças típicas, comidas, festividades, lugares, entre outros. Assim, a temática da arqueologia industrial também vem progressivamente sendo tratada por pesquisadores, especialistas e órgãos públicos com o intuito de traçar estratégias para a salvaguarda do patrimônio cultural brasileiro como um todo. Entre eles, destaca-se o The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) criado em 2004, no Brasil, que reúne uma série de pesquisadores e tem produzido diversos estudos acerca do tema.

A noção de patrimônio cultural brasileiro é definida desde o artigo 216 da Constituição Federal de 1988 como “os bens de natureza material e imaterial, [...] portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988). Esses grupos são: “formas de expressão; modos de criar, fazer e viver; as criações artísticas e tecnológicas; as manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico paisagístico; artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico” (BRASIL, 1998). A partir dessas definições, a preocupação em utilizar os inventários como instrumentos para a preservação patrimonial foi progressivamente sendo refinada por manuais do IPHAN – dando um destaque especial ao INRC¹ que traz a noção de referência cultural² organizada em categorias de celebrações, edificações, formas de expressão, lugares, ofícios e modos de fazer.

Em Bauru (SP) parte significativa do patrimônio cultural da cidade e da memória social se relacionam com a história da ferrovia – conforme Ghirardello (2008), por se tratar de uma área caracterizada pelo entroncamento ferroviário composto pela Estradas de Ferro Sorocabana (1905), Noroeste do Brasil (1906) e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1910). Embora os esforços para proteção do patrimônio ferroviário municipal venha sido alvo de discussão e tombamento institucional de determinadas áreas esteja ocorrendo progressivamente no município, a sua proteção efetiva de diversos bens materiais e imateriais ainda não se consumou. Na cidade, o histórico declínio do modal ferroviário culminou no abandono de

¹ Inventário Nacional de Referências Culturais;

² Referências culturais são objetos, práticas e lugares apropriados pela cultura na construção de sentidos de identidade, são o que popularmente se chama de raiz de uma cultura” (IPHAN, 2000, p. 29).

diversas infraestruturas que ano a ano passam por sucateamento crescente e extensas áreas passaram a compor um sistema de vazios urbanos que geram diversos conflitos com seu entorno imediato.

Até o momento, o instrumento de tombamento atua de forma desassociada de outras políticas de preservação patrimonial municipal e restringe-se apenas ao perímetro central da cidade – área em se inicia o desenvolvimento urbano de Bauru – deixando as regiões periféricas desassistidas por tempo indeterminado. Esse estudo abordou políticas de preservação da memória para além do perímetro central de Bauru (SP), buscando deslocar o olhar para as áreas periféricas da cidade. Assim, o conjunto ferroviário arquitetônico existente em Triagem – pertencente à antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) foi tomado como objeto de estudo, afim de discutir um apanhado de políticas públicas que envolvessem não só a ocupação de áreas atualmente ociosas pertencentes à ferrovia, mas também de inventariar a memória do patrimônio arquitetônico ainda partilhado no imaginário coletivo de diversos grupos sociais da cidade. É nesse sentido que a metodologia de documentação – voltada para a produção de um inventário preliminar - ocupou espaço em potencial para iniciar as discussões de preservação das áreas – como Triagem - não abarcadas pelo tombamento municipal. Para tanto, fez-se necessário que a ação proposta de inventariar a memória de Triagem Paulista fosse indissociável da compreensão de quais bens partilhavam relações de identidade da população no passado e ainda prevaleceram como memórias ativas no presente. Atualmente, a área conta com um conjunto ferroviário arquitetônico diverso que vem sendo apropriado com novos usos. Assim, fez-se necessário realizar um recorte das principais edificações tratadas pelos entrevistados e levantar seus usos nos contextos antigo e atual, interpretar os conflitos territoriais existentes na área. Ao final, os resultados foram apresentados no formato de diretrizes para sua preservação da memória do conjunto arquitetônico do local de modo condizente com a memória coletiva da população e a dinâmica urbana consolidada da cidade contemporânea.

2 OBJETIVOS

A identificação de um baixo número de pesquisas acerca do conjunto ferroviário existente em Triagem Paulista, a sua localização estratégica no município de Bauru (SP), a existência de uma memória coletiva em relação à ferrovia e seu estado de preservação defasado atualmente motivaram a execução desse trabalho. Desse modo, o objetivo geral desse estudo foi documentar a memória dos principais edifícios presentes conjunto ferroviário de Triagem - resgatando o seu passado – e fornecendo respaldo para que futuras intervenções na área sejam associadas as características históricas, sociais, arquitetônicas e urbanas do conjunto ferroviário e promovam políticas de preservação que dialoguem com esse contexto. Para isso, a compreensão das formas de apropriação temporal e física das edificações foram avaliadas na fase operacional, de abandono e atual do conjunto edificado de Triagem e alavancam os objetivos secundários desse estudo que foram propor um apanhado de diretrizes de preservação da memória do local abarcando o contexto urbano atual e o patrimônio cultural existente e seus vestígios.

3 METODOLOGIA

Segundo Godoy (1995, p. 21), a pesquisa qualitativa abarca os estudos de fenômenos que envolvem seres humanos e suas relações sociais em contexto e a partir da perspectiva de grupos sociais relevantes para análise do objeto de estudo. Assim, a fim de compreender os processos temporais que envolveram as mudanças no conjunto arquitetônico e as ações sociais referentes as intervenções físicas e apropriações do conjunto edificado de Triagem foram empregados os seguintes métodos dentro da Avaliação Qualitativa:

A **pesquisa documental** tratou da consulta aos acervos do Museu Ferroviário Regional de Bauru, o Museu Histórico Municipal, a Secretaria Municipal de Planejamento, o Arquivo Público do Estado de São Paulo e o DNIT³ – Bauru. Os dados coletados nessa etapa foram iconográficos e com plantas técnicas da época em que foram projetados os edifícios, a fim de mapear os edifícios existentes no complexo e compreender suas características tipológicas. A consulta à Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade (2001), o Plano Diretor de Bauru (2008) e os órgãos de proteção – IPHAN⁴, Condephaat⁵ e Codepac⁶ também fizeram parte dessa etapa de pesquisa, a fim de compreender a dimensão institucional de preservação da área atualmente e identificar políticas voltadas para a preservação da memória da área.

Na **pesquisa narrativa** foram realizadas entrevistas com usuários-chave que vivenciaram o período operacional de Triagem (moradores da Vila de Triagem Paulista e ex-ferroviários), estudiosos que produziram pesquisas referentes ao patrimônio ferroviário municipal, gestores dos acervos museológicos municipais e moradores do entorno de Triagem Paulista atualmente. A finalidade dessa etapa foi recompor o histórico do local e compreender as relações sociais, trabalhistas e cotidianas de Triagem em seu período operacional e a relação do complexo com a memória coletiva atual. Os resultados obtidos respaldaram a avaliação de interesse em preservação da memória da área por parte dos grupos sociais entrevistados.

Na **pesquisa de campo** consistiu em visitas *in loco* e observação direta do conjunto arquitetônico de Triagem atual, a fim de avaliar as condições de preservação atuais das edificações e sua relação com o contexto urbano contemporâneo, assim como, identificar vestígios de novos usos no local. A proposta da pesquisa de campo foi subsidiar a construção de uma documentação que abarcasse os principais edifícios do complexo que, embora não tenha sido formatado em fichas por esse estudo, visou constituir um inventário preliminar da área para que futuras fichas e detalhamentos possam ser elaborados. Os resultados obtidos respaldaram as diretrizes propostas para a preservação do conjunto arquitetônico atual.

4 RESULTADOS

4.1 Histórico de Triagem Paulista

Conforme mencionado, o patrimônio industrial ferroviário associa diferentes estruturas materiais compreendendo as diversas infraestruturas necessárias para o desenvolvimento das atividades ferroviárias. Nesse sentido, é válido ressaltar que o conceito atrelado ao termo patrimônio industrial (no qual o patrimônio ferroviário também se insere) caracteriza-se pelo

³ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

⁴ Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;

⁵ Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo;

⁶ Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural de Bauru;

conjunto de bens oriundos do processo de industrialização que apresentem valores significativos e que, portanto, foram avaliados por grupos sociais como de interesse para preservação (KÜHL, 2008, p. 45). Assim, existiram inúmeros complexos ferroviários que compunham compõem usinas, nas quais haviam oficinas de produção, montagem e reparos de componentes, de montagem remontando as atividades industriais (KÜHL, 2008, p. 40). O conjunto ferroviário de Triagem compõe um desses exemplos. A inauguração da área de Triagem no ramal de Bauru pela CPEF data em meados de 1937 e em seu período operacional compôs um dos principais pátios ferroviários do Brasil. Em seu período de atividade o complexo de Triagem empregou em torno de mil funcionário – segundo relato de Arcôncio Pereira (*in* LOSNAK, 2003, p. 47). Além de atividades destinadas à manutenção de locomotivas e vagões, a área era o principal ponto de manobra de equipamentos rodantes de bitola larga e métrica, por isso, a transferência entre trens de produtos nacionais oriundos do setor agropecuário e até de transporte de passageiros era efetivada no local (relato Arcôncio Pereira *in* LOSNAK, 2003, p. 47). Segundo dados obtidos em entrevistas (informação verbal, 2019), eram descarregados de 15 a 20 vagões de mercadorias por dia no armazém de Triagem – quantidade significativa considerando as dimensões urbanas e populacionais da época.

Em 1950, ocorreu uma das greves mais violentas dos ferroviários de Triagem na qual as pautas reivindicatórias giravam em torno de melhores salários. Na época as condições de trabalho do local eram bastante insalubres e a repressão policial em manifestações trabalhistas era recorrente (*in* LOSNAK, 2003, p. 47). A modernização das linhas da CPEF veio com a eletrificação e foram executadas ao longo dos anos atingindo o município de Cabrália Paulista em 1952 e Bauru em 1976 com a Fepasa. O operação com trens de passageiros se inicia somente entre 1998 e 2001 com a operação da Ferrobán⁷. A Figura 1, a seguir ilustra a Estação de Triagem em seu período operacional:

Figura 1: Triagem em seu período operacional



Fonte: Acervo de Estações Ferroviárias do Brasil, s.d.⁸.

Por volta dos anos 2000, ocorre a desativação da linha de Triagem integrando o quadro nacional de privatização da malha férrea e a estação passou a abrigar locomotivas e vagões sucateados da extinta RFFSA⁹ – oriundos de leilões ferroviários. A partir desse período um quadro crescente

⁷ Ferrovias Bandeirantes S.A.;

⁸ BRASIL, ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. TRIAGEM: Município de Bauru, SP. 27 de nov. 2018. Disponível em: <<https://www.estacoesferroviarias.com.br/t/triagem.htm>>. Acesso em: 22/08/2019;

⁹ Rede Ferroviária Federal S/A.

de abandono das infraestruturas ferroviárias ocorre atingindo os bens móveis e imóveis presentes da área. A Figura 2, a seguir, ilustra as condições de abandono crescente do conjunto ferroviário (o pátio, os edifícios e o material rodante) nos anos de 2004, 2010, 2013 e 2020 respectivamente – nela é possível observar a deposição do material rodante sucateado inclusive ao longo dos anos.

Figura 2: Abandono do conjunto ferroviário de Triagem ao longo dos anos

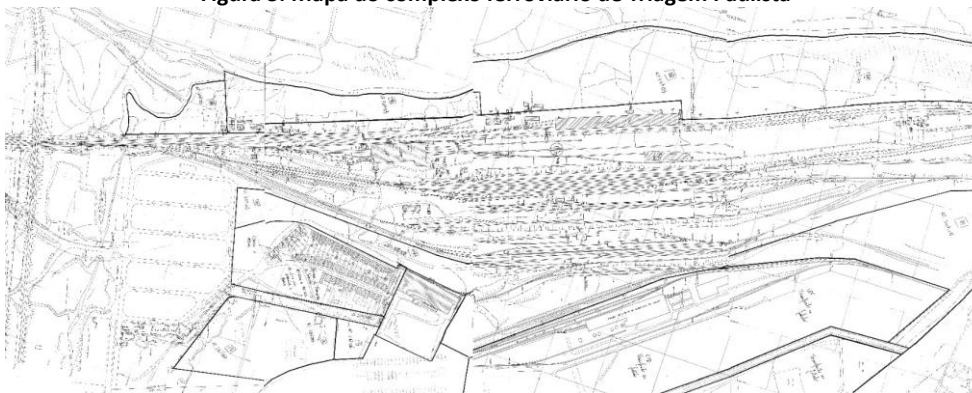


Fonte: Adaptado pelos autores do Google Earth, 2020.

4.2 Documentação: o inventário preliminar do conjunto arquitetônico de Triagem Paulista

A necessidade de unificação dos acervos documentais relativos à atividade ferroviária nacional vem sendo discutida ao longo dos anos por diversos autores, com a proposta de criar acervos integrados e que incentivem a transversalidade do conhecimento e a preservação da memória. Durante as etapas da pesquisa documental identificou-se um acesso bastante fragmentado no estado de São Paulo aos mapeamentos históricos de Triagem – dispersos entre os órgãos públicos consultados e alguns perdidos. A Figura 3, a seguir, ilustra parte da implantação do pátio ferroviário de Triagem – um dos únicos documentos técnicos encontrados sobre a área:

Figura 3: Mapa do complexo ferroviário de Triagem Paulista

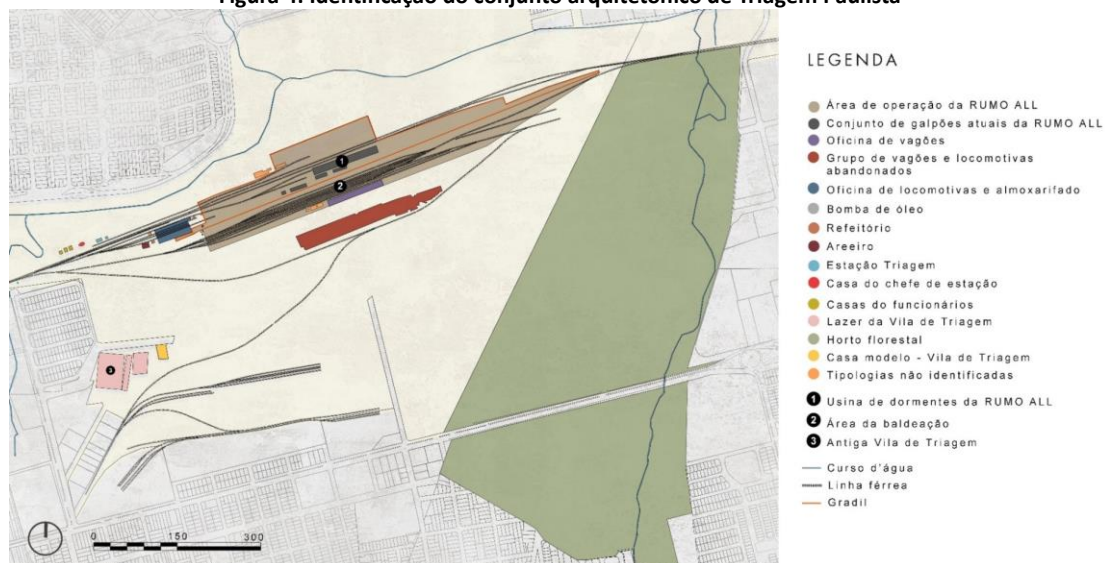


Fonte: Adaptado do DNIT - Bauru, 2019.

A partir do levantamento documental efetivado (iconográfico e de plantas históricas) e da pesquisa narrativa foi mapeado os edifícios existentes no complexo atualmente (Figura 4). O

complexo de Triagem se dividia em duas áreas distintas a da baldeação – destinada a transferência entre trens – e a manutenção – voltada para o conserto de equipamentos.

Figura 4: Identificação do conjunto arquitetônico de Triagem Paulista



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

As oficinas foram os primeiros edifícios tratados e constituíam-se em três galpões destinados e se destinavam ao conserto de carros de passageiros, locomotivas e vagões de carga¹⁰. A tipologia arquitetônica contava com valas de inspeção, pé direito elevado, cobertura leve e sistema estrutural em madeira (Figura 5: fotos 1 e 2). Entretanto, com o abandono da ferrovia, as estruturas foram se degradando com o tempo e atualmente identificaram-se marcas de incêndio nas estruturas de madeira, rachaduras nas paredes, danificação da cobertura e a intensa prospecção de espécies vegetais daninhas internamente na cala de inspeção (Figura 5: fotos 3 e 4). Durante o período de vigência da pesquisa de campo identificou ainda o desabamento de uma das estruturas de cobertura dos galpões.

Figura 5: Oficinas



¹⁰ Dado obtido em entrevista com Benedicto Antônio – ex-ferroviário de Triagem Paulista, 2019.

Fonte: Fotos 1 e 2 (por volta de 2000) - Museu Ferroviário Regional de Bauru.
Disponível em: <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/oficinas-triagem-5/>>. Acesso em: 10/08/2019; fotos 3 e 4 - Acervo pessoal dos autores, 2019.

O edifício da estação contava com um anexo (onde ficavam os maquinistas¹¹) e uma plataforma (Figura 6: foto 1 e Figura 7: foto 1). Atualmente, apesar de sua permanência da edificação no local, a construção encontra-se sem cobertura, com pisos e forros deteriorados, sem vedação nos caixilhos e revestimentos bastante prejudicados (Figura 6: foto 3). As paredes encontram-se mais conservadas – sem trincas, rachadas ou elementos que prejudiquem a estrutura (Figura 6: foto 2). As mãos francesas originais da plataforma apresentam-se moderadamente conservadas apresentando apenas algumas partes quebradas e com a pintura mantida (Figura 6: foto 2). O edifício dos maquinistas encontra-se moderadamente conservado, com cobertura e forros, porém sem vedações nos caixilhos e revestimentos bastante degradados (Figura 7). A área conta com vestígios de usos voltados a permanência atualmente – identificados por mobiliários e marcas de fogueira.

Figura 6: Estação Triagem



Fonte: Fotos 1 (período operacional) – Museu Ferroviário regional de Bauru. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/estacao-triagem-2/>>. Acesso em: 27/09/2020. Acesso em: 10/08/2019; fotos 2 e 3 - Acervo pessoal dos autores, 2019.

Figura 7: Casa dos maquinistas (anexo à Estação)



Fonte: Foto 1 (por volta de 2000) - Museu Ferroviário Regional de Bauru.
Disponível em:
<<https://www.projetomuseuferroviario.com.br/page/1/?s=triagem>>.
Acesso em: 10/08/2019. Acesso em: 10/08/2019; fotos 2 e 3 - Acervo pessoal dos autores, 2019.

No edifício que abrigava o almoxarifado era realizada parte das atividades administrativas do complexo, tais como solicitação de peças para maquinário de carros de passageiros, vagões de carga e locomotivas¹². Atualmente o prédio encontra-se sem cobertura, com os fechamentos

¹¹ Dado obtido em informação verbal, 2019.

¹² Dado obtido em entrevista com Benedicto Antônio ex-ferroviário e funcionário do almoxarifado de Triagem, 2019.

dos caixilhos quebrados, alvenaria danificada, mas com sistema estrutural não prejudicado e diversas vegetações em seu interior (Figura 8). Não foram identificados documentos que remontem ao período operacional dessa edificação.

Figura 8: Almojarifado



Fonte: Acervo pessoal dos autores, 2019.

O chefe de estação era responsável pela coordenação de comboios, das atividades da ferrovia¹³ e residia em uma casa no pátio (Figura 9: fotos 1 e 2). Internamente também haviam as casas dos funcionários (Figura 9: fotos 3 e 4) que desenvolviam atividades cotidianas e emergenciais relacionadas diretamente à estação¹⁴. Originalmente haviam seis casas destinadas aos funcionários e uma ao chefe de estação, mas atualmente prevalecem três casas de funcionários e a do chefe de estação. Todas as residências encontram-se atualmente ocupadas por famílias e em bom estado de conservação. Entretanto, após o período de privatização das linhas férreas todos os bens imóveis da ferrovia foram transferidos para as concessionárias. Assim, as residências representam uma área de conflito entre as famílias ocupantes e a concessionária Rumo.

Figura 9: Casas no pátio de Triagem



¹³ Dados obtidos em entrevistas (informação verbal).

¹⁴ Dados obtidos em entrevistas (informação verbal).

Fonte: Foto 1 – Museu regional Ferroviário de Bauru. Disponível em: <<https://www.projetomuseoferroviario.com.br/colonia-cp-6/>>. Acesso em: 10/08/2019; foto 3 – Acervo pessoal de Karla Biernath, 2010; fotos 2 e 4 - Acervo pessoal dos autores, 2019.

O conjunto ferroviário de Triagem também era composto por uma vila ferroviária itinerante, cujo ponto de partida foi Itirapina (SP), passando por Pederneiras (SP) e finalmente se fixando em Bauru (SP) – em 1980 - onde permanece até a extinção das ferrovias. A colônia era composta por 72 casas alugadas para os funcionários de Triagem e que contavam com infraestrutura básica de água, esgoto e energia elétrica (BIERNATH, 2010). O sistema construtivo das casas era em painéis pré-montados de madeira parafusados e fundação em baldrames - apenas a cozinha era construída em alvenaria¹⁵. Além das casas, a vila apresentava uma escola, um clube, um campo de futebol e dois de malha. Segundo dados obtidos em entrevistas (informação verbal, 2019), era na vila que se praticavam as festividades e onde haviam apresentações de catira – dança típica do interior paulista. Atualmente, o campo de futebol (Figura 10: foto 3), os campos de malha e o de bocha permanecem preservados e são utilizados pela população do Jardim Guadalajara; ao lado da antiga Vila – com apenas um exemplar preservado hoje (Figura 10: foto 2), hoje se encontra a garagem da empresa Oswaldo Brambilla Transporte Coletivo (Figura 10: foto 1).

Figura 10: Mapeamento da antiga Vila de Triagem



Fonte: Foto 1 - Elaborado pelos autores sobre aerofotogrametria disponibilizada pela SEPLAN, 2019; fotos 2 e 3 – Acervo pessoal dos autores, 2019.

Na área da baldeação havia um barracão de apoio para a efetivação das trocas entre os carros de passageiros, cargas e demais produtos que passavam pelo complexo¹⁶ (Figura 11). Atualmente a área de baldeação vem sendo aproveitada parcialmente no contexto operacional da concessionária Rumo e o barracão foi um dos únicos equipamentos aproveitados para o contexto logístico atual da concessionária.

¹⁵ Dados obtidos em entrevistas com Benedicto Antônio, ex-ferroviário e ex-morador da antiga Vila de Triagem;

¹⁶ Dados obtidos em entrevistas com Benedicto Antônio, ex-ferroviário.

Figura 11: Barracão de apoio da baldeação



Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em:
<<https://www.projetomuseuferroviario.com.br/triagem-54>>. Acesso em:
10/08/2019.

Além das edificações não encontradas na área, atualmente, o complexo de Triagem apresenta uma série de tipologias ainda existentes, mas que não puderam ser identificadas e outras que foram consideradas secundárias na preservação da memória do complexo pelos grupos sociais entrevistados. Nesse sentido, faz-se necessário ressaltar que a dificuldade de identificação das tipologias em Triagem expõe ainda a problemática de identificação e encontro de documentos históricos em acervos o que contribui para o crescente processo de apagamento de sua memória.

4.3 Os conflitos para preservação de Triagem Paulista e o imaginário social

As condições de preservação do conjunto arquitetônico do patrimônio ferroviário de Triagem também partilha do contexto histórico amplo que se iniciou com o abandono das ferrovias e a problemática gerada com a destinação das grandes áreas e infraestruturas atreladas aos conjuntos. Esse contexto ainda se agrava após o período de privatizações, em que a destinação da posse de bens ferroviários é segmentada entre os poderes público e privado e gera diversos conflitos.

Segundo o art. 2º, inciso II da lei federal 11.483/07, os bens imóveis não operacionais da antiga RFFSA são de propriedade da União, enquanto o art. 8º da mesma legislação destina os bens não operacionais ao DNIT. Em linhas gerais, ficou delimitado que todo o território e conjunto edificado pertenceria à União (podendo ser tombado pelo IPHAN ou não), enquanto as infraestruturas rodantes (carros, vagões, entre outros) também pertenceriam à União representada pelo DNIT. Contudo, em 1992, com as privatizações do setor iniciam-se os processos de segmentação da malha férrea e é nessa fase que parte dos bens são transferidos para a posse das concessionárias. No caso de Triagem, a Rumo foi a empresa que passou pela licitação e passou a desenvolver suas atividades logística de transporte de *commodities* na área. Em 2019, houve a renovação do contrato com a empresa junto à União, o qual prevê a atualização do inventário e registro de bens vinculados à concessão, o cumprimento da legislação ambiental, o zelo pela integridade dos bens vinculados à concessão - conforme as normas técnicas específicas - mantendo-os em perfeito estado de conservação e, a modernização ou reabilitação da linha férrea a fim de manter as atividades empresariais. Apesar

de não especificar as medidas relacionadas a conservação do conjunto arquitetônico das vias, o contrato prevê mínimas definições sobre a manutenção do estado de conservação de tais bens. O complexo de Triagem se dividia nas áreas de manutenção e baldeação, todavia, conforme mencionado, apenas a baldeação foi aproveitada pela Rumo. Próximo à área de manutenção a empresa ainda construiu uma série de novos galpões que abarcam as atividades da usina da empresa. A área ainda apresenta fechamentos metálicos em relação ao conjunto arquitetônico antigo de Triagem, conforme ilustra a Figura 12 a seguir:

Figura 12: Usina da RUMO e o do antigo almoxarifado



Fonte: Acervo pessoal dos autores, 2019.

Em contrapartida, as fiscalizações municipais efetivadas pelo Poder Público municipal nas áreas de concessão - embora sejam presentes - ainda se apresentam insuficientes para a reversão do quadro de abandono do conjunto ferroviário de Triagem Paulista. Segundo Oliveira (2010, p. 201), desde a dissolução da RFFSA a gestão, fiscalização e manutenção dos bens móveis, imóveis e acervos da Fepasa tornaram-se defasados. Tal quadro se concretiza no estado de abandono que se encontra boa parte do conjunto arquitetônico instalado em Triagem, e ainda reflete a morfologia de expulsão dos bens patrimoniais para a área externa do perímetro operacional da concessionária. As ausências de promoção de novos usos nos edifícios, reafirmada pela desincorporação dos mesmos no contexto operacional da concessionária, provocam uma série de conflitos com a dinâmica da malha urbana consolidada. O principal deles relaciona-se a quebra de relações e contextos entre a malha urbana operacional e essas áreas que passam a compor extensos vazios urbanos inutilizados. Além disso, essas áreas passam a ser vistas pelo imaginário social como locais perigosos em que se desenvolvem atividades marginais da cidade contribuindo para a propagação de discursos que não enfrentem e reconheçam dentro do perímetro ferroviário possibilidades de ocupação contra hegemônicas. Em relação aos métodos de preservação institucional como o tombamento, foi aberto o processo n. 33.626/07 de preservação da Estação Triagem. Porém, a área aguarda por tempo indefinido a conclusão do mesmo desde 2007 (LOSNAK, 2018, p. 156).

Ainda com todos os conflitos envolvidos na preservação do complexo de Triagem, os resultados da pesquisa de campo referentes as possibilidades de preservação do conjunto ferroviário foram bastante positivos no que tange a questão de reativar o complexo com novos usos e atrativos para a cidade. A ferrovia participa da memória coletiva da maioria dos indivíduos entrevistados com a manifestação de memórias afetivas pela área ainda ativas e pelas gerações mais novas há uma curiosidade em entender mais sobre a história do lugar. O patrimônio imaterial das festas desenvolvidas na vila também foram aspectos ressaltados pelos entrevistados como referências

culturais de grande importância, como a festa de São João e as festas que o grupo de catira da cidade tocava.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O campo de discussões voltadas para a preservação do patrimônio industrial ferroviário é diretamente influenciado pela necessidade elaboração de políticas públicas que envolvam a preservação não só dos bens isolados, mas sim daqueles que sinalizam relações de identidade de grupos sociais na cidade contemporânea. Tratar sobre a preservação de edifícios também é entendê-los na dinâmica urbana, seus usos originais e o que é de interesse de preservação de uma população. É nesse sentido também que a educação patrimonial e a participação popular são essenciais para a perpetuação e elaboração de um programa de políticas públicas condizente com o imaginário social. Além do tombamento diversos instrumentos e metodologias vem sendo estudadas com a finalidade de preservar a memória. Assim, as problemáticas voltadas a preservação do conjunto ferroviário de Triagem Paulista devem ser inseridas no campo das políticas públicas e ainda não se afastam desse contexto e ainda apresentam alguns agravantes relativos a contratos de concessão e fiscalizações que não são revertidas em uma preservação efetiva. Em contrapartida, apesar dos avanços propiciados pelo tombamento – como único instrumento voltado para esse fim – não vem apresentando resultados efetivos por ser tratado de forma isolada das demais estratégias para preservação. Para a efetivação uma série de diretrizes voltadas a preservação da memória de Triagem são necessárias, entres elas ainda se destacam: a reunião de todas as documentações referentes a ferrovia e incentivar o seu acesso universal e promover o acesso transversal dos estudos produzidos em plataformas digitais, o requerimento frente à concessionária vigente de manutenção ou demolição das edificações em estado mais precário e que não apresentem laços de identidade com a população; a realização de vistorias periódicas pelo Poder Público na área e divulgação de relatórios para a população; a inclusão de cláusulas mais específicas voltadas à preservação e a cobrança indenizações em caso de não cumprimento; a reabilitação dos principais edifícios da área e a instituição de um projeto amplo de educação patrimonial. Essa questão final traduz-se em um dos elementos-chave para políticas bem-sucedidas de preservação uma vez que, além de abranger diversos segmentos da sociedade, deve fornecer bases para o fortalecimento e o engajamento popular na história de áreas com patrimônio cultural estabelecido. A questão de obtenção de recursos financeiros para viabilização de tais projetos, muitas vezes vista como problemática, também deve ser revista com a busca por redes alternativas de financiamento propostas pela própria legislação vigente como o Estatuto da Cidade (2001), assim como, o investimento em instituições especializadas em projetos de reabilitação patrimonial e organizações sem fins lucrativos que tratem da temática.

6 AGRADECIMENTOS

Agradecimentos ao meu orientador Prof^o Dr^o Samir Hernandes Tenório Gomes, aos acervos, órgãos públicos e antigos moradores de Triagem Paulista entrevistados que contribuíram para a realização desse estudo.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIERNATH, Karla Garcia. **Vilas ferroviárias em Bauru: a essência de uma cidade**. Bauru, 2010, p. 107. (Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, UNESP.

BRASIL, ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **TRIAGEM: Município de Bauru, SP**. 27 de nov. 2018. Disponível em: <<https://www.estacoesferroviarias.com.br/t/triagem.htm>>. Acesso em: 22/08/2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico.

DE OLIVEIRA, Eduardo Romero *et. al.* Patrimônio ferroviário. In: **Dicionário temático de patrimônio: debates contemporâneos**. Org. Aline Carvalho, Cristina Meneguello. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020.

GHIRARDELLO, Nilson. **Primórdios da formação urbana de Bauru: 1885-1920**. In. FONTES, Maria Solange G. C., GHIRARDELLO, Nilson. (Org.). *Olhares Sobre Bauru*. Bauru, 2008, v. 1000, p. 33-44.

GODOY, Arilda Schmidt. Pesquisa qualitativa tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v. 35, n. 3, p 20-29, 1995. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-75901995000300004>. Acesso em: 07/09/2019.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Manual INRC**. Brasília: DPI/IPHAN, 2000.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. Ateliê Editorial, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**. Ateliê Editorial, 2008.

LOSNAK, Célio José. **Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento**. Bauru, Prefeitura Municipal de Bauru, Secretaria da Cultura, 2003.

LOSNAK, Sérgio Ricardo. **Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. 2018.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

RODRIGUES, Marly. **Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória**. Revista arq.urb., São Paulo, SP, v. 6, n. 3, p. 31-40, 1. sem. 2010. ISSN 1984-5766.

SILVA, Rafaela Rogato; DE OLIVEIRA, Eduardo Romero. Diretrizes para preservação do patrimônio industrial. Vila Ferroviária de Mairinque / SP. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, v. 23, n. 40, p. 190-203, 2016.