

A estação ferroviária Avanhandava “Miguel Calmon”: O patrimônio ferroviário como extensão viva da memória

“Miguel Calmon” Station Avanhandava: Railway heritage as a living extension of memory

Estación “Miguel Calmon” Avanhandava: El patrimonio ferroviario como extensión viva de la memoria

Júlia Tirintan de Lima

Discente, FCT-UNESP, Brasil
julia.tirintan@unesp.br

Neide Barrocá Faccio

Professora Doutora, FCT-UNESP, Brasil
neide.faccio@unesp.br

Cristina Maria Perissinotto Baron

Professora Doutora, FCT-UNESP, Brasil
cristina.baron@unesp.br

RESUMO

O patrimônio histórico edificado é formado por bens que são produzidos por nossos antepassados, resultando em experiências e memórias, sejam elas individuais ou coletivas. Por outro lado, o estudo dos aspectos sociais e culturais são de fundamental importância para a compreensão e identificação deste patrimônio, procurando verificar se a um reconhecimento, por parte da população, da importância e do seu valor. Este trabalho tem por objetivo identificar e comprovar a existência de patrimônio em cidades de pequeno porte, mais especificamente em Avanhandava-SP, a partir do patrimônio ferroviário. A metodologia, com um olhar sobre a memória, resgata a história oral de seus moradores, documentos históricos, publicações e registros fotográficos, além de buscar ressignificar o valor de uso da Estação Ferroviária Miguel Calmon. Com os dados levantados analisa-se as suas características físicas, seu uso e estado de conservação e, em conjunto com a história oral, faz-se uma reflexão da importância da conservação de edificações históricas relevantes para um município de pequeno porte, assim como o significado da memória individual e coletiva para a formação da história e identidade de uma sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio edificado. Memória. História oral.

ABSTRACT

This article aims to identify and prove the existence of built heritage in small cities, more specifically in Avanhandava, SP, based on the memory and oral history of its residents, historical documents, publications and photographic records. This research emphasizes the study of cultural and social aspects linked to the attribution of value by the local population to a building, making it a heritage, in addition to creating a reflection on the knowledge and understanding of the importance of the conservation of historical buildings relevant to small cities, as well as the meaning of collective and individual memory for the formation of the identity of a society. Considering heritage as goods that are produced by our ancestors, resulting in experiences and memories, whether collective or individual, this article presents an analysis of the Miguel Calmon railway station, in the city of Avanhandava, addressing its physical characteristics, its use and health status. conservation until today, which through oral history reports and the memory of the population, can be considered as a built heritage of the city in question.

KEYWORDS: Built heritage. Memory. Oral history.

ABSTRACTO

Este artículo tiene como objetivo identificar y probar la existencia de patrimonio construido en pequeñas ciudades, más específicamente en Avanhandava, SP, a partir de la memoria y la historia oral de sus residentes, documentos históricos, publicaciones y registros fotográficos. Esta investigación enfatiza el estudio de los aspectos culturales y sociales vinculados a la atribución de valor por parte de la población local a un edificio, convirtiéndolo en patrimonio, además de generar una reflexión sobre el conocimiento y comprensión de la importancia de la conservación de edificios históricos relevantes para un municipio en pequeño, así como el significado de la memoria colectiva e individual para la formación de la identidad de una sociedad. Considerando el patrimonio como bienes que son producidos por nuestros antepasados, resultando en vivencias y recuerdos, ya sean colectivos o individuales, este artículo presenta un análisis de la estación de tren Miguel Calmon, en la ciudad de Avanhandava, abordando sus características físicas, su uso y estado de salud. conservación hasta el día de hoy, que a través de los relatos de historia oral y la memoria de la población, puede ser considerada como patrimonio construido de la ciudad en cuestión.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio construido. Memoria. Historia oral.

INTRODUÇÃO

A memória de uma sociedade está fortemente relacionada a transmissão de conhecimento e cultura para as futuras gerações, estando conectada, ainda, com a formação de sua identidade. Por outro lado, a medida que os processos da globalização se expandem surge também o medo da perda da identidade, das memórias locais, dos elementos heterogêneos em meio aos processos de homogeneização, além do descaso e da indiferença para com os monumentos que fazem parte, de alguma forma, da criação da identidade de cada cidade e da sociedade local (LE GOFF, 1990; CHOAY, 2001; NIGRO, 2010).

Levando em consideração que “a memória é uma evocação do passado. É a capacidade humana para reter e guardar o tempo que se foi, salvando-o da perda total” (CHAUÍ, 2000, p. 158), esta é tida como de suma importância para o desenvolvimento desse trabalho, visto que através dela é possível embasar a história oral. Por conseguinte, a história oral pode ser capaz de relatar e comprovar fatos, principalmente históricos, contribuindo para o resgate de informações que refletem a formação de um povo, nação e até mesmo a afirmação da existência de um patrimônio (ROCHA, 2012).

Como recorte espacial, optou-se pela cidade de Avanhandava, que conta hoje com aproximadamente 13.000 habitantes, pertencendo a Região Administrativa de Araçatuba e localizada a 500 km de São Paulo (SEADE, 2020). Avanhandava é uma cidade de pequeno porte do interior e situa-se afastada da influência dos grandes centros urbanos e, de certo modo, fora do círculo de expansão da cultura patrimonialista, a qual visa manter vivo tudo o que tenha valor histórico, cultural ou afetivo para uma sociedade, seja material ou imaterial. Nessas cidades interioranas, vamos encontrar, às vezes, ações isoladas e sem planejamento em relação a preservação do patrimônio histórico, haja vista que, na grande parte dos casos, não desfrutam sequer de um plano diretor. A escolha da cidade em questão como recorte espacial do trabalho se deu a fim de provar que cidades de pequeno porte possuem patrimônios em potencial, podendo isso ser justificado através da história oral e da memória de seus habitantes.

A partir desse reconhecimento é possível realizar ações mais efetivas sobre educação patrimonial e propor intervenções, de acordo com as Cartas Patrimoniais e legislação vigente, ressignificando o bem edificado. Passado, presente e futuro se entrelaçam nas memórias dos mais antigos e passam a fazer parte da nova geração, que reconhece o seu valor e a sua importância para a sociedade.

OBJETIVOS

O presente artigo tem por objetivo principal identificar a existência de patrimônio edificado em cidades de pequeno porte em função do estudo de caso da Estação Ferroviária Miguel Calmon, no município de Avanhandava, interior do Estado de São Paulo. Tem também, como finalidade, levantar e analisar o valor do mesmo para construção e solidificação da identidade da sociedade do município em tela a partir da história dos seus moradores. Ademais, intenta-se caracterizar o patrimônio edificado apontado quanto às suas características físicas, estruturais, técnicas construtivas, tipologia e detalhes arquitetônicos, assim como seu estado de conservação ao

longo dos anos desde sua concepção. Por fim, discutisse sobre mecanismos para preservação e ressignificação da Estação para que continue a fazer parte da história e memória das pessoas.

METODOLOGIA

A metodologia empregada neste artigo consistiu em pesquisas bibliográficas em livros e periódicos, resgate da memória dos moradores de Avanhanda através da história oral, análise de documentos históricos, publicações em jornais e registros fotográficos. Utilizou-se formulários eletrônicos e entrevistas semiestruturadas para o levantamento da história oral. Empregou-se também a análise técnica do patrimônio edificado apontado a fim de coletar informações acerca da edificação, como suas características físicas, estruturais, técnicas construtivas, tipologia e detalhes arquitetônicos e registros fotográficos.

O PATRIMÔNIO COMO EXTENSÃO VIVA DA MEMÓRIA

A memória na concepção do patrimônio

A memória, seja ela individual ou coletiva, contribui imensamente para a formação da identidade de uma sociedade. Assim, torna-se cada vez mais importante sua preservação, bem como de todos os patrimônios. Como afirma Chauí (2000, p. 158) a memória é tida como “uma evocação do passado”, sendo capaz de preservar um tempo corrido salvando-o do total esquecimento. Portanto, a memória, sendo composta de relatos preservados por um ser humano, contendo significados especiais, transforma-se em lembranças por conta do afeto e da qualidade de valor atribuído a ela, podendo ser esquecida com o tempo e suas ocasiões atemporais.

Embora, às vezes, a memória seja entendida como um fenômeno particular, Halbwachs (1990), assim como Funari e Pelegrini (2006), afirmam que a memória deve ser compreendida como um fenômeno coletivo e social. Complementando o pensamento de Halbwachs, Pollak (1992) classifica a memória como seletiva, pois nem tudo é registrado, há uma construção do repertório da memória, podendo ser essa construção consciente ou não. Apoiando-se em Halbwachs (1990), Nora (1993) afirma que:

Há tantas memórias como existem grupos, a memória é por natureza múltipla e específica, coletiva, plural, e ainda assim individual, a memória é tudo que identifica uma pessoa ou lugar, podendo ser ela escrita, falada ou documentada, podendo ser ela uma identificação de um país (NORA, 1993 p. 21).

Segundo Chauí (2000, p. 159) a dimensão coletiva e social da memória faz com que ela seja tida como uma “memória objetiva gravada nos monumentos, documentos e relatos da História de uma sociedade”, isto é, a partir da memória podemos reconhecer os acontecimentos do passado e preservar as informações que nos são importantes, seja a nível individual ou coletivo. Dessa forma, estudar a formação da memória é importante, visto que está ligada intimamente à construção da identidade.

Quando se fala de patrimônio, logo associa-se o termo aos conceitos de identidade e memória, haja vista que o patrimônio cultural é onde a identidade e a memória tomam materialidade (JEUDY, 2004). De acordo com Pelegrini (2006), as noções de patrimônio se vinculam às de memória e lembrança, que são essenciais no que diz respeito a ações patrimonialistas, visto que os bens culturais são preservados conforme a relação que mantêm com as identidades culturais. O valor do patrimônio material ou imaterial como suporte, elemento, agente de formação e afirmação de identidade de um povo é inquestionável. Nos dias atuais, é notório o interesse dos agentes do poder público, municipais, estaduais, federais ou Organizações Não Governamentais (ONGs) na produção e requalificação dos patrimônios históricos e culturais, tanto para fins econômicos – lazer e turismo – quanto para fins de afirmação da identidade do morador com o seu local, para reforçar a história do lugar, contribuindo, assim, para a manutenção da memória individual e, principalmente, a coletiva (OLIVEIRA; LOURES OLIVEIRA, 2008).

Tendo que a realidade de um indivíduo é tida a partir de suas experiências e vivências, a apreensão dessa realidade deve estar situada no espaço e no tempo (MEIRELLES; PEDDE, 2014). As conexões feitas através do experienciar e do viver não são apenas conexões individuais e particulares, mas também coletivas pois advêm de experiências vividas e compartilhadas por um grupo ou sociedade, juntamente com a memória a partir de um determinado campo de circunstâncias, que nos é concedido por nossa cultura e trajetória de vida. Sendo assim,

tem-se que o mundo e aquilo que valoramos e desvaloramos em termos do que comumente denominamos de patrimônio cultural e/ou bens culturais é o resultado dessas conexões, dessas vivências e experiências individuais e coletivas que, num determinado tempo e espaço, são dotadas de sentido. (MEIRELLES; PEDDE, 2014).

São vários os conceitos de patrimônio, mas todos partem do princípio de que patrimônio, antes de qualquer coisa, é a valorização e a manutenção da memória coletiva. Nesse sentido, não se deve esquecer que a definição daquilo que constituirá um patrimônio cultural se sujeita aos valores da sociedade de cada momento que, por estar em constante mudança, manifesta a necessidade de se entender a articulação entre a memória coletiva, a identidade, o meio edificado e as sensações de pertencimento (LE GOFF, 1990).

Segundo Jeudy (2004, p. 12), o patrimônio pode ser definido, ao mesmo tempo, como “um produto da tradição e de projeção dessa para o futuro”. O autor comenta sobre a importância da memória, dizendo haver um contraste entre memória e patrimônio, em que este “é uma empresa de representação da memória” tornando possível estabelecer uma estrutura representativa característica de uma comunidade (JEUDY, 2004, p. 13).

Quando Jeudy (2004) expõe que o patrimônio é uma “representação da memória” (p. 13), isso fica melhor representado quando falamos em patrimônio material, mais especificamente o edificado, em que a memória está literalmente materializada e concretizada. Esses são monumentos.

Complementando a definição de “monumento”, a Carta de Veneza (1964), documento referência para bens arquitetônicos, estabelece o real significado do termo:

Artigo 1º-A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural (CARTA DE VENEZA, 1964, art. 1º, p. 2).

Ao aprofundar a discussão sobre os monumentos, Kühl (2008, p. 39) coloca que aqueles pertencentes a “uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte” são considerados monumentos industriais. Nota-se que Kühl (2008) baseia sua definição na Carta de Nizhny Tagil (2003), documento este aprovado em assembleia geral pelo Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH). A Carta (2003, p. 3) elucida “bem industrial” como os monumentos e demais equipamentos pertencentes à cultura de indústrias que apresentam relevância “histórico, social, tecnológico arquitetônico ou científico”. O período histórico que fulgura o estudo desses patrimônios é marcado a partir da metade do século XVIII, contexto da Revolução Industrial. O documento esclarece, ainda, que:

ii. o património industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitectura, do seu *design* ou da sua concepção (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003, p. 4).

A carta, em sua redação, aponta como devem ocorrer as intervenções sobre os patrimônios industriais. Por mais que o uso atual do edifício ou complexo tenha sido alterado em relação ao objetivo com que foi construído, “todas as antigas utilizações devem ser investigadas e avaliadas” (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003, p. 10), para que seu novo uso evoque sua antiga atividade.

Ao entender o patrimônio como algo recebido do passado, admitimos que o patrimônio, por ser historicamente construído, conjuga o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um ou mais grupos, garantindo, assim, uma identidade cultural. Assim, a memória torna-se elemento fundamental na discussão da preservação do patrimônio, mostrando que devemos “garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro do nosso vasto repertório de elementos componentes do Patrimônio Cultural. Essa a justificativa do ‘por que preservar’” (LEMOS, 1981, p. 29).

Intervenções no âmbito do patrimônio

É notório que os monumentos edificados sofrem uma deterioração natural com o tempo, como qualquer edificação, e a partir do conhecimento de tal fato, nos surge a responsabilidade de preservá-los para que possamos transmiti-los “na plenitude de sua autenticidade” (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 1).

A Carta de Veneza (1964), documento de grande relevância sobre a conservação e restauração de monumentos e sítios, estabelece princípios que devem dirigir a conservação e a preservação de monumentos em âmbito internacional, tendo em vista que cada nação é livre para aplicar tais princípios de acordo com suas próprias tradições e culturas. Dentro de seus princípios, a Carta traz em seu artigo 2º que a conservação e a restauração dos monumentos históricos “constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a salvaguarda do patrimônio monumental” (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 2), escutando tanto a obra de arte quanto seu testemunho histórico.

A Carta de Burra (1980), documento que indica linha de orientação para a conservação e gestão de sítios com significado cultural, estando baseada nos conhecimentos e nas experiências dos membros do ICOMOS¹ da Austrália, apresenta essas intervenções. Dentre suas orientações, a carta define o significado de alguns termos para facilitar suas instruções, além de como deve ser executada cada ação. As definições estão presentes em seu artigo 1º:

- o termo conservação designará os cuidados a serem dispensados a um bem para preservar-lhe as características que apresentem uma significação cultural [...]
- o termo manutenção designará a proteção da substância, do conteúdo e do entorno de um bem e não deve ser confundido com o termo reparação [...]
- a preservação será a manutenção no estado da substância de um bem e a desaceleração do processo pelo qual ele se degrada.
- a restauração será o restabelecimento da substância de um bem em um estado anterior conhecido.
- a reconstrução será o restabelecimento, com máximo de exatidão, de um estado anterior conhecido; ela se distingue pela introdução na substância de materiais diferentes, sejam novos ou antigos [...]
- a adaptação será o agenciamento de um bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural.
- o uso compatível designará uma utilização que não implique mudança na significação cultural da substância, modificações que sejam substancialmente reversíveis ou que requeiram um impacto mínimo (CARTA DE BURRA, 1980, p. 1-2).

Posto isso, o pensar de qualquer intervenção sobre o bem deve levar em conta tanto o aspecto histórico quanto o aspecto estético/artístico. A importância do preservar, segundo Meneses (2009), e do habitar o patrimônio, está fundada no vínculo de pertencimento, mecanismo esse “de identidade que nos situa no espaço, assim como a memória nos situa no tempo”. A apropriação efetiva torna-se justificativa essencial para a preservação, visto que os indivíduos possuem experiências relacionadas ao bem que foram somadas ao longo do tempo, enraizando o espaço na sua interioridade e consciência.

¹ ICOMOS: “*International Council of Monuments and Sites*” ou, no português Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, é uma associação civil não-governamental, ligada à ONU, através da Unesco.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A atribuição de valor à estação Miguel Calmon pela sociedade de Avanhandava

A cidade de Avanhandava, localizada na Região Noroeste do estado de São Paulo, a 500Km da capital, conta hoje com 13.649 habitantes (SEADE, 2020). O município teve sua história iniciada na segunda metade do século XVIII, quando ocorreram tentativas de povoamento do noroeste paulista (BORGIO, 2013).

Com a criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) e da ampliação da concessão das construções de obras ferroviárias, em 1904, o traçado da ferrovia ampliou-se do município de Bauru para outras partes da região oeste do estado de São Paulo, favorecendo assim, o desenvolvimento e o povoamento dessa região.

Com a criação e expansão da linha-tronco, a partir de Bauru, foram sendo inauguradas as estações das cidades que compõem, atualmente, a região do município de Avanhandava, e dentre elas, estava a Estação Miguel Calmon (Figura 1). Inaugurada no dia 16 de fevereiro de 1908, no km 202 da linha férrea, a estação veio antes da criação do município de Avanhandava, em 1925, e mesmo após a criação do mesmo, a estação manteve o nome de seu antigo distrito, Miguel Calmon, sendo mudado para “Estação Avanhandava” apenas em 1940 (BORGIO, 2013; GHIRARDELLO, 2001).

Figura 1 – Estação Miguel Calmon em 1982.

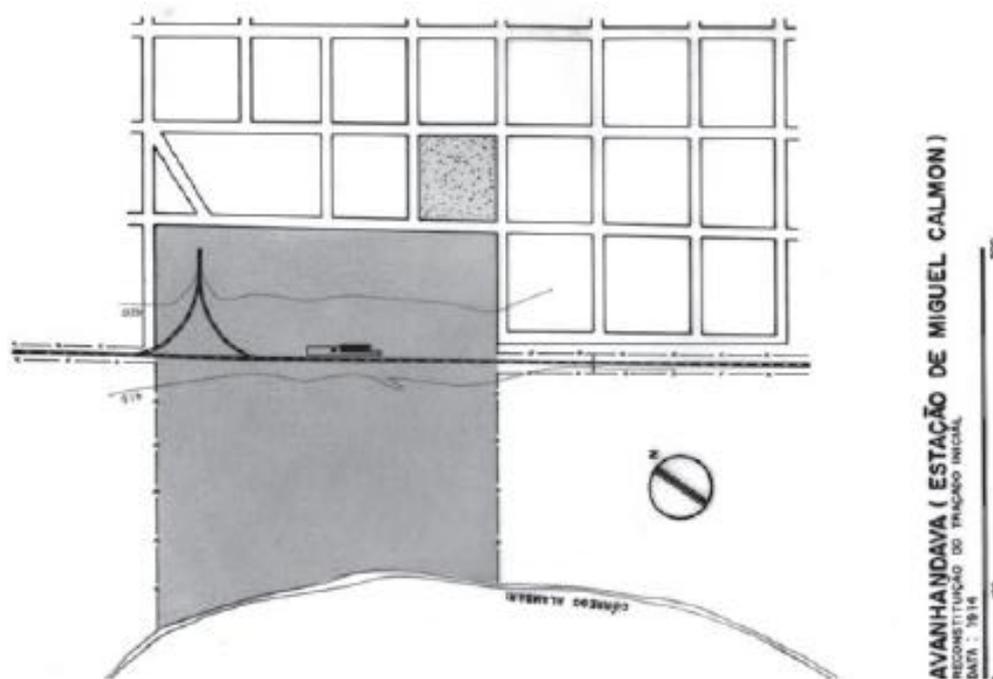


Fonte: Museu Ferroviário de Bauru (2020)

Com a chegada da estrada de ferro e a instalação da estação de Miguel Calmon, é notório que ambos acontecimentos motivaram a formação urbana do povoado, dotando-o de infraestruturas necessárias ao complexo ferroviário. A instalação de empresas de beneficiamento agrícola, que se instalaram nas proximidades da esplanada devido ao fácil acesso da produção pelos trilhos, também reforçou a presença da função ferroviária na cidade, tornando o entorno da estação “o centro da vida urbana nos aspectos físicos, sociais e econômicos” (GHIRARDELLO, 2001, p. 200).

As estações ferroviárias de São Paulo foram usadas como gabarito para a formação dos núcleos urbanos, que tiveram seus traçados dispostos a partir das esplanadas. Os arruamentos eram executados a partir da linha reta da esplanada, originando o sistema de ordenamento de quadriculas, que posteriormente seriam subdivididas em lotes. Isso pode ser claramente visualizado na primeira planta do início do povoamento em Avanhandava (Figura 2):

Figura 2 – Planta do entorno da Estação Miguel Calmon em Avanhandava/SP.



Fonte: GHIRARDELLO, 2001, p. 199.

Em face do exposto, é possível constatar a importância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e principalmente da Estação Miguel Calmon, para a construção e expansão do município de Avanhandava. Além da relevância física e econômica da presença da estação, outros aspectos como sociais e afetivos também possuem magnitude frente à memória do edifício da estação. A partir de entrevistas realizadas de forma individual com moradores da cidade de Avanhandava e da aplicação de um questionário a 136 voluntários, também moradores da cidade, foi possível visitar a memória de cada indivíduo acerca da estação, além de compreender e identificar a relevância do edifício para os moradores da cidade, coletando opiniões sobre seu atual estado de conservação e sobre uma possível requalificação do prédio e seu entorno para receber um novo uso.

Dentre as perguntas do questionário estava a que questionava sobre a existência de valor histórico, cultural, social ou afetivo da estação para o município. De 136 respostas, 132 foram afirmativas e apenas 4 negativas para a existência de qualquer valor da estação para Avanhandava.

Com os dados coletados nas entrevistas por meio da história oral com alguns dos moradores mais antigos da cidade, foi possível comprovar que a estação ferroviária Miguel Calmon foi de suma importância para o desenvolvimento de Avanhandava. Alguns relataram sobre a importância socioeconômica da estação e da ferrovia, que proporcionaram muitos empregos e o sustento de várias famílias, além de servir de carga, descarga e transporte de diversos produtos e insumos, principalmente os agrícolas.

Ex-moradores das casas da colônia dos trabalhadores da CEFNOB descreveram como era a relação imediata que tinham com a estação e a praça do pátio, elucidando momentos do cotidiano da época em que a estação ainda era ativa. Muitos outros relatos ilustram a

importância e o valor afetivo que a estação e toda sua esplanada representam para a cidade e sua população.

Para mim muito importante. Era lá que meus pais compravam, quando o trem parava, produtos que não tinha na cidade: Frutas como maçã, pera; revistas; jornal. Eu ia passear na estação. Era um passeio ir ver o trem de passageiros chegar e partir. Minha irmã, com as amigas, ia fazer futing, paquerar lá. Meus pais iam buscar e levar visitas (GOOGLE FORMULÁRIOS, 2020, entrevistado A).

A partir dos dados coletados com o formulário e com as entrevistas, foi possível verificar que a maioria dos voluntários possui memórias afetivas que comprovam a existência de valor, seja ele histórico, cultural ou afetivo, perante todo o complexo ferroviário de Avanhandava. Tal atribuição de valor ao edifício em questão e seu entorno, comprova que ambos são patrimônios da cidade, visto que patrimônio é todo bem, material ou imaterial, resultante das conexões, vivências e experiências individuais e coletivas que são dotadas de sentido (MEIRELLES; PEDDE, 2014).

As linhas ao lado da linha

De acordo com Carta de Veneza (1964), a Carta de Burra (1980) e o *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas* (PRESERFE, 1991), para restauração, recuperação ou adaptação de um imóvel antigo, é necessário um estudo formal da edificação para que sua integridade física seja preservada. Sendo assim, a partir da coleta e da realização de registros fotográficos, elaborou-se os quadros de cronologia arquitetônica (Quadros 1, 2 e 3) do edifício da estação antiga estação Miguel Calmon com o intuito de auxiliar a determinar as mudanças materiais, arquitetônicas e o grau de deterioração do imóvel e de seus elementos ao longo do tempo.

Quadro 1 - Cronologia arquitetônica do edifício da antiga estação ferroviária de Avanhandava – 1910 à 1992

	ANO	USO DO EDIFÍCIO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO
 <p>Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (2020).</p>	1910	Estação ferroviária do distrito de Miguel Calmon	Prédio em madeira com telha cerâmica e estrutura do telhado em madeira. Havia um anexo na fachada oposta à plataforma de embarque.
 <p>Fonte: Museu Municipal de Avaí (2020).</p>	1975	Estação ferroviária da cidade de Avanhandava	Prédio em alvenaria com cobertura em telha de fibrocimento na área da plataforma, telha cerâmica no edifício e estrutura do telhado em ferro; janelas basculantes em ferro com fechamento em vidro; portas em madeira; piso externo em concreto.
 <p>Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (2020).</p>	1979	Estação ferroviária da cidade de Avanhandava	Prédio em alvenaria com cobertura em telha de fibrocimento na área da plataforma, telha cerâmica no edifício e estrutura do telhado em ferro; janelas basculantes em ferro com fechamento em vidro; portas em madeira; piso externo em concreto. Praça em frente ao lado da estação com bancos, postes e vegetação.
 <p>Fonte: Alamares Hirata(2020).</p>	1980	Estação ferroviária da cidade de Avanhandava	Prédio em alvenaria com cobertura em telha de fibrocimento e estrutura do telhado em ferro; janelas basculantes em ferro com fechamento em vidro; portas em madeira; piso externo em concreto.
 <p>Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (2020).</p>	1982	Estação ferroviária da cidade de Avanhandava	Prédio em alvenaria com cobertura em telha de fibrocimento e estrutura do telhado em ferro; janelas basculantes em ferro com fechamento em vidro; portas em madeira; piso externo em concreto. Mastros para bandeiras ao lado da plataforma de embarque.

Fonte: As autoras (2020).

Quadro 2 - Cronologia arquitetônica do edifício da antiga estação ferroviária de Avanhandava – 2000 à 2016

	ANO	USO DO EDIFÍCIO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO
 <p>Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (2020).</p>	2000	Sem uso	O prédio ainda conta com suas cores e materialidades originais, porém apresenta leves marcas de degradação (vegetação invasiva).
 <p>Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil (2020).</p>	2001	Sem uso	O prédio ainda conta com suas cores e materialidades originais, porém apresenta significantes marcas de degradação (vegetação invasiva, cores desbotadas, materiais gastos e degradados) e a falta de alguns elementos, como a placa com o nome da estação.
 <p>Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil (2020).</p>	2008	Sem uso	O prédio ainda conta com suas cores e materialidades originais, porém apresenta significantes marcas de degradação (cores desbotadas, materiais gastos e degradados, fechamento de algumas aberturas) e a falta da placa com o nome da estação.
 <p>Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil (2020).</p>	2009	Sem uso	O prédio ainda conta com sua materialidade original, porém apresenta significantes marcas de degradação (cores desbotadas, materiais gastos, fechamento de algumas aberturas), falta de alguns elementos (portas e janelas) e nota-se a tentativa de conservação por meio de rebocos e fundo preparador para pintura em algumas paredes. Não há mais a praça ao lado da estação.
 <p>Fonte: Alamares Hirata (2012).</p>	2012	Sem uso	O prédio ainda conta com sua materialidade original, porém apresenta significantes marcas de degradação (cores desbotadas, materiais gastos, fechamento de algumas aberturas), falta de alguns elementos (portas, janelas e parte do cercado de ferro do antigo canteiro nas extremidades do edifício). Não há mais a praça ao lado da estação.
 <p>Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil (2020).</p>	2016	Sem uso	O prédio conta com parte de sua materialidade original e encontra-se em péssimo estado de conservação (cores desbotadas, materiais gastos, fechamento de algumas aberturas, presença de vegetações invasivas), falta de alguns elementos (parte da telha de fibrocimento) e a presença de grafites e pixações nas paredes do edifício.

Fonte: As autoras (2020).

Quadro 3 - Cronologia arquitetônica do edifício da antiga estação ferroviária de Avanhandava – 2019 à 2020

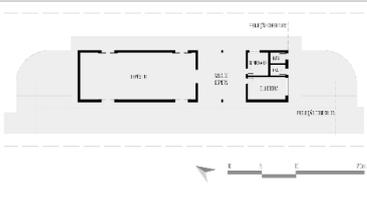
	ANO	USO DO EDIFÍCIO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	2019	Sem uso	O prédio conta com parte de sua materialidade original e encontra-se em péssimo estado de conservação (cores desbotadas, materiais gastos, fechamento de algumas aberturas, presença de vegetações invasivas), falta de alguns elementos (parte da telha de fibrocimento) e a presença de grafites e pixações nas paredes do edifício.
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	JANEIRO DE 2020	Em reforma	O prédio conta sua estrutura e cobertura original. O mesmo está passando por uma reforma para se adequar ao projeto da biblioteca municipal da cidade. Suas portas e janelas originais foram retiradas e suas paredes descascadas, deixando os tijolos a vista. Nota-se também que a vegetação antes existente foi praticamente extinguida
 <p>Fonte: Vanda Adas (2020).</p>	JULHO DE 2020	Em reforma	O prédio conta sua estrutura e cobertura original. O mesmo está passando por uma reforma para se adequar ao projeto da biblioteca municipal da cidade. Suas portas e janelas originais foram retiradas e suas paredes descascadas, deixando os tijolos a vista. Nota-se que houve a intenção de preservar os grafites das paredes.

Fonte: As autoras (2020).

Para a elaboração do estudo formal da edificação, que consiste na análise do prédio a fim de extrair informações acerca da estrutura, construção, tipologias e detalhes arquitetônicos, a realização da visita técnica ao edifício foi essencial para a coleta de registros fotográficos e técnicos. Posteriormente, uniu-se as informações apanhadas na visita técnica às especificações da *Enciclopédia Prática da Construção Civil*, um manual sobre tipologias construtivas e arquitetônicas do século XX elaborado pelo desenhador técnico Francisco Pereira da Costa, o que permitiu uma definição mais exata dos materiais, elementos e técnicas construtivas empregados na edificação da estação.

O quadro abaixo (Quadro 4) apresenta imagens da edificação juntamente com seus elementos, materiais e técnicas construtivas.

Quadro 4 – Estudo formal do edifício da antiga estação ferroviária de Avanhandava.

	ELEMENTO	MATERIAL/ TIPOLOGIA	ESTUDO FORMAL
 <p>Fonte: A autora (2020).</p>	PLANTA	Planta retangular	A planta possui 30,75m de comprimento e 7,70m de largura, totalizando, 236,77m ² de área, que englobam o ambiente do depósito, da sala de espera, da bilheteria, do almoxarifado e dos banheiros, além da plataforma de embarque na fachada oeste 4,72m de largura e uma varanda de acesso na fachada leste.
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	COBERTURA	Cerâmica e fibrocimento	Cobertura em telhas cerâmicas do tipo francesa no copo principal da edificação, comum nas construções ferroviárias dos séculos XIX e XX (PRESERFE, 1991), e telha de fibrocimento do tipo canaleta 49 na planta forma de embarque e na varanda de acesso à estação, também comuns nas edificações ferroviárias (COSTA, 1955, p. 2).
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	ESTRUTURA DA COBERTURA	Madeira e ferro	A estrutura do telhado do corpo principal da edificação é feita através de oito tesouras em madeira com 7m de comprimento. Já a estrutura que sustenta a cobertura de fibrocimento nas duas laterais da edificação é em ferro, sendo a cobertura da plataforma de embarque do tipo “borboleta”.
 <p>Fonte: A autora (2020).</p>	PAREDES	Tijolo vermelho maciço	Paredes mestras da edificação em 1 e ½ vezes de tijolo disposto em aparelho de <i>sistema holandê</i> , proporcionando paredes externas finalizadas com 35cm de espessura. As paredes internas, de divisórias, possuem 25cm de espessura.
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	PISO	Betonilha e tijoleira de barro	O piso encontrado na edificação, em sua maioria, é feito em betonilha, uma massa de cimento e areia de pouca espessura, estando presente no depósito, sala de espera e plataforma de embarque. Já na bilheteria, o piso é feito em tijoleira de barro cozido com paginação do tipo <i>dam</i> .
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	PORTAS	Madeira	As portas principais da edificação são portas corredeiras, compostas de duas folhas em madeira com acabamento almofadado na cor azul. Não foi possível averiguar a materialidade das demais portas da edificação, pois as mesmas já não se encontravam no corpo da edificação.
 <p>Fonte: Acervo próprio (2020).</p>	JANELAS	Ferro	Janela originalmente feita em ferro do tipo basculante. Ao todo a edificação possui quatro janelas, sendo duas nos banheiros, uma na antiga bilheteria e outra na fachada oeste, oferecendo sutil iluminação e ventilação para o depósito.

Fonte: As autoras (2020).

Com esses dados é possível verificar que a Estação, mesmo com o seu mau estado de conservação, ainda não corre riscos estruturais e possui espaços fechados e livres passíveis de serem utilizados por usos e funções que não descaracterizem o bem edificado. O projeto proposto para ser utilizado como Biblioteca não foi o objeto de análise deste trabalho, mas, em um primeiro momento, pensar uma função cultural e um uso cotidiano são fundamentais para resgatar a importância do patrimônio, criando novas memórias para a população jovem.

CONCLUSÃO

Tendo em vista a relação da memória e da identidade com a constituição e a formação dos patrimônios, conclui-se que é de suma importância conhecer e explorar a memória da população de dado local acerca das edificações relevantes para essa sociedade – quando falamos em patrimônio edificado, antes de intervir nas mesmas. Segundo Tomaz (2010), não se pode preservar a memória de uma sociedade sem preservar, também, os espaços por ela utilizados e suas manifestações cotidianas. É dessa forma, também, que a educação patrimonial é fundamental, uma vez que através dela é possível organizar uma aproximação entre a sociedade e seus patrimônios, transformando a forma como estes e a cultura são vistos e tratados pelos indivíduos (ROCHA, 2012).

Levando em conta, ainda, a premissa de Meneses (2009) sobre a importância do preservar e do habitar o patrimônio fundamentando-se no vínculo de pertencimento, a apropriação efetiva torna-se justificativa essencial para a preservação, visto que os indivíduos possuem experiências relacionadas ao bem que foram somadas ao longo do tempo, enraizando o espaço na sua interioridade e consciência. Dessa forma, torna-se imprescindível conservar, preservar e requalificar o patrimônio edificado, mantendo-o ativo, mesmo que seu novo uso não seja ou evoque o uso antigo, mas sempre atentando para que o seu uso não implique mudanças na significação cultural da substância da edificação (CARTA DE BURRA, 1980).

É fundamental ressignificar o edifício, trazendo-o para as questões e necessidades da contemporaneidade, mas, como vimos no decorrer do trabalho, é fundamental respeitar o seu significado, a sua história e memória, pois assim, é possível manter a cultura e identidade da população de Avanhandava.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGIO, José Augusto. **De Campo Verde a Avanhandava**: o início de uma história. Araçatuba, SP: Somos, 2013.

CARTA DE BURRA. Austrália, 1980. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf>> Acesso em: 27 jun. 2020.

CARTA DE NIZHNY TAGIL. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>> Acesso em 14 jun. 2020.

CARTA DE VENEZA. Veneza, 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>> Acesso em 19 jun. 2020.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2000.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

COSTA, Francisco Pereira da. **Enciclopédia Prática da Construção Civil: Obras de alvenaria**. Lisboa: Edição do Autor, Portugália Editora, 1955.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2001.

GOOGLE FORMULÁRIOS. **A relevância da estação ferroviária de Avanhandava para a cidade**. Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfjhGDY12EQVfUMwYs75QknX_61vns1JfkrARDMIN4N1iT7YQ/closedform> Acesso em: 11 ago. 2020.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

JEUDY, Henri Pierre. Liberdade da memória - uma entrevista com Henri-Pierre Jeudy. **Pós**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n. 15, p. 10-15, jun. de 2004. ISSN 2317- 2762. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43368>>. Acesso em: 14 jun. 2020.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de restauro**. 5. Ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. 1 ed. Campinas: Editora da Unicamp. 1990.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 198.

MEIRELLES, Mauro; PEDDE, Valdir. VER, TOCAR, PRESERVAR: pensando a noção de patrimônio a partir de sua tangibilidade. **Revista do Programa de Pós-Graduação de Sociologia da UFPE**, v. 1, n. 20, 2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufpe.br/revistas/revsocio/article/view/235510/28497>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas**. In: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Sistema Nacional do Patrimônio Cultural: Desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, 2012, Ouro Preto. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília: IPHAN, 2009. v. 1. p. 25-40.

NIGRO, Cíntia. As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Orgs). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annalube, 2010.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**. São Paulo: PUC, n. 10, p. 07-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, Luciane Monteiro; LOURES OLIVEIRA, Ana Paula de Paula. **Problemáticas da Gestão do Patrimônio e Políticas Públicas: A educação na perspectiva de mudança paradigmática**. Juiz de Fora, 2008.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, 2006, vol. 26, nº 51, p. 115-140.

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

PRESERFE. **Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas**. Rio de Janeiro, 1991.

ROCHA, Thaise Sá Freire. **Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio: as contribuições do programa de Educação Patrimonial do MAEA-UFJF**. In: XVIII Encontro Regional (ANPUH-MG), 2012, Mariana. Associação Nacional de História: Seção Minas Gerais.

Periódico Técnico e Científico

Cidades Verdes

ISSN eletrônico 2317-8604, volume 8, número 21, 2020

SEADE. **Perfil do Municípios Paulistas:** Avanhandava. São Paulo. Disponível em: <<https://perfil.seade.gov.br/>>
Acesso em: 3 ago 2020.