

PATRIMONIO FERROVIÁRIO – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PIRAJU - SP

HERITAGE RAILWAY - THE RAILWAY STATION Piraju - SP

¹GUARNIERI, A. R.; ²ALMEIDA, A. de F.; ³SOARES, A. M. B.; ³BARLATTI, M. A.

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos –
FIO/FEMM

RESUMO

Patrimônio Histórico corresponde a algo que tenha valor significativo para uma sociedade, sendo este móvel ou imóvel. Este valor pode ser artístico, moral, social, espiritual, estético ou até ecológico. O presente trabalho tem como objetivo a abordagem sobre o tema Patrimônio Ferroviário, e em especial da Ferroviária de Piraju que hoje também é Patrimônio. Para isso, foram avaliadas através de estudos realizados em Ramos de Azevedo as técnicas construtivas, materiais utilizados e de que forma estes materiais foram utilizados. A Estação Ferroviária de Piraju foi construída no início do século XX, sendo projeto do arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo. A Estação Ferroviária de Piraju foi inaugurada em 05 de abril de 1908. Hoje a Estação e todo seu complexo estão protegidos por lei de tombamento de janeiro de 1996, pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente e Patrimônio Histórico.

Palavras Chaves: Patrimônio Histórico. Patrimônio Ferroviário. Ramos de Azevedo.

ABSTRACT

Heritage corresponds to something that has significant value to a company, which is movable or immovable. This value can be artistic, moral, social, spiritual, aesthetic or even ecological. This paper aims to approach the subject on Heritage Railway, and in particular the Railway Piraju that today is also Heritage. For this, were evaluated through studies in Ramos de Azevedo construction techniques, materials and how these materials were used. Piraju Railway Station was built in the early twentieth century, was designed by architect Francisco de Paula Ramos de Azevedo. Piraju Railway Station was inaugurated on April 05, 1908. Today the station and its entire complex are protected by law from tipping January 1996, the City Council Environment and Heritage.

Key Words: Historical Heritage. Heritage Railway. Ramos de Azevedo.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo realizar a leitura de um edifício arquitetônico de uma Estação Ferroviária, o qual foi concebido segundo o conceito do projeto do arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo, projeto este que atualmente se encontra tombado por lei municipal e em processo de restauração no município de Piraju / SP. Tal edifício foi objeto de trabalho da disciplina de técnicas retrospectivas, do curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Ourinhos, sob o enfoque da leitura do patrimônio arquitetônico. Com início no século XIX, a preservação de patrimônio histórico, foi criada para restaurar monumentos que por consequência da guerra foram destruídos.

A Ferroviária simboliza a segunda fase da Revolução Industrial, contudo a primeira fase é simbolizada pela própria máquina a vapor, algo que trouxe a expansão de produtos agrícolas, culturas, materiais, entre muitos outros produtos que ajudaram o crescimento da economia, ligando um ponto ao outro. Então a Ferroviária é um patrimônio que temos do início da revolução e que graças a essas duas primeiras tivemos mais tarde tantas outras que possibilitou hoje tanta tecnologia.

A Estação de Piraju foi construída através da ideia de cafeicultores locais de se fazer uma estrada de ferro para facilitar o transporte da produção tanto café quanto algodão. Recebeu do Governador do Estado da época a autorização da construção de um ramal ligando Piraju até Manduri (cidade vizinha). Em 02 de setembro de 1906 chegava o primeiro trem na cidade de Piraju, mas só foi inaugurada em 05 de abril de 1908, a Estação foi um projeto admirável do arquiteto Ramos de Azevedo, famoso por tantas outras obras realizadas no Estado de São Paulo. A Estação e todo seu complexo estão protegidos por lei de tombamento de janeiro de 1996, pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente e Patrimônio Histórico.

A Estação Ferroviária de Piraju esta sendo restaurado, o que implica em um longo período de pesquisa e teste para que a obra fique o máximo possível igual a quando foi construída.

Cesare Brandi, em seu livro Teoria da Restauração, parte de dois pontos essenciais para o restauro, 1º “restaura-se somente a matéria da obra de arte” (p. 31), e 2º “A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo” (p. 33).

Em ambas Cesare quer mostrar que na restauração é preciso resgatar a originalidade da obra assim como quando fora construída e evitando assim realizar nesta obra uma falsidade artística.

O Município de Piraju esta localizado no estado de São Paulo, a 340 km da capital, contém segundo dados do IBGE aproximadamente 28.475 habitantes, em uma área de 505 km², entre cerrado e mata atlântica. Em 20 anos Piraju teve um aumento de aproximadamente 2.400 habitantes.

O povoamento de Piraju teve inicio em 1800, com a ligação das províncias de São Paulo e Paraná. Sua história começou a ser registrada após o ano de 1859, com a chegada da família Arruda, que se uniu às famílias Faustino e Graciano, sendo fruto dessa união à doação de terras para criação do patrimônio São Sebastião do Tijuco Preto que na língua Tupi-guarani significa “caminho de entrada”.

Em 1890, passou a denominar-se Município de São Sebastião do Tijuco Preto, e em 1906 foi alterado para Piraju originado da palavra tupi-guarani “**pira-yu**” que significa peixe amarelo.

Aderiu à abolição da escravatura antes da Lei da Princesa Isabel. Foi também a primeira cidade a obter energia elétrica, no ano de 1912, um ano antes da cidade do Rio de Janeiro, através da Usina Boa Vista instalada a 15 km da cidade, e ainda continua em atividade, e tombada como patrimônio histórico.

O município é conhecido como a cidade do Café, sendo um dos principais produtores de café com selo de qualidade. A produção de café fez com Piraju conseguisse destaque na vida econômica do país, sendo assim, obtendo melhoramentos urbanos. Com a importancia do café, em 1906 foi inaugurada o ramal ferroviario, custeada pelos produtores de Piraju e Fartura.

Piraju se torna estância em 2002, encontra-se em um grupo restrito de 29 municípios que recebem o título de Estância Turística. O município de Piraju ao se tornar Estância Turística, recebe recursos financeiros estaduais do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (DADE), para incentivo e desenvolvimento do turismo local. Tal status garante ao município uma verba maior por parte do Estado para a promoção do turismo regional.

A população de Piraju tem como o orgulho o Rio Paranapanema. Um rio de águas limpas, sendo que uma parte passa pelo perímetro urbano, separando o Distrito de Tibiricá de Piraju. O rio é apropriado para esportes aquáticos, e um ponto de treino para Equipe de Canoagem Brasileira.

O município contava com auxílio de bondes no transporte, que utilizavam de uma ponte de ferro que cruzava por cima do rio, fazendo assim uma ligação de Piraju com o Distrito de Tibiricá. A obra da ponte que o bonde costumava utilizar foi construída pela Companhia de Ferro Anglo-Brasileira sob a supervisão de Kermit Roosevelt, filho do presidente americano Theodore Roosevelt. Roosevelt visitou seu filho em outubro de 1913, e ambos deixaram a área pouco depois, antes de o bonde ser inaugurado.

Um patrimônio da comunidade, e até hoje mantido no município é o prédio da antiga Estação FEPASA, que se localiza no Distrito de Tibiricá do Paranapanema.



Imagem 01- Estação Ferroviária de Piraju.

Fonte: MORAES (2004)

Um conjunto histórico-arquitetônico, projetado e construído pelo arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo que viveu de 1851 a 1928, formou-se em arquiteto-engenheiro em 1878, na École Speciale du Génie Civil et des Arts et Manufactures da Universidade de Gand, na Bélgica, na École Speciale du Génie Civil et des Arts et Manufactures da Universidade de Gand, na Bélgica. O curso foi ministrado por franceses e adotava um estilo voltado ao historicismo das escolas politécnicas europeias, em que predominam o estilo neoclássico e o ecletismo.

Em regresso ao Brasil, um ano após sua formatura, estabeleceu-se em Campinas, onde situou seu primeiro escritório. A conclusão da Igreja matriz foi sua primeira obra marcante na cidade, ocasião que oportunamente conheceu Visconde de Indaiatuba, que no ano de 1886, lhe convidou para realização de algumas construções na cidade de São Paulo, cujo foram: os Edifícios da Tesouraria da Fazenda, da Secretaria da Agricultura e da Secretaria de Polícia, no Pátio do Colégio, conhecidos hoje como “Secretarias de Estado”. Assim, estabeleceu-se na Capital paulista, dando origem ao maior escritório de projetos do século XIX e início do século XX: a F.P. Ramos de Azevedo.

Utilizou em suas obras o estilo neoclássico e o ecletismo que lhe fora ensinados na Bélgica e com isso deu vida a grandes obras durante sua carreira, influenciando com precisão a maneira de fazer a arquitetura e a construção civil no país.

Pode-se dizer que ele ensinou uma nova metodologia de arquitetura e construção civil, mostrando a importância de treinar mão de obra para alcançar êxito em todas as fases de um projeto, obtendo dessa forma melhores resultados em suas obras.

MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia deste trabalho consistiu em leitura de base conceitual sobre os temas patrimônio histórico, patrimônio arquitetônico, estação ferroviária, arquitetura de Francisco de Paula Ramos de Azevedo, assim como visita técnica à Estação Ferroviária de Piraju, com coleta de material fotográfico para análise e leitura do projeto propriamente dito segundo o respaldo conceitual.

RESULTADOS E DISCUSÕES

Baseado na literatura adquirida, a análise do edifício da Estação Ferroviária do Município de Piraju/SP, faz a abordagem do estilo arquitetônico utilizado pelo arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo, o qual tem sua formação estruturada no estilo neoclássico, contudo atuando sob o contexto eclético neste edifício em questão. Tendo para a configuração arquitetônica, que consiste na distribuição dos ambientes, e para os elementos arquitetônicos, utilizados nas fachadas, características peculiares do período do ciclo do café.

Suas convicções sobre a ideia de projetar e a introdução dos estilos, neoclássico e o ecletismo aliados a sua própria maneira de conceber, tornaram-se sua marca registrada, fazendo com que alguns paradigmas fossem quebrados dando espaço para novas convicções.

Tudo isso fundamentado em um programa de necessidades que a atividade da ferrovia impunha.

O tombamento desse edifício no município de Piraju – SP como patrimônio arquitetônico e histórico se reveste ainda com uma função maior, que é a de contribuir para a importância de se preservar o centro histórico já existente, resgatando assim um pouco da história do local.

DESENVOLVIMENTO

O Município de Piraju, em termo de patrimônio paisagístico e ambiental e de patrimônio cultural e histórico arquitetônico, é altamente relevante, constituindo base da vocação turística de forma a conduzir a conservação de seus patrimônios, inserindo neste contexto a Estação Ferroviária de Piraju.

A relevante arquitetura de Ramos de Azevedo tem levado estudiosos de toda região brasileira a realizar pesquisas sobre seu repertório profissional, direcionando entre outros, este trabalho.

O objetivo fundamental neste documento é analisar a linguagem arquitetônica utilizada por Ramos de Azevedo na estação Ferroviária de Piraju, edifício este tombado por lei municipal.

Em visita realizada “in loco”, por grupo de alunos da disciplina de Técnicas Retrospectivas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo das FIO – Ourinhos/SP, foi possível fazer a leitura acerca do patrimônio arquitetônico ferroviário, sob a ótica da linguagem arquitetônica utilizada pelo arquiteto Ramos de Azevedo.

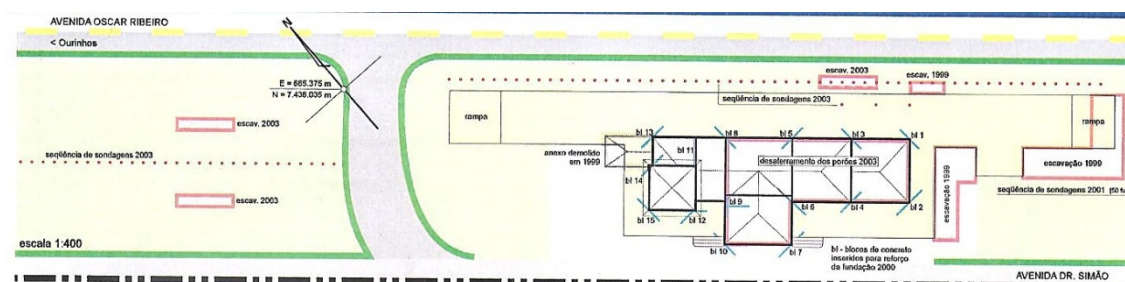


Imagem 02: Localização da Estação Ferroviária de Piraju.

Fonte: MORAES (2004).

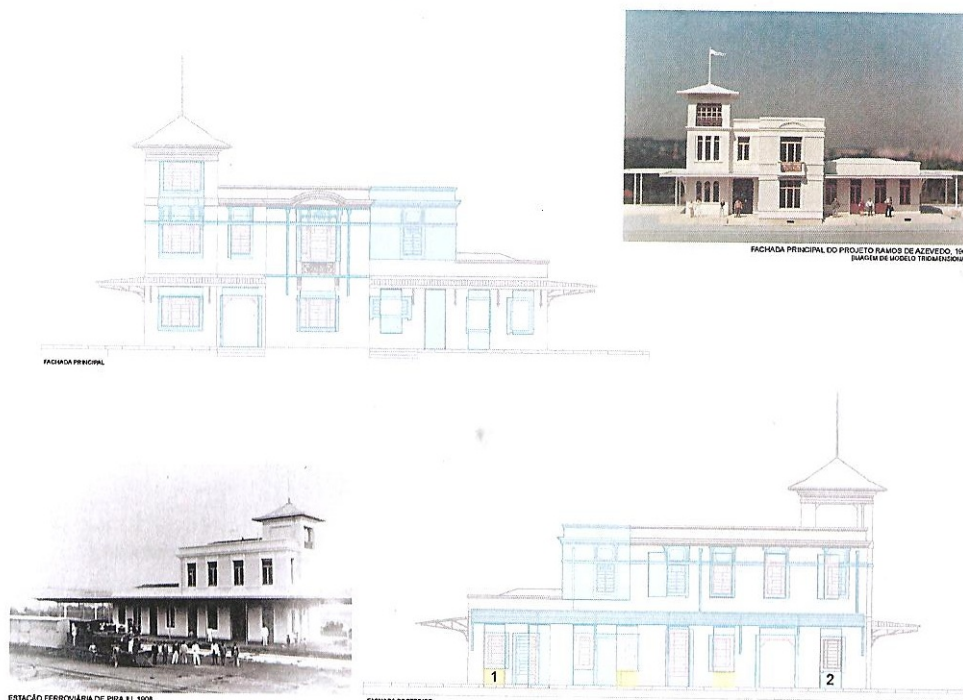


Imagem 03: Respectivamente da direita para a esquerda, elevação frontal, imagem da fachada frontal, imagem elevação dos fundos, elevação dos fundos.

Fonte: MORAES (2004)



Imagem 04 – Estação Ferroviária de Piraju.

Fonte: Os autores.

Atualmente em processo de restauração pelo município, o edifício da estação ferroviária apresenta-se em fase de conclusão, podendo ser visualizado através das imagens alguns detalhes arquitetônicos que compõem as elevações do edifício, os quais são caracterizados por neoclássico e eclético.

O estilo neoclássico utilizado por Ramos de Azevedo advém da sua formação, a qual se fundamenta sob os princípios da École Speciale du Génie Civil et des Arts et Manufactures da Universidade de Gand, na Bélgica.

O estilo eclético na filosofia significa tolerância de mais de uma ideia. O ecletismo aconselhava que fossem aceito o estilo neogótico e neoclássico. Assim, Ramos faz uso de todo este repertório conceitual estabelecendo uma linguagem própria, demonstrada à seguir.



Cornija



Entablamento

Imagem 05 – Estação Ferroviária de Piraju

Fonte: os autores (2012).

Imagem 06 – Estação Ferroviária de Piraju

Fonte: os autores (2012).

Elemento arquitetônico: Cornija - A utilização da cornija em todo o entorno da platibanda, emoldurando e marcando a mesma.

Elemento arquitetônico: Entablamento – O entablamento também foi muito empregado nas fachadas da ferrovia. Com características mais simples e de linhas mais retas, o entablamento pode ser visto em todo o entorno das fachadas do

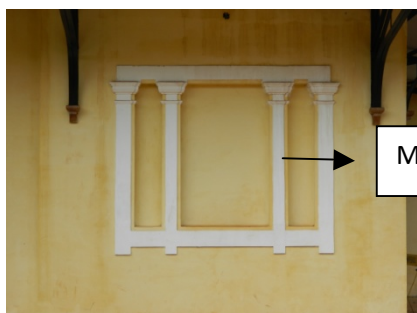


Imagem 07 – Estação Ferroviária de Piraju
Fonte: os autores (2012).



Imagem 08 – Estação Ferroviária de Piraju
Fonte: os autores (2012).

Elemento arquitetônico: Molduras - As molduras estão presentes em toda a extensão das fachadas. Pode-se observá-las com a intenção de caracterizar as divisões principais e contornar aberturas de portas e janelas. Podendo ser muito utilizada também nas bases de capitéis e pilastras.



Imagem 09 – Estação Ferroviária de Piraju
Fonte: os autores (2012).

Elemento arquitetônico: Mísulas - As mísulas são elementos dispostos verticalmente e tem uma função de apoio.

Os elementos arquitetônicos apresentados constituem alguns dos elementos da linguagem utilizada por Ramos de Azevedo em seu repertório profissional, os quais são apresentados aqui sob o respaldo do conhecimento adquirido através de análise de outras obras de sua autoria, como exemplo Fazenda Pau d'álho, Fazenda Saltinho, Casa das Rosas. Ainda, tais elementos arquitetônicos constituem

reminiscências dos estilos arquitetônicos em seu processo de evolução na humanidade, advindo das cinco ordens da arquitetura, ou seja, da arquitetura clássica. Considerando este processo evolutivo das manifestações da arquitetura pelo homem, é que justifica este trabalho direcionando as atenções para a necessidade de conservá-lo como patrimônio da humanidade.

CONCLUSÃO

A análise do patrimônio arquitetônico da Estação Ferroviária de Piraju – SP, baseado em técnicas retrospectivas de Ramos de Azevedo, mostram aspectos que não seriam entendidos sem que antes fosse feita uma busca na história do arquiteto e do seu período de atuação como profissional, assim como sem antes angariar compreensão dos valores atribuídos ao patrimônio arquitetônico e histórico. Foi essencialmente necessário entender os momentos de evolução humana sobre os aspectos de preservação cultural e as trajetórias da vida profissional de Ramos, assim como os momentos de onde ele trás consigo todos os aprendizados, hábitos e costumes adquiridos com sua formação na Europa.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- AMOROSO, M. R. S. P. A arquitetura campestre na obra de Ramos de Azevedo. A arquitetura rural campineira. A fazenda São Vicente em Campinas. 2009.
- ALBUQUERQUE, A. Construções Civis. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1952 p.132 -138.
- CORNÉLIO, R. DE C.No tempo em que moradia era arte.São Paulo:Jornal da Cidade de Bauru,2006,26p.
- GUARNIERI, A. R. (2012).Projeto de Residência Unifamiliar “in tributo à Ramos de Azevedo”.Brotas:2012.
- MENDONÇA, T. C. Técnica e Construção em Ramos de Azevedo - A construção Civil em Campinas. 2010.
- SEGURADO, J. S. E Construção Civil: Edificações. Lisboa: Bertrand, 19-?, p.66 - 74
- SILVA, A. P. Engenhos e fazendas de café em campinas (Séc. XVII – Séc. XX) Anais do Museu Paulista, 2006, jun/ vol.14, São Paulo, Universidade de São Paulo, pp. 81- 119.

MORAES,D de. Arqueologia da Arquitetura.Estação Ferroviária de Piraju – Ensaio de Arqueologia da Arquitetura de Ramos de Azevedo.São Paulo:Habilis, 2004.