Edições Brasil

Foto por Marco Antônio

# Olhar Complexo

## Imagens e Memórias Ferroviárias

Organização:

Emerson Freire
Sueli Soares dos Santos Batista
Célio Aparecido Garcia
Mario Lamas Ramalho

Edições Brasil
Jundiaí/SP
www.edicoesbrasil.com.br
sac@edicoesbrasil.com.br

**EMERSON FREIRE**
**SUELI SOARES DOS SANTOS BATISTA**
**CÉLIO APARECIDO GARCIA**
**MARIO LAMAS RAMALHO**

ORGANIZADORES

# OLHAR COMPLEXO:
## Imagens e Memórias Ferroviárias

1ª Edição - Ampliada
Edições Brasil
Jundiaí/SP
2018

© Edições Brasil - 2018

| | |
|---|---|
| Supervisão: | Marlene Rodrigues da Silva Aguiar |
| Capa e editoração eletrônica: | Bárbara Guilherme |
| Revisão ortográfica: | os autores, respectivamente ao capítulo |
| Revisão Geral: | Os organizadores |
| Imagens: | Bárbara Guilherme, Leandro Freire, Marco Antônio, Renato Pessoa e Rodrigo Emerick. |
| Conselho Editorial: | Prof. Me. João Carlos dos Santos<br>Prof. Me. Dimas Ozanam Calheiros<br>Prof. Dr. José Fernando Petrini<br>Prof.ª Dra. Teresa Helena Buscato Martins |

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9610 de 19/02/1998. Todas as informações contidas nesta obra são de exclusiva responsabilidade dos autores e organizadores. A editora apenas viabilizou o registro na Biblioteca Nacional.

As imagens produzidas por Bárbara Guilherme, Leandro Freire, Marco Antônio, Renato Pessoa e Rodrigo Emerick foram gentilmente cedidas aos organizadores para a publicação desta obra. Os autores das imagens são os únicos responsáveis pela produção das mesmas.

Nenhuma parte desta obra pode ser reproduzida ou transmitida por qualquer meio, sem previa autorização por escrito da editora ou dos organizadores.

Alguns nomes de empresas e respectivos produtos e/ou marcas foram citadas apenas para fins didáticos, não havendo qualquer vinculo das mesmas com a obra.

A editora, os autores e os organizadores acreditam que todas as informações apresentadas nesta obra estão corretas. Contudo, não há qualquer tipo de garantia de que o uso das mesmas resultará no esperado pelo leitor. Caso seja(m) necessária(s), a editora disponibilizará errata(s) em seu site. A editora e/ou os organizadores podem alterar ou retirar o conteúdo da internet sem prévio aviso aos leitores.

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

F866o Freire, Emerson

Olhar Complexo: Imagens e Memórias Ferroviárias / Emerson Freire, Sueli Soares dos Santos Batista, Célio Aparecido Garcia, Mario Lamas Ramalho (orgs) [et al.] – Jundiaí: Edições Brasil, 2018.

189 p.

Ilustrado

ISBN: 978-85-65364-83-6

1. Ferrovia 2. Memória Ferroviária I. Batista, Sueli S. S. II. Garcia, Célio Aparecido. III. Ramalho, Mario Lamas IV. Título.

CDD: 301.2

**Distribuição GRATUITA**

Edição Eletrônica / e-book
sac@edicoesbrasil.com.br - www.edicoesbrasil.com.br

# Índice


04 Agradecimentos

05 Prefácio

06 Trajetórias

07 Introdução

08 História do Complexo Fepasa

13 Capítulo 1- Ruínas Para o Futuro

43 Capítulo 2 - Vestígios: Ocupação e ocupações

81 Capítulo 3 - Em Cada Estação um Mundo de Possibilidades

116 Capítulo 4 - Entre Máquinas e Humanos

160 Capítulo 5 - Passagens Contemporâneas

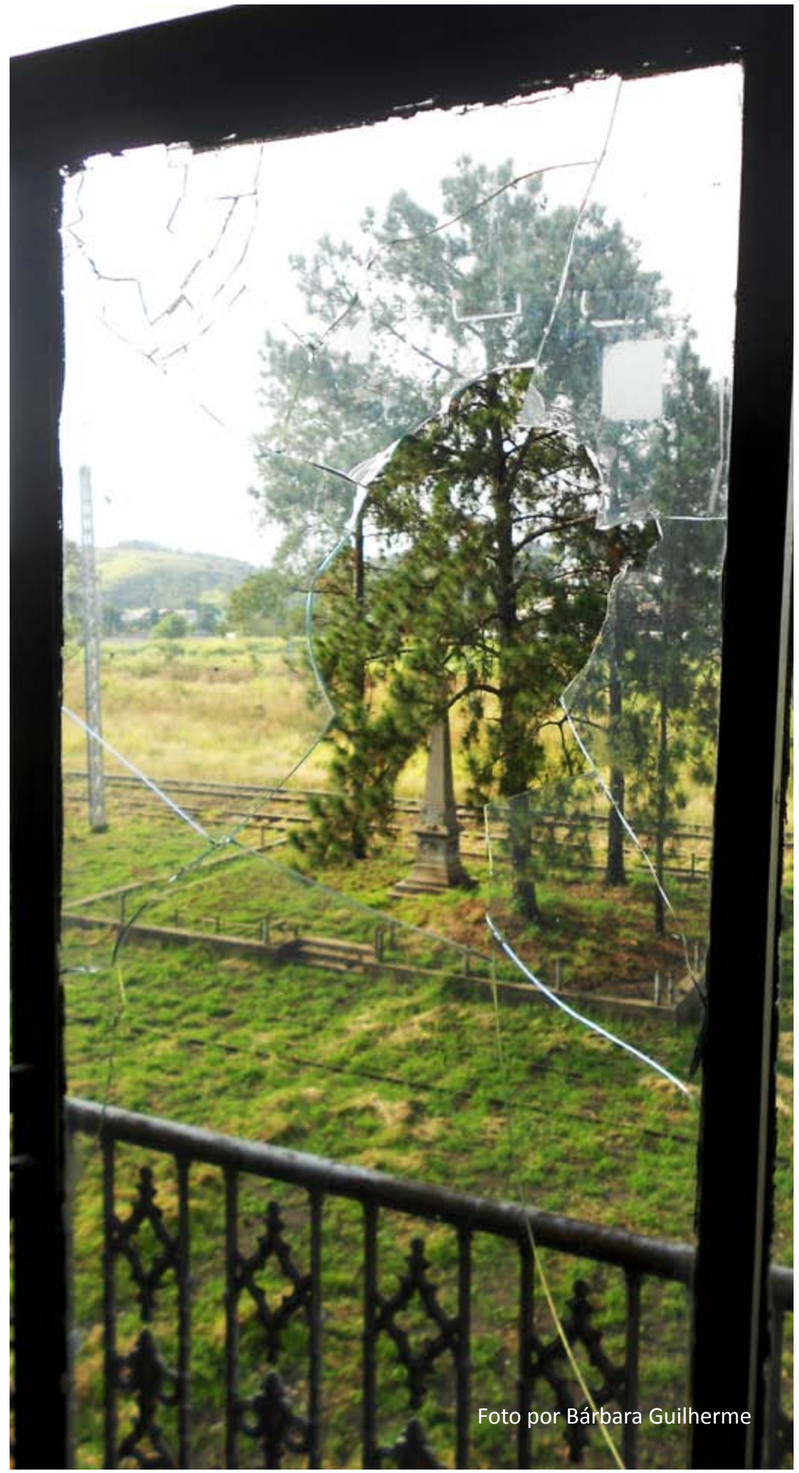



Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

# Agradecimentos

Esta obra não seria possível sem a vinculação dos seus organizadores com a Fatec Jundiaí que ocupa parte do espaço das antigas oficinas da Companhia Paulista desde 2002. Os envolvidos no projeto da obra, docentes e discentes, são vinculados às atividades do Núcleo de Estudos de Tecnologia e Sociedade (NETS) existente desde 2008, também vinculado a Fatec Jundiaí. Assim, esta obra foi engendrada a partir de um sonho. O sonho de ver articulados tecnologia e trabalho, cultura e formação profissional, a vida na cidade e a construção dos espaços coletivos em que as ruínas de um passado recente possam disparar a invenção de uma outra realidade.

Muitos dos espaços transitados, ocupados e não ocupados os quais aparecem nas imagens deste livro ganharam sentido especial em toda a sua complexidade com base nos relatos dos ex-ferroviários, os últimos a ocuparem estes espaços antes da aquisição do conjunto arquitetônico pela Prefeitura de Jundiaí. Esses ex-ferroviários são Carlos Roberto Tonielo, Eusébio dos Santos e Admilson José Moraes.

A Unidade da Cultura em diferentes gestões tem sido também grande parceira nos nossos estudos sobre a memória ferroviária, mas dedicamos agradecimento especial ao Departamento do Patrimônio Histórico de Jundiaí.

Nesse processo de construção da memória, também vamos nos construindo como sujeitos históricos, complexos, articulando passado e futuro, artefatos e homens, trabalho e felicidade, lembranças e sonhos. Desta forma, ganha um significado especial a participação de Bárbara Guilherme, que também diagramou o livro, e Rodrigo Emerick, alunos da Fatec Jundiaí do Curso de Eventos, hoje egressos e gestores culturais.

A todas essas pessoas, possibilidades, estações, partidas e chegadas, nossos agradecimentos perante essa obra que mais do que celebração dos 150 anos da Companhia Paulista, projeta nossos sonhos e esperanças de que a vida para todos seja mais feliz porque admitida em sua complexidade, reconhece a presença do passado como manifestação das virtualidades do futuro.

Os organizadores

# Prefácio

O Património Ferroviário integra-se no âmbito das novas tipologias patrimoniais que tiverem notoriedade, essencialmente, a partir do final da Segunda Guerra Mundial. Enquadrado na categoria mais ampla de património industrial, devido ao seu forte cunho tecnológico e industrial, o Património Ferroviário constitui um tipo específico de herança cultural construído a partir da história e dos bens da actividade ferroviária desde a emergência dos caminhos-de-ferro enquanto sistema de transportes. O seu objecto principal é a cultura material e imaterial da ferrovia, estudada de forma integrada e contextualizada, pelo que engloba património tangível, tanto imóvel como móvel, e intangível ou imaterial, entre as quais as memórias dos trabalhadores e das comunidades, cuja história e identidade foi de alguma forma marcada pela actividade ferroviária.

No Brasil, o Património Ferroviário constitui uma das expressões mais ricas, complexas e fascinantes do património cultural. Neste âmbito, os complexos ferroviários representam elementos de grande relevância e significado para a história brasileira e para a constituição do seu património cultural. Na verdade, os complexos ferroviários tiveram um papel primordial no desenvolvimento económico e social das cidades brasileiras, particularmente evidente ao nível das infra-estruturas, mantendo até hoje uma relação directa com a realidade histórico-social dessas mesmas urbes. A este respeito, o Complexo Fepasa, em Jundiaí, constitui um portentoso e extraordinário exemplo da imensa riqueza patrimonial associada à actividade ferroviária no Brasil. Pela sua dimensão e significado histórico-arqueológico, pelo papel que desempenhou na estruturação económica, social e urbana da região, pelas valências que ainda hoje representa para a cidade, merece um lugar de destaque no âmbito do Património Ferroviário do Brasil. De facto, muito mais do que uma ruína imponente de um passado ferroviário glorioso, o Complexo Fepasa constitui uma grande oportunidade de desenvolvimento integrado nos planos económico, social e cultural para Jundiaí. Usando uma expressão feliz usada pelos autores deste livro, é uma "Ruína para o Futuro", porventura uma das chaves para o progresso e o crescimento integral de Jundiaí e da sua população! Importa por isso olhar, conhecer, ocupar, numa palavra revitalizar – e das mais diversas formas – o Complexo Fepasa.

Neste sentido, a obra Olhar Complexo. Imagens e Memórias Ferroviárias é indubitavelmente um admirável e extraordinário documento de reflexão e de registo iconográfico sobre a história e o património do Complexo Fepasa. A sua publicação irá seguramente modificar a forma como o património ferroviário é conhecido e entendido pela sociedade civil, não só em Jundiaí, mas também no conjunto do Brasil. Um livro produzido com rigor e método científicos e, sobretudo, com uma grande dedicação cívica. Numa só expressão, um trabalho feito com Alma!

Fernando Tavares Pimenta
Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Portugal

Como egressa da Fatec Jundiaí e profundamente envolvida na criação desta obra, é com alegria que conto um pouquinho da trajetória da ETC na Rua, gestora cultural que teve como berço o Complexo Fepasa.

A ETC na Rua foi fundada por mim, Niala Oliveira e Rodrigo Emerick ainda no 1º semestre do curso de Tecnologia em Eventos e nosso primeiro projeto foi fotografar o espaço no qual estávamos inseridos.

Nossa principal inspiração para fotografarmos cada espaço do Complexo Fepasa foi, sem dúvidas, as aulas de "Gestão do Patrimônio Cultural" e de "Relações do Espaço Geográfico", ministradas pela Prof.ª Dr.ª Sueli S. S. Batista e pelo Prof. Me. Mario Lamas Ramalho respectivamente, que nos imbuíram do sentimento de pertencimento e de curiosidade.

Por meio dessas aulas e da imersão cotidiana no Complexo Fepasa, no qual a Fatec Jundiaí está localizada, fomos contagiados de uma sensação de aventura e descoberta que nos impeliu a pedir permissão para fotografar mos o espaço.

O dia que iniciamos nossa exploração foi o dia em que começamos a conceber a ideia de nossa empresa, assim, dia 12 de maio de 2014 a ETC na Rua nasceu.

Esse imenso acervo de fotos não tinha título, foi aí que Prof.ª Sueli sugeriu o nome "Exposição Olhar Complexo" para acompanhar esse livro e até mesmo servir de inspiração para escrever novos capítulos.

Então, desenvolvemos o projeto. Conseguimos o patrocínio do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Delegacia Sindical de Jundiaí) e realizamos a nossa 1ª exposição no II Simpósio sobre Patrimônio Material e Imaterial em Jundiaí.

Daí em diante, participamos de vários editais, chamamentos e leis de incentivo à cultura para viabilizarmos novamente esse projeto. Esse percurso nos ajudou a ganhar experiência e conhecimento nos mecanismos culturais.

Em 2018, ano em que a Cia. Paulista completou 150 anos, conseguimos, por meio de edital, uma sala de exposições na Pinacoteca Diógenes Duarte Paes em Jundiaí e tivemos a oportunidade de criar um novo olhar para esta exposição, mostrar a grandiosidade dos salões e das estruturas do Complexo Fepasa que por conter as facetas de ruína, abandono, reutilização e ressignificação exemplifica o estado de conservação dos patrimônios materiais espalhados pelo país.

Algumas fotos desse acervo estão presentes nessa obra que reflete e faz poesia com cada pedacinho da história ferroviária, da Cia. Paulista e seu legado.

Desejo que esta viagem seja agradável e reflexiva para todos, como foi para mim.

Bárbara Guilherme
Gestora Cultural e Fundadora da ETC na Rua

Foto por Bárbara Guilherme

# Introdução

Olhar Complexo: imagens e memórias ferroviárias se propõe a ser um álbum fotográfico que permita refletir acerca das mudanças e permanências do patrimônio ferroviário, sobretudo, na cidade de Jundiaí. Mesclando imagens antigas e recentes, narrativas e fragmentos literários, pretende-se revelar os diversos olhares em sua complexidade que compõem a percepção histórica e social desse patrimônio. Esse álbum privilegia imagens e memórias do espaço das antigas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, denominado, a partir dos anos 1970, de Complexo Fepasa.

Ocupado por diferentes instituições a partir do ano 2000, o espaço parcialmente degradado provoca nas pessoas as mais diversas inquietações, desde a indiferença à necessidade de simplesmente conhecê-lo e preservá-lo, enquanto vestígio do passado, até a preocupação com o planejamento de sua revitalização e ocupação.

Atravessado historicamente por experiências dos trabalhadores ferroviários, mais recentemente, por novos ocupantes e transeuntes, o "Complexo" nem sempre é percebido na sua complexidade, deixando-se de considerar suas várias camadas enquanto testemunha de um desenvolvimento tecnocientífico que constituise num feixe de imaginários e práticas sociais do que foi, do que é e, principalmente, do que pode vir a ser, de suas potencialidades futuras.

Foto por Bárbara Guilherme

O álbum está dividido em cinco partes interdependentes, não seguindo um eixo cronológico, mas problematizando as imagens e memórias que expressam essa complexidade.

Inicialmente, no capítulo 1, as ruínas são apresentadas na sua positividade, naquilo que são, não somente como vestígio de um passado recente, mas daquilo que mostra como possibilidades futuras. O capítulo 2 trata das diferentes formas pelas quais o Complexo foi ocupado mostrando um processo de constante refuncionalização indissociado da sua revitalização, ainda que parcial. No capítulo 3, o olhar é dedicado a esse universo ferroviário das estações como feixes de representações, como lugares de memória. "Entre máquinas e humanos" é o título do capítulo 4, dedicado às reflexões sobre as relações que se estabelecem entre a tecnologia e a dimensão sociocultural. O livro se encerra com as passagens contemporâneas, ou seja, com a vitalidade desse espaço que não se dá sem o conhecimento do passado e sem a experiência cotidiana daqueles que o ocupam.

# História do Complexo Fepasa

Em 2002, o Secretário de Educação, Cultura e Esportes, Oswaldo José Fernandes apresentou o que seriam as primeiras ações de ocupação no Complexo Fepasa após o tombamento e aquisição pela Prefeitura: instalação de almoxarifado de material didático pedagógico, biblioteca central e local para manifestações culturais.

Há registros de que o prédio principal do Complexo Fepasa foi utilizado, ao longo dos anos, por escola de dança, grupo de teatro, de ferromodelismo, de coral e outras atividades culturais. Estas atividades deixaram de ocorrer a partir de 2008 e no ano de 2013 algumas atividades culturais voltam a ocorrer nestes espaços como grupo de viola e coral infantil. Estas atividades, embora representem uma importante estratégia de ocupação deste espaço, ainda são ações pontuais e não asseguradas por uma política pública consistente em termos de cultura.

Em nossos estudos verificamos que desde o tombamento do conjunto arquitetônico referente à antiga Companhia Paulista e posterior Fepasa, os meios de comunicação na cidade divulgavam o interesse da população e das autoridades locais no sentido de que este espaço fosse voltado para atividades educacionais e culturais, a exemplo do Complexo Argos.

Acervo da Cia. Paulista

# História do Complexo Fepasa

O Complexo Fepasa, objeto de nosso estudo, é  um conjunto de edificações e pátios construídos para abrigar as oficinas centrais de manutenção da extinta Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no final do século XIX.

É possível ainda hoje identificar o antigo pátio de manobras, as linhas ferroviárias e objetos como material rodante, maquinário, equipamentos de escritório, móveis e obras de arte abrigadas no Museu. Seu processo de tombamento foi concluído pelo IPHAn em 2002, sendo que o processo no Condephaat tramitou por mais oito anos. Ao longo dos anos o arruinamento deste patrimônio pôde ser observado na ruptura da estanqueidade provocada por telhas e vidros quebrados, roubo de condutores e calhas, degradação de pisos e revestimentos internos.

O edifício principal é a primeira construção do conjunto e data do final do século XIX. Sua fachada atualmente é uma das partes mais conservadas do conjunto arquitetônico. Foi construído em estilo inglês com materiais trazidos da Europa, sendo modificado, readaptado e aumentado, conforme as necessidades durante as décadas seguintes. O edifício foi projetado pelo arquiteto jundiaiense Mauricio Dumangin, responsável também pelo projeto do Hospital São Vicente de Paula.

É formado por amplos galpões nas extremidades, onde funcionavam oficinas, salas e escritórios da administração na parte central. É construído principalmente em alvenaria auto-

Foto por Rodrigo Emerick

# História do Complexo Fepasa

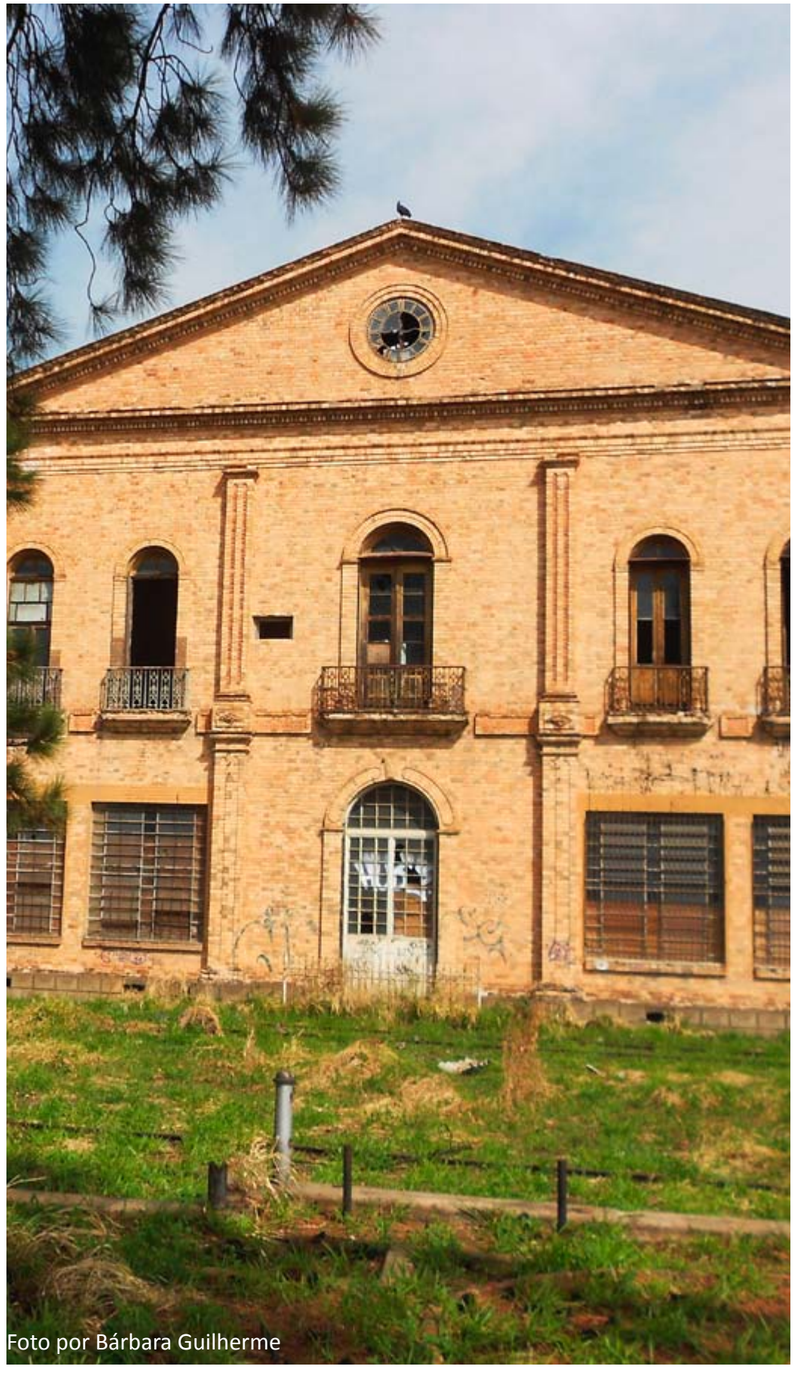


Foto por Bárbara Guilherme

portante com tijolos aparentes, coberturas de telhas de barro, hoje, substituídas por telhas de fibrocimento.

Este edifício principal e seus anexos estão em parte abandonados e em parte ocupados pelo Museu dos Ferroviários (da Companhia Paulista) e pela Secretaria de Transportes. Há anexo a este edifício principal a antiga pagadoria que, atualmente, funciona para o cadastro único da Secretaria da Assistência Social do municiípio.

Anexo a este edifício principal está o edifício de administração geral do conjunto que data dos anos 30, seguindo o mesmo padrão arquitetônico do edifício principal, com estrutura de concreto, paredes de alvenaria, caixilhos metálicos.

Ao fundo deste edifício há um galpão bastante deteriorado e de uso de 2006 a 2016 da Liga Jundiaiense das Escolas de Samba (Lijunes).

Atualmente, a Fatec também ocupa pequenas edificações que funcionavam com o depósito da cooperativa, construídas em meados do século XX, uma delas toda construída em madeira com piso de tijolos e telhas de barro.

O antigo prédio, onde funcionava a carpintaria, lacre e fundição, da metade do século XX, construído em alvenaria autoportante, telhado com estrutura de madeira e telhas de barro e piso cerâmico e cimentado, atualmente também é ocupado por salas de aula e laboratórios da Fatec.

Há um pátio interno principal que tem sido usado como estacionamento dos funcionários do Poupatempo, do Museu e da Fatec, havendo ainda neste pátio uma área em que se encontram locomotivas e vagões em deterioração. Há um outro pátio interno anteriormente usado para manobras das locomotivas que hoje é usado para estacionamento de usuários do Poupatempo, Fumas e Celmi. Há outros pátios internos às construções, atualmente, utilizadas pela Secretaria de Transportes.

Em 2003, o IPHAN solicitou à Prefeitura de Jundiaí um plano de preservação, contemplando cuidados quanto à adequação e ao uso das edificações, pátios, acessos e fechamento da área, bem como diretrizes para o entorno.

Na elaboração do plano foram descartadas

funções que colocassem em risco o patrimônio tombado ou que exigissem reformas descaracterizadoras. Naquele momento, planejava-se que o Complexo Cultural FEPASA fosse ocupado pela Guarda Municipal por questões de segurança, a Secretaria Municipal de Cultura, além da ampliação dos espaços das instituições que ali já estavam como o Museu, o Arquivo Histórico e a Fatec. A proposta era que o local fosse aberto à visitação na qualidade de um Parque Municipal de Interesse Histórico. Isso implicaria num projeto de melhoria de acessos e equipamentos de apoio ao público. Seria um espaço cultural, turístico e histórico com recuperação da rede interna de trilhos com vistas à implantação de um circuito turístico, por meio de veículos movidos a tração não poluente. Ônibus turísticos e escolares poderiam ter como pontos de parada a Estação da Cia. Paulista na sua extremidade sul e como terminais, vagas nos estacionamentos da Secretaria dos Transportes, da Fundação da Assistência Social (FUMAS) e Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade (CELMI).

Em condições de uso porque já ocupados estão destacados os espaços da Fatec antes da expansão de 2008, o antigo prédio da administração do museu e atual cadastro único, Secretaria de Transportes e prédio da administração da Fatec.

Foto por Rodrigo Emerick

# História do Complexo Fepasa

Exigindo reformas, naquele momento, destacam-se o galpão que foi parcialmente reformado para abrigar as instalações do Poupatempo a partir de 2008 e a parte que é prolongamento da Fatec, reformado para expansão, tanto a parte que exigia reformas como a que estava exigindo reconstrução.

Quanto às demandas pensadas em 2005, destacam-se as obras de ampliação da Fatec nos locais onde eram os depósitos da cooperativa, os setores de carpintaria e fundição, como de fato passou a ocorrer em 2008. Destacamos que no ano de 2005 foi previsto no Plano de Preservação algumas demandas que não foram atendidas.

Embora exista amparo e exigência legal, quanto ao Complexo Cultural Fepasa muito há ainda a ser feito. Não que tentativas não têm ocorrido, como deixa claro o depoimento de Marcos Duarte, artista local, em 2006:

"Por ocasião de alguns reclamos fomos convidados pela Secretaria de Cultura e fizemos uma 'ocupação' durante alguns meses há cerca de uns seis anos atrás no "Complexo FEPASA". Cada espaço (enormes salas) foi democraticamente determinado e a Cia Solo, companhia de teatro em que atuo como dramaturgo, ficou com uma grande sala cheia de entulho localizada no segundo piso entre o Performático Éos e a Companhia Paulista/NAC e tendo embaixo a Religarte. O Secretário de Cultura na época em entusiasmado discurso imaginou a chegada do trem vindo da capital e desembarcando turistas paulistanos que seriam recepcionados na 'terra da uva' por vinhateiras vestidas a caráter. A sala que nos cabia estava abarrotada de entulho. Pombos ali fizeram seus ninhos e suas necessidades fisiológicas. O Mário, o Zé, o Fernando, eu (só um pouco) limpamos, pintamos e nos iludimos. Sonhávamos com apresentações recheadas de pesquisa teatral que enfim caracteriza a linguagem da nossa companhia.

- Vocês não achavam que iriam ocupar definitivamente aquele espaço, achavam? – disse o arquiteto responsável pelo projeto de estudo sobre um centro de convenções para o local já que agora o incrível trem bala poderia fazer ali uma parada"

O fato é que até o ano de 2016, nada de centro de convenções, nem trem bala e como Marcos Duarte já percebera em 2006 e tem-se, efetivamente, constatado nos últimos anos: "é preciso um projeto competente e principalmente muita vontade política para que a diversidade dos fazeres artísticos locais tenham, enfim, um espaço para chamar de seu!". Este álbum não só destaca esta necessidade mas também as iniciativas, sempre renovadas ao longo do tempo, de tornar isso uma realidade.

Sueli Soares dos Santos Batista

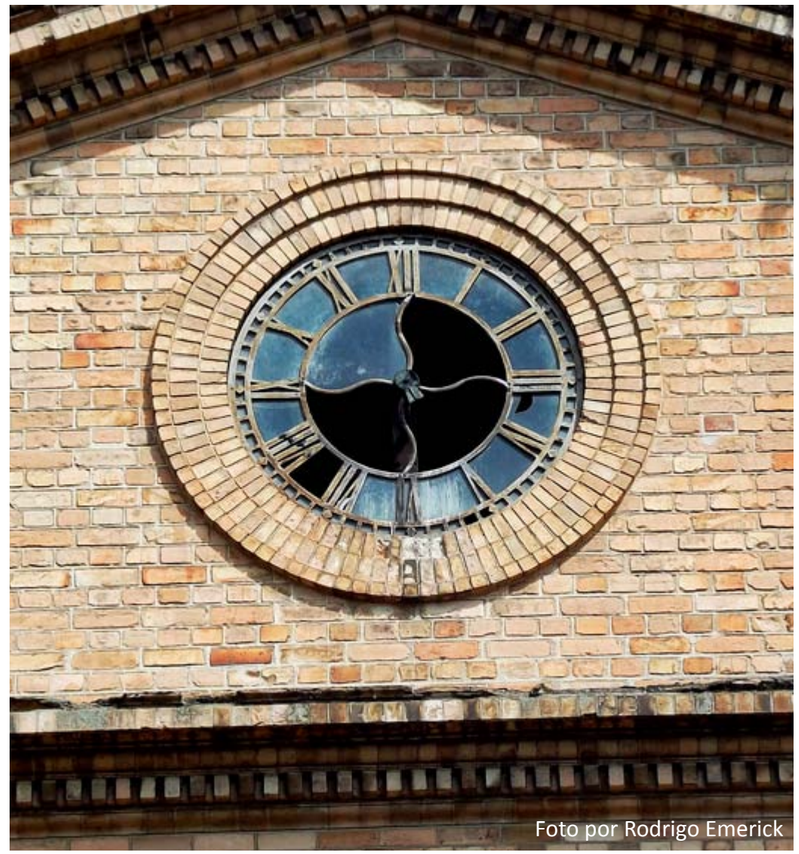


Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

# Capítulo 1
# Ruínas Para o Futuro

Foto por Rodrigo Emerick



# Ruínas Para o Futuro

As ruínas das ferrovias, das estações e das oficinas da Companhia Paulista, aqui registradas, são eloquentes quanto ao desperdício do passado: conhecimentos, homens e máquinas que ficaram para trás. Mas restaram, ainda estão presentes nos alertando deste desperdício, desta insustentabilidade de modelos de desenvolvimento que não podem mais continuar assim, tão predatórios, de espaços e de vidas. Os espaços degradados, em ruínas, são convites para uma transformação, restauração, refuncionalização e/ou revitalização. Neste capítulo pretende-se pensar na visão da decadência como processo que impulsiona a mudança, a vontade de ocupação e utilização consciente. As ruínas também apontam para o futuro. Talvez tudo o que mais acalentamos hoje como progresso, seja no futuro simplesmente ruína mas, de alguma forma, inspirando novos caminhos com base nos antigos. A positividade das ruínas remete aqui ao trabalho da memória. Reconhecer que esquecemos só é possível porque lançamos sobre esse suposto esquecimento a luz da memória. Nem que esse reconhecimento se dê apenas perante o olhar silencioso das ruínas nos impedindo de esquecer verdadeiramente. Assim, a intenção é lançar aqui reflexões sobre a potencialidade da ruína enquanto objeto e espaço que resta, remetendo ao esquecimento e ao abandono, à obsolescência das formas de produzir e viver, mas ao mesmo tempo testemunhando o esquecimento e incentivando o trabalho da memória daqueles que passam, que atravessam e são atravessados por estes objetos e espaços em ruínas, inconscientemente, tocados pela história registrada nesta materialidade em decomposição.

Foto por Rodrigo Emerick

## Respiro em Ruínas

Respiro..., enfim.
Mas essa tinta grossa
que insiste e resiste,
que persiste no passado
lançado no escuro, lastro
violado, e..., ainda assim, ignorado,
Ruindo sem que esse mínimo respiro,
lento, compassado,
ofegante e necessário,
se permita  ao desvario,
ao desatino do sonhar.
Argamassa cruel e sufocante,
convencida e agora vencida,
Deixe-me de vez!
Isso! Assim! Ar puro!
Ah!
Respiro..., enfim.
Soprar em mim a brisa sinto,
olhar distante, adiante,
perplexo e convexo,
Complexo.

Emerson Freire

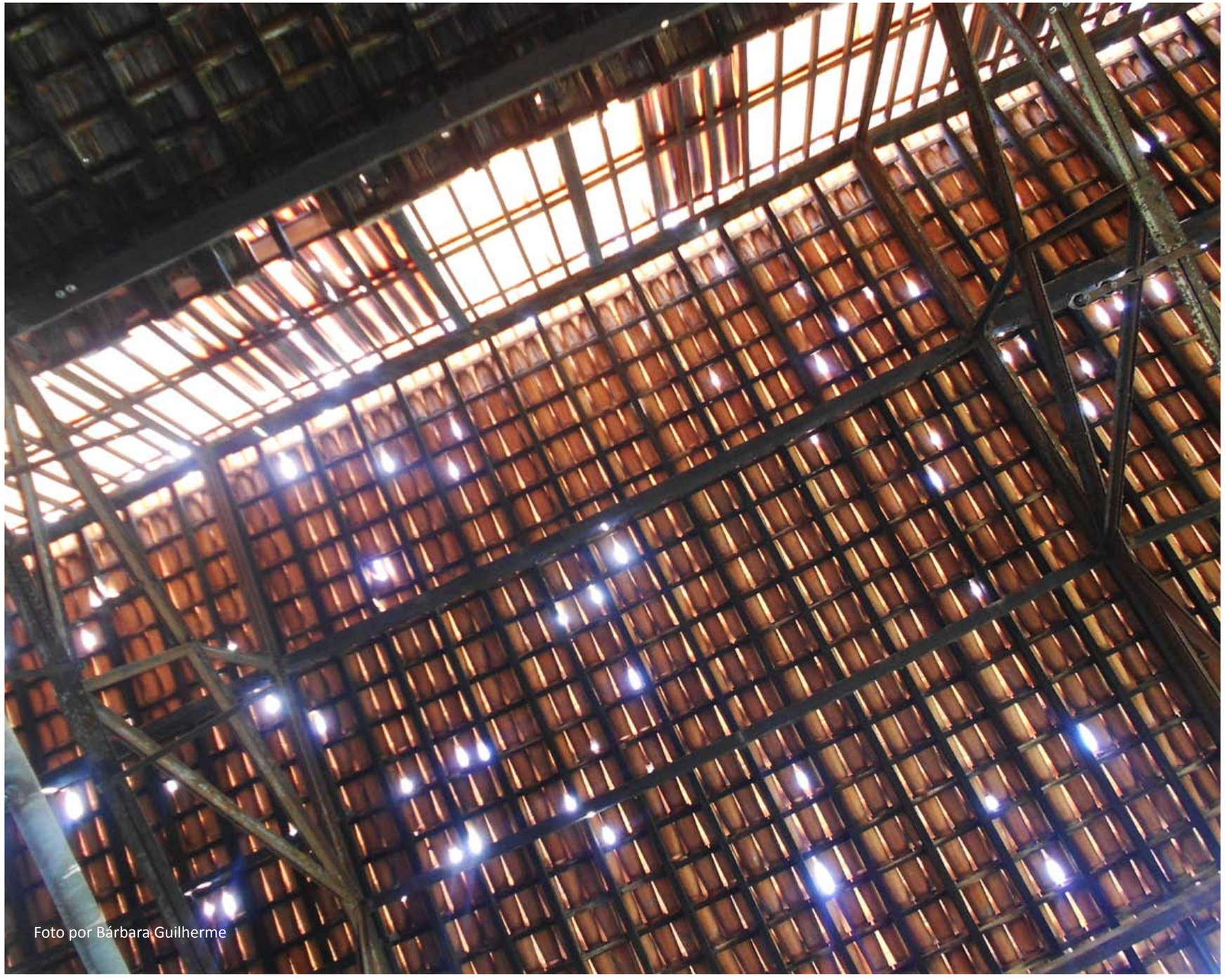


Foto por Bárbara Guilherme

Nesse teto esquadrinhado, vejam!,
Neons brilhantes cintilam qual
reluzentes espíritos d'alvorada,
em plena luz do dia,
vagalumes do amanhã que
se mostram, se anunciam,
beleza equilátera.
Esperança?! Boemia?!
Não. Ou sim?
Cruel indecisão enquanto perdida
passa a memória pelas frestas,
o tempo irrecuperável atravessa o
que viria e não foi visto. Talvez...
talvez seja mesmo
desejo apenas
desejo de alucinação,
desejo em estado puro,
irrefutável, potente mas sufocado.
Deixem o ar pelos vãos
escorregar, inflar
os pulmões da existência,
dos detalhes da vida
a beleza resgatar.
Memória,
essa saudade do futuro!

Emerson Freire

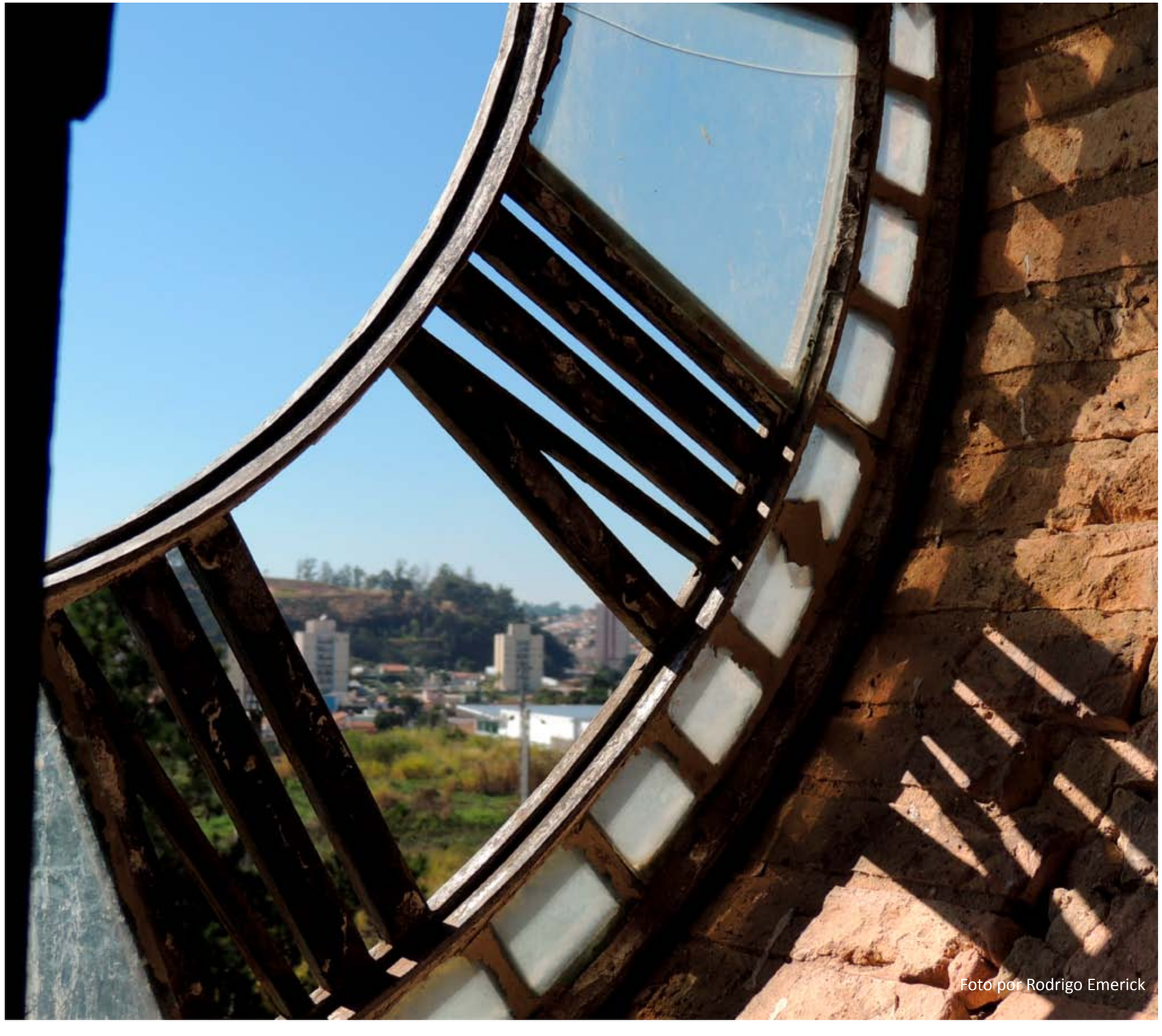


Foto por Rodrigo Emerick

Talvez seja hora... É sim!
Pontualmente.
O apito. Ouçam! Lá vem ele, nosso trem.
Escutem, ainda há tempo!
Não mais para os ouvidos colar nos trilhos,
mas da alma recuperar o som e a fúria
das máquinas que o coração bater
mais forte faziam...
As malas, beijos e cheiros. Vamos!
Apressem-se! Ainda um derradeiro abraço.
Desliza nos trilhos a vida, o vento
sopra,
Mais intenso e leve.
Respiro enfim.
Um adeus! ou melhor,
Um até breve!

Emerson Freire

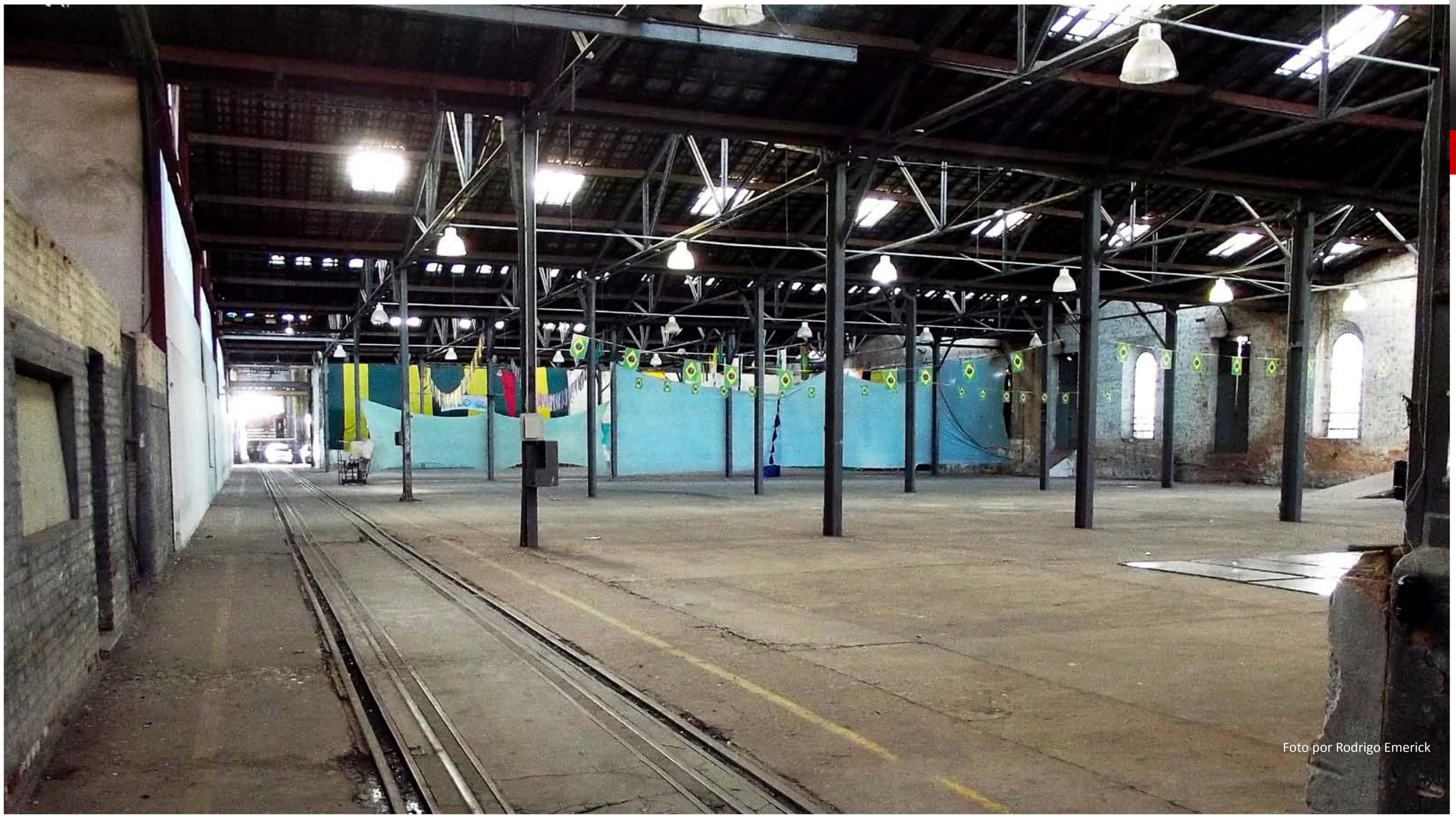


Foto por Rodrigo Emerick

# Complexas alegorias do Dentro e do Fora...

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Renato Pessoa

# Ruínas Para o Futuro:
## "o mais triste é recordar os gestos de amanhã"

A implosão de uma das torres de Tróia, não a lendária cidade grega mas a península turística portuguesa em frente à Setúbal, abre o filme Ruínas, de 2009 dirigido pelo cineasta luso Manuel Mozos. O pó ergue-se e toma conta da paisagem segundos após os explosivos, calculadamente embutidos no concreto da edificação, realizarem com perfeição a ação prevista, apagando com os requintes de espetáculo televisionado o que instantes antes conectava olho e memória.

Torres de um complexo turístico para as massas fracassado, agora ao chão, abriam caminho para um empreendimento maior, localizado em área de rara beleza natural e que exigiria medidas de proteção ambiental, pelo menos no discurso oficial. Enquanto a imagem continua fixa nos escombros e na poeira, ouvem-se vozes a comentar a implosão, burburinhos excitados pelo sucesso da demolição.

As vozes continuam, mas o cineasta faz um corte para a movimentação dentro de um cemitério no Porto, provavelmente Dia de Finados, praticamente único momento no filme em que se pode ver pessoas em evidência. Inicia-se a narração de uma amizade trágica, entre Henriqueta e Etelvina. Não suportando a separação pela morte de Etelvina, Henriqueta acaba por cortar o pescoço do cadáver da amiga e coloca a cabeça decapitada em uma redoma de vidro em álcool, num altar caseiro. A metáfora do pó liga as Torres aos cadáveres do cemitério e ao ato extremo de Henriqueta. No primeiro caso, a memória que se tenta apagar, o fracasso que se quer extirpar em nome de algo que virá, embora na mesma vertente. No outro, uma memória que se quer manter, a todo custo, inseparável relação entre vida e morte.

Foto por Rodrigo Emerick

As Torres de Tróia são as únicas edificações derrubadas no filme. As demais, mesmo em ruínas, permanecem em pé. Até o final da película há um diálogo intenso entre as imagens de espaços em ruínas e textos narrados, vozes que se comunicam com os lugares, blocos de imagens-sons-textos-canções-vozes-memórias.

Ora imagens de um restaurante panorâmico luxuoso abandonado são acompanhadas pela leitura de deliciosas receitas típicas. Ora um hotel desativado, cujo letreiro não permite ver seu nome completo, apenas as quatro estrelas que sobreviveram, responde por meio de um representante a uma carta solicitando desconto para hospedagem, desconto esse que seria oferecido somente se a reserva contemplasse dez pessoas no mínimo.

As ruínas como que falam, se colocam, afrontam, sugerem, desconcertam, provocam e, no limite, suplicam e invocam ações para seu futuro. Vozes que reverberam nas imagens e na realidade dos escombros. É um navio-museu que ainda cheira a peixe; uma mina que canta a canção do sangue de um mineiro morto respingado na rota camisa de um sobrevivente;

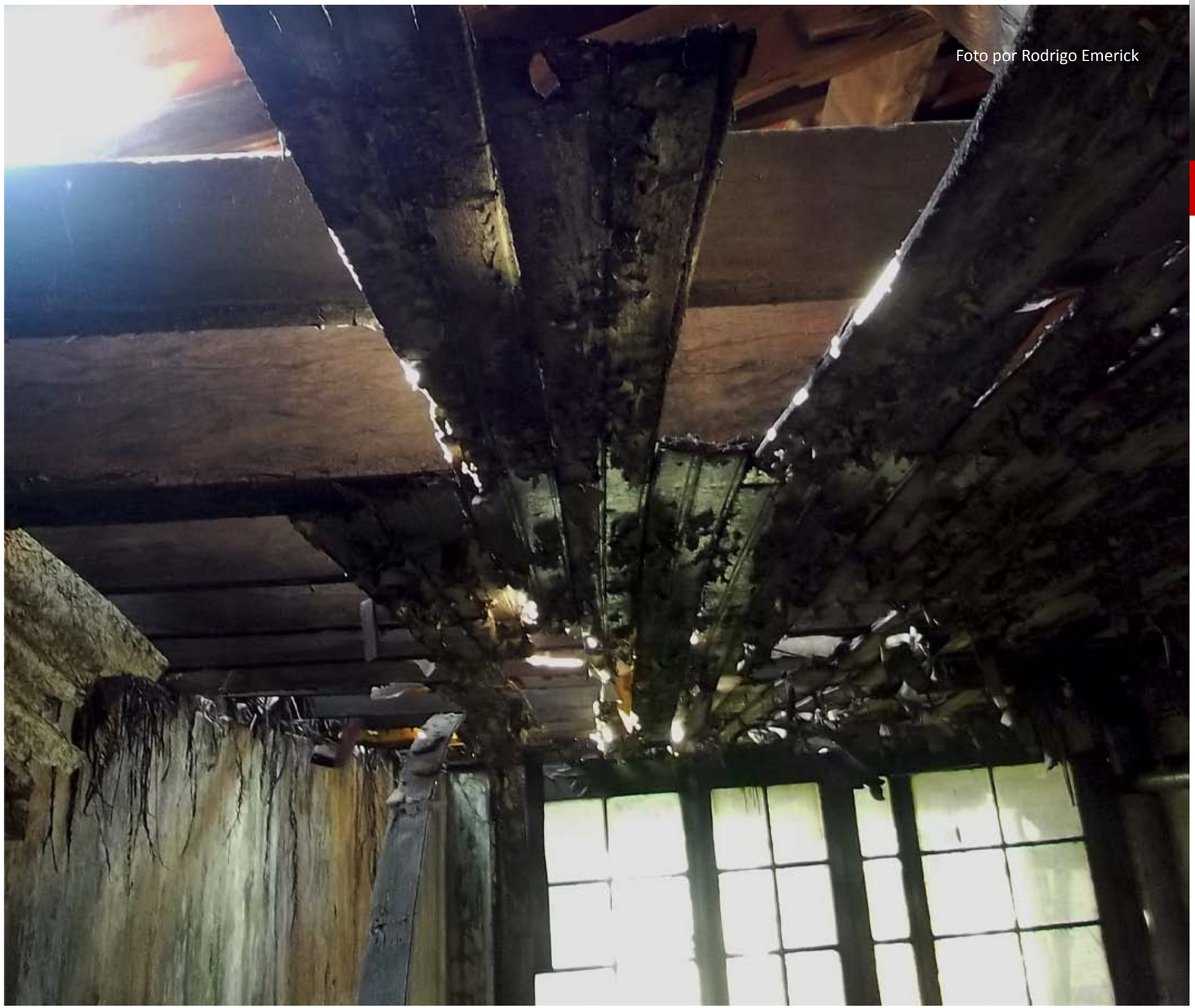


Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

uma hidrelétrica abandonada que detalha seu projeto, desde as refeições diárias aos componentes da construção das unidades de habitação dos empregados e empreiteiros, passando pela distribuição do lazer para o tempo livre; um sanatório em que boletins médicos corriqueiros dos pacientes são lidos como bulas: “velocidade de sedimentação: 20-51-110; fórmula leucocitária: leucocitose -11500, neutrófilos – 67, linfócitos – 24, monócitos - 9”. Vidas, detalhes, rastros e passagens fixados em destroços que ainda não eram.

Assim se desenrola o filme, a exibir e mesclar vozes e imagens das ruínas portuguesas, semelhantes no conteúdo e perspectiva fotográfica às que são vistas nessa seção “Ruínas para o Futuro” desse álbum Olhar Complexo. Mas, é preciso ir um pouco mais além na complexidade desse olhar sobre as ruínas, nessa interconexão olho-memória, seguindo ainda com o elucidativo trabalho de Mozos.

Numa placa, próxima a uma sugestiva 5a. Avenida de uma pequena vila operária portuguesa, com esforço, em função da deteri-

oração, se consegue ler: “Este espaço ambiental foi mandado construir pela associação dos moradores. Estima-o e Preserva-o. Patrimônio dos moradores”. Ao mesmo tempo, ouve-se a leitura de uma carta em que alguém polidamente se esquiva a um empréstimo solicitado por um amigo: “Das minhas reservas não posso dispor e, por isso, acho conveniente que, neste momento, procure noutro lado a importância de que precisa. Lamento não poder ser-lhe agradável e creia que isto muito me penaliza. Sem outro assunto. Amigo e Obrigado”. Logo em seguida, há um corte para outra placa de rua não menos sugestiva, a da Avenida dos Milionários. O interessante é que a resposta negativa dialoga com outra carta, lida pouco antes de se chegar à tal 5a. Avenida, de alguém que recorre à alguma “vossa magnanimidade” de sua época para que lhe socorra com dois mil escudos que seriam pagos “contra letra aceite” (promissória), além dos juros que se julgassem necessários.

Ou seja, mantendo propositadamente a repetição dos termos, não existem correspondências diretas entre as correspondências epistolares trocadas, nem mesmo com as imagens dos locais, não existem ligações espaço-temporais realizadas, mas correspondências potenciais que foram atualizadas no filme de Manuel Mozos. É nessa potencialidade das ruínas que ele trabalha, no seu devir, na sua poética visível e invisível. Assim, um texto do século XVII ou XVIII pode perfeitamente acompanhar imagens de uma construção edificada no início do século XX, e vice-versa. Mozos não utiliza nesse filme grandes textos literários ou históricos para ilustrar certa “realidade” de um espaço enquadrado pela câmara, mas procura por pequenos rastros deixados nos ambientes, por interligações menores ainda não realizadas e que alteram as perspectivas, tornando-as intempestivas, imprevistas, conformando outras visões sem deixar de considerar as marcas gravadas pelo passar do tempo. E como num quadro de Cézanne, o humano não aparece mas está o tempo todo presente. Trata-se de um resgate do vir a ser.

O próprio cineasta esclarece: “o que me interessa, quer nos espaços quer nos outros materiais que utilizo no filme, é serem coisas que acho interessantes e que se diluem, se perdem. Achava importante dar-lhes alguma vida, tentar que não desaparecessem completamente. [...] são sítios que têm um lado poético, de coisas que existiram, que fizeram parte de histórias deste país”.

Não há nostalgia, nem sofrimento, mas busca constante pelo novo nas ruínas, a partir das ruínas, recombinações atemporais, imagens-conexões. É não entender a memória como estática, para preservação monolítica, mas como disparadora de reflexões, de ações, de mudanças, de vida futura, para além do cálculo econômico ligeiro e momentâneo.

No entanto, parece impossível não ser afetado por certa tristeza que emana das ruínas. Para não transformar essa tristeza em desgosto e descaso que levam à uma espécie de inércia resignada, ao saudosismo inócuo e contraproducente, é preciso entender de onde ela provém, como ela foi incrustada nos edifícios, lugares, estações, ferramentas e trilhos abandonados.

Em dado momento do filme, o cineasta toca diretamente na questão. O mar, com seu repetitivo e incansável retorno das ondas, dá o tom antes que seja exibida uma imagem frontal do Sanatório Marítimo do Norte, na praia de Valadares (que bem poderia ser qualquer outro lugar nas mesmas

condições, inclusive o chamado Complexo Fepasa, em Jundiaí). A leitura compassada de um poema acontece:

É triste ir pela vida como quem regressa
e entrar humildemente por
engano pela morte dentro.
É triste no outono concluir que era o verão a
única estação. Passou o solitário
vento e não o conhecemos
e não soubemos ir até o fundo da verdura
Como rios que sabem onde encontrar o mar
E com que pontes, com que ruas, com que
gentes, com que montes conviver através de
palavras de uma água para sempre dita.
**Mas o mais triste**
**é recordar os gestos de amanhã.**

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

A câmera focaliza, no momento dessa última frase, um cãozinho com olhar distante que parecia atento aos dizeres até ali. Terminado o poema, ele coça-se indiferente, dá as costas e sai para outros afazeres.

A coisa mais triste, portanto, não são as ruínas, mas os gestos de amanhã em relação à essa memória que se constrói, à percepção que se tem sobre ela. Henri Bergson, filósofo francês, dizia que de certa forma toda a percepção é já memória, que se percebe somente o passado efetivamente, pois o presente puro configura-se como o inapreensível avanço do passado a roer o futuro. O que há de triste nas ruínas ferroviárias, por exemplo, não provém dos pátios, das locomotivas, dos entulhos, dos trilhos não mais utilizados, mas do que neles está gravado, no diário clamor frente à inatividade, na percepção dos gestos indiferentes que são feitos nesse presente que se constitui a cada instante como presente roendo o futuro impiedosamente, requerendo urgência para não se extinguir definitivamente.

Curiosamente, a única sequência de imagens que não são costuradas com textos lidos ou cantados no filme é justamente aquela de uma estação ferroviária, a Barca D'Alva. Bilheterias, galpões vazios, cantina, restaurante, pátios de locomotivas, pontes inutilizadas, trilhos impedidos, são invadidos por matos e plantas que insistem em crescer, em sobreviver e fazer encobrir a história que ali se desenhara em cada azulejo assentado, em cada caixote abandonado, em cada máquina e ferramenta enferrujada largada no tempo. Não há vozes, não há texto, não há correspondências. Somente imagens-ruínas seguidas por um som estéril, constante e sôfrego de fundo, como que gemendo e aguardando serenamente um reconhecimento futuro, ou uma implosão final. Questão de escolha, de como se quer recordar os gestos de amanhã.

Emerson Freire

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

*As lembranças se apoiam nas pedras da cidade.*

Ecléa Bosi, Memórias da Cidade: Lembranças Paulistanas, 2003.

*A memória se enraíza no concreto, no espaço, na imagem, no objeto*

Pierre Norá, Entre Memórias e História, 1993.

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

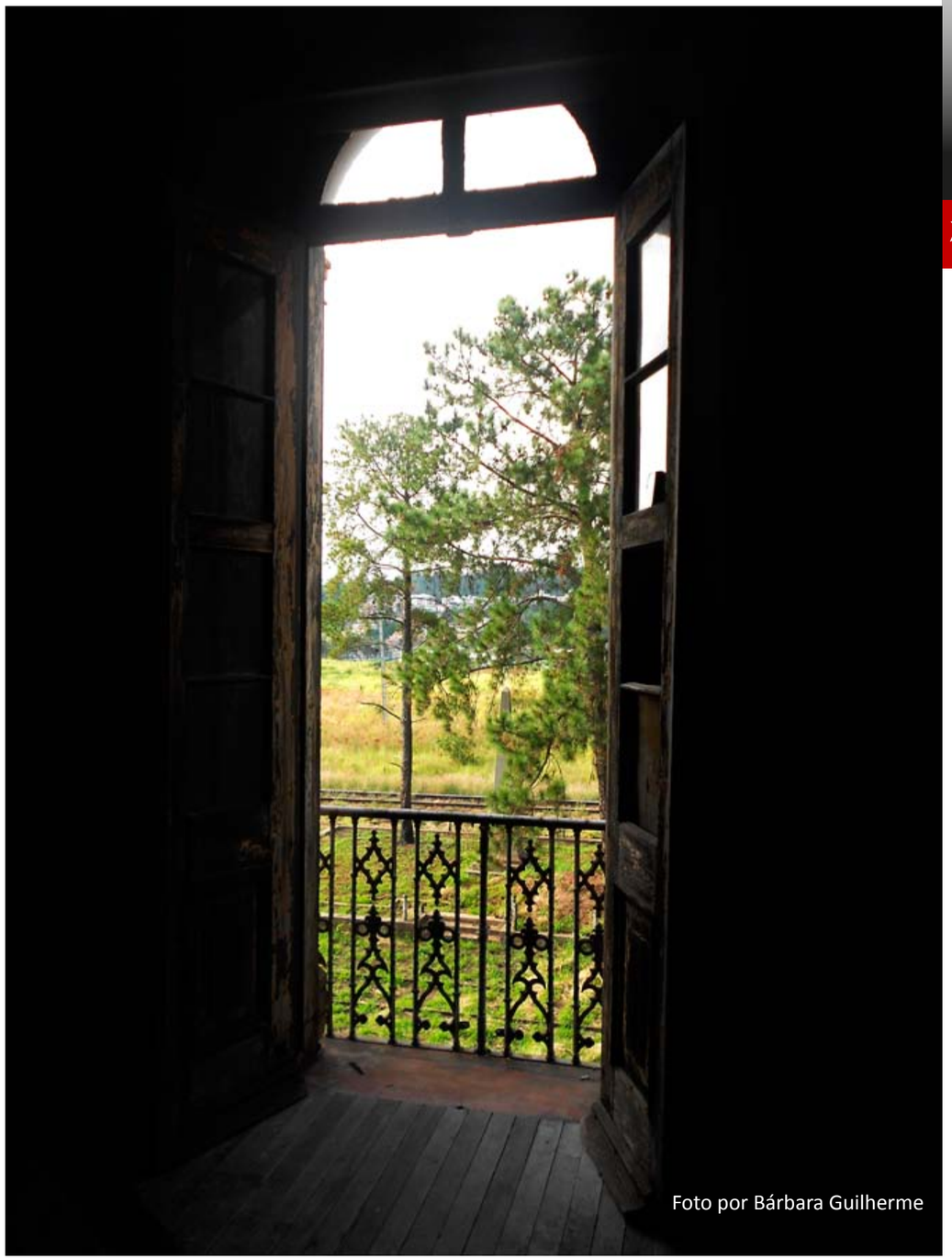


Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

# Caminhos, trilhos e o fim da linha...

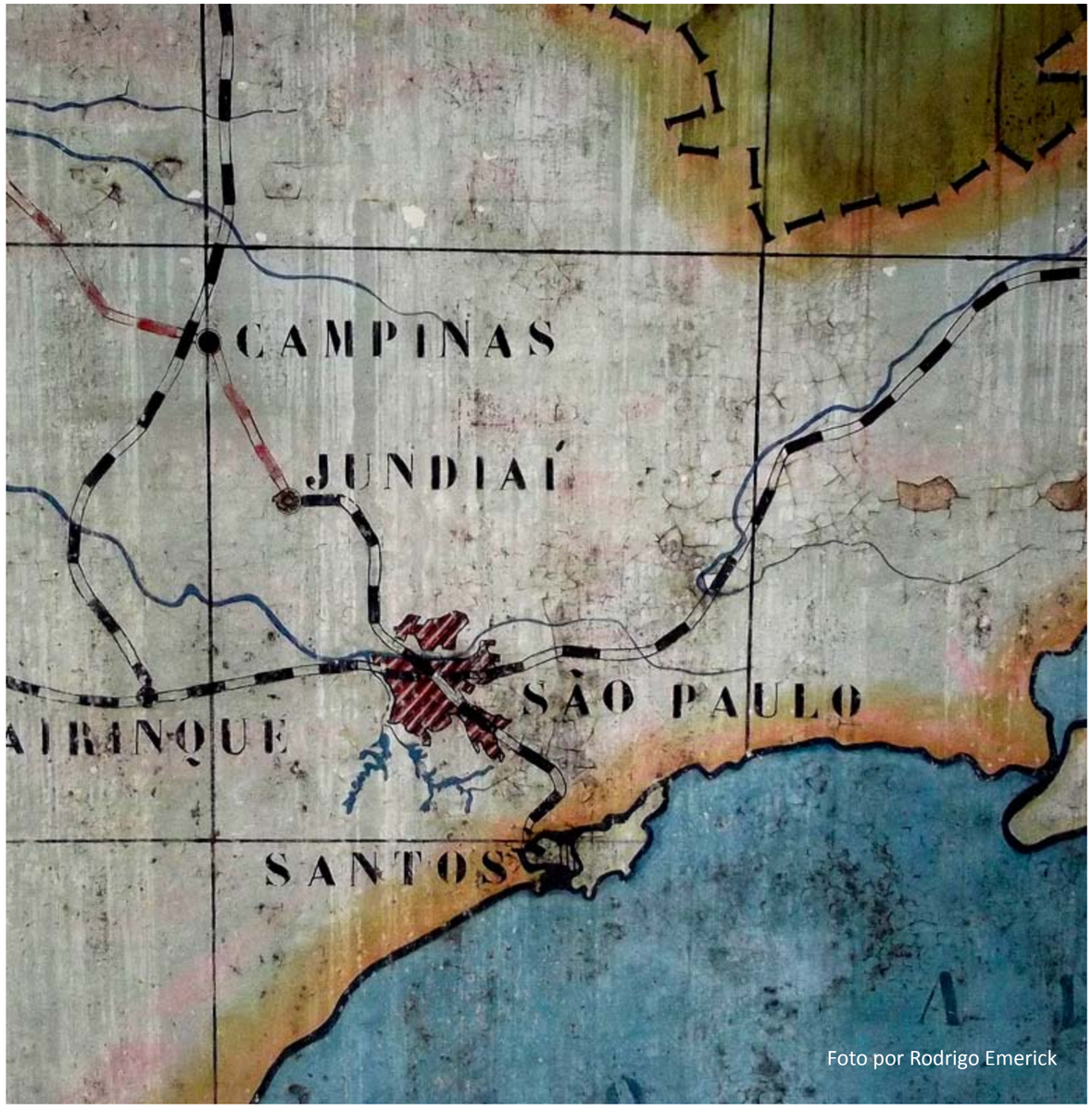



Foto por Rodrigo Emerick

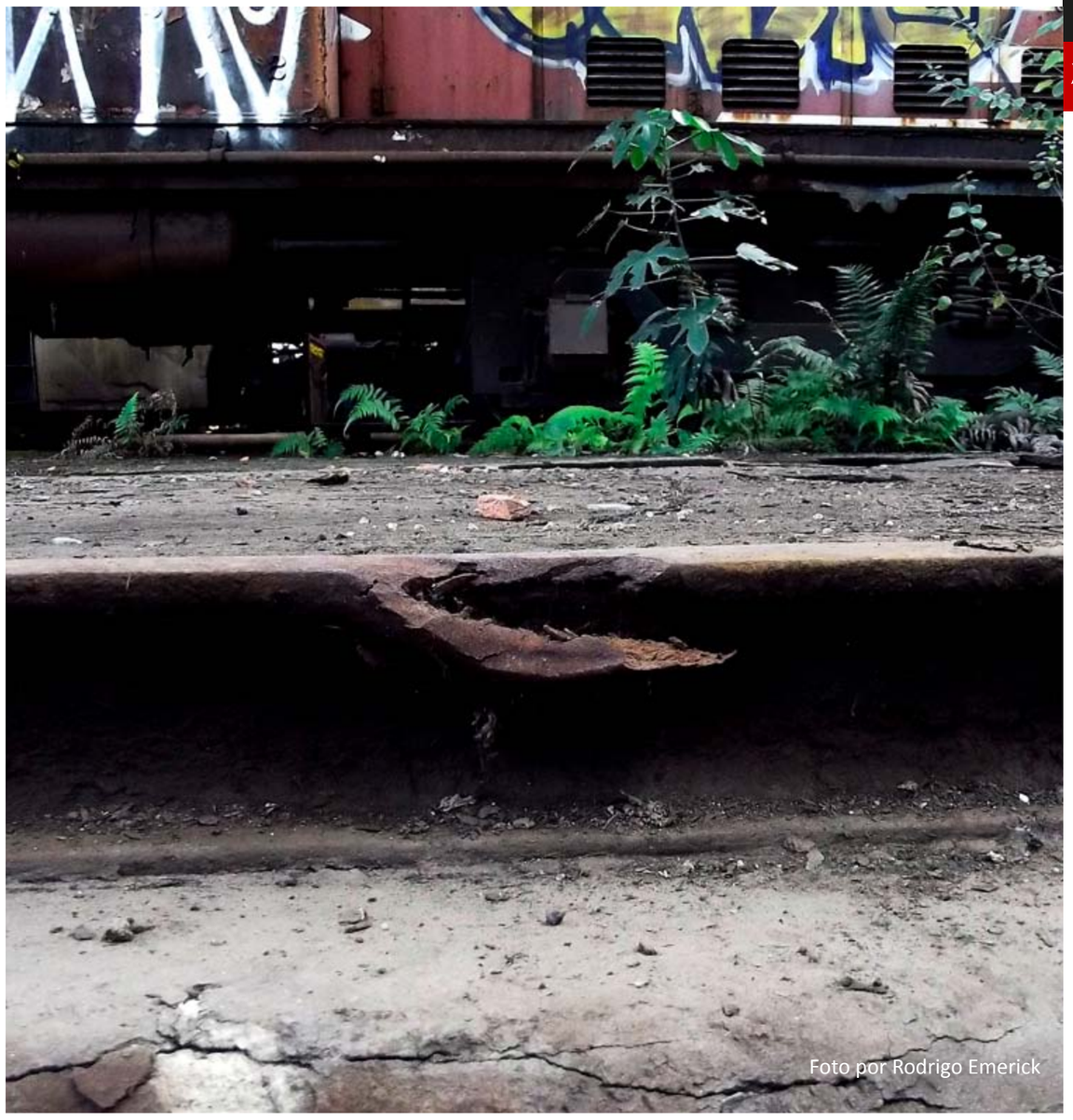


Foto por Rodrigo Emerick

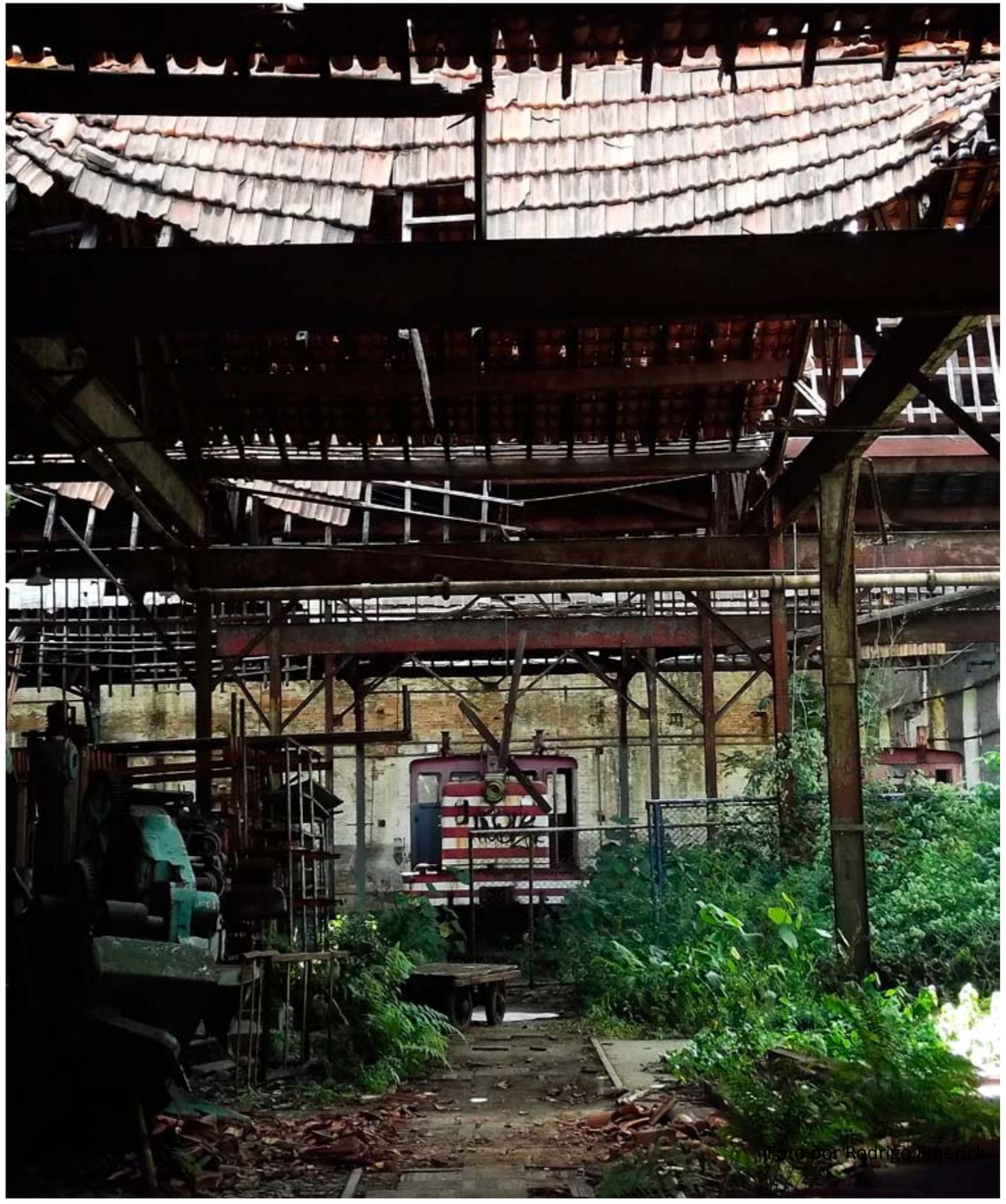


Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

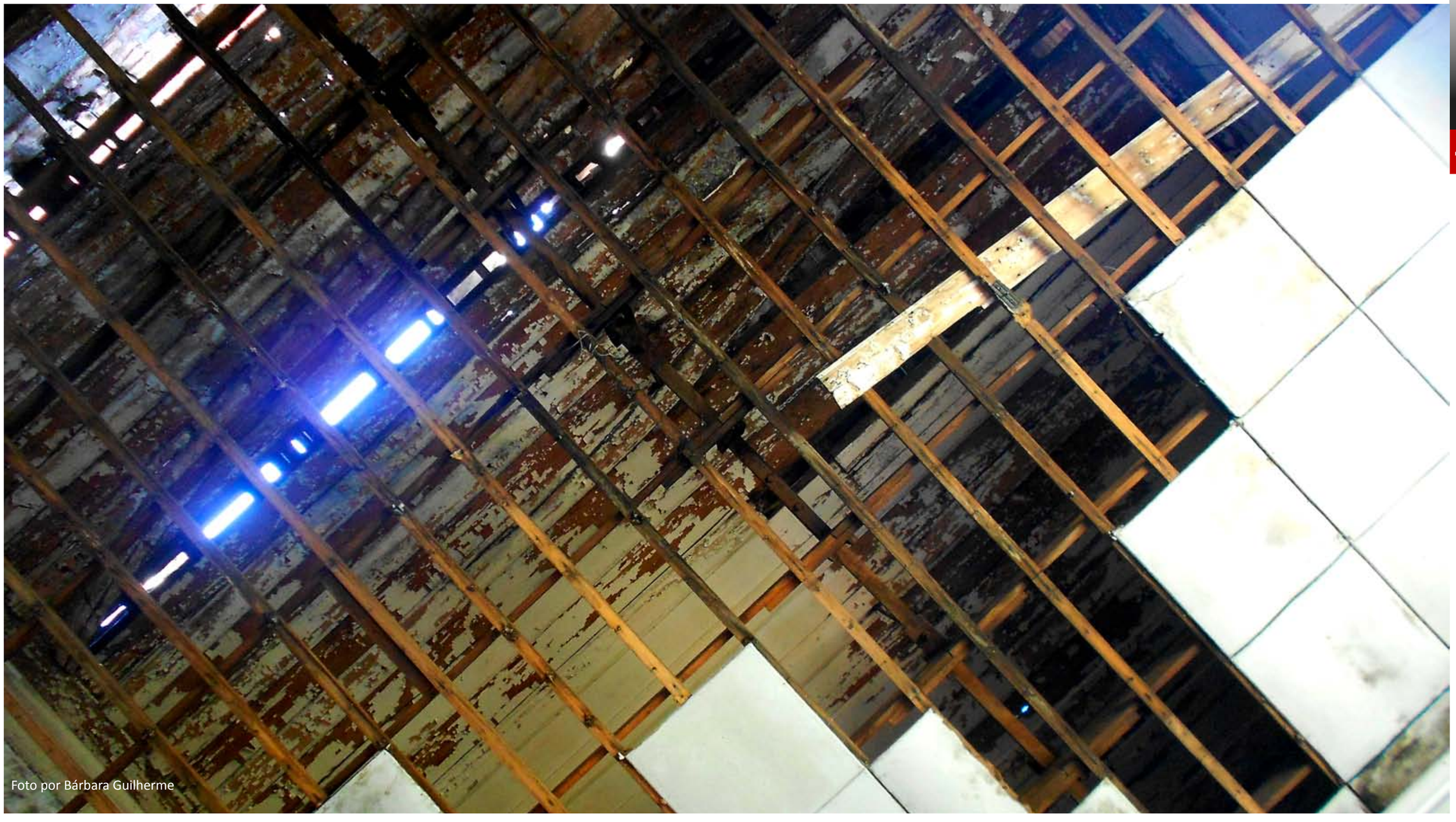


Foto por Bárbara Guilherme

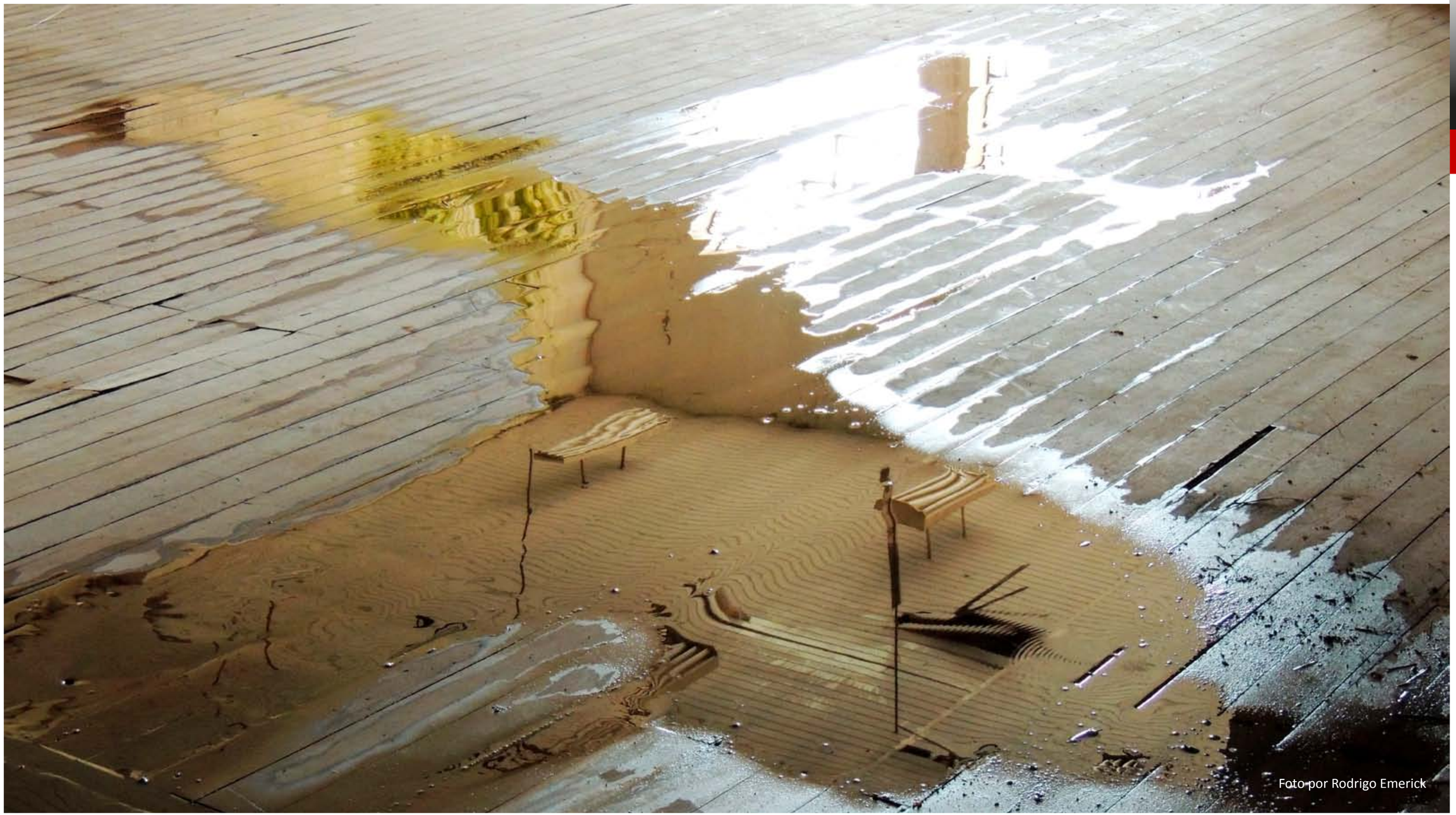


Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

*Rios, muros, autopistas, linhas de trem, espaços vazios, grandes canteiros de obras e áreas industriais funcionam como barreiras, afastando essas áreas do restante da cidade.... Casarões antigos, fábricas e a trama tradicional das ruas entram em conflito com os novos dispositivos urbanos. Intervir nestas áreas implica operar com as tensões criadas pela presença do passado e a virtualidade do futuro. É nelas que o destino das grandes cidades do século XX está sendo jogado.*

Marina Ludemann, Brásmitte: Urbane Interventionen, 1997

# Capítulo 2
# Vestígios:
# Ocupação e ocupações

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick



# Vestígios: Ocupação e ocupações

Esta parte refere-se ao resgate da história das oficinas da Companhia Paulista (atual Complexo Fepasa) em Jundiaí a partir de imagens mostrando o seu processo de ocupação ao longo do tempo, seja no período de atividade das oficinas, seja no período posterior relativo à aquisição pela Prefeitura de Jundiaí. O termo “ocupação” aqui se refere ao processo de utilização deste espaço, desde a concepção inicial até o declínio da Era Ferroviária. “Ocupações” se refere ao processo de sua refuncionalização atrelado ao esforço de sua revitalização.

A maior parte do conjunto arquitetônico permanecendo pouco ocupada ou desocupada, algumas instalações da antiga companhia férrea foram utilizadas para usos administrativos, culturais, educacionais e industriais. São 150 mil metros quadrados de terreno e 50 mil de construção.

Em 2018, por ocasião dos seus 150 anos de existência encontram-se nele vários serviços de utilidade pública espalhados por alguns de seus galpões como a Unidade Municipal de Gestão de Cultura, a Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS), o Poupatempo, a Faculdade de Tecnologia de Jundiaí (Fatec), a Guarda Municipal de Jundiaí (GMJ), o Centro de Educação e Lazer para Melhor Idade (CELMI) entre outros, que simbolizam a apropriação e ressignificação do espaço. Também abriga o Museu da Cia. Paulista e prédios abandonados e em processo de desmoronamento que encerram em seu interior a grandeza da era do café que contribuiu para o desenvolvimento da cidade e do Estado.

“Quando eu vim pra cá, em 1992, antes do Museu da Companhia Paulista ser reaberto, as locomotivas não estavam mais no pátio externo em exposição. Estavam espalhadas. A “quadradinha” estava onde hoje é a FUMAS. Outras como a V8 e a Jaburu estavam do lado de fora, mas não em exposição em frente ao prédio do Museu como era antes. Eu acho que isso foi feito para dar mais visão para o prédio. E naquele momento a ideia era recuperar essas locomotivas. Evidente que não se queria fazê-las andar, mas deixá-las expostas novamente. Mas isso acabou não ocorrendo.”

Carlos Toniello
(Ex-ferroviário)

Foto por Leandro Freire

# Vestígios : para ocupar e revitalizar

A ideia de que o novo envelhece rápido é algo intrínseco ao desenvolvimento científico e tecnológico a partir do século XIX, como bem diagnosticou Walter Benjamin. Desse desenvolvimento, cuja aceleração nos primeiros anos do século XX, já se podia presumir a obsolescência  programada de nossos dias, uma nova face da patrimonialização da cultura passa a existir: os objetos técnicos passam a fazer parte de algo que se chama patrimônio industrial.

Junto às  formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver e os espaços destinados às manifestações artístico-culturais identificados como patrimônio imaterial e também as criações artísticas, as  obras, objetos, documentos, edificações históricas, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico e ecológico identificados como patrimônio material, encontram-se, muitas vezes, silenciados. Os vestígios do patrimônio industrial, que são os registros de criações científicas e tecnológicas, ficam encravados em objetos e espaços destinados à vida econômica de uma cidade, de uma época, de uma população.

O patrimônio industrial se revela nestes vestígios de máquinas e espaços em que antes, efervesciam a produção e o consumo de bens e serviços, hoje obsoletos e esquecidos, como se a tecnologia não tivesse a sua historicidade e não estivesse ligada às relações dos homens entre si e com o seu ambiente, como se todo essa materialidade não nos falasse das experiências do trabalho de muitos.

Peças de museu, esvaziadas do seu lugar e sentido originais, os objetos técnicos da era ferroviária jazem sob o olhar celebrativo, nostálgico ou mesmo sob a indiferença de uma sociedade enfastiada de informação e com dificuldades de transformar este acervo informacional em conhecimento.

Se não inventariadas e congeladas no tempo, os vestígios do desenvolvimento científico e tecnológico padecem da degradação crescente, expostos ao tempo e ao descaso, cons-

Foto por Rodrigo Emeric

Foto por Bárbara Guilherme

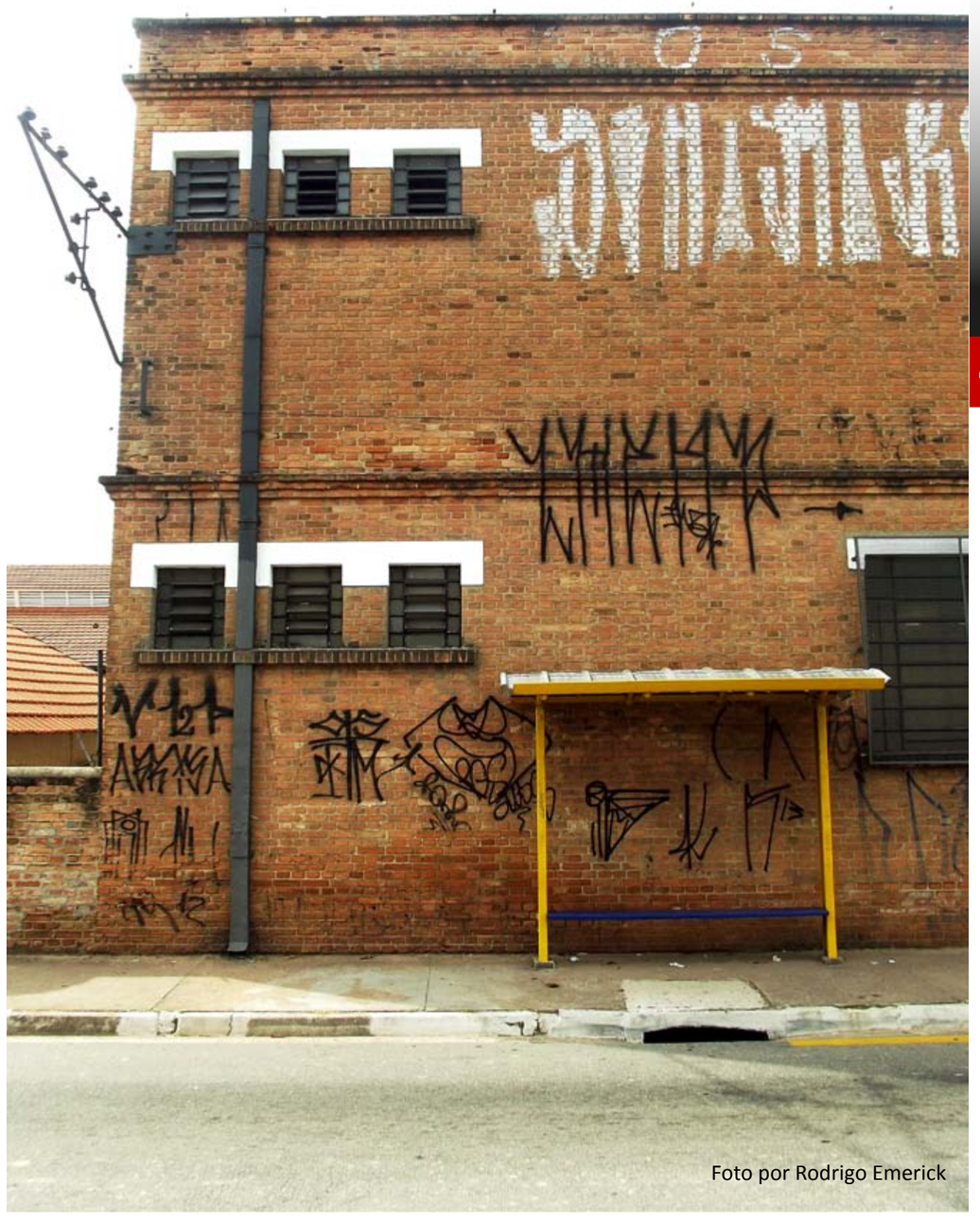


Foto por Rodrigo Emerick

tituindo-se progressivamente em ruínas, em lixo à espera de um descarte quase sempre silencioso e ignorado.

Inspirados em Benjamin e como sujeitos da ocupação do Complexo Fepasa em Jundiaí defendemos a utilização deste espaço, sua ressignificação, sua revitalização à medida que é incorporado ao nosso cotidiano e nos incorporamos a ele. Como afirma Benjamin, os farrapos e o lixo não podem ser apenas inventariados. A melhor maneira de fazer-lhes justiça é usá-los.

As imagens deste capítulo mostram como símbolos do progresso técnico desenvolvido pela engenharia ferroviária, as locomotivas se tornaram objetos de decoração, congeladas pela contemplação dos transeuntes e sempre moribundas por estratégias de restauração e conservação que não acompanham o ritmo de sua degradação e esquecimento.

As locomotivas de franco funcionamento, orgulho e ícone de uma era, transformaram-se em alegorias de um passado que insiste em permanecer, que não quer se esconder e que se coloca como vitrine. Não foi possível tornar o Complexo FEPASA todo em um espaço

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Foto por Leandro Freire

Foto por Rodrigo Emerick



museológico, seja pela grandiosidade de sua área seja pelas dimensões dos restos da era ferroviária também colossais.

A alternativa depois desta constatação, da inviabilidade da musealização total, foi tornar tudo isso em miniaturas, em brinquedos, em objetos manipuláveis e visíveis num só olhar no espaço circunscrito do Museu. Mas isto não foi e não tem sido suficiente. Há que se deixar ouvir as falas dos objetos e dos espaços e atualizá-los com novos usos e novas significações.

Por isso o que se defende neste capítulo é sim o inventário, a restauração, a conservação, o tratamento museológico do que for possível, mas acima de tudo a revitalização por meio do uso, da apropriação cotidiana deste legado que resiste e algo quer e pode nos ensinar.

É necessário ocupar cada vez mais o Complexo Fepasa, torná-lo vivo e presente, para que resista ao tempo e para que possamos não desperdiçar tanta riqueza que não ficou só no passado, mas desperta potencialidades futuras.

Por que trocamos a riqueza da tradição e do patrimônio cultural pela moeda miúda do atual se isto nos torna mais pobres? Ao olharmos com pressa para o presente, com desprezo pelo passado e ingenuidade para o futuro estamos descartando a nossa experiência presente, nos furtando de aprender com um passado recentíssimo e sonhando com um futuro que tende a repetir os enganos de hoje...

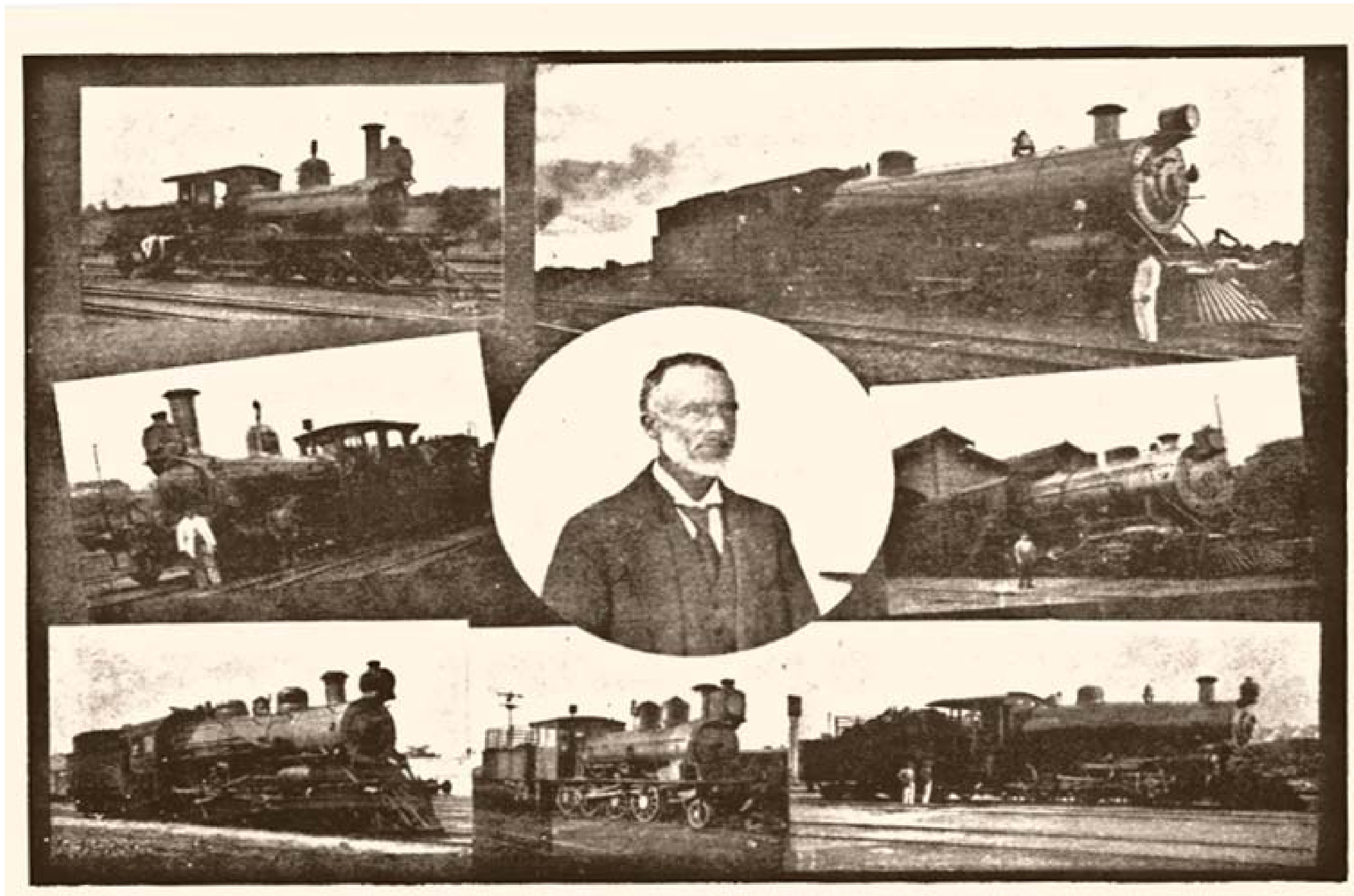
Acervo da Cia. Paulista

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Leandro Freire

Foto por Leandro Freire



N. 1. Primeira machina da Companhia - Passageiros
N. 15 machina Mista
N. 70 machina de Passageiros
N. 91 machina de 100 toneladas ultimos typos comprados pela Companhia
Mr. ALFREDO WILLIANS, Chefe da Locomoção — N. 1 machina de Passageiros, typo novo
N. 17 machina de Cargas
N. 72 machina de Passageiros

Acervo da Cia. Paulista

*Inicialmente as locomotivas roubavam a cena. Eram as estrelas do espetáculo do progresso tecnológico*

Os organizadores.

“Meu Deus do céu: quando eu entrei naquilo foi um mundo novo, abriu um portão grande e deparei com as locomotivas soltando fumaça, soltando fogo, apitando, e fui chegando lá até que me apresentei para o chefe”.

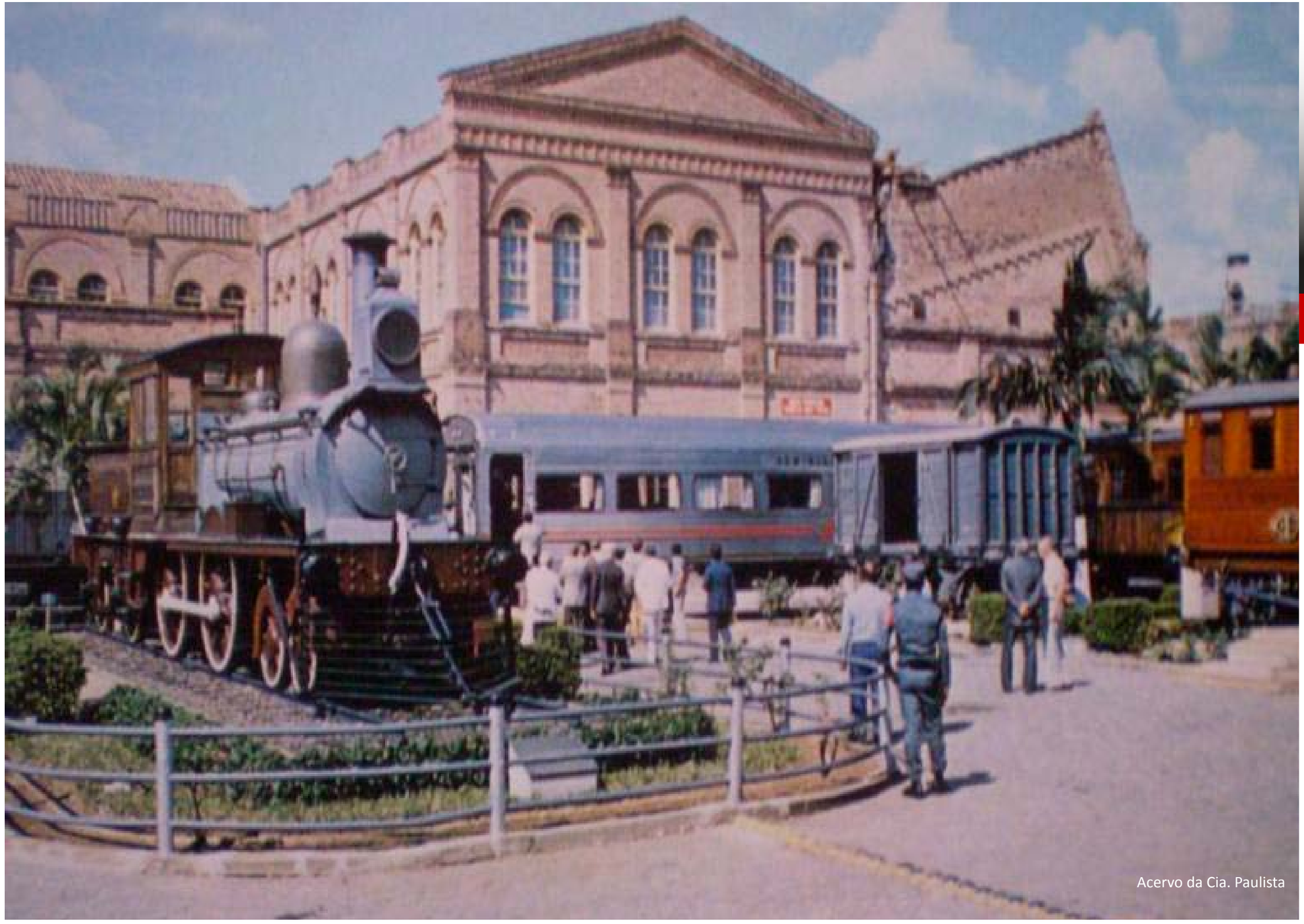
Jardel Pegoretti
(Ex-ferroviário)

# Aos poucos se tornaram cenário...

Acervo da Cia. Paulista

*Balzac foi o primeiro a falar das ruínas da burguesia. Mas só o surrealismo liberou-as à contemplação. O desenvolvimento das forças produtivas deixou em pedaços os símbolos dos desejos do século anterior, antes mesmo que desmoronassem os monumentos que os representavam.*

Os Organizadores



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

# 2014...

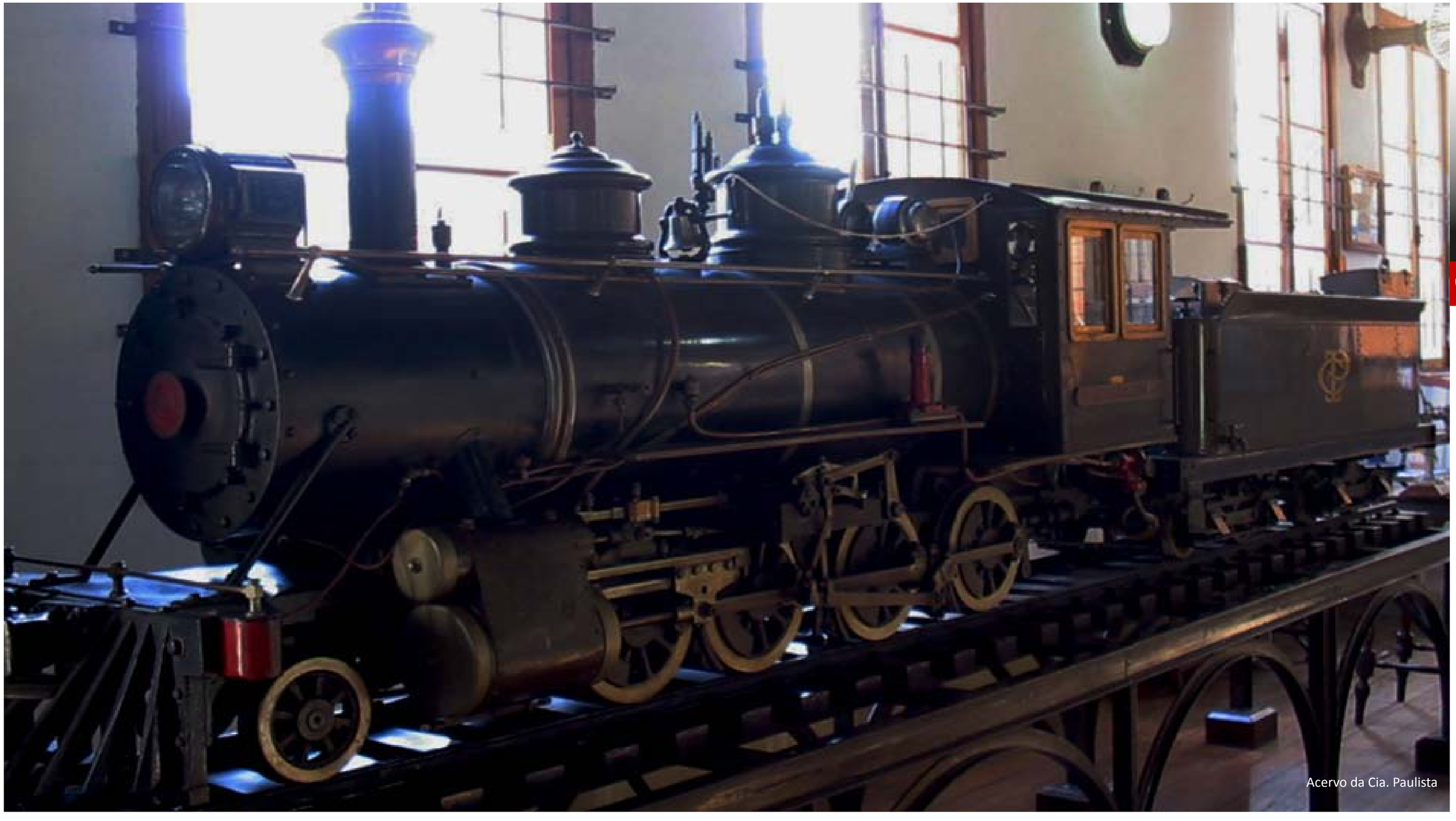
Foto por Bárbara Guilherme

# 2018.

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick



Acervo da Cia. Paulista

Foto por Bárbara Guilherme

*Não surrupiarei preciosidades nem me apropriarei de fórmulas espirituosas.*
*Mas os farrapos e o lixo: esses não quero inventariar, mas fazer-lhes justiça do único modo possível: usando-os.*

Walter Benjamin, Magia e Técnica, Arte e Política: Ensaios sobre a Literatura e História da Cultura, 1994

Foto por Rodrigo Emerick

“Foi uma judiação isso tudo ter acabado. Era um transporte barato, mais seguro, tudo melhor, eu acho. Hoje, eu até prefiro nem passar perto, porque a gente lembra o jeito que era. Essa estação da Paulista era um movimento espetacular! Era o pátio de manobra manobrando! Trem pra lá, trem pra cá. Gente marcando, era uma maravilha! Agora a gente vê tudo morto, tudo abandonado! É judiação! É uma coisa que eu nunca esperava do nosso go-verno deixar acontecer isso. Eu acho que um país tem que progredir, não regredir. Em outros países você tem os trens de alta velocidade... Aqui o que já era bom, podia melhorar mais. Mas não, acabou! Eu acho que isso é um atraso para o país!”

Odorico Aparecido Ferracin
(Ex-ferroviário)

Foto por Bárbara Guilherme

*Segundo o fotógrafo Filomon Perez que, em 1918, prefaciou o álbum comemorativo dos 50 anos da Companhia Paulista, ela funcionava como um relógio. Isso significava dizer que seus trens, linhas, oficinas e estações e toda a sua administração eram rigorosamente organizados e tudo funcionava com extrema regularidade e precisão, procurando não parar e fazendo jus ao tempo que corria veloz e ininterruptamente.*

Os Organizadores

Foto por Rodrigo Emerick

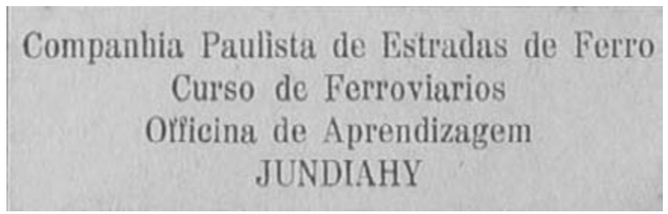
Foto por Bárbara Guilherme

“Se você entra hoje nesta sala vai reparar que as janelas, as prateleiras vão estar todas pintadinhas. Foi o pessoal do sapateado que pintou, limpou o chão, limpou o banheiro. Então o nosso método era assim: “você vai, o espaço está aqui. Só tem que arrumar, reinstalar luz, água, limpar. Podiam pintar por dentro de branco para padronizar. Não podia pintar de amare-lo, azul... Era sempre tudo branco.”

Carlos Tonielo
(Ex-ferroviário)

Acervo da Cia. Paulista

# Das Oficinas de Aprendizagem a Fatec


Companhia Paulista de Estradas de Ferro
Curso de Ferroviarios
Officina de Aprendizagem
JUNDIAHY

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Foto por Rodrigo Emerick

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

Acervo da Cia. Paulista

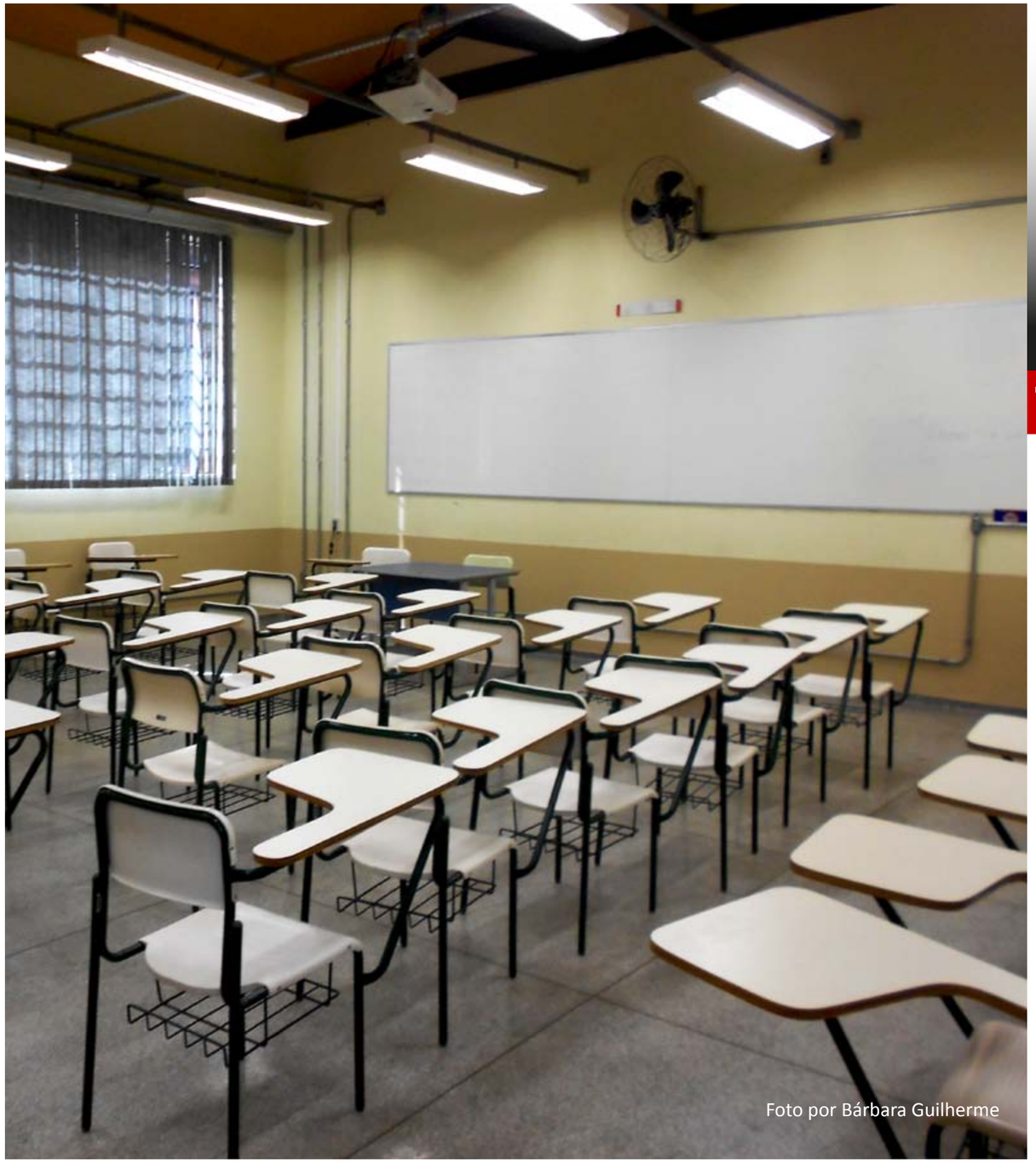


Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

# Capítulo 3
# Em Cada Estação
# um Mundo de Possibilidades

Acervo da Cia. Paulista

Foto por Rodrigo Emerick

# Em cada estação, um mundo de possibilidades

Esta parte destacará o que representou a expansão da ferrovia no interior paulista a partir de Jundiaí utilizando os próprios registros da Companhia Paulista em seu álbum fotográfico publicado em 1918  e outras imagens de diferentes estações em outros períodos.

Subindo a Serra do Mar, nos caminhos pioneiros da São Paulo Railway até chegar nos extremos do Estado de São Paulo em grande parte por meio da Companhia Paulista e suas concessões, as estradas de ferro abrem possibilidades no formato de novas cidades e reordenamento das populações.

Essa expansão, em termos de estações, ramais e futuras concessões para outras companhias férreas se concretizará a partir da estação de Campinas, diversificando-se a malha ferroviária do Estado de Paulo a partir da criação de novas companhias que serão agregadas pelo governo do Estado por meio da empresa Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA), depois de pouco mais de 100 anos de criação da Companhia Paulista.

As imagens desse capítulo não são rigorosamente de estações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, mas de todas aquelas que, de diferentes companhias, acabaram sendo incorporadas à antiga Fepasa. O próprio nome das oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí ficou consagrado como o de Complexo Fepasa, embora esse nome não seja aceito tranquilamente pelos ferroviários que viveram esse processo de transição.

Commercio intenso, destacando-se as casas João Jorge, uma das mais importantes do Estado, industria bem desenvolvida. Acha-se situada a 694 mets. acima do nivel do mar. E' a séde do Bispado de Campinas, possuindo magnifica Cathedral, além de outras Igrejas. Contam-se innumeras obras modernas, destacando-se theatros, Grupos Escolares, Gymnasio do Estado, Escola Normal Primaria, Escola Profissional "Bento Quirino", Beneficencia Portugueza, Circolo Italiano, etc. A sua situação industrial é magnifica, notando-se grande numero de fabricas de diversos artigos.

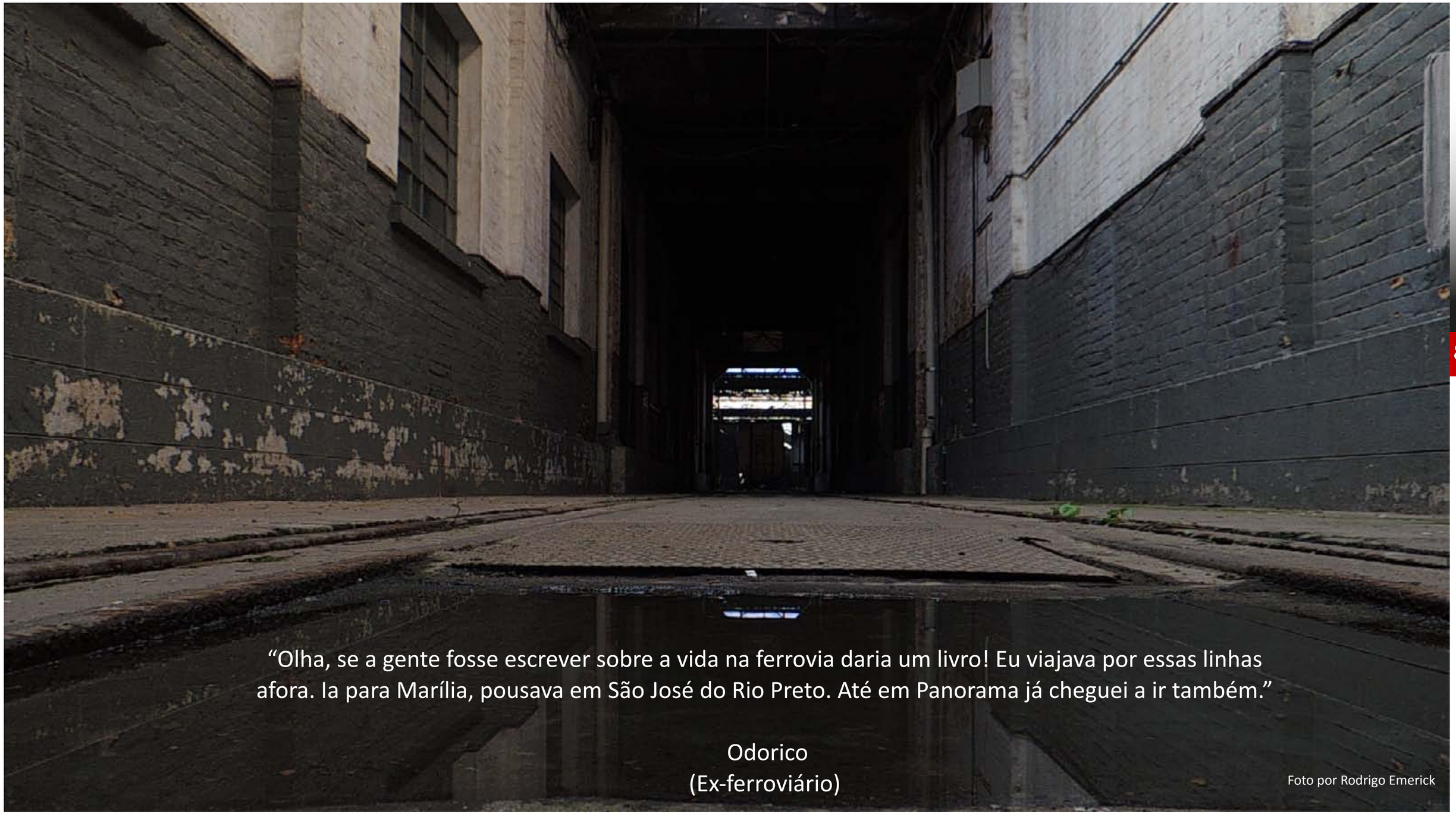
E' a séde de muitas companhias e sociedades anonymas, das quaes se salientam a linha de bondes electricos, Companhia de Gaz, Empreza de Aguas e Exgottos, além de um bom serviço telephonico.

E' o ponto inicial das E.E. de Ferro Mogyana, Funilense e Ramal Ferreo Campineiro.

Encontram-se em Campinas esplendidos hoteis e aprimorado serviço de carros e automoveis.

Trecho do Álbum
Fotográfico de 1918

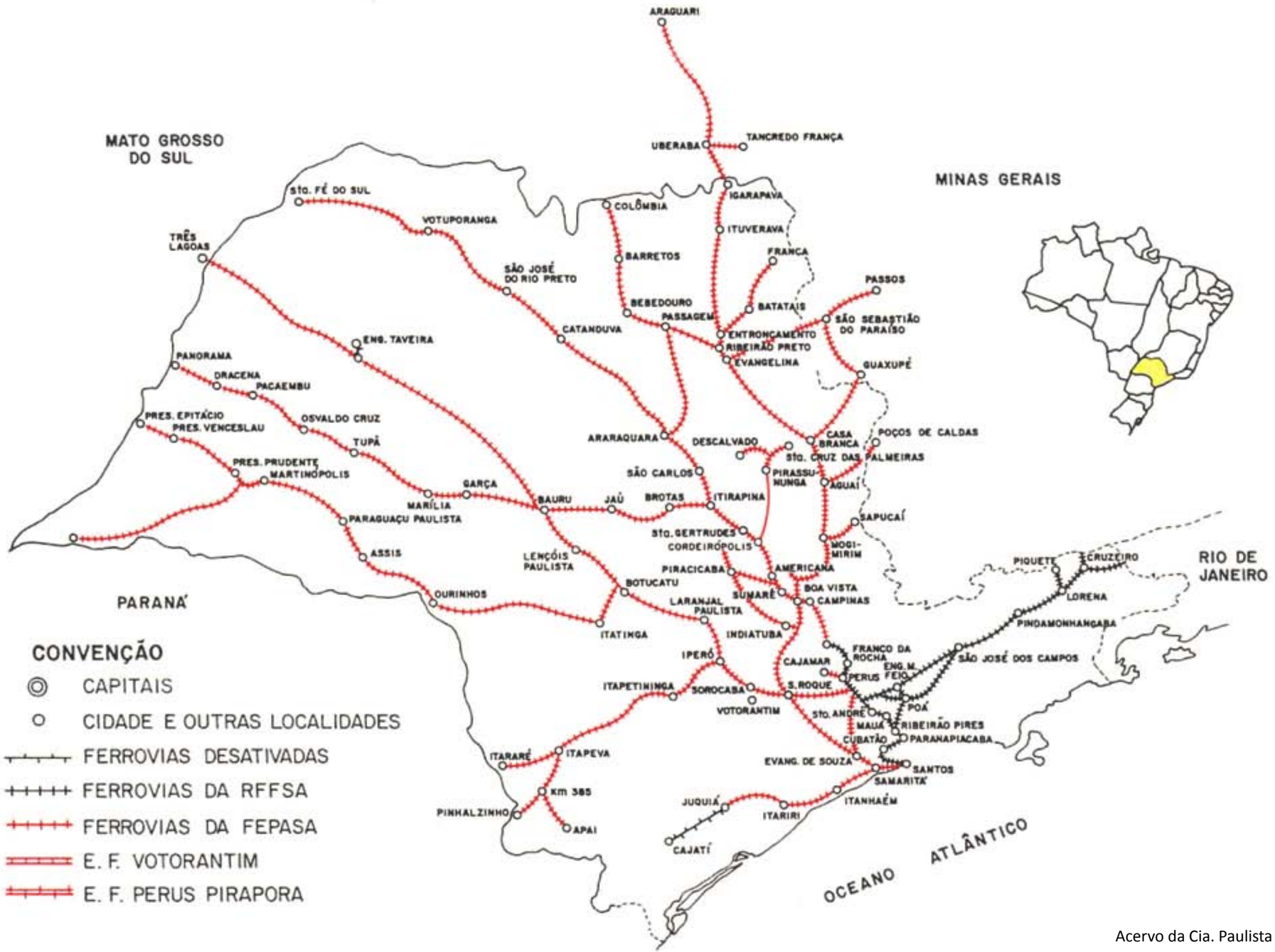
Acervo da Cia. Paulista



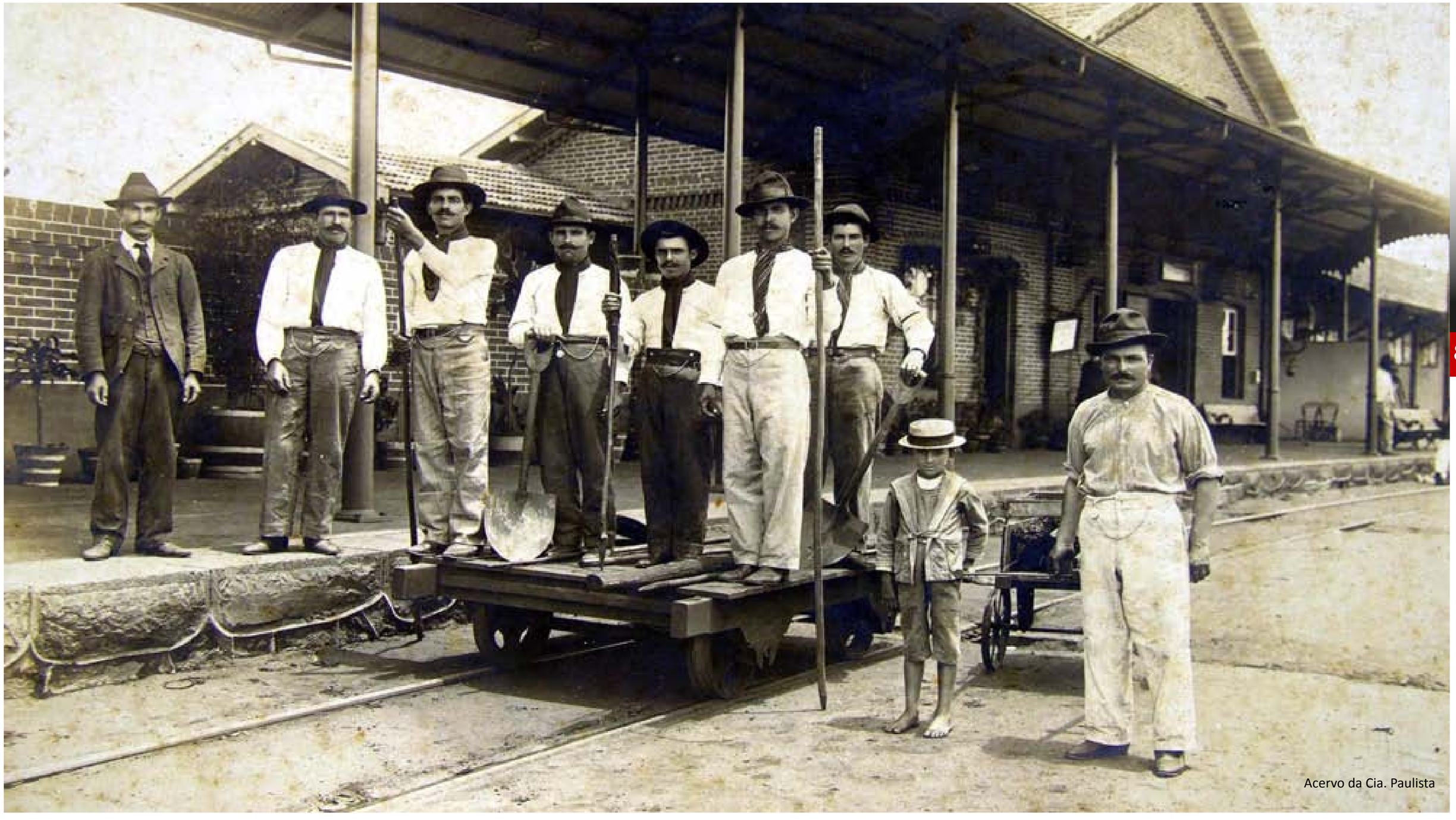
“Olha, se a gente fosse escrever sobre a vida na ferrovia daria um livro! Eu viajava por essas linhas afora. Ia para Marília, pousava em São José do Rio Preto. Até em Panorama já cheguei a ir também.”

Odorico
(Ex-ferroviário)

Foto por Rodrigo Emerick




Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

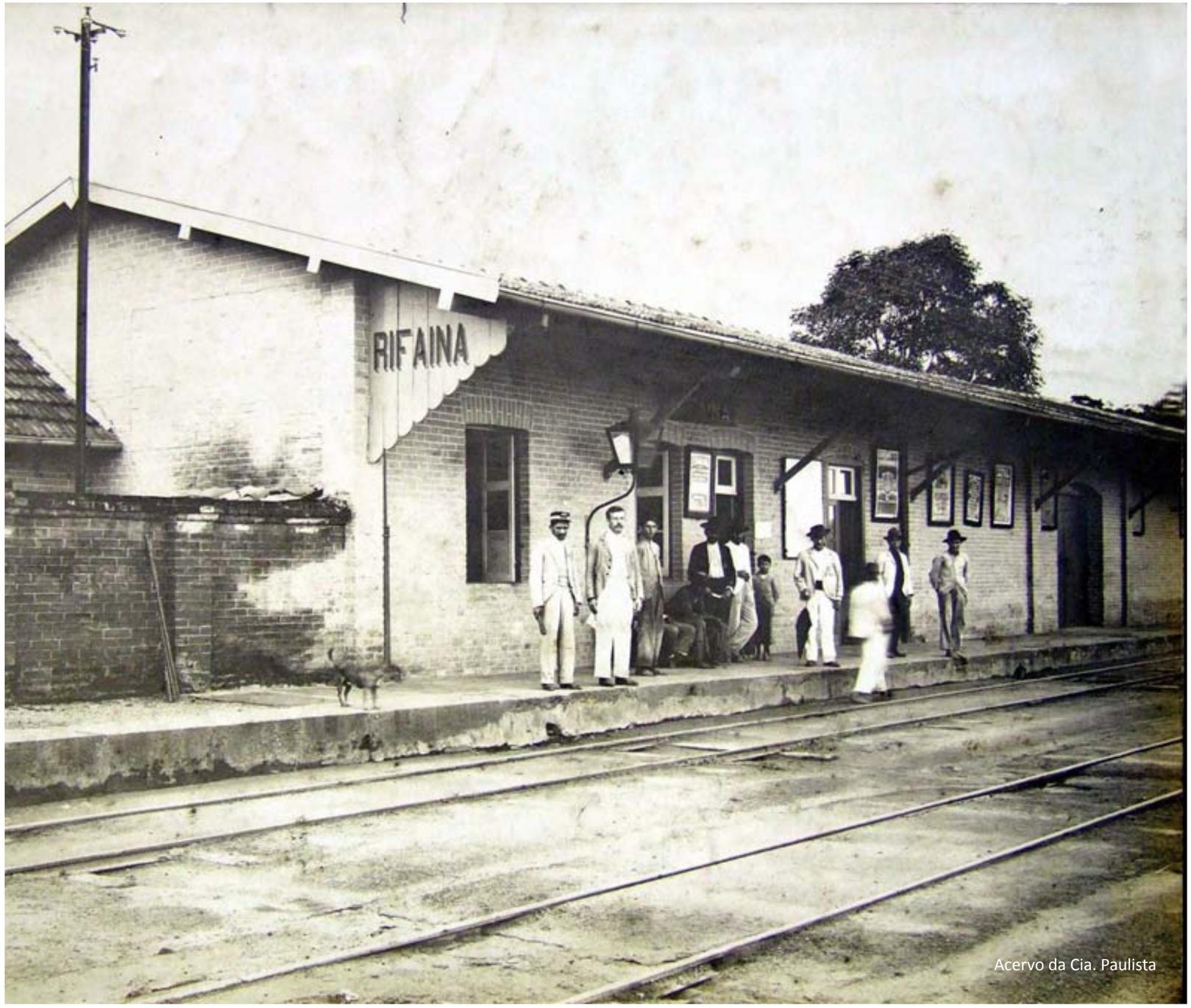
# Estações: fragmentos e memórias ao longo dos trilhos

Acervo da Cia. Paulista

Em 1918, em ocorrência das comemorações dos 50 anos da Companhia Paulista, foi lançado um álbum fotográfico. O fotógrafo e prefaciador do álbum o inicia ressaltando o árduo trabalho que enfrentou na sua concepção e na coleta das imagens. Filomon Perez ressalta que tinha o objetivo de "não deixar um só ramo, um só departamento, uma só das grandes peças da magnífica engrenagem" sem que fossem representados no álbum. Tarefa hercúlea perante uma organização gigantesca, em pleno processo de expansão e criadora de uma utopia de cidade, de desenvolvimento, de formação para o trabalho e de relações entre o espaço por ela rasgado e os impactos deste avanço descomunal pelas terras paulistas, avanço este representado pelas inúmeras estações e ramais que se sucediam.

O primeiro passo para a criação da Companhia Paulista foi a chegada da São Paulo Railway, se estendendo de Santos a Jundiaí. Esta estação em Jundiaí foi inaugurada em 18 de fevereiro de 1867. Daí surgiu a ideia de prolongar o caminho de ferro a outros pontos do Estado. Assim surgiria em janeiro

Acervo da Cia. Paulista




Acervo da Cia. Paulista

de 1868 a Companhia de Estradas de Ferro de Jundiahy a Campinas. Era um começo de uma era.

Hoje, passados um século e meio desta façanha, pouco resta desta magnífica engrenagem além de escombros, peças soltas, locomotivas em decomposição, desconhecimento de muitos e saudosismo dos ex-ferroviários. Essa grandiosidade repleta de espaços e coisas descomunais e também perdida em inúmeros detalhes que sobreviveram ao tempo, ao desuso e ao descaso falam para os transeuntes de hoje no Complexo Fepasa de uma vida efervescente, dinâmica, veloz e que se pretendia harmônica e silenciosa. Um mundo em que tudo ia bem, em que dentro dele, como diz o idealizador do álbum de 1918, jamais se fazia notar “as lutas, competições, desordens e rumores”. Tudo parecia andar nos trilhos.

A Companhia Paulista, abraçando a utopia sempre renovada e jamais realizada de ordem e progresso, atravessou terras e tempos e hoje jaz silenciosa. O Complexo Fepasa é a tradução viva deste silêncio que resiste ao tempo e que nos conta com a sua

presença o que foi essa vida ferroviária não tão silenciosa, não tão harmoniosa, não sem lutas. Considerada como esplêndido ornamento do Estado de São Paulo, as oficinas da Companhia Paulista, testemunham uma grandiosidade que se perdeu no tempo e que se apresenta hoje em fragmentos.

Fragmentos de tecnologias, fragmentos do trabalho humano despendido, fragmentos dos hábitos que tiveram de mudar drasticamente em nome da organização e racionalização do tempo, dos espaços e dos corpos.

Passados 150 anos, os caminhos de ferro mostram sua força civilizadora descomunal não por eles mesmos, nas suas inúmeras estações degradadas, mas pelo entorno que produziu, ou seja, as próprias cidades que surgiram pela e para a ferrovia. Se pouco resta das estações em sua utilização inicial, o ordenamento urbano que se construiu a partir das estações, fala deste passado que se apresenta na fisionomia das cidades.

Quando do seu aniversário de 50 anos, a Companhia Paulista celebrava o impacto de sua chegada nas mais diferentes cidades do interior paulista a partir de Jundiaí. A construção

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

e o funcionamento das suas oficinas em Jundiaí são ressaltados como melhoramentos não só da e para a Companhia, mas como para toda a cidade, organizando a vida coletiva, como atestam a tradição ferroviária em várias práticas sociais como o surgimento do Paulista Esporte Clube, fundado em 1909.

Ao retomarmos as imagens e memórias das estações férreas, uma forma de reconhecer a grandiosidade que isto representou em termos de progresso técnico e urbano, nas esperanças que suscitou e que concretizou, vale a pena refletir sobre as promessas que não foram cumpridas, as esperanças que ainda estão vivas aguardando novas possibilidades de realização.

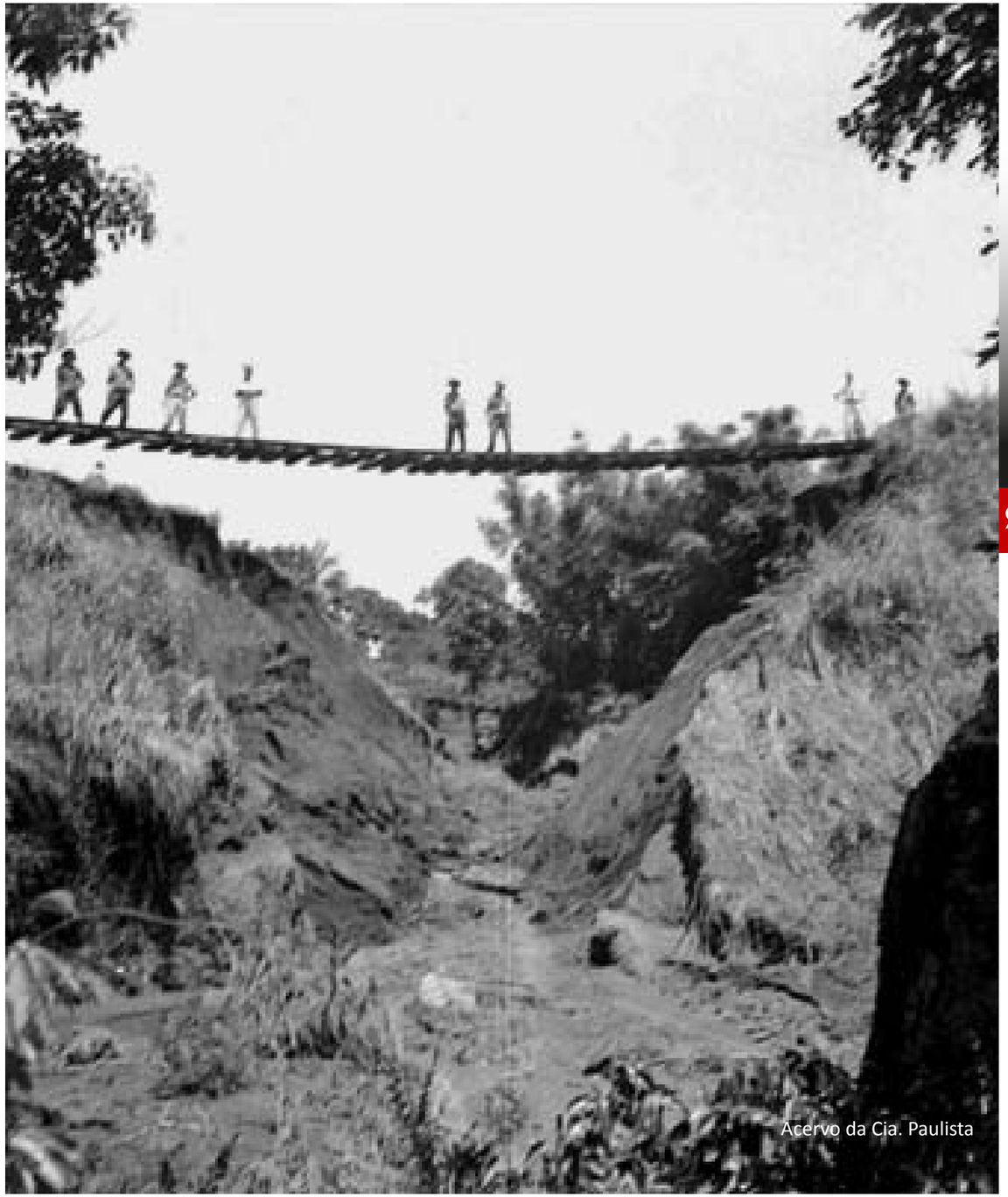
No cotidiano do Complexo Fepasa em Jundiaí é possível, ocasionalmente, assistir a passagem dos trens da MRS Logística que transitam pelos trilhos ainda ativos. A MRS recebeu nos anos 1990 concessão de antigos trechos para a exploração do transporte ferroviário de cargas. Essa concessão é uma experiência de revitalização num universo de abandonos ou refuncionalizações desses espaços.

# A FERROVIA CHEGA MUDANDO A PAISAGEM...

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

# Canto Inaugural

*Aos Drs. Saldanha Marinho e Falcão Filho*

*Recitado quando se abrio o caminho de ferro entre Jundiahy e Campinas.*

*Os Séclos são degráus immensos do infinito!*
*Ao limiar do espaço onde o tempo volteia,*
*Fundem-se a alma e a luz num giro louco e afflicto!*
*A morte é uma ficção, porque não morre a idéa!*

*O ser accorre ao ser! A' face do universo*
*Tudo caminha e vôa em turbilhões a flux!*
*O Senhor diz: — subir! — e espalha, verso a verso,*
*Hymnos do seu poder — a vida! a força! a luz!*

*O homem tambem vai á lucta, ao movimento!*
*O atomo-rei suspende o olhar perscrutador!*
*E fita e abrange a terra, a agua, o fogo, o vento!*
*E segue avante além, roçando a gloria em flor!*

*Rendeu-se humilde o chão! o mar curvou-lhe a esteira!*
*O ar, o proprio raio, o genio audaz venceu!...*
*Mas hoje o que lhe accende esta ancia ventureira?*
*O mysterio! o ideal! a immensidade! o ceu!*

*Lançai a aurea escada ao aureo firmamento:*
*O vulto — humanidade — emfim sahe da união!*
*Dos sonhos no fervor gera-se o pensomento!*
*Os caminhos são veias — tendem ao coração!*

*Transmuda-se em familia o que antes era o povo!*
*O braço se une ao braço, a voz se prende á voz!*
*Acabou-se a distancia! O mundo é um lar de novo!*
*Deixai passar o carro: as turbas vão d'apóz!*

*Deixae passar, oh! sim! a estrada é o rubro laço*
*Que aperia das nações os fulgidos laureis!*
*Deixae passar o carro — o sacrosanto abraço*
*Que vai de irmão a irmão em tremulos anneis!*

*Os Séc'los são degráus immensos do infinito!*
*A's rodas do progresso, — a aureola, o esplendor!*
*A idéa vem d'alli no giro louco e afflicto!*
*Chamava-se o trabalho ha de chamar-se o amor!*

11 DE AGOSTO
1872

FRANCISCO QUIRINO DOS SANTOS

Acervo da Cia. Paulista

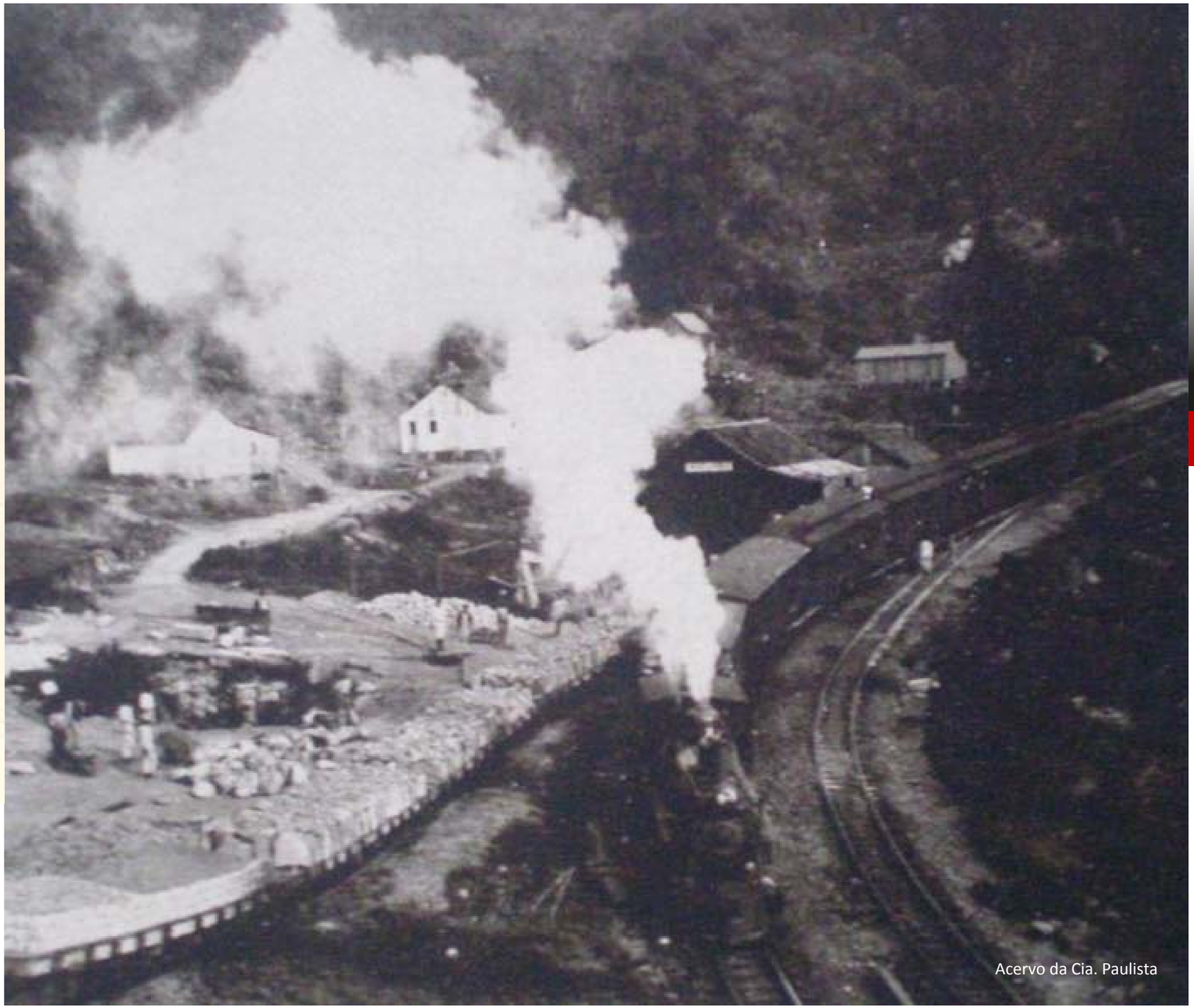
# EM CADA ESTAÇÃO UM MUNDO DE POSSIBILIDADES

O desenvolvimento e o progresso do Estado de S. Paulo devem-se immediatamente á estensão das vias ferreas. Onde quer que penetre a locomotiva para logo surgem as cidades, as lavouras, as officinas, as escolas, em fim, a vida humana em todas as suas manifestações.

Nesse sentido nenhum factor tem sido mais poderoso para o progresso do Estado de S. Paulo que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pelo seu bem organisado serviço, pelas suas iniciativas uteis, pela progressiva e constante expansão dos seus trilhos, pela modicidade de seus fretes, pela prudente orientação financeira da sua administração.

Toda a zona chamada "Paulista", todas essas numerosas cidades, toda essa população activa que habita ao lado das linhas ferreas da Companhia Paulista, tudo isso em todas as suas relações de vida depende substancialmente da prompta, regular e rapida circulação offerecida pela viação ferrea. De outra forma não se conceberia a existencia de todas essas lavouras, de todas essas cidades, de todas essas industrias, de toda essa população activa.

Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

## ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA — *ALTITUDES.*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Agua Vermelha | 808,4 | Cordeiro | 652,0 | Jaboticabal | 577,6 | Recanto | 529,9 |
| Alfredo Ellis | 704,8 | Corrego Rico | 524,0 | Jacuba | 599,9 | Remanso | 664,6 |
| Americo Brasiliense | 721,2 | Corrupira | 725,2 | Jacuri | 539,4 | Retiro | 850,6 |
| Andes | 624,4 | Corumbataby | 575,0 | Jahú | 544,0 | Ribeirão Bonito | 568,0 |
| Angico | 739,8 | Descalvado | 647,8 | José | 526,0 | Rincão | 526,0 |
| Annapolis | 698,0 | Dois Corregos | 648,0 | São Jeronymo | 561,3 | Rio Claro | 612,5 |
| Araras | 611,0 | Elias Root | 594,0 | Jundiahy Paulista | 786,1 | Rocinha | 798,6 |
| Araraquara | 650,9 | Emas | 599,0 | Laranja Azeda | 563,2 | São Bento | 615,0 |
| Arassuby | 690,4 | Espirandó | 636,6 | Leme | 610,0 | São Carlos | 828,7 |
| Arrendo | 661,0 | Falcão Filho | 713,0 | Limeira | 542,4 | Soldado Marcilio | 748,0 |
| Aurora | 696,8 | Ferraz | 565,0 | Loanda | 595,3 | Samambaia | 670,8 |
| Aurora Galvão | 492,0 | Flores | 702,3 | Lourenço | 665,8 | Santa Eudoxia | 611,1 |
| Babylonia | 739,6 | Fortaleza | 656,5 | Marcos | 589,2 | Santa Gertrudes | 576,0 |
| Bagassú | 590,0 | Fragosinho | 494,3 | Mandembo | 562,0 | Santa Olivia | 722,4 |
| Banharão | 682,0 | Gramadão | 653,2 | Mariano Procó | 502,7 | Santa Rita | 739,4 |
| Bauru | 526,3 | Granja | 608,4 | Mineiros | 618,0 | Santa Silveria | 699,0 |
| Batalha | 558,0 | Guacary | 524,4 | Morena | 615,2 | Santa Verediana | 674,8 |
| Batuby | 545,9 | Guarda | 604,0 | Monjolinho | 664,6 | Santo Ignacio | 545,7 |
| Barretos | 521,2 | Guatapará | 560,0 | Morro Grande | 668,0 | Souza Queiroz | 694,7 |
| Barrinha | 489,0 | Guayanaz | 491,7 | Moura | 607,6 | S. P. do Agudo | 604,0 |
| Belchiores | 552,8 | Hammond | 592,0 | Nova Odessa | 541,0 | Taboleiro | 823,0 |
| Bitarucáo | 748,0 | Horto | 730,4 | Oliveiras | 686,2 | Tatuhy | 784,6 |
| Bôa Vista | 657,8 | Hyppodromo | 834,3 | Ouro | 715,0 | Tapyrito | 657,6 |
| Bretas | 664,7 | Ibaté | 829,0 | Palmar | 562,2 | Tapyra | 593,0 |
| Cassela | 783,0 | Ibi | 579,5 | Palmeiras | 664,4 | Tapyra | 623,6 |
| Campo Alegre | 643,2 | Ibirába | 568,0 | Pantano | 697,6 | Tatú | 513,0 |
| Campos Salles | 696,0 | Ibitinema | 677,0 | Passagem | 486,1 | Tombadouro | 646,0 |
| Campinas | 693,2 | Jaboticabal | 577,6 | Pederneiras | 507,2 | Torrinha | 756,0 |

Assim, por exemplo, na Estrada de Ferro Paulista, as localidades hoje mais importantes, considerado o valor das rendas das respectivas estações, são Campinas, Jahu', São Carlos, Rio Claro, Barretos, Jaboticabal.

Campinas em 1887 tinha apenas 41.253 habitantes e hoje tem 121.152 habitantes. Em 1887 a principal ou antes quasi exclusiva producção do municipio era o café, cuja exportação média annual era calculada em 10.500.000 kilos. Isso em 1887. Hoje Campinas, segundo o calculo antes da geada, tem 28.517.100 pés de café, tem uma importante lavoura de cereaes e de canna, sendo que só o engenho central em Villa Esther produzia 40.000 saccas.

Acervo da Cia. Paulista



## OS GRANDES MELHORAMENTOS DA COMPANHIA PAULISTA

Edificio onde funccionam a inspectoria e officinas em Jundiahy

Acervo da Cia. Paulista

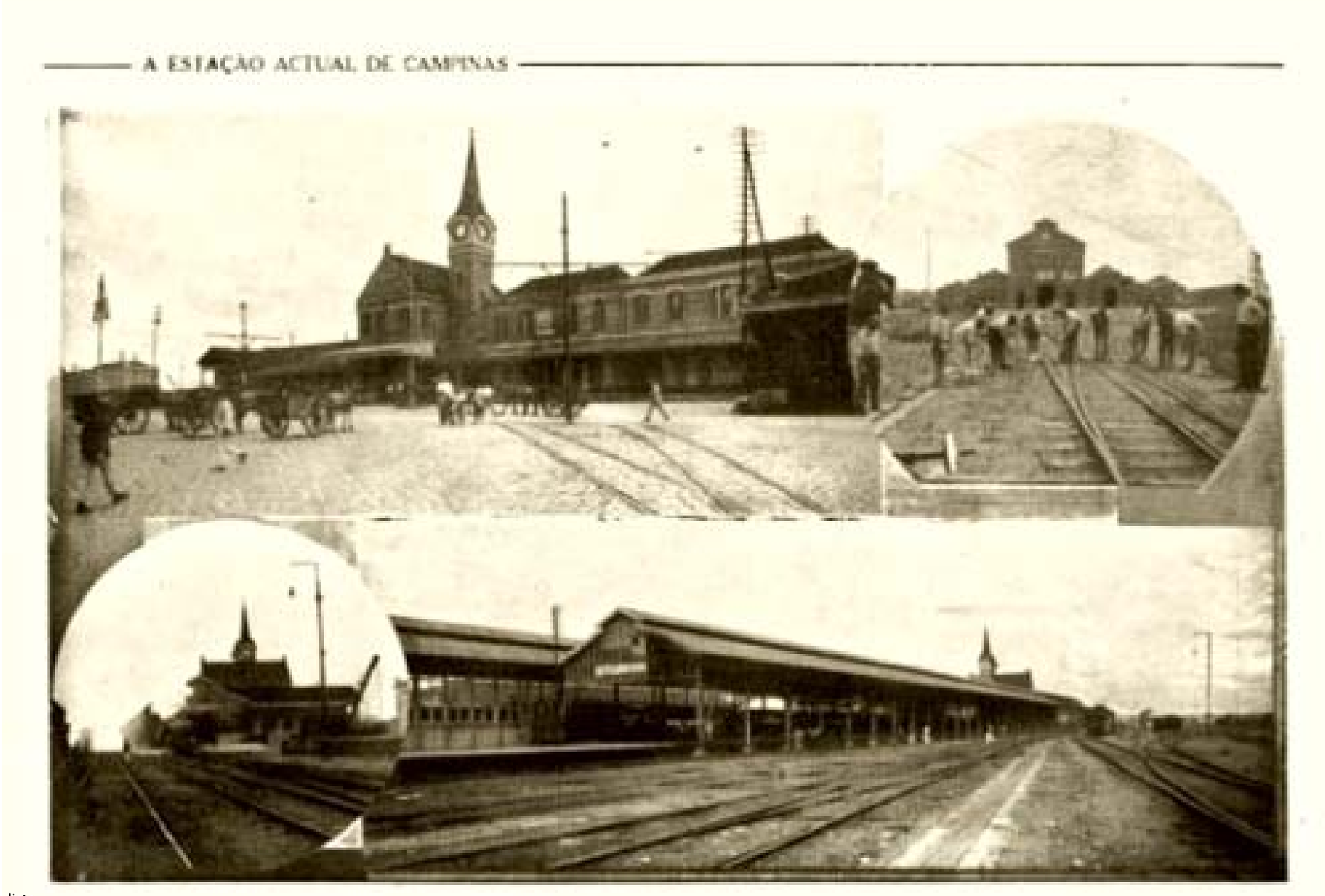
# Com a estação, chegavam as fábricas

A estação de Campinas em 1872
Retocada e vivaldo decênio acharam

A mesma estação em 1872, vista do lado da linha
A praça da estação atualmente

Acervo da Cia. Paulista

# EM CADA ESTAÇÃO UM MUNDO DE POSSIBILIDADES




Acervo da Cia. Paulista

A estação de Campinas em 1918

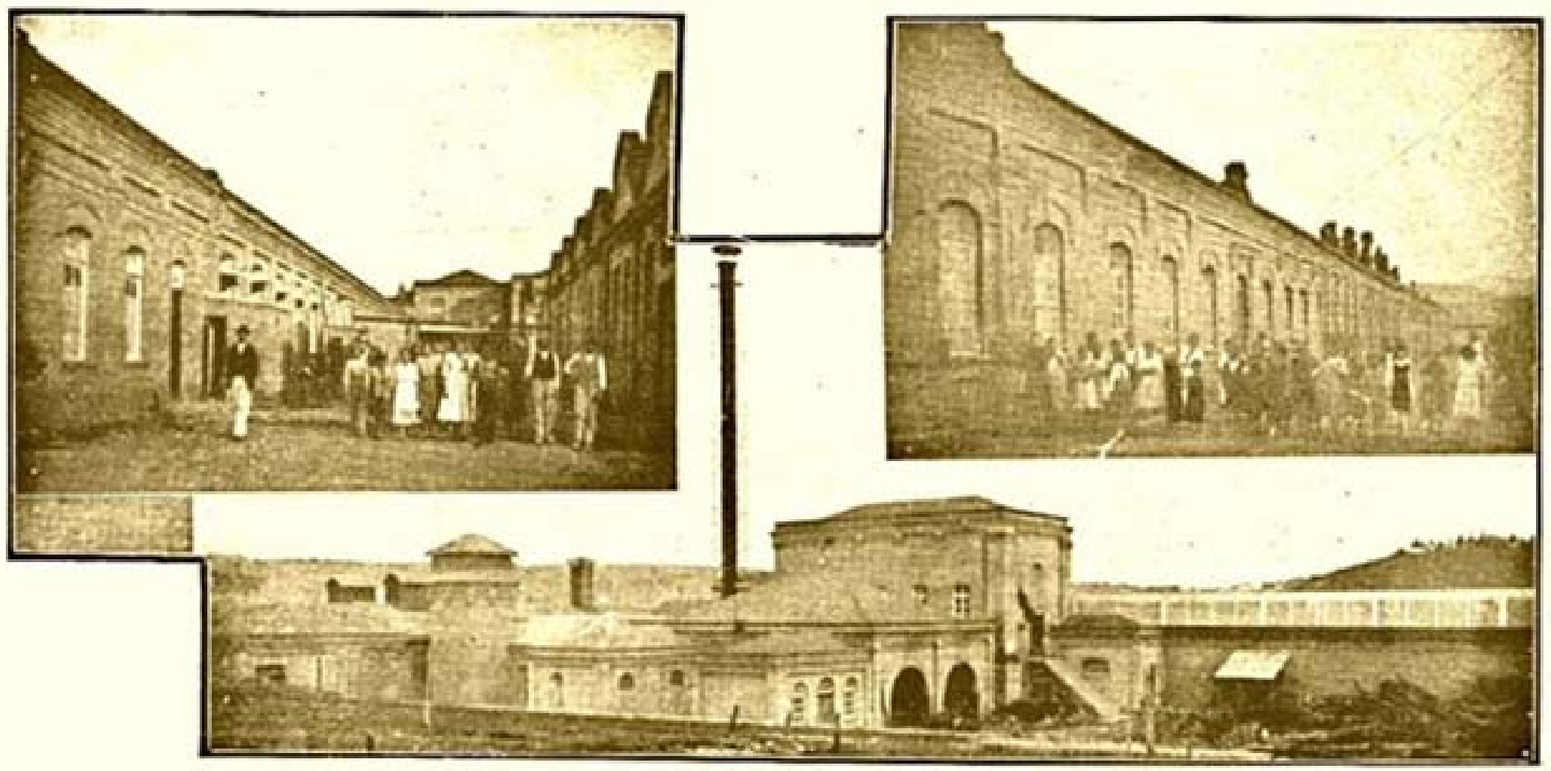
Vista lateral da estação

A torre das chaves em serviço

A estação vista da esplanada dos manobras

# Companhia Fiação e Tecidos "São Bento"

FABRICA EM JUNDIAHY



Escriptorio Central: Rua São Bento N. 43 - Sobrado

SÃO PAULO

TELEPHONE N. 1450-Central

Endereço Telegraphico: "SAMBENTO"

CAIXA DO CORREIO, 337

JUNDIAHY — Comarca, 31.000 habitantes. 706 met. de altitude acima do nivel do mar. Ponto terminal da São Paulo Railway e inicial da Companhia Paulista e da Secção Ituana da E. de F. Sorocabana. Centro industrial muito importante, destacando-se 3 fabricas de tecidos, 3 ceramicas, 1 fabrica de louças, 1 de moveis e 1 de oxygenio, além das grandes officinas da Comp. Paulista, com perto de 1.000 operarios, que, com os dos outros estabelecimentos fabris impulsionam o progresso da cidade. Nota-se tambem uma importante ferraria electrica. Nesta cidade acha-se installada a Contadoria da Companhia Paulista. Possue esplendida illuminação electrica, jardins, construcções modernas, commercio desenvolvido, estabelecimentos de ensino, hoteis, communicações telephonicas, etc. Conta, tambem, bom serviço de carros e automoveis.

Acervo da Cia. Paulista

# As escolas

Acervo da Cia. Paulista

# E, LOGICAMENTE, AS PESSOAS ILUSTRES...

Acervo da Cia. Paulista

"Todos os dias é um vai e vem
A vida se repete na estação"

(Encontros e Despedidas de
Milton Nascimento e
Fernando Brant)

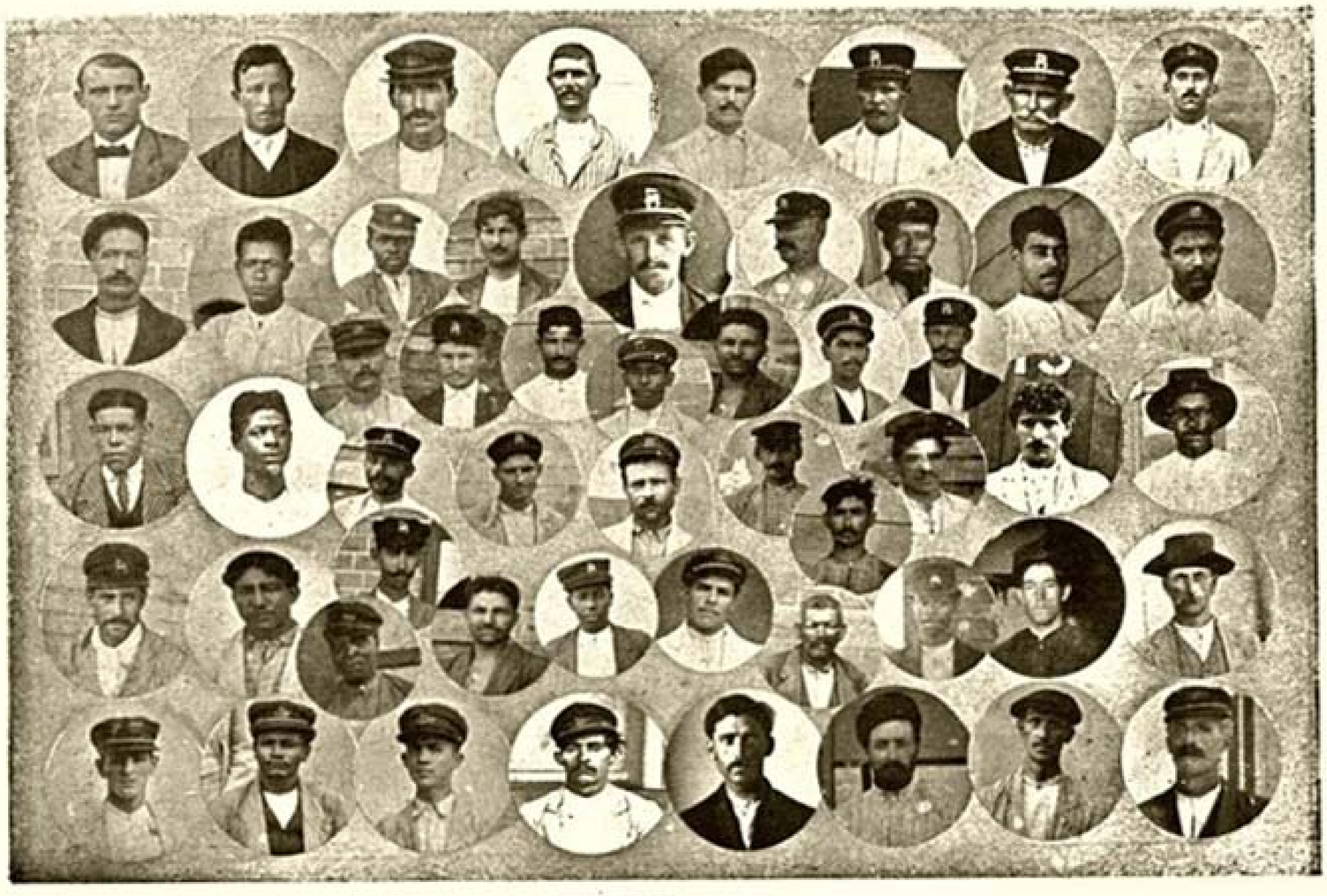
*A velocidade dos cavalos era substituí-da pela velocidade do trem.*

Os Organizadores

Acervo da Cia. Paulista

# E eles, os trabalhadores

FUNCCIONARIOS DA COMPANHIA



Portadores de diversas estações

## SEUS EMPREGADOS

As estações de hoje, comparadas com as de vinte annos atraz, são verdadeiros palacetes, e tudo, dentro dellas, corresponde devidamente a esse aspecto, quer na parte destinada ao publico, quer nas accommodações reservadas aos chefes e suas familias. Aposentos vastos, arejamento perfeito, agua encanada, boa illuminação, tudo se encontra nessas habitações.

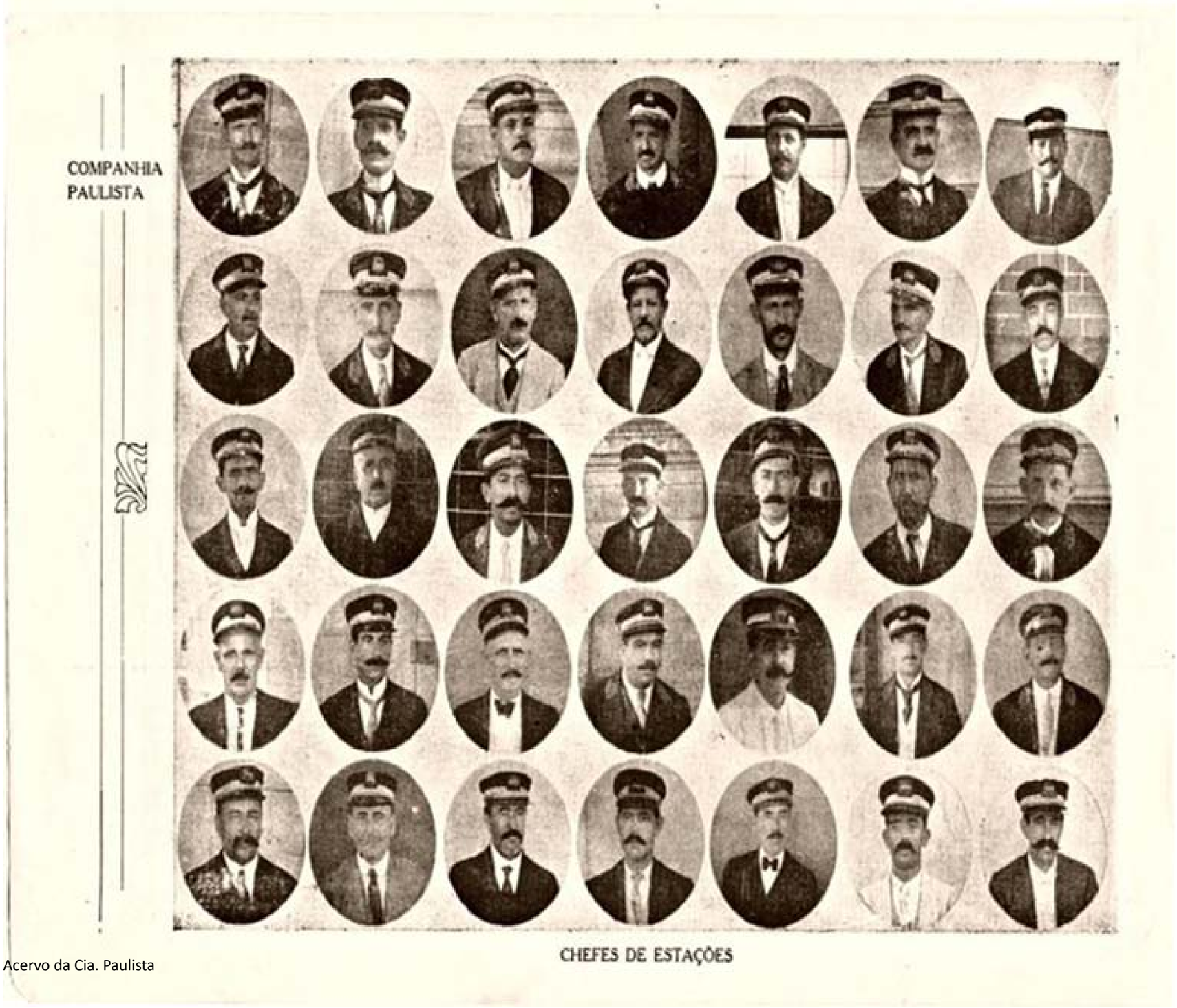
A estrada fornece casa tambem a outros empregados. São, geralmente, construidas em grupos, em lugares bem expostos e salubres. Simples, mas solidas e de agradavel aspecto, servidas de agua encanada, com as accommodações indispensaveis, são moradias que os trabalhadores difficilmente encontrarão em outra parte, mesmo pagando, na hypothese de que possam pagar.

Acervo da Cia. Paulista

“Tem gente que chega
pra ficar
Tem gente que vai
pra nunca mais
Tem gente que vem e
quer voltar
Tem gente que vai e
quer ficar
Tem gente que veio
só olhar
Tem gente a sorrir e
a chorar”

(Encontros e Despedidas
de Milton Nascimento e
Fernando Brant)

Acervo da Cia. Paulista




CHEFES DE ESTAÇÕES

Acervo da Cia. Paulista

"E assim chegar e partir
São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também despedida"

(Encontros e Despedidas de
Milton Nascimento e
Fernando Brant)

“A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...”

(Encontros e Despedidas de Milton Nascimento e Fernando Brant)

Acervo da Cia. Paulista

# E as trabalhadoras... Também!

Funcionarios do telegrapho na Estação de Campinas — Zeladora da sala de espera da Estação de S. Carlos

Zeladora da sala de espera da Estação de Rio Claro — Zeladora da rouparia e auxiliares na Estação de S. Carlos

Telephonistas da Estação de Campinas. — Telephonistas da Estação de Jundiahy — Zeladora da sala de espera da Estação de Campinas

Acervo da Cia. Paulista

# EM CADA ESTAÇÃO UM MUNDO DE POSSIBILIDADES

Acervo da Cia. Paulista

"E assim chegar e partir
São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também despedida"

(Encontros e Despedidas de
Milton Nascimento e
Fernando Brant)

“Mande notícias do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço, venha me apertar
Tô chegando
Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero”

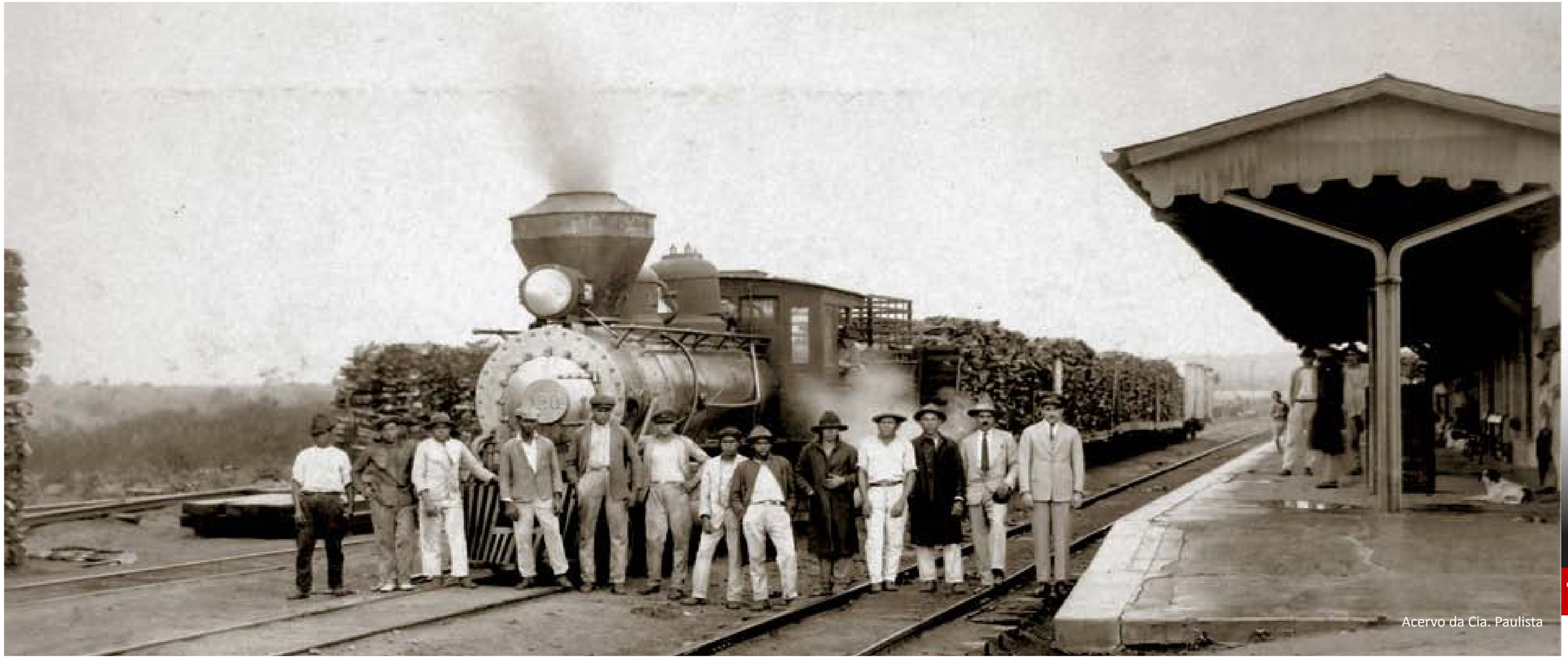
(Encontros e Despedidas de
Milton Nascimento e
Fernando Brant)

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

# Capítulo 4
# Entre Máquinas e Humanos

Acervo da Cia. Paulista



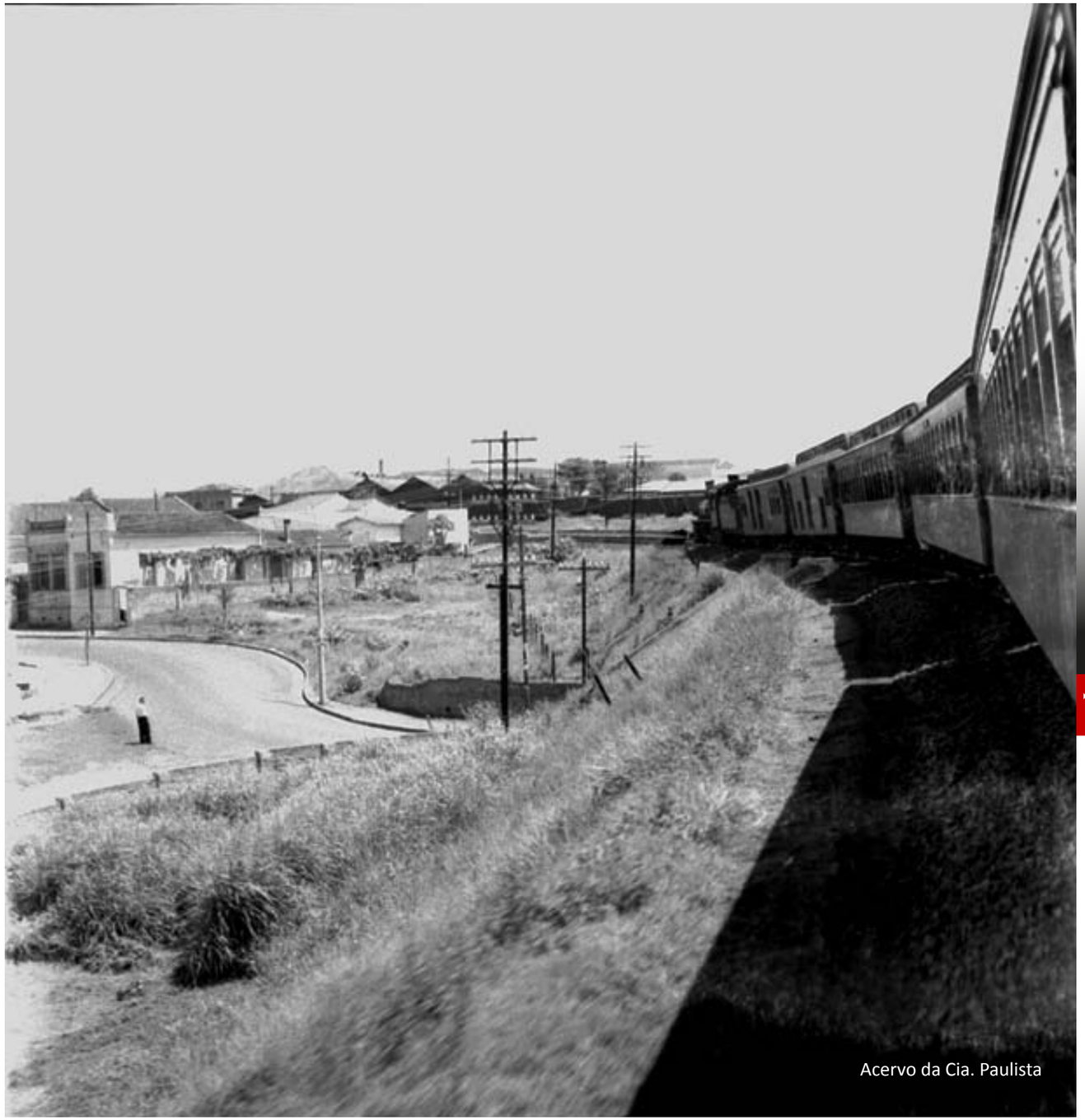
Acervo da Cia. Paulista



# Entre Máquinas e Humanos

Esta parte se refere às diferentes formas de relação entre os indivíduos, a sociedade e o desenvolvimento tecnológico promovido pela ferrovia. Terão destaque as fotos em que as pessoas estão, de alguma forma, interagindo com locomotivas, ferramentas e espaços de trabalho. Serão destacadas e comentadas imagens que mostrem esta interação entre velocidade e afecção, objeto técnico e afetividade, tecnologia e cultura.

Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

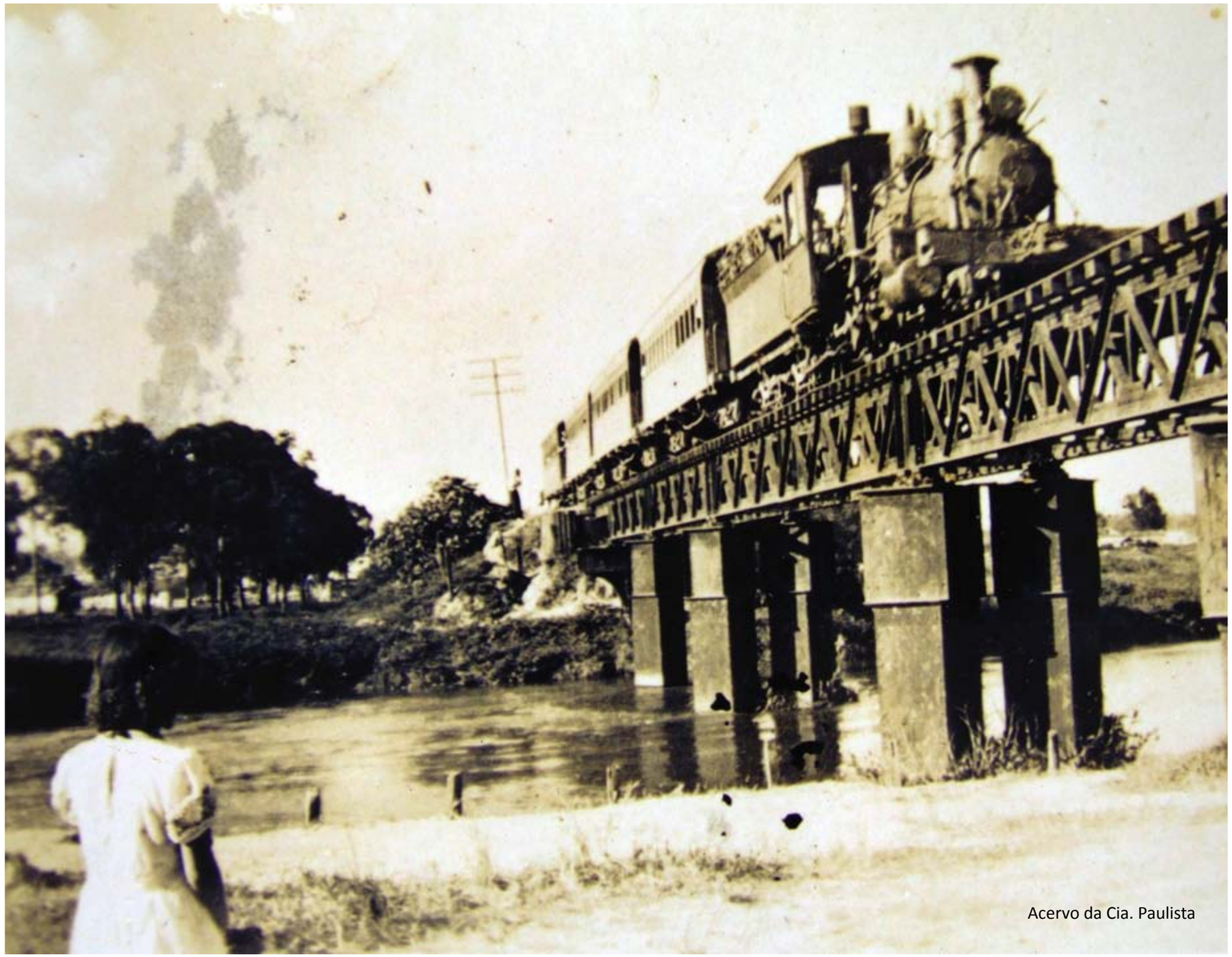
# Entre humanos e máquinas ferroviárias:
# o que se passou? para onde vai?

Era o primeiro dia de junho, do ano de 2016. Uma locomotiva de alta velocidade surge triunfante para uma seleta plateia europeia, após rasgar o coração dos alpes suíços por um túnel de base com 57 km de extensão, agora o mais longo em todo o mundo, inaugurado e batizado Gottardo em homenagem ao massivo montanhoso de Saint-Gothard.

Gigantesca obra da engenharia ferroviária que superava a quilometragem do Eurotúnel, com seus 50,5 quilômetros sob o Canal da Mancha ligando França e Inglaterra, era exaltada em cerimônia com todas as pompas e rituais próprios para a ocasião. Nada mais nada menos que uma maquinaria de perfuração de tamanho aproximado a quatro campos de futebol foi necessária para romper as duras e variadas rochas das montanhas alpinas, durante anos, vinte e quatro horas por dia, fruto de um projeto antigo, visionado em 1962, mas que somente agora tornara-se real. Motivo de orgulho, propaganda e prestação de contas pelos mais de 7 bilhões de dólares investidos, a máquina é sempre exibida monumental em fotos reluzentes no website oficial da inauguração do Gottardo 2016.

Na mesma página da internet, que propiciava a possibilidade de baixar o aplicativo Gottardo, logo abaixo dos logotipos dos principais parceiros patrocinadores, anunciava-se: “Um acontecimento de dimensão mundial e uma grande festa popular”.

No entanto, apesar de certa repercussão



Acervo da Cia. Paulista

internacional pelo reconhecimento da façanha da engenharia ferroviária, parece que a inauguração esteve longe de uma grande festa popular, distante até mesmo do impacto da estreia do Eurotúnel, em 1994.

O que se passou? Por que, apesar da pompa e circunstância pelo merecido valor no avanço da engenharia ali circunscrito, o apelo popular parece não esteve presente? Não houve a comoção esperada como, por exemplo, àquela relatada pelo jornalista Francisco Quirino, ao reportar a inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro:

"Contavam-se três horas e meia, quando um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme; ouviu-se, longínquo, um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas mais belas Campinas o férreo galopar do misterioso hipogrifo. O que se passou nesse instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Girândolas, foguetes, baterias, aclamações, músicas, tudo isso se ergueu num ímpeto tão sublime que a própria alma do povo, a perder-se numa vertigem de

alegria indefinida. Espetáculo maravilhoso! (...) Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras, abriam caminho, puxando dezenove vagões em que vinham os dois grandes vultos do dia - Saldanha Marinho e Falcão Filho, o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista, e vinham mais o resto da diretoria e inúmeros acionistas e convidados, entre os quais o presidente da província, o chefe de polícia, etc."

A mesma vertigem de alegria indefinida na própria alma do povo, que talvez os engenheiros e políticos do túnel Gottardo 2016 propunham ao conclamar sua "grande festa popular", parece, para suavizar numa cândida perspectiva, ter se transformado em simples admiração passageira, não em espanto, em assombro que invadiria a alma da população mundial após a locomotiva executar sua veloz histórica travessia. E admiração é diferente de assombro. A admiração está mais propensa à contemplação, enquanto o assombro ao novo.

O cenário, o público, os personagens, humanos e inumanos, estavam todos, ou quase

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

todos, lá, inclusive virtualmente, via streaming na internet. O teatro estava montado perfeita e literalmente para a celebração, mas o assombro do novo não marcou sua presença, o épico apelo da ferrovia como marco da modernidade e do progresso técnico não surtiu mais seu efeito habitual.

A menção ao teatro, com espetáculo realizado efetivamente na ocasião, não é casual. Ao se perguntar o que estava acontecendo, o que se passava com o teatro em sua época, o filósofo alemão Walter Benjamin, discorrendo sobre o trágico e o teatro épico num estudo sobre Brecht, em determinado momento dizia: “Quando o fluxo real da vida é represado, imobilizando-se, essa interrupção é vivida como se fosse um refluxo: o assombro é esse refluxo”.

Num exercício de pensamento, poderia o Complexo Fepasa ser tomado aqui enquanto esse palco, não somente em suas dimensões físicas, materiais, mas também imateriais, nas relações entre humanos, máquinas, técnicas, ferramentas, vidas entrelaçadas e atravessadas nesses longos anos de existência.

O trágico em seu destino é exibido nas ruínas arquitetônicas, mas também nas vozes de outrora e de agora, nas imagens de homens, mulheres e máquinas que se proliferam e permanecem no papel ou digitalizadas, bem como na imaginação dos muitos ferroviários, ainda permitem que o assombro enquanto refluxo vital se apresente e alimente certa esperança de revitalização, de compreensão do que foi esse desenvolvimento tecnocientífico em torno dos trilhos, social por princípio. É a oportunidade de uma ocupação condizente com o fluxo real da vida, ou das vidas que por ali passaram, passam e passarão.

Sempre é curioso observar as fotos antigas compostas por homens e locomotivas, a proximidade entre eles, uma espécie de satisfação das pessoas em geral e, mais em específico, dos trabalhadores ferroviários de todas as categorias, em estar fisicamente próximos a essas máquinas, às ferramentas e utensílios nas oficinas, mesmo sem deixar de observar o contraste contido em suas condições de trabalho, muitas vezes, insalubres, perigosas ou sob controle rígido administrativo. O que se passava ali? Que relações ainda podem

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

ser resgatas para além da contemplação arquitetônica? Quais complexas tragédias ali foram vividas em sua plenitude que permite olhares diversos sobre a história entre humanos e máquinas de ontem e em construção para o amanhã?

Todavia, parece que houve, aos poucos, um distanciamento entre homens, mulheres e as máquinas ferroviárias, o assombro esvaiu-se ou adormeceu de alguma forma, deslocou-se para as infovias, para as redes eletrônicas. A velocidade da locomotiva que tanto encantava e coadunava-se com o mundo industrial desviou-se para a aceleração dos fluxos de dados, da comunicação em tempo real, passou para as máquinas informacionais.

O Complexo Fepasa enquanto palco de uma tragédia parece pedir com urgência, até para sua sobrevivência, um deslocamento de perspectiva, da simples admiração para o assombro novamente, não enquanto retorno ao passado, um revival estático para espectadores passivos, mas como potência latente, para despertar uma “dialética em estado de repouso”, como definia Benjamin:

O assombro é o rochedo do qual contemplamos a torrente das coisas, que cantam, na cidade de Jehoo, “sempre cheia, mas onde ninguém mora”, uma canção que começa assim:

Não te demores nas ondas
Que se quebram a teus pés; enquanto
Estiverem na água, novas ondas
Se quebrarão neles

Jehoo, cidade do primeiro drama épico de Brecht (*Um homem é um homem*), remete ao Complexo retratado nesse álbum, ao complexo olhar de assombro necessário a ele ser dirigido, à busca pelo refluxo, na exploração desse potencial enquanto memória entre humanos e máquinas, não como mero espetáculo mas como cenário para outras possibilidades, outras dialéticas, outras articulações que despertem o espanto de ouvir nessa cidade sem ninguém mas plena de relações entre humanos e tecnologias, entre vidas maquínicas e simbioses socioculturais múltiplas ali vivenciadas.

Por isso, o assombro tende sempre para o novo, mesmo que seja proveniente da

Acervo da Cia. Paulista

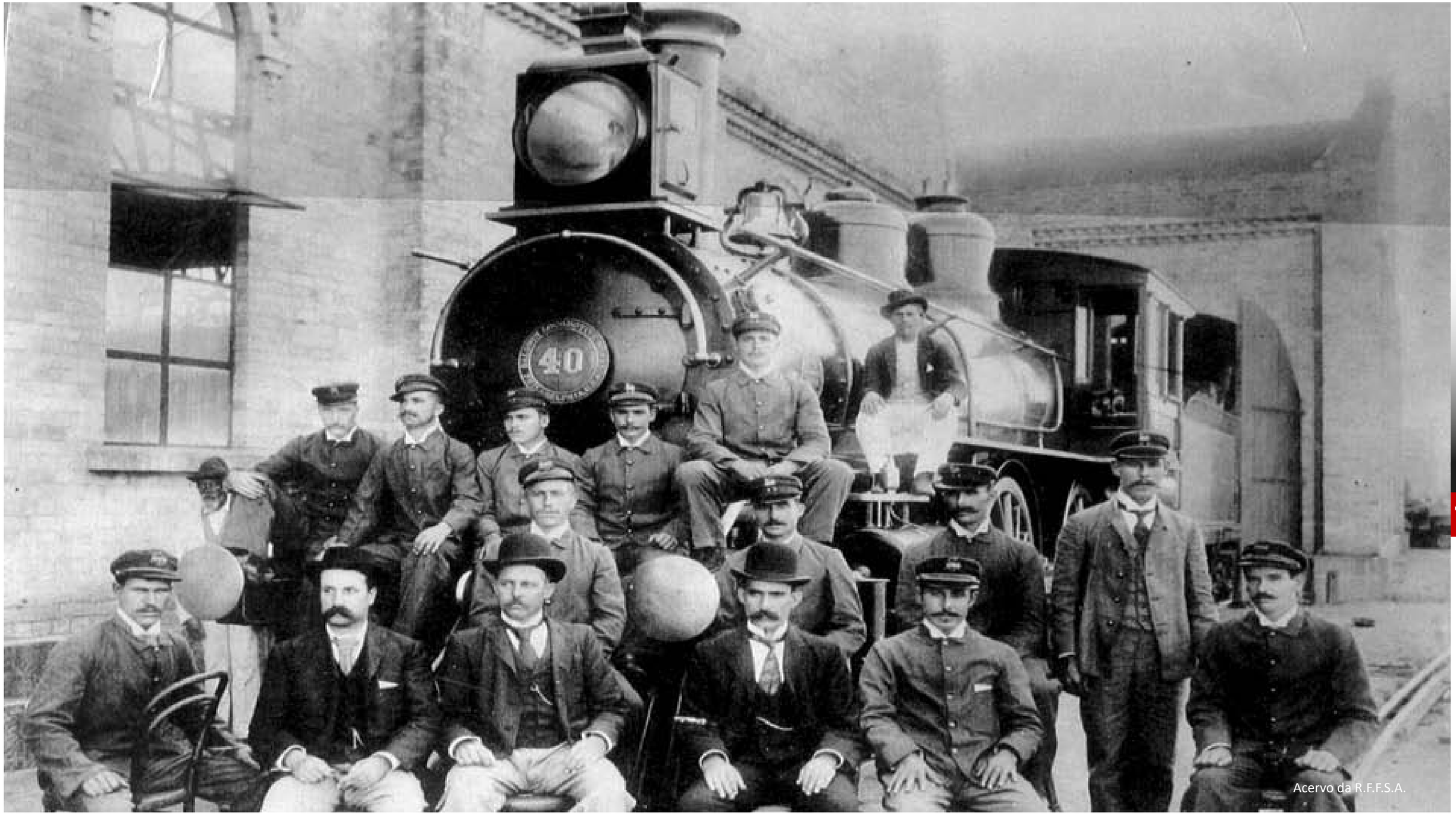
Acervo da Cia. Paulista

Foto por Bárbara Guilherme

constatação de uma tragédia. Não se serve a um nostálgico passivo e piedoso, mas se propõe diante do estranhamento pela catástrofe como ponto de inflexão e reflexão, para o movimento em outras direções, em diferentes relações entre as pessoas e suas máquinas, que se ponham para além do entretenimento espetacular, do fetichismo do consumo, da política rasteira, do olhar distante e contemplativo, alheio ao entendimento do real valor e potencial estratégico sociocultural ali contido.

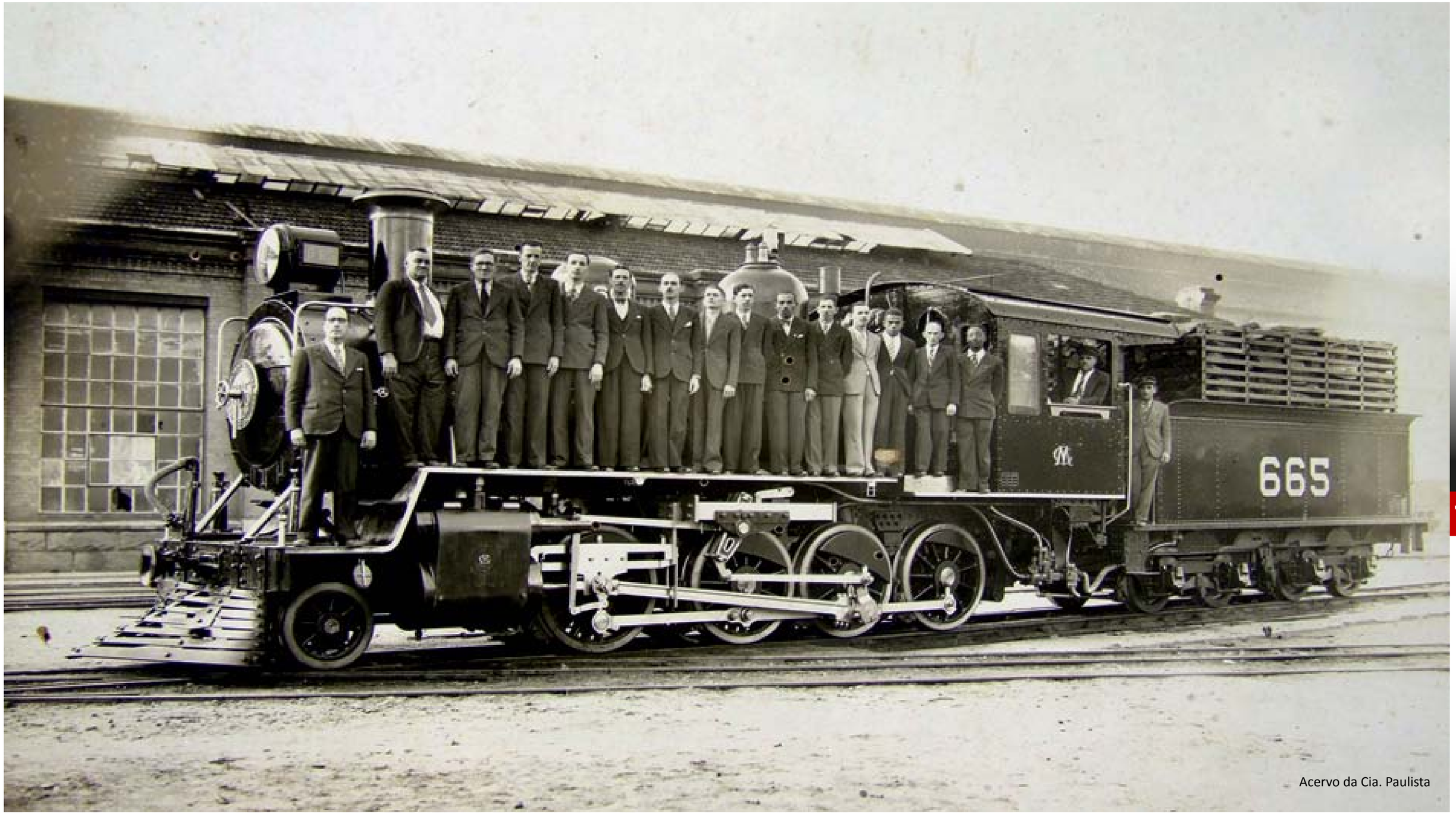
É essencial entender e refletir sobre o fluxo e o refluxo constante das ondas, assim como das infinitas bifurcações ocorridas a partir dos trilhos.

Emerson Freire




Acervo da R.F.F.S.A.

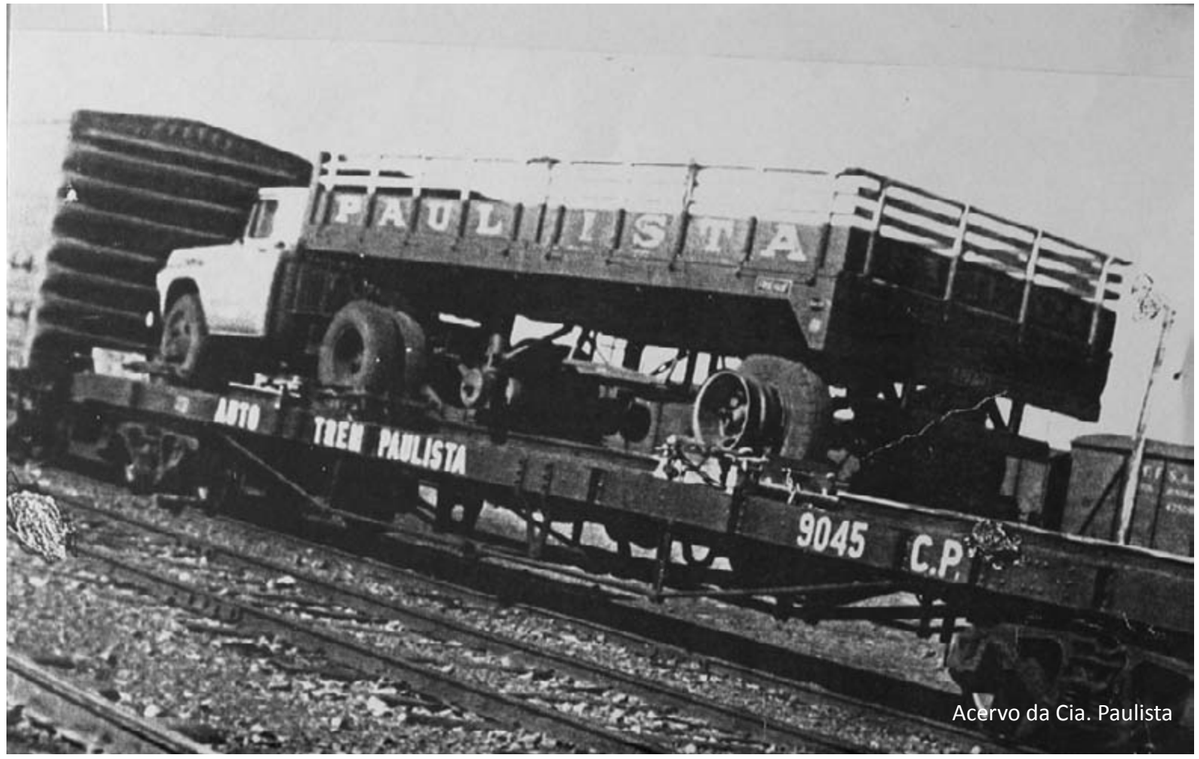
Acervo da Cia. Paulista




Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da FEPASA

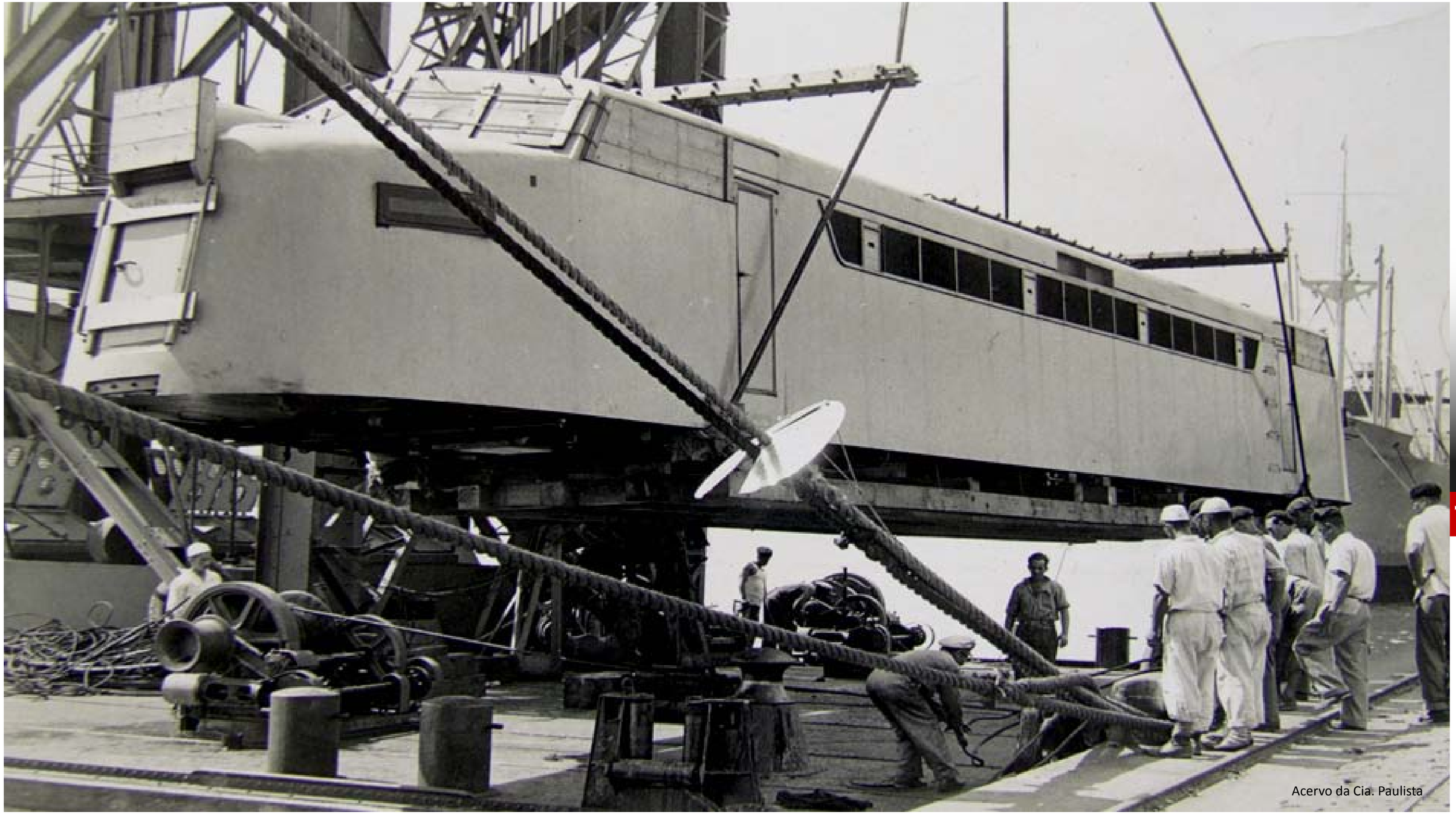


Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

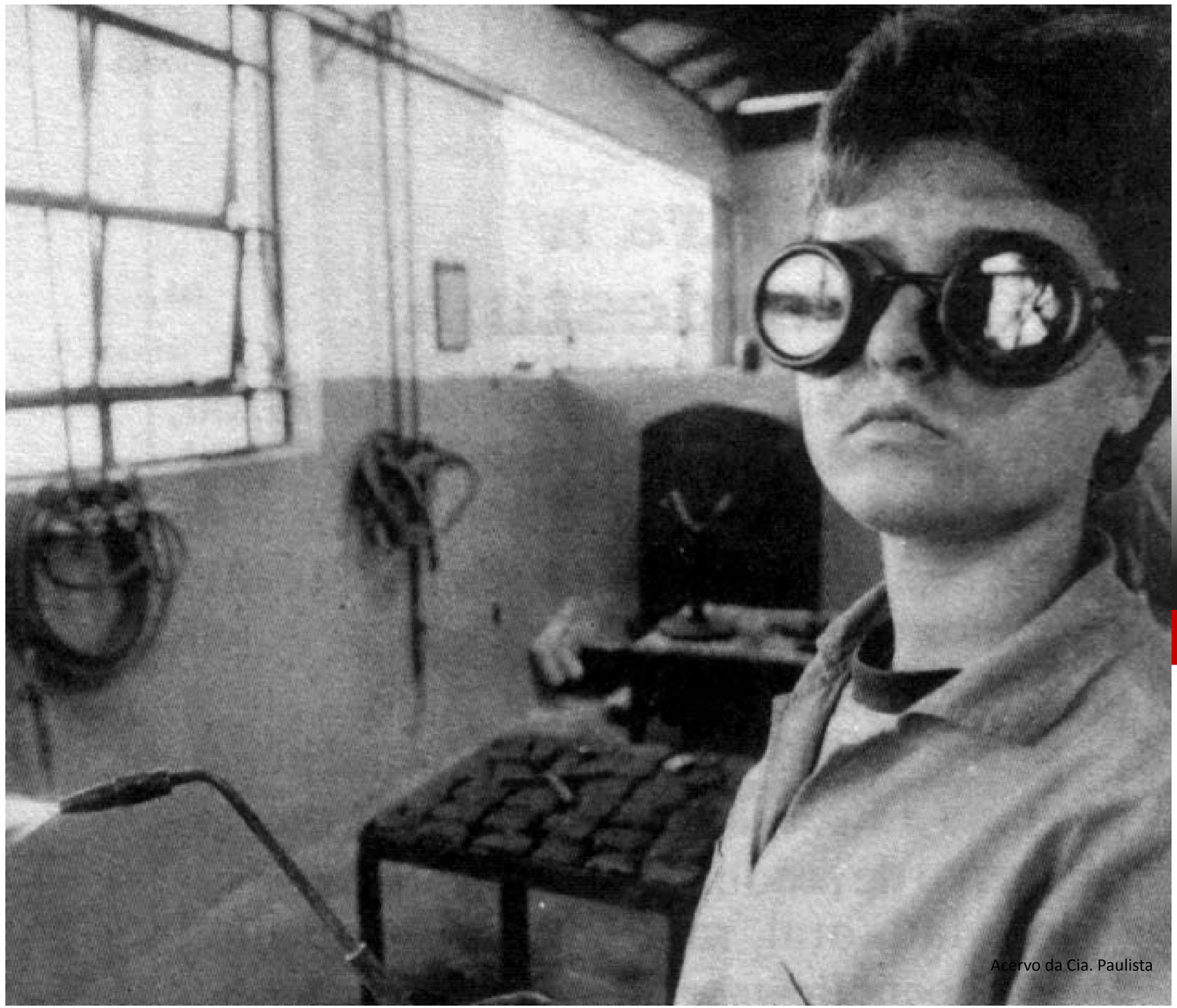
Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

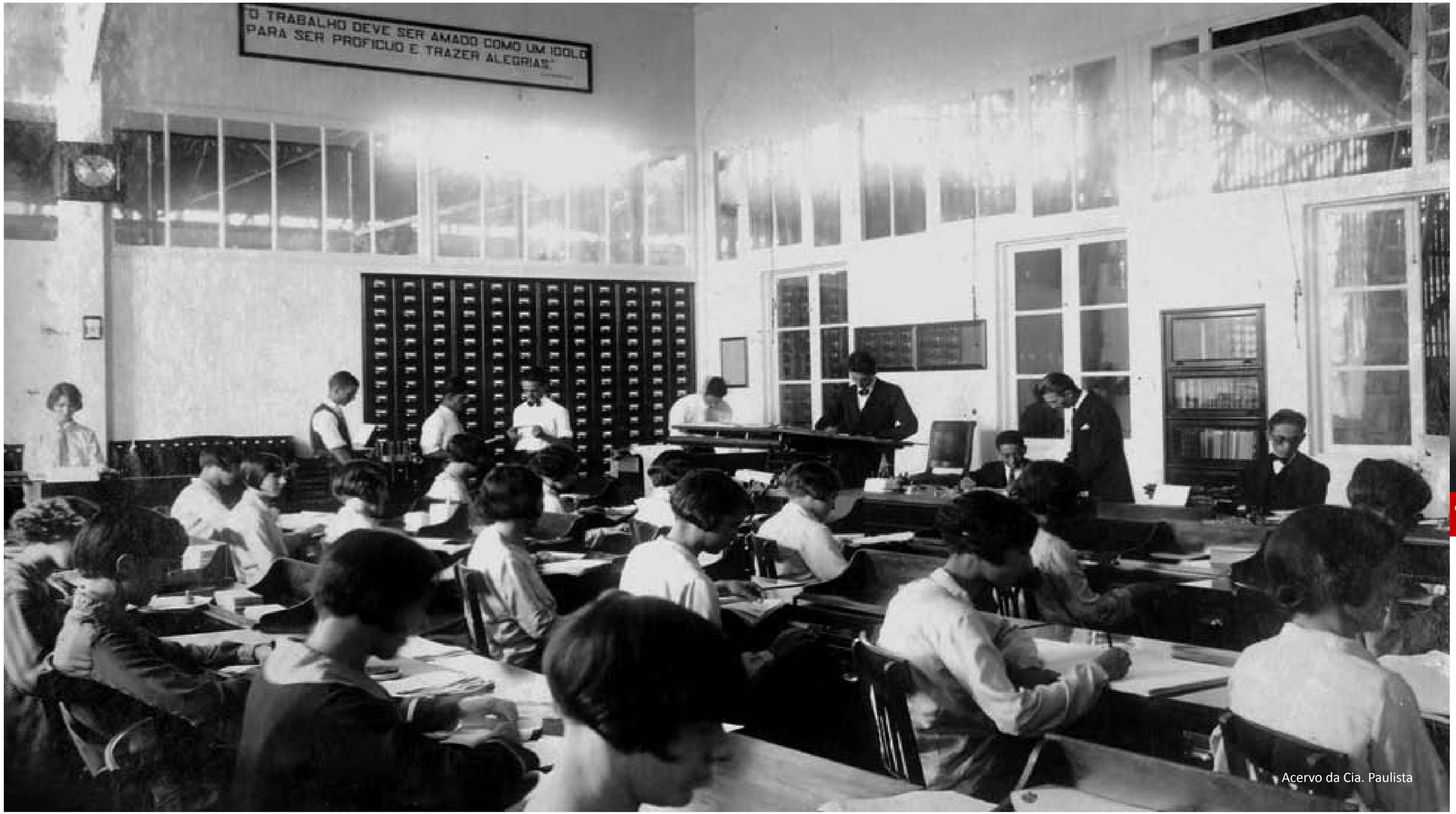


Acervo da Cia. Paulista

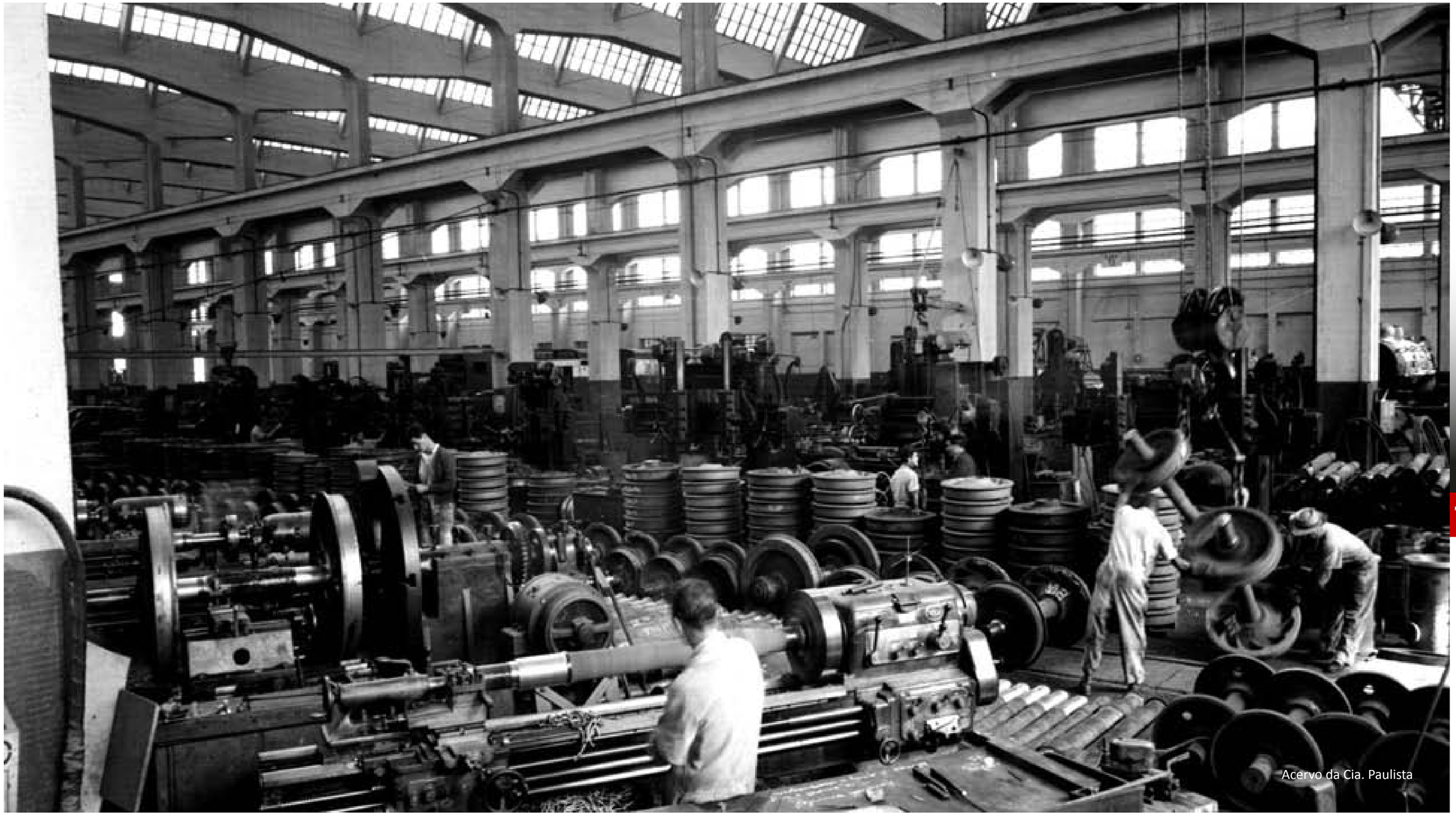
Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista




Acervo da Cia. Paulista



Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

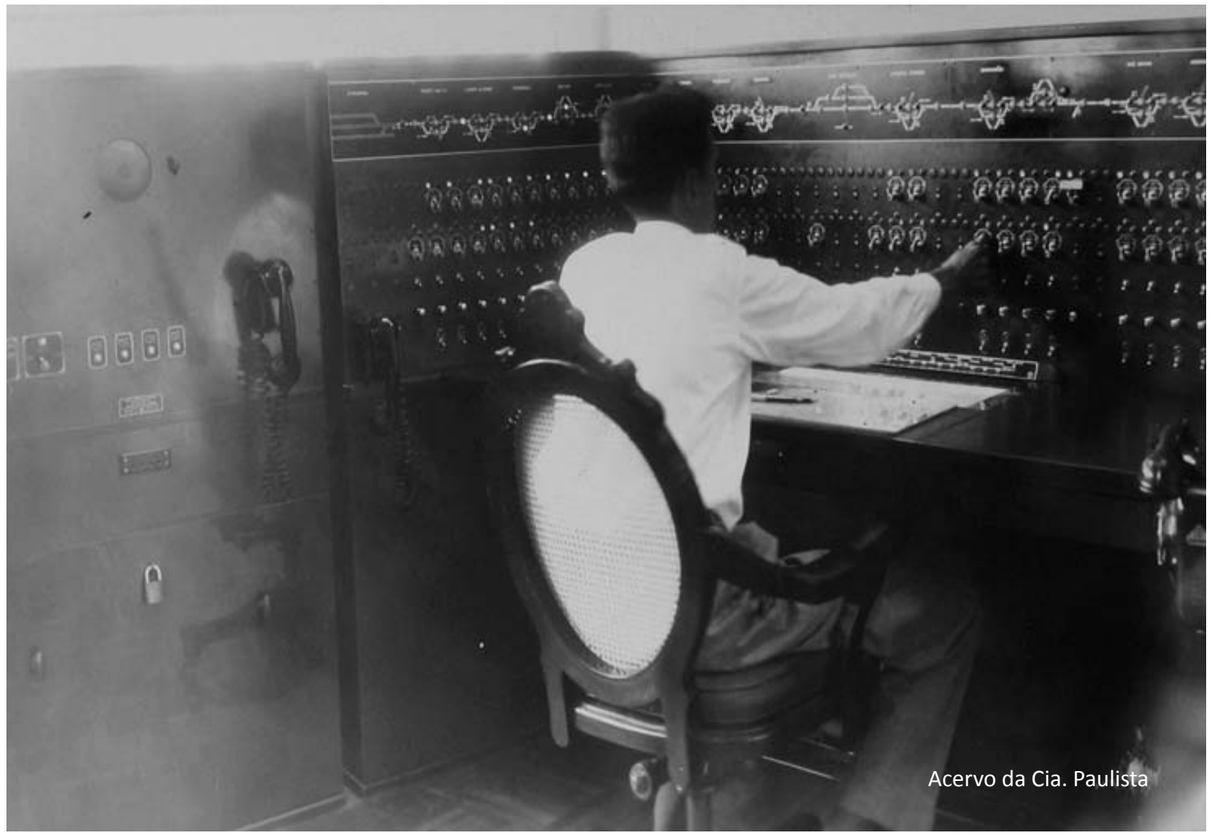
Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

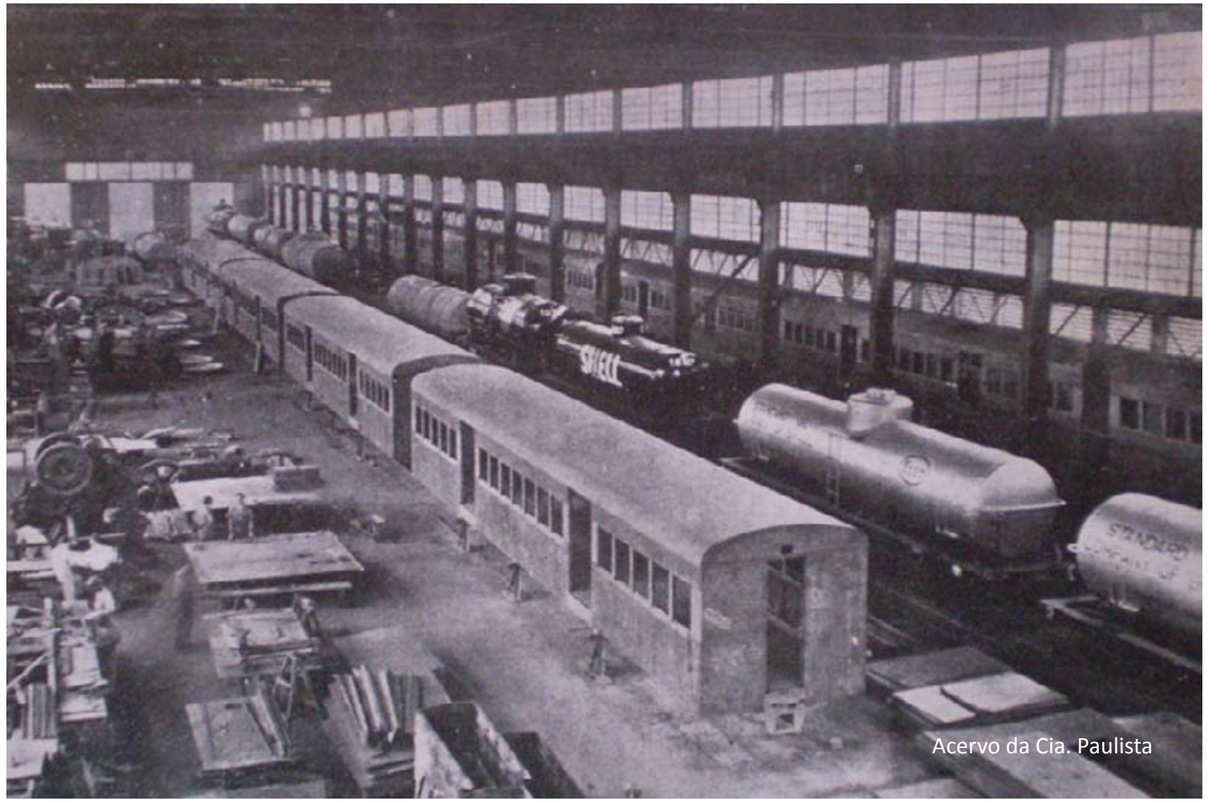


Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista




Acervo da Cia. Paulista

Acervo da Cia. Paulista

# Capítulo 5
# Passagens Contemporâneas

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

# PASSAGENS CONTEMPORÂNEAS

Aqui o olhar se debruça sobre os usos atuais, que trazem novas cores, vivências e sentidos para o Complexo Fepasa. Releituras que ampliam em muito sua função primeira, cujos trilhos apontam agora para novos caminhos.

Nesta parte são destacadas as percepções dos usuários comuns, que cotidianamente passam pelo Complexo Fepasa ou nele trabalham. São fotos já tiradas por estes usuários (alunos e funcionários da Fatec, funcionários do Poupatempo, frequentadores do Celmi, Fumas, etc.). São, também, fotos tiradas com o propósito de documentar e discutir a percepção que as pessoas têm atualmente deste espaço, por exemplo, a partir de passeios fotográficos realizados no local.

Olhar, conhecer e ocupar são ações observadas no Complexo Fepasa em Jundiaí. Alguns passos adiante revelarão um espaço quase que totalmente entregue à ação.

Ao olhar, o complexo se entrega parcialmente enquanto monumento, exaustivamente fotografado e filmado naquilo que lhe restou de mais belo e aprazível aos expectadores, mesmo que todos saibam que livre do tempo.

Neste sentido, o Complexo Fepasa, tem, enquanto passagem contemporânea, se prestado a cenário. Cenário este em que imagens para campanhas publicitárias são produzidas. Casais, artistas, estudantes se encontram e desfrutam de momentos junto aos restos mais conservados de um passado que parece tão distante, mas que não chega a ter dois séculos. Ex-ferroviários, pesquisadores, usuários do Poupatempo atravessam este espaço com visões e emoções muito distintas, porém todas possíveis e necessárias para que este espaço continue a existir não só no imaginário da cidade, compondo cenários, mas construindo a experiência cotidiana.

Acervo da Fepasa

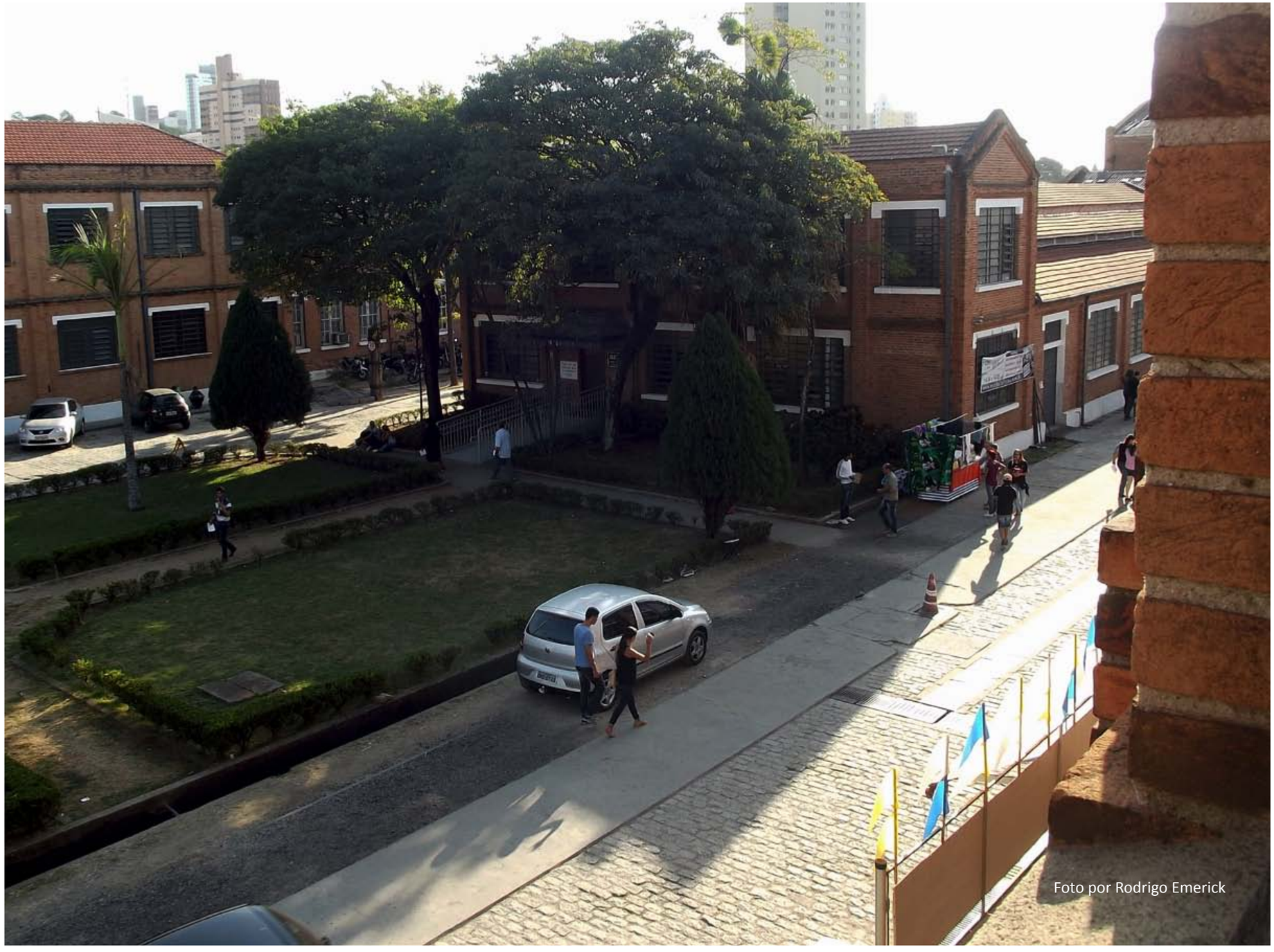


Foto por Rodrigo Emerick

*Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho.*

Ecléa Bosi, Memórias da Cidade: Lembranças Paulistanas, 2003

*Rites de passage – assim se chamam, na etnologia, as cerimónias associadas à morte, ao nascimento, ao casamento, à entrada na idade viril, etc. Na vida mo-derna, estas passagens foram-se tornando cada vez mais irreconhecíveis e não experienciadas. Ficámos muito pobres de experiências do limiar. [...] O limiar deve distinguir-se claramente da fronteira. Limiar é uma zona, e na palavra estão contidos os sentidos de mudança, passagem, flutuação.*

Walter Benjamin, Magia e Técnica, Arte e Política: Ensaios sobre a Literatura e História da Cultura, 1994

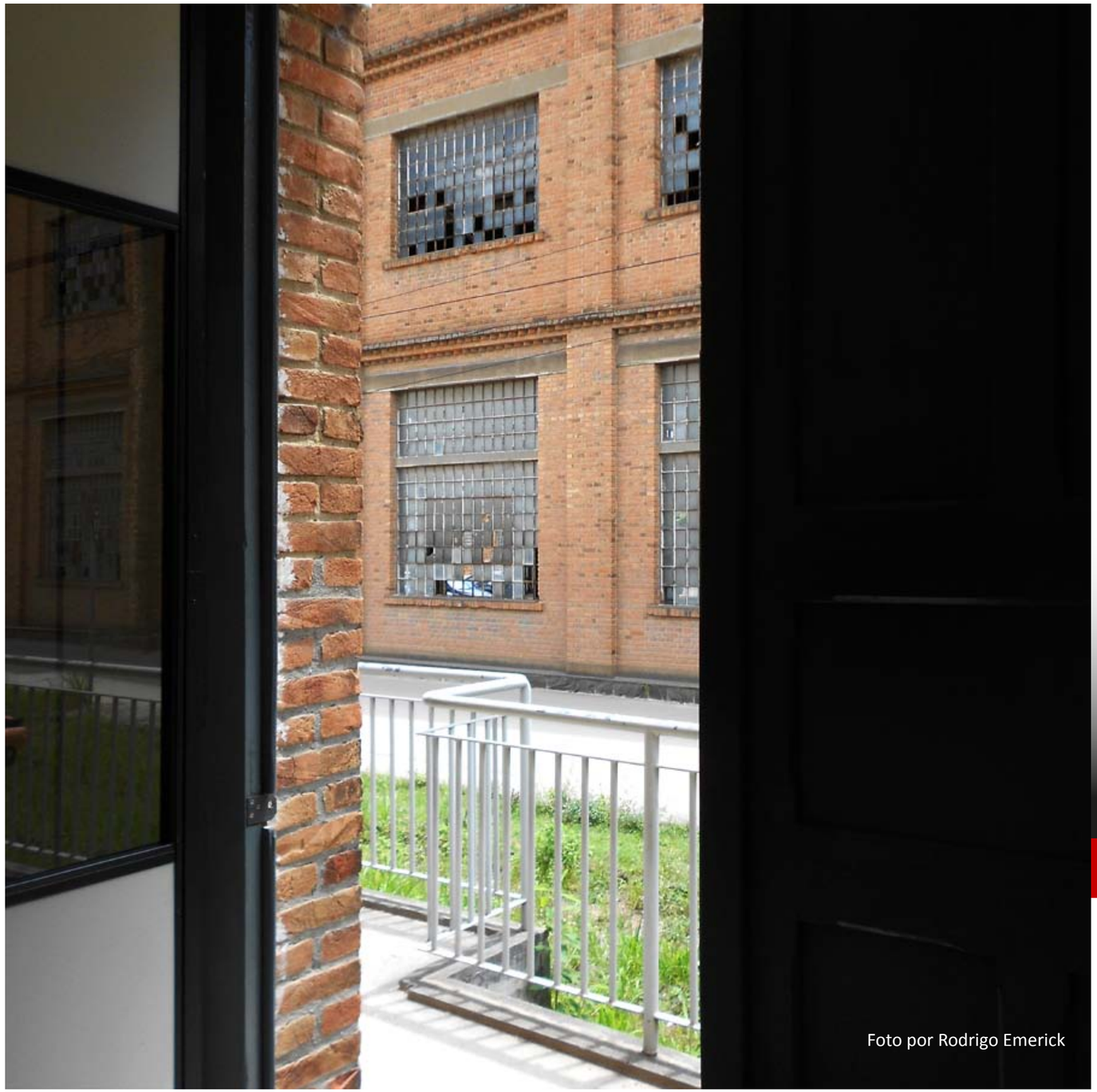


Foto por Rodrigo Emerick

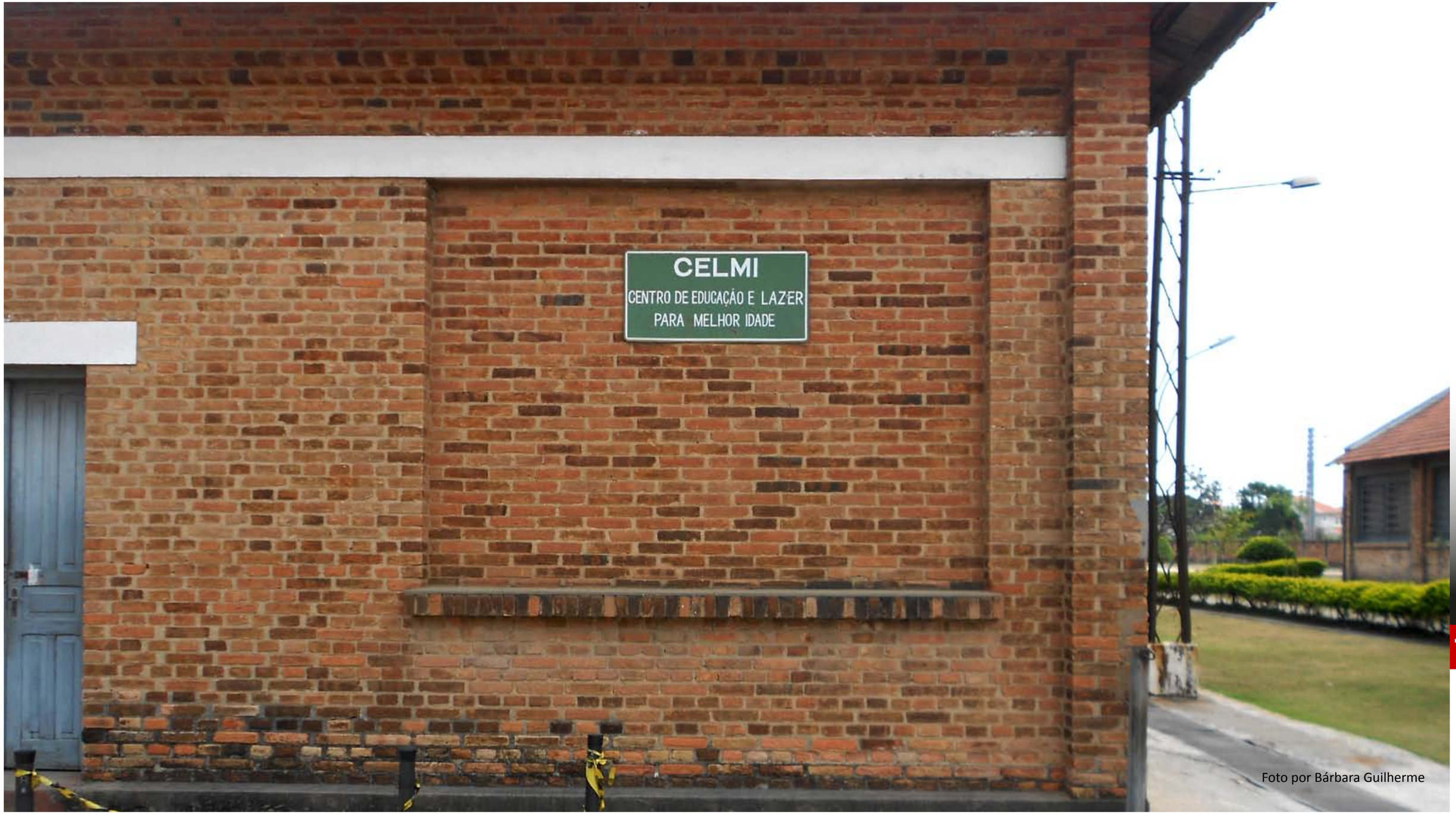



Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

# PASSAGENS CONTEMPORÂNEAS

É bom ver que parte do Complexo encontra-se ocupada e revitalizada e que as pessoas que ali frequentam podem de certa forma ter um contato com um local carregado de história que contribuiu com a formação da cidade de Jundiaí e com a criação de suas próprias histórias. Porém, nem todos os órgãos que ocupam o Complexo foram ali instalados com uma análise criteriosa.

Pode ser citado, como exemplo, o próprio Poupatempo, um órgão direcionado à prestação de serviços públicos importantíssimos para os cidadãos, mas ali instalado sem um planejamento adequado, considerando-se a especificidade do patrimônio histórico em que se situa.

Ser um espaço de todos é a nova vocação do Complexo Fepasa. Esta constatação nasce também de um olhar patrimonialista que se detém no Complexo. O Complexo pede para ser ocupado e isso tem sido feito de múltiplas formas. Formas essas nem sempre muito planejadas, avaliadas, conscientes e duradouras. De qualquer forma, se tenta ocupar enquanto cenário ao compor fotos de momentos que se pretendem inesquecíveis num lugar quase entregue ao esquecimento. Carros antigos, carros novos, noivas, modelos, curiosos são fotografados e filmados com este cenário monumental ao fundo. Alguns se arriscam mais e, apesar dos alertas quanto aos perigos de desabamento de suas ruínas, aproveitam o prazer estético dos escombros.

O Complexo Fepasa enquanto cenário aprazível que leva à nostalgia é, na verdade, um espaço bem circunscrito ocupado atualmente pelo Museu dos Ferroviários, pela Unidade de Gestão de Cultura, pela Fatec Jundiaí, pelo Poupatempo, pelo Centro de Educação e Lazer para Melhor Idade (Celmi), entre outras instituições.

Foto por Bárbara Guilherme

Para compreender a complexidade deste espaço, além de se arriscar nos salões que se sucedem e que surpreendem por sua amplidão, é necessário ampliar o olhar procurando conhecê-lo na sua historicidade, naquilo que representa enquanto documento histórico.

Neste sentido, procuramos avançar no que estamos chamando de passagens contemporâneas para registrar o esforço dos que se dedicam e se dedicaram a encontrar, compreender, classificar e explorar este espaço enquanto documento, enquanto monumento histórico.

O Projeto Memória Ferroviária foi desenvolvido entre 2009 e 2014 por alunos e docentes da Faculdade de Tecnologia de Jundiaí e da unidade de Rosana da Universidade Estadual Paulista (UNESP). Ao conhecer, inventariar, catalogar e digitalizar o acervo da biblioteca do Museu dos Ferroviários do Complexo Fepasa, a Fatec Jundiaí foi em direção a este esforço e encontrou um retorno favorável da comunidade que reconheceu a importância do projeto. Resgatou a experiência passada de ex-ferroviários que se

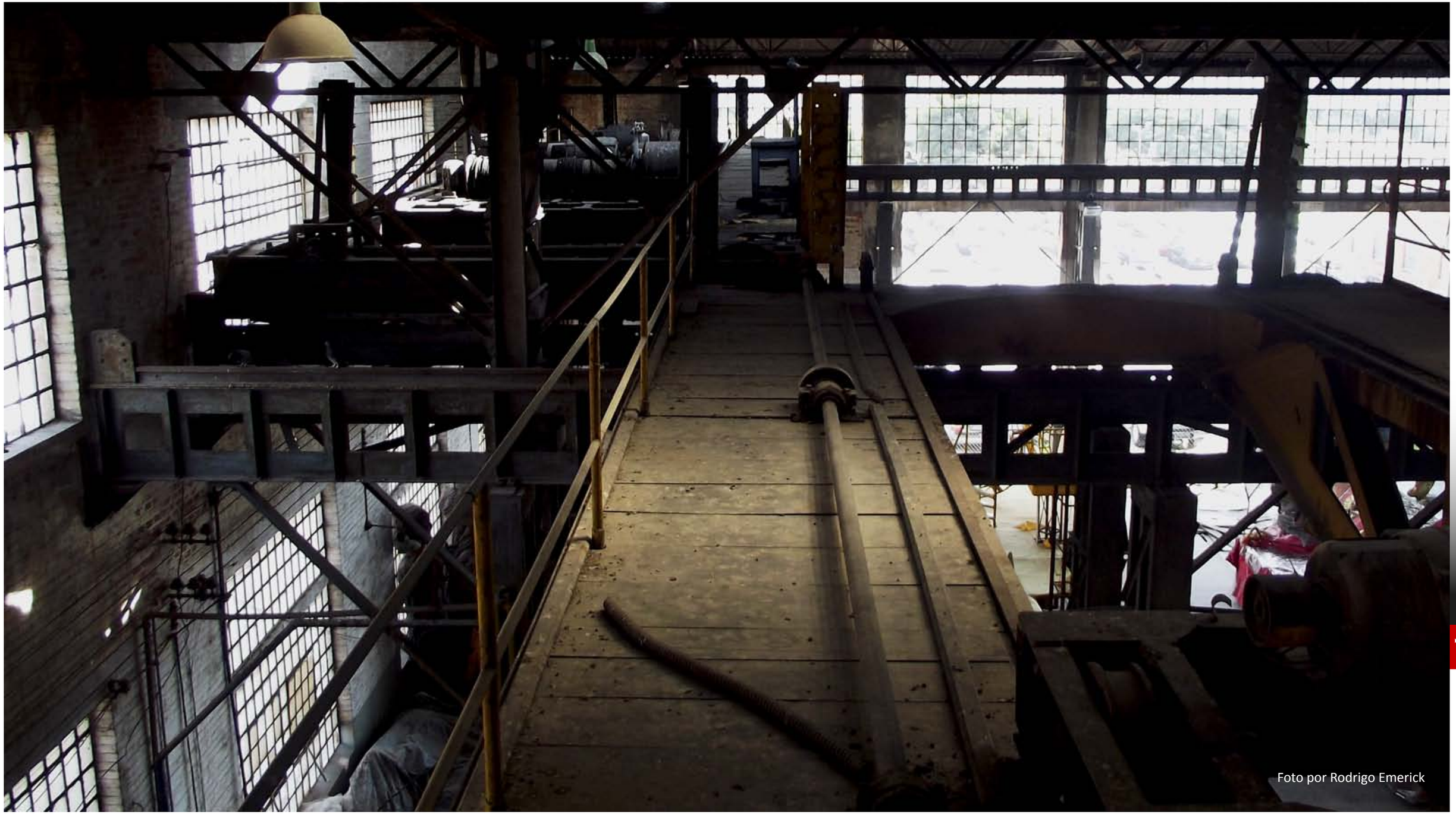


Foto por Rodrigo Emerick

tornaram guardiões e ao mesmo tempo considerados invasores do espaço. Transformou para si a experiência de estar no Complexo Fepasa, “para além da pedra e do cal”.

O olhar, o contemplar, o registrar o que parece belo e excepcional, atraente, feio ou degradado, o conhecer pelos documentos, tudo isso faz parte de um processo de revitalização deste espaço. Este processo, nem sempre concatenado e contínuo, tem sido realizado por inúmeras pessoas e grupos ao longo do tempo.

Um marco importante é a criação da Associação da Preservação do Patrimônio Ferroviário e do Celmi – Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade que têm sido responsáveis pela organização e publicação da série de livros intitulada “Meu pai foi ferroviário”.

O que se destaca nesta história é a utilização do espaço para fins culturais, o que parece se configurar quase como uma releitura da vocação do local. Das atividades culturais sob a responsabilidade de ex-ferroviários que ali permaneceram no final dos anos 90, das instituições que ali continuam sediadas como

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

o Celmi e a Fatec, às intervenções culturais mais recentes promovidas pelo Museu dos Ferroviários, pela Fatec, pelo Celmi e pela Estação Juventude o que se percebe é a consolidação do Complexo Fepasa como território em que identidades se construíram e continuam a se constituir. Atualmente vinculado à imagem do Poupatempo e da própria Fatec, referencial de espaço para ações voltadas para a terceira idade e para a juventude, o Complexo Fepasa vai se tornando cada vez mais vivo. Um lugar de memória, um lugar de história e de vida que se renova a todos os instantes.

Estas atividades, embora representem uma importante estratégia de ocupação deste espaço, ainda são ações pontuais e institucionais, exigindo um debate no sentido de que sejam asseguradas por uma política pública consistente em termos de cultura. Isso é realmente importante, mas a exemplo de outras situações políticas e culturais recém vivenciadas, a ocupação tem sido uma importante estratégia de abertura de espaços públicos, de empoderamento da população, democratizando as relações

e os saberes numa forma revolucionária de conhecer e transformar, de produzir a sociedade e a cultura de forma coletiva. Acreditamos que essas ocupações que têm se dado de múltiplas formas, em diferentes tempos, têm deixado marcas no espaço, garantindo que ele sobreviva,  ainda que existam paredes a serem reerguidas incansavelmente.

Sueli Soares dos Santos Batista

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

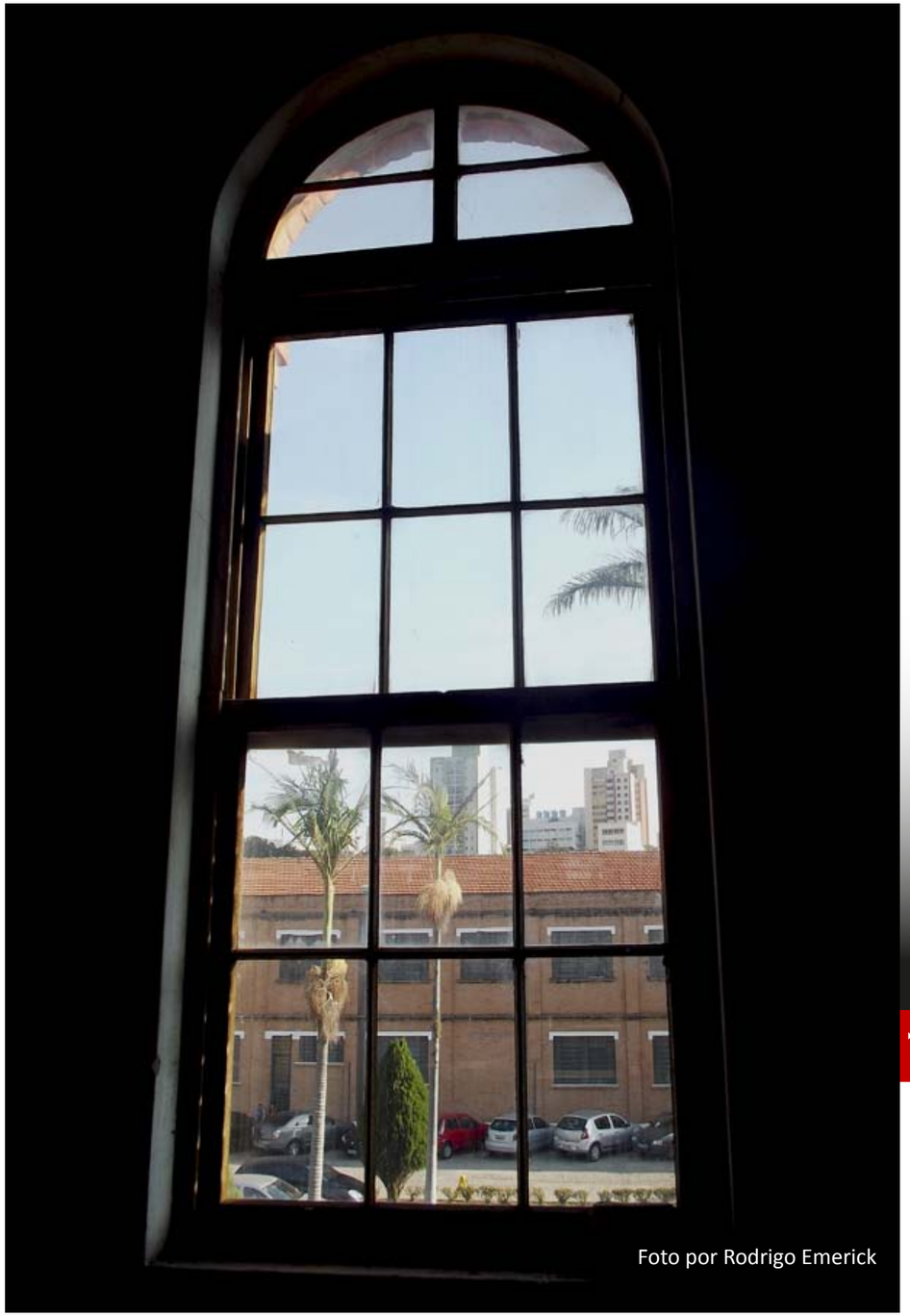


Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

“Cuidamos do museu, mas e os outros espaços que nós não conseguíamos tocar? Não tínhamos como controlar. Então alguns grupos que tinham na cidade e não tinha local para fazer suas atividades, percebe ram que podiam dividir o espaço com o museu.”

Ademilson Moraes
(Ex-ferroviário)

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Rodrigo Emerick

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

Foto por Bárbara Guilherme

*O patrimônio é o legado que recebemos do passado, vivemos no presente e transmitimos às futuras gerações. Nosso patrimônio cultural e natural é fonte insubstituível de vida e inspiração, nossa pedra de toque, nosso ponto de referência, nossa identidade.*

UNESCO

Foto por Bárbara Guilherme

ENCONTRO
DE COLETIVOS
DIA 09 DE MAIO, DAS 10 ÀS 12H,
NA SALA DOS RELÓGIOS - COMPLEXO FEPASA
AV. UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS, 1.760, CENTRO
#
Coordenadoria da Juventude
Secretaria de Cultura
Prefeitura de Jundiaí
Cuidar da cidade é cuidar das pessoas

"A gente tá tendo a oportunidade de conhecer a história da cidade e conhecer da história da gente também. Mesmo porque a ferrovia é muito importante na vida de praticamente todo paulista, de todo paulistano. É uma condição que a gente tá dando desta história não se perder. A gente tá ajudando pra preservar um pouco desta história e disponibilizar".

Participante do Projeto Memória Ferroviária (2009-2014)

Acervo dos Organizadores

“De qualquer forma consegui organizar alguns livros que estavam fora de ordem. Fui organizando por assunto para depois relacionar. Os relatórios já estavam nos lugares deles. As plantas estavam amontoadas e muitas espa-lhadas. Tinha planta em todo lugar. A gente foi colocando num só lugar, organizando. Eu lembro uma vez que uma pessoa recolheu as plantas numa empilhadeira, jogou num espaço e a gente foi enrolando, enrolando, enrolando, pondo nome. Foi um trabalho de formiguinha, bem lento, bem lento... Mas, eu lamentavelmente, não terminei. Eu cheguei a relacionar cerca de dezoito mil, dezenove mil livros em pastas amarelas como uma tentativa de catalogação, uma espécie de inventário, mesmo sem ter esta especialidade.”

Carlos Tonielo
(Ex-ferroviário)

*...Levada às últimas consequências, essa perspectiva afirma a relatividade de qualquer processo de atribuição de valor – seja valor histórico, artístico, nacional etc. – a bens, e põe em questão os critérios até então adotados para a constituição de patrimônios culturais, legitimados por disciplinas como a história, a história da arte, a arqueologia, a etnografia, etc. Relativizando o critério do saber, chamava-se atenção para o papel do poder.*

Maria Cecília Londres Fonseca, Para Além da Pedra e Cal, 2003.

Acervo dos Organizadores

www.museudacompanhiapaulista.com.br/museudacompanhiapaulista/
senha
Museu
CompanhiaPaulista
Início
Histórico
Salas
Museu 360º
Eu fiz parte dessa história
Informações
BEM VINDO AO SITE DO
MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA

“A estaçãozinha, ao lado da ponte São João, se transformaria em um espaço de eventos com um café, uma livraria, uma charutaria e ou-tros espaços do gênero, anexo ao prédio do museu. Os recursos adquiridos na estaçãozinha seriam investidos no museu. E liberaria todo o restante do  espaço para funcionar comercialmente com prioridade para os campos universitários.”

Eusébio dos Santos
(Ex-ferroviário)

Foto por Rodrigo Emerick

“Olha, eu sempre vejo a ocupação de uma maneira positiva. A ocupação tem que existir. Porque, senão, o que seria disso? Seria um espaço de morcegos e outros animais aqui dentro.”

Carlos Tonielo
(Ex-ferroviário)

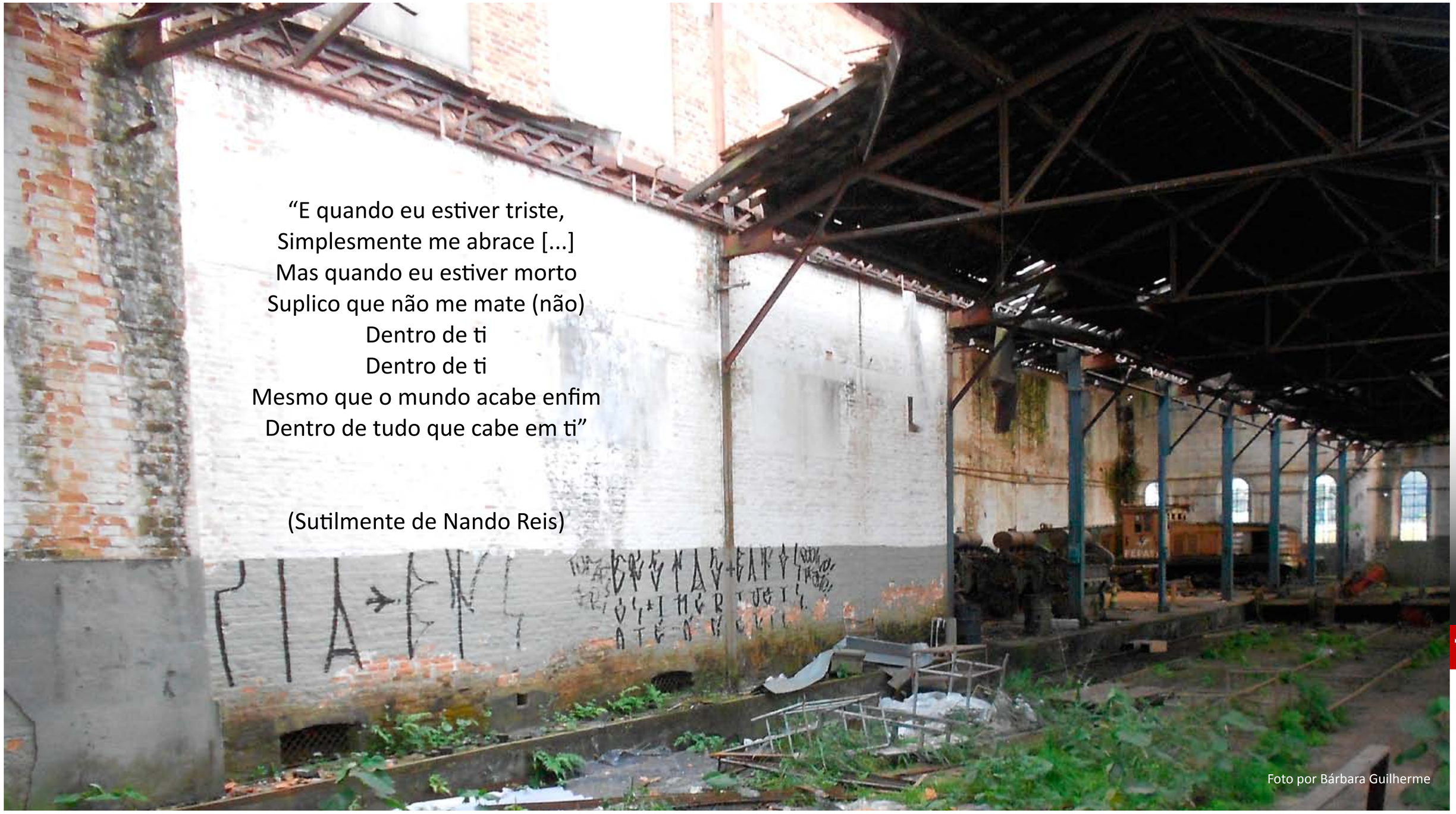



Foto por Bárbara Guilherme

*Tudo é o que somos, e tudo será, para os que nos seguirem na diversidade do tempo, conforme nós intensamente o houvermos imaginado, isto é, o houvermos, com a imaginação metida no corpo, verdadeiramente sido. Não creio que a história seja mais, em seu grande panorama desbotado, que um decurso de interpretações, um consenso confuso de testemunhos distraídos. O romancista é todos nós, e narramos quando vemos, porque ver é complexo como tudo.*

Fernando Pessoa, Livro do Desassossego

Edições Brasil

ISBN 978-85-65364-83-6

Foto por Rodrigo Emerick