

E.F. PERUS PIRAPORA: PERSONAGENS, POSICIONAMENTOS E CONFLITOS NO PROCESSO DE TOMBAMENTO ESTADUAL (SÃO PAULO/SP)

E.F. PERUS PIRAPORA: ACTORS, POSITIONS AND CONFLICTS IN THE PROCESS OF RECOGNITION AS HERITAGE (SÃO PAULO/SP)

Ewerton Henrique de Moraes¹

Eduardo Romero de Oliveira²

Resumo: O processo de tombamento estadual da E.F. Perus Pirapora registra ao longo de seu andamento diversas opiniões e interesses distintos entre os personagens, divergências e conflitos não solucionados mesmo após a definição de reconhecimento. As opiniões divergentes identificadas e suas possíveis relações com o posterior abandono do bem justificam os esforços de investigação. Resultado de discussões travadas ao longo da elaboração de iniciação científica e trabalho de conclusão de curso na temática de patrimônio industrial, este artigo identifica personagens e conflitos presentes no tombamento 21.273/80. Entendemos esta identificação como possível subsídio para reflexões sobre valores, usos e gestão do bem tombado. Entre os métodos destacamos as pesquisas documentais e entrevistas com as partes envolvidas no processo de reconhecimento do bem. O processo 21.273/80 foi o foco de nossa investigação e tomado como registro oficial de posicionamentos e interesses dos personagens. A pesquisa conclui que os conflitos entre solicitante e proprietário limitaram a eficácia da ferramenta do tombamento, culminando em abandono e degradação do acervo tombado. Identificamos também a presença positiva do Poder Público, neste caso representado pela Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo e CONDEPHAAT, na gestão de conflitos e ações para salvaguarda da E.F. Perus Pirapora.

Palavras-chave: Conflitos. Patrimônio Industrial. Reconhecimento e Tombamento.

¹ Bacharel em Turismo pela Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” – UNESP.

² Doutor em Filosofia pela Universidade de São Paulo - USP. Professor na Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” – UNESP.

Abstract: The process of recognition by the State of E. F. Perus Pirapora records the progress along many different interests and opinions, differences and conflicts unresolved even after the definition of recognition. Different opinions identified and their possible relationships with the subsequent abandonment of the property justify research efforts. Result of discussions over the development of a scientific research about industrial heritage, this article identifies people interested in this subject and conflicts presented in recognition 21.273/80. We understand this identification as possible subsidy for reflections about values, uses and management of the property recognized. Among the methods highlight the documentary research and interviews with the people involved in the recognition of the property. The process 21.273/80 was the focus of our investigation and it has been taken as official record of interests and positions of the people involved. The research concludes that conflicts between requestor and owner limited the effectiveness of the tool of recognition, resulting in abandonment and degradation of the heritage recognized. We also identify the positive presence of the government in this case represented by the Department of Culture of the State of São Paulo and CONDEPHAAT, on the management of the conflicts and the actions to safeguard the E.F. Perus Pirapora.

Key words: Conflicts. Industrial Heritage and Recognition

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do Estado de São Paulo possui estreita relação com a cultura cafeeira e a expansão do transporte ferroviário em seu território no final do século XIX e primeira metade do século XX. A prosperidade do café trazia consigo a criação de novos ramais e pequenas ferrovias para o escoamento da produção. Surgiram neste período importantes companhias como a São Paulo Railway, Companhia Paulista, E.F. Sorocabana, E.F. do Norte (posterior Ramal São Paulo da EFCB), Noroeste do Brasil, E.F. Araraquara entre outras, além de estradas de ferro menores diretamente ligadas ao escoamento, as “cata-café” e “puxa-cana”³. Na década de 1950, conforme dados do IBGE (1954), as estradas de ferro de São Paulo somadas possuíam um total de 7734 quilômetros, representando aproximadamente 21% da malha ferroviária nacional na época.

³ Termos utilizados por MATOS (1990).

No passado as ferrovias foram as principais vias de comunicação entre as cidades do interior paulista, influenciando na dinâmica de ocupação das terras e possibilitando o deslocamento de pessoas e mercadorias entre regiões. O desenvolvimento ferroviário modificou espaços, economias e relações sociais, tendo, por muitas vezes, este modal acompanhado o cotidiano dos moradores destas cidades. Diferente do primeiro momento, já em meados do século XX, a retração do sistema ferroviário e falta de investimentos, motivadas principalmente pela opção política pelo sistema rodoviário, culminaram na redução dos serviços para passageiros, fechamentos de companhias e supressão de considerável parcela da malha ferroviária. Neste contexto, somado à conseqüente queda na demanda pelos serviços, parte das estruturas tornam-se desnecessárias para o sistema. Armazéns, oficinas, estações e outros espaços perdiam assim sua razão de ser. As estruturas ferroviárias passam a um cenário de abandono.

Após 1970, já em meio a retração do sistema ferroviário, os remanescentes passam a integrar os estudos para tombamento do CONDEPHAAT. Fatores como a monumentalidade das construções, relações com a história da arquitetura e posteriormente a história econômica e memórias fundamentariam os pedidos de estudos para tombamento nas últimas décadas. Na década de 1980, motivados pela possibilidade de perda do acervo, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF solicita o tombamento da E.F. Perus Pirapora. Ferrovia construída no início do século XX em bitola estreita (60 cm) ligava o bairro de Perus, São Paulo, a cidade de Cajamar, tendo atendido durante grande parte de seu funcionamento a fábrica de cimento local. Exemplo de remanescente industrial, a EFPP detém um acervo de locomotivas singular, constituído em grande parte pelo material rodante de ferrovias congêneres, tais como a Tranway da Cantareira, Ramal Dummont, além de um dos ramais da Companhia Paulista. A Estrada de Ferro Perus Pirapora encerrou suas atividades no início dos anos 1980, passando ao conjunto de bens tombados em 1987.

A fase processual apresentou opiniões e interesses distintos entre os personagens, diferenças não solucionadas mesmo após o reconhecimento desta ferrovia como bem tombado. Nem sequer os valores que motivaram seu reconhecimento foram capazes de evitar o abandono e avanços da degradação até o início dos anos 2000. O artigo tem como objetivo identificar personagens e conflitos no processo de tombamento CONDEPHAAT 21.273/80. Apoiados em pesquisa bibliográfica e documental teremos o processo de tombamento estadual como registro oficial de posicionamentos e interesses dos personagens analisados. As opiniões divergentes identificadas e suas possíveis relações com o posterior abandono do bem justificam os

esforços de investigação. Por fim, a apresentação conta com reflexão teórica sobre patrimônio industrial e síntese da análise do processo de tombamento.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIAS: APONTAMENTOS

TEÓRICOS

Na Inglaterra os interesses e movimentos para preservação dos remanescentes industriais estavam ligados desde o princípio ao que se denominou arqueologia industrial, referindo-se ao levantamento, estudo e preservação destes bens (RODRIGUES, 2010). Segundo Kühl (1998), o termo *industrial archaeology* foi provavelmente criado por Donald Dudley, aparecendo em uma publicação de Michael Rix em 1955. Para Hudson (1976 apud KÜHL, 1998, p. 223) “arqueologia industrial é a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado”. Na França, o interesse pelo patrimônio industrial é posterior à Inglaterra. Maurice Damas (1980 apud KÜHL, 1998) considerava a preservação do patrimônio industrial como o objetivo principal da arqueologia industrial, sendo objeto principal a pesquisa e o estudo dos sítios onde se desenrolavam esses tipos de atividade, juntamente com os testemunhos artificiais e os artefatos que ali permanecem. Por esclarecimento, arqueologia e patrimônio industrial guardam particularidades conceituais. Enquanto a primeira está ligada aos remanescentes em sua materialidade, o patrimônio é amplo, abrangendo também os vestígios arqueológicos e demais testemunhos materiais. O patrimônio industrial visa perpetuar os registros do homem no território, conta ainda com o apoio de fontes não arqueológicas, tais como documentos escritos e fontes orais (ALVARES ARECES, 2008).

A revolução industrial modificou profundamente as estruturas econômicas e sociais em nível mundial a partir do século XVIII. Num curto período de tempo o mundo produtivo e os utensílios da vida cotidiana ficaram obsoletos, as fábricas e as máquinas já não eram as mesmas, as novas tecnologias e pensamentos haviam alterado o cenário. “O anterior mundo material da industrialização passou a ser parte da história passada, e os bens da industrialização adquiriram um valor de nova antiguidade” (CASANELLES I RAHÓLA, 2007, p. 62).

Para Humanes (2007) as edificações, as máquinas e os demais elementos, testemunhos reais de um modo de trabalho perdido, após um primeiro momento de recusa pela sociedade se convertem a um testemunho afetivo. Para ele, o caráter emotivo do próprio fenômeno industrial relacionado a uma memória acomodada em um passado visto como heroico, explica em partes a crescente valorização do patrimônio

industrial por nossa sociedade. Conceitualmente o patrimônio industrial compreende as estruturas geradas pelo desenvolvimento histórico das atividades produtivas e extrativas do homem, interpretado em um contexto territorial torna-se testemunho dos cotidianos, da memória do trabalho e do lugar (ALVAREZ – ARECES, 2008; KÜHL, 1998). Conforme definido pela Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial, aprovada pelos delegados do The International Commite for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) em 2003:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

Como visto, os interesses do patrimônio industrial superam os espaços produtivos, contemplando também as estruturas diretamente relacionadas. Com base nas divisões propostas por Casanelles i Rahóla (2007), as ferrovias são contempladas pelo item comunicações, englobando os meios de transporte de pessoas ou mercadorias e toda sua infraestrutura. Desta forma, o patrimônio ferroviário, entre outros tipos existentes, é um item temático dentro do próprio patrimônio industrial.

A importância histórica deste modal em grande parte se explica por suas profundas relações com a revolução industrial e o desenvolvimento das cidades em diversas partes do mundo. Para Cruz (2007) a ferrovia, juntamente com a mina e a fábrica, constitui a essência da industrialização. Segundo Jimenez Vega e Polo Muriel (2007), a ferrovia, entendida como um sistema complexo dotado de estações, obras anexas, moradias, entre outros, é uma peça chave do patrimônio industrial. Mais do que isso, o trem foi elemento importante para que a revolução industrial fosse possível “[...] já que facilitou o movimento de bens e pessoas, a chegada de matérias primas e a saída dos produtos em prazos de tempo e custos incrivelmente inferiores aos existentes até então” (JIMENEZ VEGA; POLO MURIEL, 2007, p. 152).

Quanto à conservação destes remanescentes, a fragilidade apresentada pelo patrimônio ferroviário é vista nos elementos industriais como um todo. Para Kühl (1998) estes remanescentes são sensíveis, uma vez que ocupam, geralmente, vastas áreas em centros urbanos, assim, a obsolescência e a falta de rentabilidade tornam as questões de preservação um tanto delicadas. Mesmo os processos de modernização, tais como a mudança das fontes energéticas ou atribuição de novas finalidades ao

prédio, podem oferecer riscos a preservação quando não observadas. Desta forma, entendemos que a preservação dos bens só é possível através da gestão de conflitos e interesses entre as partes envolvidas.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA: CENÁRIOS DA DÉCADA DE 1980

Segundo Martins (2011) com o café e as estradas de ferro rumo ao oeste do Estado de São Paulo surgiu um novo momento no urbanismo e importantes alterações nas lógicas de deslocamento. Os trens transportavam materiais, novas ideias, tendo relação direta com o desenvolvimento. Na década de 1950 a malha ferroviária nacional superava os 37.000 quilômetros, o estado representava aproximadamente 21% deste total, somando 7.737 quilômetros de vias férreas (IBGE, 1954).

Desde a década de 1970 a compreensão do patrimônio paulista passava por alterações, superando a visão da história dos notáveis e bandeirantismo (MARTINS, 2011). Em meio à retração do sistema e ameaças de perda, os remanescentes ferroviários passam a figurar os pedidos de tombamento em nível estadual. Em 1974, principalmente em função de sua arquitetura, a Estação Ferroviária de Bananal foi reconhecida como patrimônio histórico estadual.

Segundo Martins (2011), os primeiros pedidos de estudo de tombamento estavam relacionados ao valor afetivo, geralmente, solicitado por personagens políticos ligados ao município. Durante os estudos da estação ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro, aquela que viria a ser o terceiro bem ferroviária reconhecido no estado, o arquiteto Carlos Lemos aponta a necessidade de um plano de tombamentos com diretrizes para estes bens (CONDEPHAAT, 1974). Analisados em estudos individuais, até o final da década de 1980, o Conselho já havia reconhecido um total de quinze espaços ferroviários. Com relação aos valores e argumentação apresentados para abertura dos processos, notamos um grande apelo, nesta primeira fase, as técnicas construtivas e características arquitetônicas dos bens. Nesta etapa a valoração relacionada à história ferroviária e sua importância apareciam por vezes como argumentos secundários.

Entre os bens ferroviários reconhecidos em nível estadual nas décadas de 1970 e 1980 apenas quatro não são estações ferroviárias: Horto Florestal de Rio Claro (1977), acervo da E.F. Perus Pirapora (1987), complexo de Paranapiacaba (1988) e rotunda de Cruzeiro (1989). Em posicionamento crítico, Rodrigues (2010) aponta a tendência pelo reconhecimento das estações. Espaço de chegadas e partidas e, sem dúvidas, elemento relevante na composição de memórias, contudo, pouco esclarecedor da importância

tecnológica e econômica das ferrovias. O direcionamento para as estações é verificado também nos estudos atuais. Entre os quarenta e três bens em estudo de tombamento apenas quatro fogem desta lógica, dois hortos florestais, trabalhos da década de 1978, além do Pátio do Pari e Sistema Funicular, ambos remanescentes da São Paulo Railway.

Neste primeiro momento a noção de patrimônio industrial não apresentava maturidade suficiente no Brasil, assim, a valoração esteve unicamente ligada a aspectos como a arquitetura, técnicas construtivas ou mesmo memória e afetividade de determinados grupos com os espaços ferroviários. Já nas décadas de 1980 e 1990 a noção de patrimônio é ampliada e os vestígios industriais passam a ser valorados por aspectos que superam as análises unicamente arquitetônica. As ferrovias passam a ser entendidas como um sistema complexo e dotado de diversos elementos. Ainda que numericamente as estações sobreponham os demais elementos, o entendimento e as diretrizes de estudos passam a abranger o todo.

E.F. PERUS PIRAPORA: DO TRANSPORTE INDUSTRIAL À IMPORTÂNCIA HISTÓRICA

Em 26 de abril de 1910 o decreto nº1866 assinado por Fernando Prestes Albuquerque concede licença de construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo da Estação Perus da São Paulo Railway vá terminar em Pirapora. Ainda conforme o artigo primeiro, a concessão é feita aos senhores Clemente Neidhart, o engenheiro Mário W. Tibiriçá e o advogado Sylvio de Campos, ou a empresa que os mesmo organizarem. Estes, posteriormente, constituíram a Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus Pirapora – CIEFPP, posteriormente denominada Estrada de Ferro Perus Pirapora – EFPP. Em 1914 foi inaugurado o tráfego entre Perus e Km 16, construído em bitola de 60 cm. Após alterações nos projetos e diversas solicitações de aditamento de prazo para conclusão das obras, a ferrovia jamais alcançou o município destino, seus trilhos seguem até o atual município de Cajamar.

Diferente de seus objetivos oficiais, transporte de passageiros, a E.F. Perus Pirapora atendeu principalmente ao transporte industrial. Após atuar na exploração de cal, a estrada de ferro passa a fábrica de cimento instalada no bairro de Perus. Inaugurada em 1926, a *The Brazilian Portland Cement Company* é considerada a primeira fábrica deste tipo no país. Após a absorção desta empresa pelo capital nacional em 1951 a E.F. Perus Pirapora, em meio ao fechamento de ferrovias congêneres no país, passou a adquirir material rodante de companhias como a *Tranway* da Cantareira, Fazenda Dumont e Companhia Paulista (CONDEPHAAT, 1980). A

apresentação dos personagens e posicionamentos nos próximos parágrafos demonstrará que a aquisição de material rodante de suas congêneres foi um importante diferencial para o pedido e resultados do processo.

Segundo Miranda (2006) o processo de tombamento é formado por uma sequência lógica e ordenada de atos praticados pelo Poder Público – normalmente representado pelos órgãos de defesa do patrimônio – com o intuito de identificar o valor cultural de bens que possam merecer a proteção pelo instituto jurídico. Em síntese, o processo de tombamento, desconsiderando possíveis desdobramentos, conta com três personagens: solicitante, qualquer pessoa física ou jurídica, proprietário, tendo em vista as restrições no direito de propriedade este personagem possui o direito de defesa, sendo este garantido pela legislação; além, é claro, do Poder Público, representado neste caso pelo órgão de defesa. Neste exemplo identificamos os seguintes personagens: ABPF, solicitante; CONDEPHAAT, órgão de defesa; quanto ao proprietário, a tramitação registra dois momentos distintos entre a abertura e definição de tombamento. Em um primeiro momento a E.F. Perus Pirapora, por determinação legal era responsabilidade do poder público através da CEIPN. Posteriormente, após leilão, a ferrovia e a fábrica de cimento retornam ao capital da Família Abdala, identificada neste tópico apenas como Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus – CBCPP.

O processo de tombamento da E.F. Perus Pirapora foi aberto em 1980. O estudo foi solicitado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF em função da licitação pública para venda dos bens do Grupo Abdalla, proprietários da estrada de ferro:

Em virtude da licitação pública para a venda dos bens da Cia. de Cimento Portland Perus e da Estrada de Ferro Perus Pirapora - prevista para o próximo dia 20 de maio – cresce nossa preocupação para o fato desse acervo de tão grande valor histórico poder ser de um dia para o outro, irremediavelmente perdido para ser sucitado. (CONDEPHAAT, 1980, p. 2)

A ABPF foi criada em 1977 pelo francês Patrick Dollinger com objetivos de resgate, preservação e valorização da história e memória ferroviária. A associação seguia moldes de entidades de preservação europeias. Com sede na cidade de Campinas/SP e unidades regionais visam a preservação dos remanescentes a partir dos chamados “museus dinâmicos”. O grupo é responsável pela operação de pouco mais de 115 quilômetros de vias férreas em diferentes cidades, destaque para a Viação

Férrea Campinas - Jaguariúna⁴, Trem do Imigrante e Trem dos Ingleses, localizados no Estado de São Paulo (GAZETTA FILHO, 2011). Júlio Moraes, antigo membro da ABPF e um dos responsáveis pelos estudos para a solicitação de tombamento, ressalta que o movimento de preservação era inédito no Brasil o que demandou reflexões e aprofundamentos de seus membros. Quanto à motivação para a defesa do patrimônio ferroviário e o próprio pedido de tombamento da E.F. Perus Pirapora, aponta de forma bem humorada: “[...] éramos loucos por locomotivas e morríamos de medo que elas fossem cortadas” (J. MORAES, 2011).

Em relação ao posicionamento, conforme a argumentação presente no processo de tombamento, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária é favorável ao tombamento sob a justificativa de preservação do seu rico material rodante, formado por locomotivas providas de diversas ferrovias e de diferentes épocas, algumas mais antigas que a própria ferrovia, sendo testemunho tecnológico em funcionamento, última remanescente de bitola 60 cm no Brasil. Reforçando a unidade do bem apontam que a E.F. Perus Pirapora é um conjunto completo e em funcionamento normal e integral, sendo testemunho de uma tradição de uso e tecnologia já quase morta pelo progresso.

Conforme a Constituição Federal nos artigos 23, III e IV,30, IX e 216§1º, os Municípios, os Estados, o Distrito Federal e a União podem, segundo seus interesses, efetivar o tombamento de bens em razão da conservação (MIRANDA, 2006). O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT foi criado em 1968 com a finalidade de proteger, valorizar e divulgar o patrimônio cultural no Estado de São Paulo, confirmado posteriormente pelo artigo 216 da Constituição Estadual de 1989 (SÃO PAULO, 2012).

Após a fase de estudos e apoiados pelo material apresentado pelo solicitante, o Conselho decide pela abertura do processo de tombamento 21.273/80. Em síntese, a documentação passa ao Setor Técnico que aprofundará os estudos sobre o bem a fim de apoiar os pareceres do Conselheiro Relator e decisão do Egrégio Colegiado (SÃO PAULO, 2012). A importância histórica do bem é unânime nos três pareceres: técnico, conselheiro relator e Conselho, sendo favoráveis ao tombamento integral da E.F. Perus Pirapora. As justificativas no órgão de defesa seguem a lógica da argumentação apresentada pelo solicitante apresentando a ferrovia como um dos últimos remanescentes de bitola de 60 cm e valor histórico em função de seu acervo de locomotivas. As possibilidades de usos culturais e turísticos para o bem em estudo, notadas na solicitação de tombamento e passagens do processo, aparecem também

⁴ A Viação Férrea Campinas Jaguariúna - VFCJ foi a primeira ação da entidade e teve início a partir da doação de matérias da extinta Ferrovia Paulista S/A – FEPASA.

nos pareceres. O conselheiro relator Mário Savelli, em documento de 1985, reitera a proposta de colaboração entre órgão de defesa e proprietários, além de expor nortes para o uso e gestão do bem em estudo:

Somente após esgotadas todas as possibilidades de, através de inteligente colaboração, manter a ferrovia em funcionamento na tríplice função cultural, industrial e de lazer turístico e que se poderá cogitar do simples tombamento do material rodante e conexos para exibição estática num dos museus especializados existentes no Estado de São Paulo ou de outro que, para esse fim, seja criado (CONDEPHAAT, 1980, p. 234).

Quanto aos proprietários, em ambos os momentos apresentam posicionamentos conflitantes com projetos de usos, sendo visivelmente contrários à decisão de tombamento. Para contextualização, após ser decretada a falência de Joao José Abdalla na década de 1970 seus bens foram incorporados ao Patrimônio Nacional, passando a administração do Ministério da Fazenda através da Companhia de Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional – CEIPN. Órgão federal extinto, a CEIPN era subordinada ao Ministério da Fazenda, sendo considerado órgão central de direção superior de atividades específicas conforme o Decreto Federal N° 76.085 de 06 de agosto de 1975 (BRASIL, 1975). Com base no artigo 17, cabia a CEIPN supervisionar, coordenar, orientar e fiscalizar as empresas incorporadas ao Patrimônio Nacional e outros bens que lhe venha a ser jurisdicionados visando o seguimento, unificação ou alienação destes bens.

Através de ofício, a CEIPN informa a situação jurídica do bem alegando que este é motivo para inviabilização do registro de tomo histórico. Entre os argumentos apontam que o bem esta em fase final de alienação e sua propriedade, Governo Federal, supera a alçada do órgão de defesa estadual. Os valores históricos apresentados também são alvo de questionamentos, sobretudo o fato de ser uma ferrovia ligada ao transporte industrial:

A Estrada de Ferro Perus Pirapora S.A, com a extensão total de 32,5 km é utilizada unicamente para o transporte de calcário para a fabricação de cimento, e faz a ligação entre a jazida desse minero em Cajamar e a fábrica da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, de uso e finalidade estritamente industrial e da qual depende basicamente a fábrica de cimento [...] (CONDEPHAAT, 1980, p. 71).

Os questionamentos acarretam a paralisação dos andamentos do processo. A tramitação foi retomada após a conclusão do processo de alienação dos bens. Desta forma, a E.F. Perus Pirapora S.A. retornou a administração privada, propriedade de um

grupo formado pela família Abdalla. O posicionamento contrário se manteve também como os novos proprietários. Em carta contestam o pedido de tombamento:

[...] razão não assiste a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, pois demonstrado totalmente sem fundamento o temor de desaparecimento da estrada de ferro e seus pertences, posto que, os atuais proprietários conservam e preservam este patrimônio histórico, nos exatos termos do pretendido com tal tombamento (CONDEPHAAT, 1980, p. 202).

A documentação presente no processo de tombamento em nível federal (IPHAN, 1983) nos auxilia a compreender o posicionamento deste personagem. O documento da Fundação Nacional Pró Memória datado de 1981 relata conversa⁵ com os proprietários. O texto indica receio por parte dos responsáveis frente ao tombamento, uma vez que entendem que tal medida torne impossível a operação dos equipamentos (manutenção, reparos, adaptações) no atendimento das necessidades industriais. O relato também indica a existência de conflito entre solicitante e proprietário:

Muito crítico, o Dr. Abdalla, declarou-se ressentido com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com a qual não pretende firmar qualquer acordo. Afirmou, todavia, que se dispõe a estabelecer compromisso com o SPHAN, formalizando intenção de preservar o acervo da Perus Pirapora [...] (IPHAN, 1983, p. 90).

A situação ganhou elemento agravante com o fechamento da fábrica em 1983. Em relatório de campo apresentado em dezembro de 1984 pelas arquitetas Cristina Wolf e Silvia Wolf, apontam a urgência de providências para preservação uma vez que seus proprietários não farão investimentos em recuperação sem a possibilidade de funcionamento da fábrica. Em documento posterior a arquiteta Silva Wolf questiona as possibilidades de usos apresentadas pela equipe técnica de áreas naturais: “Minha dúvida se baseia no fato, expresso em todas minhas informações técnicas a partir de 1983, de que o proprietário não tem o menor interesse em investir na preservação do imóvel levando em conta sua finalidade cultural” (CONDEPHAAT, 1980, p. 470. *Grifos do autor*).

⁵ “Durante o encontro [referente a conversa do dia 23 de outubro com o Dr. Antonio Abdalla Filho] procurei conhecer o pensamento e intenções da empresa relativamente à ferrovia e equipamentos, principalmente no que diz respeito ao uso e aproveitamento.” (IPHAN, 1989, p. 88). Parte do relato de uma conversa entre um dos proprietários, Dr. Antonio Abdalla Filho e o senhor Antonio L. D. de Andrade, Diretor Regional do SPHAN.

Em 1984 o Conselho decide pelo tombamento do bem, ação efetivada apenas em 1987 através da Resolução de Tombamento 5 de 19 de janeiro de 1987. O documento apresenta justificativa baseada nos argumentos do solicitante e acresce a importância frente à história do desenvolvimento industrial:

[...] último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso Estado (CONDEPHAAT, 1980, p. 419).

A atenção aos valores da história industrial, além de contrariar a argumentação dos proprietários para não reconhecer o bem, torna este processo um importante exemplo na evolução da valoração e reconhecimento do patrimônio industrial no Estado de São Paulo. O tombamento da E.F. Perus Pirapora não é o primeiro para bens ferroviários, contudo, o estudo e reconhecimento devem ser destacados por apresentarem valores além das perspectivas arquitetônicas, sendo ainda o primeiro registro de acervo ferroviário em nível estadual.

ATUALIZANDO O DEBATE

No campo prático, nem mesmo os valores que motivaram seu reconhecimento ou o dito potencial turístico do acervo foram capazes de evitar a degradação e abandono do bem até o início dos anos 2000. A constatação destes fatos é visível também no processo de tombamento através das denúncias e recortes de periódicos sobre delapidação e abandono do material rodante.

Identificamos nos relatos técnicos do CONDEPHAAT e documento da Fundação Nacional Pró Memória a ausência de interesse por parte dos proprietários em investir na recuperação do acervo, visto que a fábrica de cimento havia paralisado suas atividades. Segundo Miranda (2006) a legislação não invalida os direitos de propriedade. Desta forma, ausência de interesse dificulta ou mesmo inviabiliza as propostas de uso apresentadas por solicitante e órgão de defesa. Outro agravante está no conflito entre solicitante e proprietário. Conforme Gazetta (2011), mesmo após inúmeras tentativas de diálogo com a empresa, a ABPF não participou da gestão do acervo. Ainda segundo o entrevistado, entendem esta ausência como uma possível retaliação em função do pedido de tombamento.

Com a falta de interesse em parcerias com a ABPF surge neste cenário um novo personagem, o Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC. Criado a partir da regional de Perus da ABPF, o IFPPC foi criado com o como objeto principal promover ações em prol da preservação, recuperação e defesa do patrimônio

histórico nacional. Entidade fundada em setembro de 2000 com caráter de entidade civil, de cunho acadêmico e natureza cultural. O ressentimento do proprietário é novamente citado em entrevista com o atual presidente do IFPPC.

O uso do patrimônio por parte do IFPPC está baseado no termo de comodato que garante a exploração para fins de preservação do bem tombado, contando esta parceria com o intermédio da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. A parceria firmada com o proprietário prevê a utilização por 50 anos com possibilidade de renovação por período igual. Atualmente oferecem passeios em composição com locomotiva a vapor e carro em madeira, ambos prestaram serviços a E.F. Perus Pirapora. O passeio permite ao visitante informações sobre o histórico da ferrovia e aspectos ambientais do entorno. Identificamos um distanciamento do complexo fabril, ocorrendo por vezes, de maneira não intencional, uma valorização da imagem bucólica e nostálgica da locomotiva a vapor sobrepondo a importância histórica da ferrovia.

As atividades de manutenção e operação são realizadas em grande parte por voluntários, não sendo a ferrovia uma dedicação exclusiva. A falta de especialistas aparece como uma dificuldade considerável. Em relação a gestão de pessoal, a luta pela preservação motiva os trabalhos, contudo, a falta de especialistas aparece como uma dificuldade (MORAES, J.,2011, CAMARGO, 2010), situação semelhante a relatada na entrevista com o presidente da ABPF (GAZETTA FILHO, 2011), o que nos leva a compreender que esta seja uma dificuldade compartilhada por grande parte das associações para preservação. Mesmo em meio ao amadorismo, devemos ressaltar a importância, o empenho e dedicação dos voluntários, uma vez que sem este trabalho nada seria feito.

Os recursos são insuficientes para cobrir gastos de operação e manutenção, sendo na opinião dos membros do IFPPC um dos principais limitadores (J. MORAES, 2011; CAMARGO, 2010). O IFPPC conta principalmente com as mensalidades pagas em caráter espontâneo por seus associados. Em menor número ocorrem doações de pessoas físicas e jurídicas, além de pequenas entradas provindas de tarifas de ingressos e venda de alimentos – doces e bebidas – e suvenires. Devemos considerar ainda, no campo da recuperação do acervo, as parcerias estabelecidas com empresas, entre elas a recuperação da locomotiva a vapor nº8 e um carro de passageiros pela empresa Natura, além da doação de dormentes e pintura da cabine da locomotiva a diesel alemã de 1938 pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (J. MORAES, 2011).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto, não há unanimidade entre os personagens no que diz respeito ao reconhecimento e valores do bem em estudo. O mesmo bem é apresentado e compreendido de formas diferentes por cada um dos personagens. As entrevistas com membros da ABPF e IFPPC demonstram que a solicitação de tombamento esteve pautada no interesse em preservar o conjunto de locomotivas a vapor em função de suas relações com ferrovias e ramais extintos. Os estudos sobre a E.F. Perus Pirapora seguem a mesma lógica no órgão de defesa e pouco se fala sobre suas relações com a fábrica de cimento local e o escoamento de matérias-primas. Mesmo tratando-se de um tombamento integral, o conjunto é analisado de maneira isolada de seu contexto fabril. Em posicionamento contrário, justificado por vezes com argumentos que permeiam exatamente a finalidade industrial da estrada de ferro, os proprietários buscam desconstruir as argumentações, evitando assim o tombamento e as limitações no direito de propriedade.

O desgaste entre proprietários e solicitante é visível em documentos e relatos dos entrevistados. O fim das atividades industriais aparece como agravante. Tal situação limita a eficiência do tombamento como ferramenta de preservação, acarretando em abandono e degradação do acervo tombado. Nota-se durante toda a leitura do processo 21273/80 o turismo como uma ferramenta capaz de salvar a E.F. Perus Pirapora, visão que parte da solicitante e segue durante todo o trâmite, havendo manifestações de interesse de diferentes entidades em colaborar com este uso. Contudo, o que se via no campo prático, era um cenário de abandono e degradação em função da falta de uso após o fechamento da fábrica ainda na década de 1980, situação que pouco se altera até o ano 2001 com o início dos trabalhos do IFPPC. Desta forma, ainda que as tratativas com os proprietários tenham durado anos após a definição do processo, a participação do Poder Público, neste caso representados pela Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo e CONDEPHAAT, na gestão de conflitos aparece como fundamental na preservação do bem.

Por fim, devemos ponderar sobre a ideia de turismo como uma ferramenta positiva para o auxílio a preservação do patrimônio. O turismo está intimamente relacionado ao fluxo de pessoas, podendo, na medida certa colaborar para fruição de um bem, ou, quando mal planejado, acelerar os processos de degradação do remanescente visitado. A preservação dos remanescentes industriais é conforme Kühl (1998) delicada, assim, a salvaguarda do patrimônio industrial passa, inevitavelmente, pela gestão de conflitos e interesses entre as partes afetadas.

REFERÊNCIAS

ÁLVAREZ ARECES, M. Á. **Protección del patrimonio industrial y política territorial**. In: CUELLAR, I. L. H. (org.). La protección del patrimonio histórico en la España democrática. Universidad de Granada: Granada, 2010. (p. 31 – 54).

ÁLVAREZ-ARECES, M. A. Patrimonio industrial: un futuro para el pasado desde la visión europea. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural, Bogotá, Colombia, v. 21, n. 1, p.6- 25, 2008

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

CAJAMAR. Museu Casa da Memória. **A Estrada de Ferro Perus Pirapora**. Disponível em: <http://www.casadamemoriacajamar.com.br/estrada-de-ferro-perus-pirapora>. Acesso em 03/08/2010.

CASANELLES I RAHÓLA, E. *Nuevo Concepto de Patrimonio Industrial, Evolución de su Valoración, Significado Y Rentabilidad en el Contexto Internacional*. **Bienes Culturales: Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial**. nº7.2007.

CUELLAR VILLAR, D. El Ferrocarril en España, Siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005)**. Albacete(España), 2007.

CRUZ, L. Plan Nacional de Patrimonio Industrial: Apuntes Históricos y Conceptuales. **Bienes Culturales: Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial**. nº7.2007.

FERNANDEZ BACA CASARES, R. Reflexiones sobre el Patrimonio Industrial. **Bienes Culturales: Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial**. nº7.2007.

GIESBRECHT, R. M.. **Estações Ferroviárias do Brasil: corredor**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/corredor.htm>. Acesso em: 29 ago. 2010.

HUMANES, A. La Necesidad de un Plan de Patrimonio Industrial. **Bienes Culturales: Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial**. nº 7.2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA (org). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

KÜHL, B. M. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.

MATOS, O. N. de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. Ed. Campinas – SP: Pontes, 1990.

MIRANDA, M. P. S.. Tutela do Patrimônio Cultural Brasileiro. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

MORAES, Ewerton Henrique de. **Tombamento, Patrimonio e Turismo: reflexões acerca da E.F. Perus Pirapora**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Estadual Paulista – Unesp (documento não publicado)

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais**. Projeto História (PUCSP), v. 40, p. 179-203, 2010.

PARDO ABAD, C. J. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri. Editorial Sintesis, 2008

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos**. Trad. de Elane Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: UCG, 2006.

RODRIGUES, M. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. Universidade São Judas Tadeu. nº3. 2010.

_____. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P. P.; PINSKY, J. **Turismo e patrimônio cultural**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2003. pp. 15 – 24.

_____. De quem é o patrimônio? Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Nº 24. p. 196 – 203. 1996.

SIQUEIRA, E. **Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926 – 1987)**. 237 f. Dissertação (mestrado) – Departamento de Economia. Faculdade de Ciências e Letras, Unesp – Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”. Araraquara, 2001.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Disponível: www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8. Acesso em: 01. Mar. 2012.

VEGA M. J.; POLO MURIEL, F. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005)**. Albacete(España), 2007.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). Processo de tombamento 21273/80. **Acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar**. CONDEPHAAT, 1980

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perús / Pirapora**. Processo de tombamento 1104-T-83. Rio de Janeiro, 1983.

MARTINS, A. L. **Entrevista**. Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2011

MORAES, J. E. C. D. **Entrevista**. Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2011

GAZETTA FILHO, H. **Entrevista** [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br em 24 jan. 2011.

CAMARGO, N. A. B. **Entrevista**. Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2010