

Ontem, o tombamento

Velha estação, agora é intocável

Por constituir importante marco de patrimônio urbano, e por representar uma fase do desenvolvimento da cultura cafeeira no Estado de São Paulo, a Estação Ferroviária de Campinas foi tombada ontem pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - Condephaat. O secretário da Cultura do Estado, Antonio Cunha Bueno descerrou a placa alusiva ao tombamento, no saguão principal da estação às 19 horas.

Como testemunhas do ato detombamento assinaram o prefeito Francisco Amaral, o presidente da Câmara Municipal José Nassif Mokarzel, o reitor da PUC Heitor Regina, e diretores da Fepasa. Agora, nenhuma reforma ou modificação poderá ser feita no conjunto de edifícios da atual Fepasa, que não preservem suas características originais. Características que incluem debates interessantes como algumas paredes de mais de um metro de espessura ou o assentamento do asfalto feito em vigas de peroba.

Construído de acordo com os padrões ingleses do século XIX, no estilo gótico vitoriano, já passou por várias reformas e já em 1920 modifica-se o estilo original, com a troca das telhas francesas da antiga gare por estruturas e coberturas metálicas. Novas alterações ocorreram entre as décadas de 30 e 50, como a substituição de algumas janelas de madeira pelos caixilhos de ferro que permanecem até hoje.

Em todas as fases de construção e reforma houve, entretanto, intenção de se retirar com fidelidade o modelo original, como aconteceu com os ornatos e relevos que dão acabamento aos edifícios. Inicialmente, esses relevos eram feitos em blocos de calcário cinzelados; passaram a ser executados em argamassa, mas de forma idêntica. Já quanto à planta não houve o mesmo cuidado: o prédio de hoje várias divisões e subdivisões algumas paredes foram removidas totalmente para abrigar os escritórios em alguns blocos, e o desenho primitivo perdeu-se totalmente.



O estilo arquitetônico da estação obedece ao inglês datando do século XIX

Na época, uma construção ousada

A época era de fartura e desenvolvimento. Elevada à categoria de cidade em 1842, a antiga Vila de São Carlos já vinha há algum tempo substituindo sua produção açucareira pela cultura do café. Das grandes fazendas o café saía para o porto de Santos, para a Europa. Campinas contava — no final do século XIX — com 10 mil habitantes, 1.168 prédios e 34 ruas sendo 19 longitudinais, 15 transversais, 5 becos e 9 largos. Corria o ano de 1872 e inaugurava-se a Estação Ferroviária.

O estilo de construção era muito usado na época, o britânico, e a Estação hoje se compõe de um bloco principal e dois edifícios laterais, também antigos. O bloco principal é constituído de corpos edificadas em diferentes épocas, mas em continuidade e com o mesmo estilo arquitetônico. Em 1884, por exemplo, é que foi concluída a construção da parte central da estação, compreendendo a torre do relógio, seu elemento mais característico. A fotografia mais antiga da estação, datada de 1900, mostra dois corpos laterais à torre com dois pavimentos.

1910

Até 1910 o edifício permaneceu com poucas alterações, e a partir daí começaram as construções de outros corpos e ainda nessa fase foi instalada a cobertura da entrada principal com estrutura

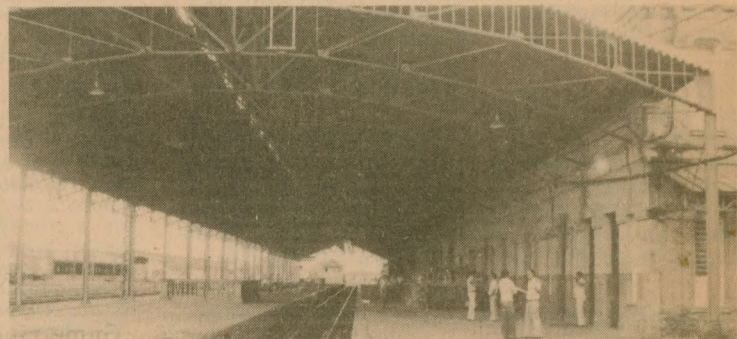
metálica, na forma que ainda apresenta hoje. O edifício anexo também é dessa época, embora apresente outro tratamento arquitetônico. Na década de 20, com a eletrificação da linha férrea — inaugurada em 22 — ficou marcada a terceira fase construtiva, quando foram efetuados acréscimos substanciais ao edifício.

Mas, desde a inauguração, a estação ferroviária trazia contribuição ao desenvolvimento e à urbanização da cidade. Situada um pouco ao sul do núcleo primitivo, a estação polarizou e atraiu para si a malha urbana. A antiga rua São José, hoje 13 de Maio, tornou-se a principal via de comunicação entre o centro da cidade e a estação, e nela se instalaram casas comissárias, depósitos de café, residências e estabelecimen-

tos comerciais. As áreas existentes entre o centro e a estação foram rapidamente urbanizadas e todas as terras vizinhas divididas em ruas que receberam os nomes dos principais organizadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como Senador Saraiva, Visconde de Parnaíba, Saldanha Marinho.

Mogiana

O sucesso da Companhia Paulista provocou ainda no século passado a construção da Mogiana, que também passou a ter seu terminal junto à estação. A localização das oficinas das duas companhias teve, por sua vez, atuação decisiva na ocupação das áreas ao sul da linha férrea, onde se formou a Vila Industrial. A estação e o complexo ferroviário ocupam hoje uma área intensamente edificada, de aproximadamente 12 hectares.



O projeto arquitetônico foi desenvolvido em 3 etapas