V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário
&
IV Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário

Campinas 2020



V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário
&
IV Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário

REALIZAÇÃO

Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC - Campinas)

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP – Campus Rosana)

APOIO

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH Brasil)

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS Brasil)

Association Internacionale pour l'Histoire des Chemins de Fer (AIHC)

Institute for Cultural Heritage and History of Science & Technology, University of Science and Technology Beijing (ICHHST-USTB)

COORDENAÇÃO GERAL

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

COMISSÃO ORGANIZADORA

Profa. Dra. Ana Paula Fara

Prof. Dr. Jonathas Magalhaes Pereira da Silva

Prof.Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz

Prof. Dr. Samir Hernandes T. Gomes

COMISSÃO CIENTÍFICA

Alicia Novick

Aurora Maria Martinez Corral

Angélica Aparecida Tanus B. Alvim

Beatriz Mugayar Kühl

Domingo Cuéllar Villar

Camilo de Mello Vasconcellos

Fernando Atique

Eduardo Mosquera Adell

Eunice Helena Sguizzardi Abascal
Francisco Polo Muriel
Gonzalo Cerda
Hélio Hirao
Ivone Salgado
José Manuel Lopes Cordeiro
Juan Manuel Cano Sanchiz
Laura Machado de Mello Bueno
Lourdes Rizzo
Luiz Augusto Maia Costa
Manoela Rossinetti Rufinoni
Marcia Cristina C. Pazin Vitoriano
Maria Isabel Alba Dorado
María Teresa Pérez Cano
Marília Xavier Cury
Monica Rossana Ferrari
Olga Paterlini
Samir Hernandes Tenório Gomes
Raquel León Ruiz
Ramón Mendez
Regina Andrade Tirello
Renata Baesso Pereira
Vanessa Gayego Bello Figueiredo

COMISSÃO REALIZADORA

Adriana Teixeira Bahia
Amanda Augusta da Costa
Ana Patricia Martinez Lara
Ana Paula Marques Gonçalves
Anamaria Canuto Sales
Andreza Vellasco Gomes
Bianca Pacheco
Brenda Letícia Lichewiski dos Santos
Camila Cristina Piccoli Campoy
Érica Lemos Gulinelli
Evandro Nogueira Santana Junior
Ewerton Henrique de Moraes
Geovana Souza Santana
Giuliana Lima Oliveira
Heloisa Mina Padula
Julhia Bernardo Araújo
Júlia Moreira de Deus
Júlia Siqueira Sorbo
Karla Lorena do Nascimento Bomfim
Laura De Bona
Letícia Ferreira Ranolfi
Lucas Nakamura Cerejo
Mariana da Silva Souza Batista
Matheus Alcântara Silva Chaparim
Milena Meira da Silva
Nicolle de Oliveira Rocha
Tainá Maria Silva
Tamires Sacardo Lico
Thais Bassichetto Berata
Thais Rodrigues Monteiro
Victoria Antunes Bueno
Victoria de Azevedo Braga Tatini

CAPA E DIAGRAMAÇÃO

Camila Cristina Piccoli Campoy

Laura De Bona

Matheus Costa

Tainá Maria Silva

REVISÃO

Camila Cristina Piccoli Campoy

Heloisa Mina Padula

Júlia Moreira de Deus

Laura De Bona

Tainá Maria Silva

Victoria de Azevedo Braga Tatini

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Campus I – Campinas/SP

Diretor do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia

Prof. Dr. Juan Manuel Adán Coello

Vice-Diretor do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia

Prof. Me. Sérgio Roberto Pereira

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Prof. Dra. Laura Machado de Mello Bueno

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA JÚLIO DE MESQUITA FILHO

Cursos de Turismo e de Engenharia de Energia

Câmpus Experimental de Rosana/SP

Coordenador do Curso de Turismo

Prof. Dr. Vagner Sergio Custodio

Vice-Coordenador do Curso de Turismo

Prof. Dr. Francisco Barbosa do Nascimento Filho

APRESENTAÇÃO

O **V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário** e a **IV Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário (São Paulo, Brasil)** são eventos que pretendem estimular o conhecimento nas áreas de história, urbanismo e patrimônio ferroviário, num esforço conjunto do Grupo de Pesquisa Memória Ferroviária, da Universidade Estadual Paulista - UNESP e do Grupo de Pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial do POSURB-ARQ da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, no estado de São Paulo.

A história e o patrimônio ferroviário já foram temas de outros eventos internacionais apoiados pelo TICCIH e outras representações nacionais latino-americanas, dentre os quais os VI Seminário de Patrimônio Ferroviário (2012) e o Congresso de História Ferroviária organizado pelo TICCIH/Argentina (Mendoza, 2017). O congresso da AIHC já tinha ocorrido na América Latina, com apoio do TICCIH/Chile (Santiago do Chile, 2015). Dessa forma, o TICCIH e a AIHC apoiaram a iniciativa de promover o **V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário** em Campinas, em 2020, com o intuito de discutir questões sobre preservação relevantes para os países da América Latina: gestão territorial, educação e comunicação patrimonial.

O subtítulo “Os legados para nosso futuro” sinaliza a importância que se pretende dar à reflexão sobre as condições atuais do patrimônio ferroviário e o papel que poderá ter no futuro, como antigo e ainda potencial elemento de estruturação urbana. O evento abrange três temas centrais, que receberam excelentes contribuições de pesquisadores e estudantes, que permitem observar os avanços na pesquisa e na gestão da preservação e uso dos bens ferroviários para o desenvolvimento social.

Cada uma das temáticas apresenta um conjunto de questões atuais e pertinentes ao contexto brasileiro e latino-americano. Em “educação e ferrovias”, os debates estabelecem estreita relação entre a preservação patrimonial e a educação, vista como uma oportunidade de estímulo ao aprendizado por meio dos bens industriais ferroviários, num contexto atual de grandes desigualdades socioeconômicas. Se a permanência dos trilhos e estações permite a imersão no conhecimento sobre a história da cidade, a educação pode estimular o debate sobre a importância da preservação para a formação cidadã.

A instituição museológica tem um reconhecido papel no campo da preservação patrimonial. Contudo, é preciso destacar e discutir como ela se instala e se apropria dos

espaços construídos. Em “museus e ferrovias”, a segunda temática, procura-se problematizar a adequação do espaço arquitetônico das estações para a instalação de museus (locais ou regionais), num contexto de abandono (desde os anos 1970) seguido por uma reutilização das estruturas ferroviárias para uso cultural. Se, por um lado, há a recorrência do “uso cultural” para antigos edifícios, como forma de enobrecimento dos espaços patrimoniais, por outro, constata-se uma forma de “loteamento” dos espaços ferroviários por usos institucionais ou temporários, num processo típico de subutilização, que resulta no esvaziamento do significado desses bens.

Com a temática “gestão da herança ferroviária no território” propõem-se enfrentar o debate da preservação patrimonial como questão do urbanismo. Isso significa dar ênfase às questões do planejamento e gestão territorial, superando a visão da preservação da arquitetura isolada, com função meramente estética ou simbólica, sem considerar as dinâmicas urbanas contemporâneas, que resultam em processos de valorização dos contextos, e sem a necessária compreensão dos processos de disputa dos diferentes grupos e agentes atuantes nos territórios.

Em resumo, propõe-se um espaço de discussão nacional e continental, com participação de acadêmicos, profissionais, técnicos, representantes de entidades ou empresas, envolvidos diretamente com a história, a preservação e gestão do patrimônio ferroviário nas temáticas propostas.

Como forma de estender as discussões propostas nesse evento, ocorre, concomitantemente, a **IV Jornada de Jovens Pesquisadores**, onde são apresentados os resultados científicos alcançados por estudantes de graduação e pós-graduação sobre história ferroviária, estudos urbanísticos e de preservação do patrimônio industrial ferroviário. É um evento anual e faz parte das atividades de difusão científica dos resultados da equipe de pesquisadores e discentes do Projeto Memória Ferroviária que, nessa versão, foi ampliado à participação de estudantes de outras instituições. O projeto de pesquisa vem sendo desenvolvido há dez anos, com financiamentos da FAPESP e do CNPq. Iniciado em 2017 como seminário interno de formação dos membros da equipe, desde 2019 abriu-se para o público acadêmico mais amplo, com o intuito de aprofundar o debate e estimular perspectivas inovadoras e interdisciplinares em pesquisas nos âmbitos nacional e latino-americano, assim como a formação de futuros pesquisadores.

Desta forma, os temas correlatos definidos para apresentação oral e publicação nos anais desse evento, com abordagens que vão do uso dos remanescentes ferroviários como lugares de aprendizado da história do trabalho e da formação das

cidades à discussão sobre a reativação do transporte ferroviário e os critérios e instrumentos para sua gestão, são: “novos instrumentos metodológicos e/ou enfoques teóricos para identificação de vestígios materiais e da memória ferroviária”, “Novas fontes documentais ou materiais para estudo do patrimônio urbano e da memória do trabalho ferroviário”, “estudos multidisciplinares sobre patrimônio ferroviário” e “estudos locais e análises transversais sobre a história, a arquitetura e os contextos urbanos do patrimônio ferroviário”.

Com os eventos em paralelo, buscou-se propiciar o rebatimento mútuo de hipóteses e métodos presentes nas pesquisas realizadas em âmbito internacional e nos trabalhos em andamento de jovens pesquisadores do tema, num movimento que se pretende permanente de interação e aprendizado recíproco.

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

SUMÁRIO

PROGRAMAÇÃO

9 DE SETEMBRO (QUARTA-FEIRA) **17**

10 DE SETEMBRO (QUINTA-FEIRA) **20**

11 DE SETEMBRO (SEXTA-FEIRA) **23**

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CHIADOR – MG E SEU SIMBOLISMO COMO POTENCIAL FONTE DE ENSINO PERANTE À SUA RESTAURAÇÃO **25**

THAÍS MOTTA DO NASCIMENTO

VIRGÍNIA MARIA VASCONCELLOS

CENÁRIOS ALÉM DOS LIKES: UMA PROPOSTA DE ATIVIDADE LÚDICA NA ESTAÇÃO CULTURA DE CAMPINAS ATRAVÉS DA FOTOGRAFIA DE CELULAR **32**

LUCAS FERREIRA GOMES

VANDA MAGLIONE DE MORAES

LA ECONOMÍA CAFETERA Y LA IMPLEMENTACIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA (1887 – 1959) **38**

YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO

A PRESERVAÇÃO DA LOCOMOTIVA DIESEL/ELÉTRICA E O CARRO DE AÇO NO BRASIL: NATUREZA E PERSPECTIVAS PARA A SALVAGUARDA E MUSEALIZAÇÃO DE BENS MODERNOS E CONTEMPORÂNEOS DAS FERROVIAS BRASILEIRAS **44**

JOÃO MARCOS DE SOUZA PINHEIRO

CENTRO CULTURAL ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PELOTAS, R.S.: HISTÓRIA, MEMÓRIA E MOBILIDADE URBANA EM DIÁLOGO **49**

RITA JULIANA SOARES POLONI

EDUARDO ROBERTO JORDÃO KNACK

DARLAN DE MAMANN MARCHI

JULIANE CONCEIÇÃO PRIMON SERRES

A PRESERVAÇÃO DO ACERVO DO NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU E SUA "PUBLICIZAÇÃO" ATRAVÉS DO PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO COM O AUXÍLIO DA HISTÓRIA PÚBLICA E HISTÓRIA DIGITAL **55**

Fábio Paride Pallotta

MUSEUS FERROVIÁRIOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE PROCESSOS MUSEOLÓGICOS, COMUNICAÇÃO E PÚBLICO **62**

Alice Bemvenuti

ROTUNDAS FERROVIÁRIAS: DOIS EXEMPLOS, DUAS REALIDADES **70**

Ronaldo André Rodrigues

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL **77**

Carla Daniela Brocato

POSTO ALGODOEIRO MATARAZZO, AVARÉ, SP **85**

Karla Garcia Biernath

Emily Cândido da Silva

Ludmilla Tidei de Lima Pauleto

EL FERROCARRIL DE MONTAÑA DE LA BRADEN COPPER COMPANY **91**

Ian Thomson Newman

PERSPECTIVAS PARA O TURISMO FERROVIÁRIO: ESTUDO HISTÓRICO SOBRE A PRIMEIRA FERROVIA DO BRASIL **100**

Vera Lúcia Bogéa Borges

Carla Fraga

Eloise Silveira Botelho

PELAS TRILHAS DE FERRO: UMA PERSPECTIVA CONCEITUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NA ROÇA AGOSTINHO NETO **107**

Lauro José Cardoso

RASTROS FERROVIÁRIOS SOBRE AS RUAS: A TRAMWAY CANTAREIRA NO JAÇANÃ **114**

ARTHUR SIMON ZANELLA

O FUTEBOL FERROVIÁRIO NO ESTADO DE SÃO PAULO: ENTRE O LAZER E O CONTROLE **122**

AGNALDO KUPPER

O COMPARATIVO COMO FERRAMENTA DE ANÁLISE NA ARQUITETURA FERROVIÁRIA 129

TAINÁ MARIA SILVA

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO DE CAMPINAS: LEVANTAMENTO DA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO DO ENTORNO SOBRE O BEM PATRIMONIAL PROTEGIDO **136**

BRENDA LETÍCIA LICHEWISKI DOS SANTOS

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

OS VALORES NÃO MATERIAIS DO PATRIMÔNIO NA TEORIA DE BARBARA APPELBAUM: OS DESAFIOS DA CONSERVAÇÃO DA MAJESTOSA LOCOMOTIVA GUINDASTE LESLIE NR. 47, EM SANTOS DUMONT, MG **144**

GEÍSA MARTINS SOARES

A RESSIGNIFICAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO: UM LUGAR DE MEMÓRIA **151**

TAMIRES SACARDO LICO

DAS RUÍNAS DO TRABALHO AOS PATRIMÔNIOS DAS CIDADES: DURAÇÕES FERROVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO SUL **157**

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

YURI SCHONARDIE RAPKIEWICZ

OS RAMAIS DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO EM CAMPINAS-SP E SÃO JOSÉ DO RIO PARDO-SP: SIG HISTÓRICO E NOVAS NARRATIVAS SOBRE OS AGENTES MODELADORES DO TERRITÓRIO E DA CIDADE **164**

ANA BEATRIS FERNANDES MENEGALDO

CAUANA LEMES CONDE NANDIN

RAFAEL AUGUSTO SILVA FERREIRA

RENATA BAESSO PEREIRA

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E MODELOS DE USO: OS TRENS TURÍSTICOS NO BRASIL **174**

EWERTON HENRIQUE DE MORAES

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

SILVIA HELENA PASSARELLI

UM OLHAR GEOGRÁFICO PARA OS ESPAÇOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO 181

RAFAEL HENRIQUE DE MOURA

AS FERROVIAS BRASILEIRAS NA IMPRENSA: UM ESTUDO SOBRE A ABORDAGEM JORNALÍSTICA DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO BRASIL **190**

MARA RÚBIA DUARTE COUTO

LUIZ ANTÔNIO SIGNATES FREITAS

MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES: MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO **195**

TAÍS SCHIAVON

O SUJEITO E O PATRIMÔNIO CULTURAL INDUSTRIAL: UMA ANÁLISE DA CONSTRUÇÃO DO SUJEITO A PARTIR DE SUAS MEMÓRIAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ASSIS **202**

GEOVANA SOUZA SANTANA

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA: VESTÍGIOS DAS OFICINAS E VILA OPERÁRIA DA PRIMEIRA FERROVIA CONSTRUÍDA NA AMAZÔNIA **209**

LARISSE DE FATIMA FARIAS DA ROSA

FLÁVIA OLEGÁRIO PALÁCIOS

A NOÇÃO DE PATRIMÔNIO URBANO NA TUTELA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: REQUALIFICAÇÃO A PARTIR DE ESPAÇOS FERROVIÁRIOS OBSOLETOS **217**

TALYS NAPOLEÃO MEDEIROS

NATÁLIA MIRANDA VIEIRA DE ARAÚJO

A HISTÓRIA NÃO PERDEU O TREM: O ADVENTO DA FERROVIA NA HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA CEARENSE **223**

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

ENTRE COROA, IGAPÓ E ROCAS: AS DIFICULDADES TÉCNICAS E FUNDIÁRIAS DE INSERÇÃO DO PARQUE FERROVIÁRIO DA EFCRGN NO TRAÇADO URBANO DE NATAL – BRASIL (1908-1920) **229**

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

THAYSA FERNANDES TEIXEIRA

ANGELA LÚCIA FERREIRA

BRENO DE ASSIS SILVA ARAÚJO

REFLEXÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE VALORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO SUL DE MINAS GERAIS **236**

LOURENÇO KALLIL TOMAZ

MYRIAM BAHIA LOPES

A CRIAÇÃO DE UM ACERVO VIRTUAL NAS CIDADES *BOCAS DO SERTÃO* COMO PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE [1]: POR UM "CONHECIMENTO HISTÓRICO AMBIENTAL INTEGRADO NA PLANIFICAÇÃO TERRITORIAL E URBANA" [2] **242**

ADALBERTO DA SILVA RETTO JR

TAÍS SCHIAVON

PATRIMÔNIO, ARQUITETURA E MODAIS DE TRANSPORTE: O CASO DA ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA DE BRASÍLIA **249**

ANDRÉ FRANÇA

GUILHERME MICHELIN

HANIEL SAULO MATOS ARAÚJO ISRAEL

ISABELA CORREIA GIANNELLA

ENTRE O ESQUECIMENTO E AS MARCAS DE UMA ARTÉRIA FÉRREA DO NOROESTE PAULISTA: ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA – EFA (1895 – 1912) **259**

EDUARDO BACANI RIBEIRO

HISTÓRIA, MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: O LEGADO DA CENTRAL DO PIAUÍ EM PARNAÍBA-PI, 1916 A 1980 **267**

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

GUAIANASES: A FERROVIA E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE UM DISTRITO DA REGIÃO LESTE DE SÃO PAULO, 1875-2000 **274**

MAYARA PEREIRA DE JESUS

CRISTINA CAMPOS

"UM SURTO DE PROGRESSO NO PIAUÍ": A CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS NA REGIÃO NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX **278**

LAILA PEDROSA SILVA

TERCEIRO T.R.E.M: A LINHA DA MÁQUINA SANTISTA, UMA NOVA OBSERVAÇÃO SOBRE O OBJETO **285**

ORLANDO GONÇALVES FAYA JÚNIOR

MEMÓRIAS DE UMA NOVA CENTRALIDADE: O COMPLEXO DA ESTAÇÃO DE TRIAGEM EM BAURU **292**

NATASHA NEME GONÇALVES DE ALMEIDA

SAMIR HERNANDES TENÓRIO GOMES

OS PÁTIOS FERROVIÁRIOS DE CAMPINA GRANDE: PELAS LINHAS DO TREM, PELAS LINHAS DO TEMPO **298**

ALCILIA AFONSO DE ALBUQUERQUE E MELO

O PAPEL DA REVISTA INFORMAÇÃO GOYANA NO PROCESSO DE PROLONGAMENTO DOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO GOYAZ 306

LARISSA SILVA ARTIAGA

MIRAÍ-MG E A ESTRADA DE FERRO: ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE O RAMAL FERROVIÁRIO CATAGUASES-MIRAÍ DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA E A CONFIGURAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE **313**

GABRIELA DE OLIVEIRA BRAZ

MICHELLY FRANCO SANTOS

JOSIELLE CÍNTIA DE SOUZA ROCHA

A ESCOLA E OS TRILHOS: CONTRIBUIÇÕES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PARA O ENSINO DE HISTÓRIA **320**

JOSE WAGNER SANTOS

ENTRE PLANEJAMENTO E PATRIMÔNIO: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE BARRINHA-SP E O PROCESSO DE EXPANSÃO DA CIDADE **325**

LUIZ DE LUCCA NETO

UM ESTUDO DE ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA: ABASTECIMENTO DE ÁGUA DO SISTEMA **331**

ÉRICA LEMOS GULINELLI

IVONE SALGADO

ENTRE PONTOS E REDES: A FERROVIA MOSSOROENSE NA ARTICULAÇÃO URBANA DO OESTE POTIGUAR – RN/BRASIL (1920-1951) **337**

BRENO DE ASSIS SILVA ARAÚJO

ANGELA LÚCIA FERREIRA

ESPACIALIZANDO A MEMÓRIA: A CONTRIBUIÇÃO DOS ESPANHÓIS, ENTRE FABRICAS E FERROVIAS, NA FORMAÇÃO DE TERRITÓRIOS SOROCABANOS **345**

LARISSA GIRARDI LOSADA

REGINA ANDRADE TIRELLO

LAS POSIBILIDADES DE ACTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO FERROVIARIO EN ONCATIVO 351

NÉSTOR FABIÁN GARCÍA

LAURA INES MAITA

O BONDE NA HISTÓRIA URBANA DE MACEIÓ/AL (1866-1931) 358

ROSEMARY LOPES RODRIGUES

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM CATANDUVA/SP: UMA ANÁLISE SOBRE O CONJUNTO DO "ARMAZÉM DO CAFÉ" **365**

MARINA GUIMARÃES DESTRO

ALINE COELHO SANCHES

PROGRAMAÇÃO

9 DE SETEMBRO (QUARTA-FEIRA)

[9:00 – 9:30h] ABERTURA

Dra. Laura Machado de Mello Bueno (Coordenadora do POSURB-ARQ PUC-Campinas);
Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi (GRUPO PPGT - PUC)
Dr. Henry Jacolin (Presidente Honorário – AIHF - IRHA)
Dr. Eduardo Romero de Oliveira (TICCIH/Brasil)

[9:30 – 10:00h] CONFERÊNCIA DE ABERTURA

Dr. Henry Jacolin (Presidente Honorário – AIHF - IRHA)

[10:00 – 12:30h] CONFERÊNCIAS MESA 1

Educação e ferrovia: Oportunidades de estímulo ao aprendizado por meio dos bens industriais ferroviários na América Latina

MODERADOR: Dr. Eduardo Romero de Oliveira (UNESP)
DEBATEDORA: Dra. Cristina Meneguello (Unicamp)

Dra. Gracia Dorel-Ferré (LLSETI, Paris, França) – El patrimonio ferroviário, un campo de estudio privilegiado del aprendizaje en educación

Dra. Zaida Garcia Valecillo (Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela) – Educación Patrimonial y desarrollo sostenible: Enfoques pedagógicos a través del patrimonio industrial

[12:30 – 14:00h] INTERVALO / ALMOÇO

[14:00 – 16:30h] SESSÕES TEMÁTICAS

Sessão Especial

[14:00 - 16:00h] **Apresentação e discussão do projeto Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**

Dr. Eduardo Romero de Oliveira (UNESP)

Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi (PUC-Campinas)

Dr. Samir Hernandes Gomes (UNESP)

Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz (USTB/ICHHST, China)

[16:00 - 16:30h] **Lançamento de livros**

TEMÁTICA 1 - Educação e ferrovia: oportunidades de estímulo ao aprendizado por meio dos bens industriais ferroviários na América Latina

[16:30h] O patrimônio ferroviário de Chiador – MG e seu simbolismo como potencial fonte de ensino perante a sua restauração

[16:45h] Cenários além dos *likes*: uma proposta de atividade lúdica na Estação Cultura de Campinas através da fotografia de celular

[17:00h] La economía cafetera y la implementación del ferrocarril de Cúcuta

Debate

TEMÁTICA 2 - Museus e ferrovias: a cultura do transporte como desafio à preservação e comunicação arquitetônica e museológica

[16:30h] A preservação da locomotiva diesel/elétrica e o carro de aço no Brasil. Natureza e perspectivas para a salvaguarda e musealização de bens modernos e contemporâneos das ferrovias brasileiras

[16:45h] Centro Cultural Estação Ferroviária de Pelotas, S.S.: História, memória e mobilidade urbana em diálogo

[17:00h] A preservação do acervo do núcleo de documentação do Museu Ferroviário Regional de Bauru e sua "publicização" através do projeto Museu Ferroviário com o auxílio da história pública e história digital

[17:15h] Museus Ferroviários no Brasil: considerações sobre processos museológicos, comunicação e público

[17:30h] Rotundas ferroviárias: Dois Exemplos, Duas Realidades

Debate

TEMÁTICA 3 - Gestão da herança ferroviária no território (moradias, vias férreas e obras de arte): instrumentos e modelos de preservação envolvendo entidades civis públicas e privadas

[16:30h] Plano nacional de identificação, proteção e divulgação do patrimônio industrial argentino

[16:45h] Posto Algodoeiro Matarazzo, Avaré, SP

[17:00h] El ferrocarril de Montaña de la Braden Copper Company.

[17:15h] Perspectivas para o turismo ferroviário: Estudo histórico sobre a primeira ferrovia do Brasil

Debate

PROGRAMAÇÃO

10 DE SETEMBRO (QUINTA-FEIRA)

[9:30 – 12:30h] CONFERÊNCIA MESA 2

Museus e ferrovias: A cultura do transporte como desafio à preservação e comunicação arquitetônica e museológica

MODERADOR: Dra. Ana Paula Farah (PUC-Campinas)
DEBATEDOR: Dr. Samir Hernandes Gomes (UNESP)

Ms. Martha Patricia Albores Morales (Subdirectora de Museología y Museografía / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Cidade do México, México) – Museografía ferroviaria en México

Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz (USTB/ICHHST, China): Cultura material, globalización y arqueología de la industrialización

Dra. Marilia Xavier Cury (MAE/USP, Brasil): Museus industriais: uma comunicação ao publico sobre empresa e a tecnologia

[12:30 – 14:00h] INTERVALO / ALMOÇO

[14:00 – 18:30h] SESSÕES TEMÁTICAS

Temática 6 - Estudos multidisciplinares sobre patrimônio ferroviário

[14:00h] Patrimônio ferroviário e modelos de uso: Os trens turísticos no Brasil.

[14:15h] Um olhar geográfico para os espaços do patrimônio ferroviário.

[14:30h] A história das ferrovias brasileiras: Uma perspectiva jornalística.

Debate

Temática 7 - Estudos locais e análises transversais sobre a história, a arquitetura e os contextos urbanos do patrimônio ferroviário

[14:00h] Patrimônio, arquitetura e modais de transporte: O caso da Estação Rodoferroviária de Brasília

[14:15h] Entre o esquecimento e as marcas de uma artéria férrea do noroeste paulista: Estrada de Ferro Araraquara – EFA (1895 – 1912)

[14:30h] História, memória e patrimônio ferroviário: O legado da Central do Piauí em Parnaíba-PI, 1916 a 1980

[14:45h] Guaianases: a ferrovia e o processo de urbanização de um distrito da região leste de São Paulo, 1875-2000

[15:00h] Um surto de progresso no Piauí: A construção de ferrovias na região nas primeiras décadas do século XX

Debate

Temática 4 - Novos instrumentos metodológicos e/ou enfoques teóricos para identificação de vestígios materiais e da memória ferroviária

[14:00h] Pelas trilhas de ferro: Uma perspectiva conceitual do Patrimônio Cultural ferroviário na Roça Agostinho Neto

[14:15h] Sonoridades urbanas: A Estação Ferroviária da Aracaju (1913)

[14:30h] Rastros ferroviários sobre as ruas: a Tramway Cantareira no Jaçanã

[14:45h] O futebol ferroviário no Estado de São Paulo: entre o lazer e o controle

[15:00h] O comparativo como ferramenta de análise na arquitetura ferroviária

Debate

[15:30 – 16:00h] INTERVALO

Temática 7 - Estudos locais e análises transversais sobre a história, a arquitetura e os contextos urbanos do patrimônio ferroviário

[16:00h] Terceiro T.R.E.M – A Linha da Máquina santista, uma nova observação sobre o objeto

[16:15h] Memórias de uma nova centralidade: O complexo da estação de triagem em Bauru

[16:30h] Os pátios ferroviários de Campina Grande: Pelas linhas do trem, pelas linhas do tempo

[16:45h] O papel da Revista Informação Goyana no processo de prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz

[17:00h] Miraí-MG e a Estrada de Ferro: Análise da relação entre o ramal ferroviário Cataguases-Miraí da Estrada de Ferro Leopoldina e a configuração e desenvolvimento da cidade

Debate

Temática 4 - Novos instrumentos metodológicos e/ou enfoques teóricos para identificação de vestígios materiais e da memória ferroviária

[16:00h] Conjunto ferroviário da estação de Campinas: Levantamento da percepção da população do entorno sobre o bem patrimonial protegido

[16:15h] Os valores não materiais do patrimônio na teoria de Barbara Appelbaum. Os Desafios da Conservação da Majestosa Locomotiva Guindaste Leslie Nr. 47, em Santos Dumont, MG

[16:30h] A ressignificação da antiga estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: Um lugar de memória

[16:45h] Das ruínas do trabalho aos patrimônios das cidades: Durações ferroviárias no Rio Grande do Sul

[17:00h] Os ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas-SP e São José do Rio Pardo-SP: SIG histórico e novas narrativas sobre os agentes modeladores do território e da cidade

Debate

Temática 6 - Estudos multidisciplinares sobre patrimônio ferroviário

[16:00h] Modernidade e comunicações: Meios de transporte e o território urbano

[16:15h] O sujeito e o patrimônio cultural industrial: Uma análise da construção do sujeito a partir de suas memórias do complexo ferroviário de Assis

[16:30h] Estrada de Ferro de Bragança: Vestígios das oficinas e vila operária da primeira ferrovia construída na Amazônia

[16:45h] A noção de patrimônio urbano na tutela do patrimônio ferroviário: requalificação a partir de espaços ferroviários obsoletos

Debate

PROGRAMAÇÃO

11 DE SETEMBRO (SEXTA-FEIRA)

[9:30 – 12:30h] CONFERÊNCIAS MESA 3

A gestão da herança ferroviária no território (moradias, vias férreas e obras de arte): instrumentos e modelos de preservação envolvendo entidades civis públicas e privadas

DEBATEDOR: Dra. Maria Cristina Schicchi (PUC-Campinas)
MODERADOR: Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva (PUC-Campinas)

Dr. Sebastián Andrés Seisdedos Morales (Pontificia Universidad Católica de Chile) – Ferrocarriles de montaña y paisaje cultural en Chile Central. Rieles conquistando la cordillera de Los Andes por los valles de los ríos Aconcagua y Maipo a inicios del siglo XX

Dra. Vera Regina Tângari (PROARQ-FAU/UFRJ, Brasil): Estudos em áreas urbanas atravessadas por linhas férreas

Dra. Monica Ferrari (Universidad de Tucumán/Argentina): La gestión del patrimonio ferroviario en Argentina. Realidades y propuesta

[12:30 – 14:00h] INTERVALO / ALMOÇO

[14:00 – 16:00h] SESSÕES TEMÁTICAS

Temática 7 - Estudos locais e análises transversais sobre a história, a arquitetura e os contextos urbanos do patrimônio ferroviário

[14:00h] A escola e os trilhos: Contribuições do patrimônio ferroviário para o ensino de história

[14:15h] Entre planejamento e patrimônio: A estação ferroviária de Barrinha-SP e o processo de expansão da cidade

[14:30h] Ferrovia e as caixas de água: Um estudo de arqueologia industrial da Estrada de Ferro Sorocabana

[14:45h] Entre pontos e redes: A Ferrovia Mossoroense na articulação urbana do oeste potiguar – RN/BRASIL (1920-1951)

Debate

Temática 7 - Estudos locais e análises transversais sobre a história, a arquitetura e os contextos urbanos do patrimônio ferroviário

[14:00h] Espacializando a memória: A contribuição dos espanhóis, entre fabricas e ferrovias, na formação de territórios sorocabanos

[14:15h] Las posibilidades de actualización del territorio ferroviario en Oncativo

[14:30h] O bonde na história urbana de Maceió/AL (1866-1931)

[14:45h] Patrimônio ferroviário em Catanduva/SP: Uma análise sobre o conjunto do "Armazém do Café"

Debate

Temática 6 - Estudos multidisciplinares sobre patrimônio ferroviário

[14:00h] A história não perdeu o trem: O advento da ferrovia na historiografia ferroviária cearense

[14:15h] Entre Coroa, Igapó e Rocas: as dificuldades técnicas e fundiárias de inserção do parque ferroviário da EFCRGN no traçado urbano de Natal – Brasil (1908-1920)

[14:30h] Reflexões sobre o reconhecimento de valores do patrimônio ferroviário do sul de Minas Gerais

[14:45h] A criação de um acervo virtual nas cidades bocas do sertão como patrimônio da mobilidade. Por um "Conhecimento Histórico Ambiental Integrado na Planificação Territorial e Urbana"

Debate

[16:00 – 16:30h] INTERVALO

[16:30-18:30h] MESA DE ENCERRAMENTO

Balanço das atividades a partir dos relatos das sessões

Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Dra. Maria Cristina Schicchi

Relatores das mesas e sessões.

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CHIADOR – MG E SEU SIMBOLISMO COMO POTENCIAL FONTE DE ENSINO PERANTE À SUA RESTAURAÇÃO

THAÍS MOTTA DO NASCIMENTO
<thaismn.arq@gmail.com>

VIRGÍNIA MARIA VASCONCELLOS
<virginia.vasconcellos@gmail.com>

INTRODUÇÃO

A Estação de Chiador, localizada na Cidade de Chiador, na Zona da Mata Mineira, é um importante patrimônio ferroviário que vem passando por dificuldades de preservação, desde o encerramento da ferrovia nessa região. Esta Estação foi objeto de estudo abordado na Dissertação do Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio, pelo PROARQ- UFRJ, e, parte dessa produção possibilitou a produção desse artigo, que tem por objetivo apresentar o potencial existente nesse Bem para a preservação da história e da memória da população de Chiador e a possibilidade de sua valorização, a partir da educação patrimonial e do incentivo ao uso sustentável.

Essa Estação foi inaugurada, em 1869, por Dom Pedro II e sua comitiva, sendo a primeira edificação ferroviária construída em Minas Gerais, para o transporte da produção agropecuária, representando a esperança de desenvolvimento e um futuro próspero. Por estar localizada na Bacia do Rio Paraíba do Sul, configurava-se um importante polo distribuidor agrícola, permitindo a conexão rápida com o interior do Estado de Minas, Rio de Janeiro e Espirito Santo, o que justificava a implantação de uma estação de médio porte no local. De acordo com o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias - RFFSA (1991), estações de médio porte eram construídas em localizações estratégicas e ofereciam suporte para os funcionários da ferrovia, armazém, plataformas, bilheteria e telégrafo. Dessa forma, essa edificação é de grande destaque na paisagem por conta de seu dimensionamento e sua composição diferenciada das demais estações próximas, que foram construídas posteriormente a ela.

Com o enfraquecimento da ferrovia, devida à sua defasagem e concorrência com os modais rodoviário e aéreo, essa estação foi cada vez demandando menos uso. Com a crise de 1930, que prejudicou expressivamente a exportação da produção agrícola que, até então, era única fonte de renda da Cidade, a Estação passou a ter como sua principal função o transporte de passageiros. Até que durante a década de 1960, foi desativada sob administração da antiga Rede Ferroviária Federal, sem nunca mais receber um uso.

Dentre todas as cidades da Zona da Mata, Chiador foi uma das mais impactadas com a inoperação de sua estação, o que expressa o vínculo histórico e cultural de sua população com esta edificação. Com base em dados comparados pelo IBGE, foram identificados um “decrescimento abrupto” da cidade, iniciado na década de 1970, juntamente ao esvaziamento da população. É relatado pelos próprios habitantes que a falta do trem dificultou a conexão com outras cidades, uma vez que Chiador possui

problemas de infraestrutura, como a carência de hospital, bancos, comércios, dentre outros. Desde então, a Estação foi mantida em total abandono chegando em ruínas (figura 1), o que causa incômodo e indignação à população, que procura, através de diversas fontes, solicitar sua restauração e a instalação de um novo uso. Por ser o principal símbolo edificado da história da Cidade, a Estação, atualmente, é um importante ponto turístico, sendo atrativa por seu porte e por seu arruinamento. A Estação, em seu contexto, oferece potencial para a instalação de inúmeros usos, principalmente, de um ponto educativo e de valorização patrimonial, visto os tantos usos que essa já teve no passado, como: comércio, telégrafo, e até de instituição escolar, confirmando ser uma importante referência de localização.



Figura 1. Estação de Chiador. Fonte: Registrado pela autora. (2018)

A metodologia utilizada para elaboração desse trabalho foi desenvolvida a partir de levantamento histórico, iconográfico e por análises urbanas representativas dos vínculos da ferrovia com a conformação da Cidade. Foram também utilizadas referências bibliográficas sobre as transformações da ferrovia no Brasil, sobre a área de patrimônio e preservação, além de legislações vigentes sobre o Bem. Desse modo foi possível compreender o valor representativo atribuído à edificação e, assim, justificar a indicação de uma ação que possibilite garantir um futuro para este Bem.

É importante destacar que a concessão para a realização de eventos recentes, na região, foi de grande relevância para compreensão dos riscos atuais para a salvaguarda da Estação. Alguns eventos podem ser citados, por exemplo: a construção de um complexo hidrelétrico por FURNAS, que promoveu alterações no leito do Rio Paraíba do Sul e o aproximou da Estação (2011-2013), e a inauguração do circuito ferroviário “Expresso Trem da Terra – Rio X Minas, por parte da ONG Amigos do Trem (2015-2019), que auxiliou na consolidação da Estação como um ponto turístico. Ao reconhecer o risco existente nas visitações, sem nenhum tipo de controle ou infraestrutura, a Prefeitura de Chiador recorreu junto ao Ministério Público para que

FURNAS fosse responsabilizada pela restauração da Estação, visto os impactos ocasionados pela construção do alagamento e de um *deck* de acesso à água, a cerca de 300 metros de distância do Bem. Após um longo período de disputas, FURNAS, em outubro de 2019, foi responsabilizada por aumentar os riscos para à salvaguarda desse patrimônio e deverá promover sua restauração, assim como, voluntariamente, recuperou a Estação de Simplício, no ano de 2015.

Esse fator nos chama atenção para o futuro do patrimônio ferroviário e as ações que são realizadas para promoção de sua proteção. No caso citado acima, a Estação de Simplício (figura 2) foi devidamente restaurada, recapacitada e entregue novamente para a administração pela Prefeitura local. Contudo, por não ser parte de um plano que visava a reincorporação e valorização do Bem em meio à comunidade local, essa estação foi novamente deixada sem utilização e se encontra em novo processo de arruinamento.



Figura 2. Estação de Simplício antes, após a restauração em 2015 e em 2018. Fontes: Lattuf (2007), Marcelo Gatti (2017) e Ricardo Raipp (2019), respectivamente.

Os principais autores da área de restauração e preservação, desde Camillo Boito (1884), Cesare Brandi (1963), do mesmo modo que os autores atuais, como Giovanni Carbonara (2011) e Beatriz Kühl (2008), ressaltam em suas produções a importância da instalação de um uso que atenda as demandas locais, como a melhor forma de preservação e manutenção. Somente através do reconhecimento de seu valor e da funcionalidade, os habitantes desenvolvem a necessidade de cuidar dos bens, por esses serem representativos de sua cultura e história. Por conseguinte, através da análise da representatividade da Estação de Chiador, como um símbolo, perante à eminente restauração por FURNAS, é possível discutir a capacidade que uma ação interventora tem de mudar o futuro dessa edificação e dessa cidade.

No Brasil é recorrente que intervenções no patrimônio ferroviário promovam instalações de museus e exposições. Entretanto, esse uso promove pouco

envolvimento com os moradores locais e acabam tendo como público principal turistas culturais, fator que ocasiona dificuldades e limitações para manutenção dessas edificações. Foi reconhecido, por exemplo, durante o levantamento do estado de conservação das demais estações pertencentes à mesma linha férrea que a Estação de Chiador, que as edificações que passaram por algum tipo de intervenção se tornaram museus ou centros culturais. Nesse caso, foi observado que os museus, que trabalham com poucos recursos e não se renovam, acabam por inibirem a criação de vínculos e, consequentemente, lidam com a dificuldade de manutenção e não obtém o mesmo resultado que os centros culturais, que conseguiram manter maior número de usuários advindos da comunidade local. Esse resultado foi justificado visto os centros oferecerem cursos e eventos, que incentivam a um fluxo constante, criam uma relação fortalecida de identificação com a população e que valorizou novamente às estações. Esse estudo auxiliou no reconhecimento da necessidade de tornar o bem útil, atendendo a uma demanda real, ressaltando a oportunidade desse patrimônio ser versátil e permitir a instalação de diferentes programas. Possibilitando a atração de frequentadores e o incentivo a educação patrimonial, ao promover a valorização do patrimônio industrial como um todo, assim como é destacado na Carta patrimonial de Dublin, pelo ICOMOS, 2011.

De acordo com Horta *et al* (1999) é possível compreender que a educação patrimonial tem as seguintes capacidades:

> [...] o trabalho da Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural. O conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu Patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania. Este processo leva ao reforço da auto-estima dos indivíduos e comunidades e à valorização da cultura brasileira. (HORTA *et al* ,1999)

Conforme a citação, a educação patrimonial poderia ser um veículo a reforçar o sentimento de pertencimento dos habitantes para com a cidade de Chiador, auxiliando na mudança do atual quadro de decrescimento. Ao se utilizar estrategicamente de uma edificação representativa seria viável obter maior impacto e ajudar no desenvolvimento de uma conscientização. Podendo servir novamente como uma referência local, ponto de convergência de pessoas e de eventos sociais. Assim se tornaria possível cumprir com a função social que as Estações detêm para as cidades, independentemente do funcionamento da ferrovia. Através de um programa híbrido se atrairia um público

diversificado e que aumentaria o interesse sobre sua história e cultura, e, por consequência, ajudaria em sua conservação. Sendo um objeto que apresente as transições entre a continuidade, as transformações e reutilizações, representativas das tradições e das peculiaridades do lugar em que se situa.

Como consideração final, espera-se através desse trabalho, apresentar diversas opções de usos para o patrimônio ferroviário, que respeitem seu aspecto histórico e que auxiliem na valorização pela população local. Auxiliando assim, na educação patrimonial e em sua preservação, que não se limitem ao uso de museus e centros culturais, como é de maioria expressiva no Brasil, demonstrando toda a capacidade de versatilidade existente nas edificações ferroviárias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDI, C. **Teoria da restauração**. Trad. Beatriz M. Kühl. 4 ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Trem turístico Rio-Minas**. 2015.

BOITO, C. **Os Restauradores: Conferência feita na Exposição de Turim em 7 de junho de 1884**. Tradução de Paulo Mugayar Kühl; apresentação de Beatriz Mugayar Kühl; Revisão de Renata Maria Parreira Cordeiro – 3ª ed. Cotia/SP: Ateliê Editorial: 2008.

CARBONARA, G. Architettura d´oggi e restauro – um confronto antico-nuovo. Torino: UTET Scienze e Tecniche, 2011. In: KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:** Problemas Teóricos de Restauro. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

GOVERNO MUNICÍPAL DE CHIADOR. **Dossiê de Tombamento 001/2003. Estação Ferroviária de Chiador.** Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Chiador. COMPACCHI. Minas Gerais. 2003.

HORTA, M.L.P.; GRUNBERG, E.; MONTEIRO, A.Q. **Guia Básico de Educação Patrimonial**. Brasília.

IPHAN, Museu Imperial, 1999. ICOMOS. **The Dublin Principles**. XVII Assemblée Générale. Paris, 2011.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo:** Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial. FAPESP. SEC. Da Cultura, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:** Problemas Teóricos de Restauro. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

MINAS GERAIS. MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Notícias Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de Minas Gerais**.

2014. }
Disponível em: <https://www.mpmg.mp.br/ comunicacao/noticias/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-minasgerais.htm#.WhtnvlWnHIV>
Acesso em 05 novembro 2017.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. SUPERINTENDÊNCIA DE PATRIMÔNIO, GERÊNCIA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S. A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

CENÁRIOS ALÉM DOS LIKES: UMA PROPOSTA DE ATIVIDADE LÚDICA NA ESTAÇÃO CULTURA DE CAMPINAS ATRAVÉS DA FOTOGRAFIA DE CELULAR

LUCAS FERREIRA GOMES
<lucasferreiragomes@yahoo.com.br>

VANDA MAGLIONE DE MORAES
<vandamaglione@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata de uma reflexão sobre imagem, memória e a Estação Cultura de Campinas, servindo como proposta de um projeto de pesquisa no futuro, com o intuito de trazer resultados aprofundados. A fim de discutir as manifestações artísticas que ocorrem de maneira contínua neste espaço, enfocamos os casos das sessões fotográficas, realizadas por cidadãos comuns e fotógrafos. A partir de um trabalho publicado pelos autores na Jornada Regional de Patrimônio Industrial (Região Sudeste) denominado ”O ato fotográfico e retrato da memória:o uso da Estação Cultura de Campinas como moldura”, insere-se aqui a necessidade de introduzir uma dinâmica para com os visitantes da estação cultura, objetivando proporcionar um olhar do cenário do patrimônio ferroviário para que as imagens produzidas pelos mesmos não venham à ser perdidas na rede social Instagram como captura de momento em busca de likes.

MÉTODO

Foi realizada uma pesquisa da #FEPASACampinas no Instagram e o contexto contemporâneo. Trouxemos um pouco do pensar de Didi-Huberman (2015) sobre o procedimento crítico da montagem de imagens. Segundo Didi-Huberman (2015) seria necessário considerar o anacronismo como um mecanismo dialético, pois devido a este jogo de montagem, é que se desenvolve uma montagem de tempos heterogêneos, resultante no efeito anacrônico, provocando tensão entre os tempos. Sendo assim, temos uma base dialética aberta, em forma espiral, onde a memória neste procedimento atuaria de forma dinâmica como princípio ativo. Estimulando as correlações e os diálogos entre os tempos/épocas, “sempre, diante da imagem, estamos diante de tempos. [...] olhá-la significa desejar, esperar, estar diante do tempo. Mas que tipo de tempo? De que plasticidades e fraturas, de que ritmos e embates do tempo poderia se tratar nessa abertura da imagem?”. (HUBERMAN, 2015, p.8).

A respeito do uso do espaço da estação como manifestação artística através da fotografia, Kubrusly afirma que a fotografia de um rosto, ou fotografia de retrato, revela a essência e a ideologia das pessoas, afirmando também, que assim como a indústria veio para tentar resolver os problemas da humanidade, tornando os produtos mais baratos e acessíveis à sociedade, a fotografia também vem com essa ideia mais democratizada de arte, sendo considerada como “a manifestação democrática de uma arte aristocrática.” (ERNST HAAS apud KUBRUSLY, p. 10). Considerando a estação como um palco de manifestação fotográfica, Dubois explícita como a fotografia faz parte

de nossa memória, nos conectando a lugares como se fossem quadros e receptáculos do ato fotográfico, formando a estrutura do dispositivo da memória, afirmando a imensa relevância da foto como “uma imagem mental. Ou, em outras palavras, nossa memória só é feita de fotografias.” (DUBOIS, p.314).

ANÁLISE

Evidenciamos a relação do homem com a estação cultura de Campinas, como se cada indivíduo fosse um vagão. Parece não conseguir se pôr para fora de sua estrutura metálica, como se fosse feito de ferro fundido, que o impede de olhar para dentro e para fora de si. O ato criativo e de ressignificação presente nas sessões fotográficas que vem ocorrendo na Estação Cultura, tem e não somente, um elo entre a memória, a reflexão crítica de certos padrões estéticos e sociais que faz o ser se distanciar de si e do mundo real.

Neste sentido, a proposta de uma atividade lúdica que envolva o uso das câmeras celulares dos visitantes é compreendida como o elemento central da pesquisa, envolvendo-os previamente, com uma discussão de historia da arte no que se trata de retratos e pinturas de estações de trem, para que o contemplar, seja transferido para um modo de melhor analisar.

Em relação á construção da estação ferroviária de Campinas, existe a hipótese de que a edificação tenha sido construída com taipa de pilão, devido à falta de documentação naquela época, além de este tipo de método ter sido o mais utilizado naquela época.

Após a construção deste espaço, o centro da cidade começou a ser formado ao redor da estação, por ter sido construída em um lugar até então não urbanizado, e com o forte crescimento populacional do município no final da década do século XIX, a estação teria de passar por certas mudanças estruturais a fim de atender as demandas da cidade e da companhia, tais como ao prolongamento dos trilhos, demolição da antiga estação, construção de uma nova com parâmetros arquitetônicos ingleses, em “estilo gótico vitoriano”, com o elemento marcante da torre do relógio. (COSTA, 2001, p. 112 apud POZZER, 2007, p. 151-152).

Com o crescente tráfego ferroviário, no decorrer dos anos, a estação foi passando por diversas reformas a fim de ampliar os armazéns de bagagens e cargas, além de escritórios, sendo que mais tarde, em 1971, a “Companhia Paulista incorporou as outras quatro estradas de ferro do Estado (Mogiana, Sorocabana, Araraquarense e

São Paulo-Minas)" (POZZER, 2007, p. 187) denominando-se FEPASA – Ferrovia Paulista SA, passando a ser incorporada á RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A, tornando-se hoje a estação Cultura, coordenada pela coordenadoria setorial da estação cultura da prefeitura municipal de Campinas, possuindo o objetivo de "fomentar as produções culturais dos artistas de Campinas e Região, fornecendo sua estrutura para a realização de eventos, palestras, cursos, ensaios, entre outros." (COORDENADORIA SETORIAL DA ESTAÇÃO CULTURA).

Para apresentar o cenário da fotografia de celular na atualidade, segundo Brunet (2007), é possível perceber o contexto da necessidade em carregar nossos documentos, chaves do carro e de casa, sendo quase impossível imaginar que possamos sair sem o celular, criando uma identidade de vestir/usar um dispositivo de captura de imagem e som, afirmando ainda que "A fotografia por celular tornou-se a foto do momento, de guardar uma experiência passada e revivê-la segundos depois. O passado na fotografia por celular é instantâneo e esticado por alguns segundos mais." (BRUNET, 2007, p. 5).

No caso do Instagram, o compartilhamento de imagens ocorre de maneira instantânea também, visto que o aplicativo já foi desenvolvido para o uso apenas em dispositivos móveis, sendo que nos computadores e notebooks, só é permitido o acesso à visualização das fotografias, que podem ter sido editadas, como mudanças de cor, contraste, balanço de luz, e entre outras opções disponíveis logo após a captura da imagem feita pelo aplicativo, ou com a foto já salva, resultando em certa elasticidade á imagem bruta, dando

> início à chamada hiperfotografia possibilitando uma retomada vanguardista, assim como os movimentos encetativos do século XX, a fim de desconstruir paradigmas pictóricos, que denotam resistência à arte contemporânea e seus modelos tecnológicos. (LISBOA; FREIRE, 2013, p. 2).

Um dos fundadores do aplicativo, Kevin Systrom, relata que o Instagram se trata de uma dinâmica de produção em tempo real, no mundo real, de fotografias, considerando o foco da rede social, quando foi criada, como uma fonte que inspirasse a criatividade por meio da captura da lente do celular de momentos do cotidiano, porém, atualmente, pode ser considerada como um espaço de construção de impressões e de expressões, além de poder ser também "uma possibilidade de produção de subjetividades" (CASTRO, 2014, p.67-68)

Para uma abordagem especifica da historia da arte, exalta-se o movimento impressionista, pois foi a partir deste movimento que o espectador pudesse experiênciar "uma relação ativa com a obra de arte, ao invés da contemplação passiva tradicional" (ABRIL CULTURAL, 1980, p. 42)

Um dos artistas considerados mais importante deste movimento, e também fundador do mesmo, foi Claude Monet, retratando paisagens e cenas do cotidiano em sua maioria, buscando sempre estudar novas maneiras de causar a "impressão" de um momento em suas obras, Monet visitava diversas estações de trem a fim de aprimorar suas técnicas artísticas, e algumas de suas obras a serem destacadas na presente discussão, são as da estação ferroviária de Paris "Gare St-Lazare", (GOMBRICH, 2016)

Tratando-se das obras de Monet na estação Gare Saint Lazare, o principal objetivo de o artista ter se debruçado em realizar suas pinturas no espaço da estação para Hardman (1988), era o de "ressaltar o sentido onírico e mitológico das estações – essas formidáveis 'fábricas de sonhos' ou 'catedrais do século XIX' – que se representam, assim, como novo cenário privilegiado do tráfego urbano" (HARDMAN, 1988, p. 37, apud POZZER, 2007, p. 136).

Insere-se aqui a IDEIA DE USO DAS PRATICAS DO TURISMO pedagógico, que envolve atividades relacionadas ao aprendizado, educação e ao conhecimento, de maneira que apresente ao aluno/visitante uma visão critica e reflexiva da realidade em que ocorre uma pratica de deslocamento para um espaço em busca do lazer atrelada à educação. Desta maneira, "a experiência da vivência em outro espaço proporciona uma interação com o local, com algo real, de forma a possibilitar o conhecimento dinâmico e o respeito pelos ambientes diversos, desprovido de alienações e fantasias." (BONFIM, 2010, p. 123).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para que a atividade tenha uma ampla divulgação, pretende-se conversar com a secretaria de cultura da prefeitura municipal de Campinas, a fim de que a atividade tenha permissão de ocorrer no espaço da estação cultura de Campinas. Em seguida, a definição de uma data e a elaboração de banners e materiais informativos criados a partir de softwares de design para que venham a ser impressos e divulgados nas redes sociais Instagram e Facebook. Uma roda de discussão será feita, a fim de apresentar o contexto histórico e a importância da Estação cultura de campinas para a formação da identidade da cidade de Campinas, elencando a historia da arte apresentada na

discussão do presente trabalho: Monet e a Gare Saint Lazare, utilizando seus celulares, será pedido que construam uma imagem que possa vir a contribuir para uma certa reflexão, seja interna, histórica, politica, artística e entre outras. Finaliza-se então, pedindo para que mostrem suas imagens e compartilhem suas reflexões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRIL CULTURAL. **Impressionistas e pós-impressionistas.** São Paulo: Abril S.A. Cultural e Industrial, 1980.

BONFIM, M. V. S. Por uma pedagogia diferenciada: Uma reflexão acerca do turismo pedagógico como prática educativa. **Revista Turismo Visão e Ação** – Eletrônica, v. 12, nº 1. p. 114 – 129, jan/abr. 2010

BRUNET, K. S. Fotografia por celular: questionando novas práticas e dinâmicas de comunicação. Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. **XXX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação** – Santos, 2007.

LISBOA, A.; FREIRE, G. Do Instantâneo aos Filtros: A Estética Fotográfica do Instagram. **VII Simpósio Nacional da Associação Brasileira de Pesquisadores em Cibercultura**, realizado de 20 a 22 de novembro de 2013.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Campinas**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/campinas.htm>. Acesso em: 16 jun. 2019.

CASTRO, R. **Instagram: produção de imagens, cultura mobile e seus possíveis reflexos nas práticas educativas.** 2014. 155f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Faculdade de Educação. Universidade Federal de Pelotas, Rio Grande do Sul.

DUBOIS, P. **O ato fotográfico e outros ensaios.** Editora Papirus: São Paulo, SP, 1993.

DIDI-HUPERMAN. G. **Diante do tempo**: história da arte e anacronismo das imagens. Editora UFMG: Belo Horizonte, 2015.

E.H. GOMBRICH. **The Story of Art.** Ed. Phaidon Press Limited. London, 2016.

INSTAGRAM. Busca de #FEPASACAMPINAS. Acesso em: 12 jun. 2019.

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:** estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002). Campinas, SP. UNICAMP, 2007.

PREFEITURA DE CAMPINAS. **Coordenadoria Setorial da Estação da Cultura.** Disponivel em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/estacao-cultura.php>. Acesso em: 14 jun. 2019.

KUBRUSLY. A. C. **O que é fotografia.** Editora Brasiliense, 4ª edição: São Paulo, SP. 1991

LA ECONOMÍA CAFETERA Y LA IMPLEMENTACIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA (1887 – 1959)

YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO
<yefepase@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

Quando o estado do Norte de Santander, fazia parte do chamado Estado Soberano de Santander, iniciou-se um processo de expansão económica que envolveu diretamente os sectores agrícola, industrial, comercial e financeiro nesta região da Colômbia. Neste contexto, o cultivo do café possibilitou uma rápida integração da economia regional a nível nacional e externo.

O cultivo de café começou a expandir-se através da região fronteiriça entre a Colômbia e a Venezuela e gradualmente vitalizou a economia e as relações comerciais da região, como nenhum outro produto conseguiu fazer na época. Da mesma forma, o boom comercial da fronteira resultante da consolidação do comércio de café e da importação de todo o tipo de mercadorias para a região pela rota do Lago Maracaibo (na Venezuela), criou a necessidade de estabelecer uma rota que facilitasse o transporte de grandes cargas em direção ao lago pela rota para o porto venezuelano de Encontrado, de onde as cargas foram finalmente enviadas para mercados internacionais.

Inicialmente é necessário mencionar o processo de consolidação do cultivo e comércio de café na fronteira, principalmente do Estado de Táchira na Venezuela e o estado do Norte de Santander na Colômbia, porque daí veio a motivação para construir inicialmente uma estrada e, em seguida, o Caminho de Ferro em direção à cidade de Cúcuta. A questão que se buscava resolver com o presente trabalho de pesquisa refere-se a saber ¿o que motivou os empresários da época a pensar na construção de uma ferrovia e como o processo de construção da ferrovia Cúcuta foi premiado e realizado? Tendo em conta que se tratou de um trabalho de infraestrutura que não tinha qualquer formação relevante no contexto nacional e, por conseguinte, para o período histórico do final do século XIX representava um elevado risco em termos de conclusão dos trabalhos, da segurança das máquinas e Instalações, humano e, claro, financeiro para os investidores que investiram seu capital neste projeto tão inovador.

MÉTODO

O método para a realização desta pesquisa foi baseado na busca, análise e crítica da fonte primária, ja que, devido à especificidade do tema da pesquisa, foi necessário ampliar a condução da pesquisa, além da bibliografia e Fonte secundária já existente, a fim de depurar dados e informações trabalhados por outros autores que interpretaram o fenômeno estudado sob outra perspectiva não acadêmica.

Para cumprir esse objetivo, todo o material de arquivo coletado na Biblioteca Nacional e na Biblioteca Luis Ángel Arango, na cidade de Bogotá, e arquivos históricos de diferentes entidades foram revisados. Foi necessário reconstruir os eventos que, de acordo com os relatórios trabalhados, orientaram a concepção do projeto da estrada ao longo da rota ferroviária acima mencionada, começando com a construção de uma estrada e, em seguida, instalando trilhos para a ferrovia da Cúcuta na mesma rota da estrada construída anteriormente.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

O dia 13 maio de 1865, o projeto rodoviário do Nordeste colombiano foi iniciado com a fundação da empresa de Caminho a San Buenaventura. Este foi o ponto de partida do que viria a se tornar a Companhia Ferroviária de Cúcuta. Assim, em 12 de maio de 1865, o venezuelano Juan Aranguren potencializado pelo privilégio da construção da rodovia transferiu-o para Dom Domingo Díaz, também cidadão venezuelano e militar, todos os direitos, ações e isenções adquiridos por ele o contrato assinado com o Presidente do Estado. Em setembro de 1876 e depois de ter passado onze anos desde a construção da estrada para Puerto Villamizar, foi possível completar a estrada.

O contrato inicial para a construção da Ferrovia entre a cidade de Cúcuta e Puerto de Villamizar, localizada na fronteira com a Venezuela, foi assinado em setembro de 1876 e modificado quase inteiramente em 12 de janeiro de 1878. Através do contrato reformado, a recém-formada Companhia Ferroviária de Cúcuta foi obrigada a montar na estrada uma ferrovia com um sistema paralelo estreito e de uma única faixa de Cúcuta até o Porto de Villamizar, que deve atender algumas das seguintes condições: que o peso dos trilhos era de pelo menos trinta quilos por metro linear, tomando-os na forma de "T", com uma distância de noventa e cinco centavos (três pés ingleses) entre os paralelos; que a inclinação máxima fora do cinco por cento, para o qual as locomotivas eram fortes o suficiente para arrastar 44 toneladas de peso bruto, andando a uma taxa de vinte quilômetros por hora na inclinação máxima; adaptar as vinícolas que existiam para o uso da ferrovia, construir os edifícios e estações secundárias em locais de trânsito intermediário; iniciar a operação com pelo menos duas locomotivas e trinta vagões, incluindo vagões de passageiros; construir em Puerto Villamizar (cidade fronteiriça com a Venezuela) um píer com solidez suficiente e equipado com as máquinas essenciais para que sejam descarregados sobre ele, dois barcos ao mesmo

tempo aqueles destinados ao tráfego do rio, de tal forma que aqueles eles podem prontamente realizar o carregamento e descarga.

Na mesma medida, a Companhia teve que construir como anexo da ferrovia um telégrafo que comunicasse entre si as duas extremidades da estrada e os lugares intermediários onde havia estações. As estações ferroviárias deveriam ser abertas ao tráfego, onde um trecho mínimo de 18 quilômetros havia sido concluído.

Posteriormente, em novembro de 1878, por lei especial, a Assembleia do Estado Soberano de Santander decretou que as entregas das viagens da estrada fossem feitas da seguinte maneira: 8 de maio de 1880 dezoito quilômetros, 8 de maio de 1881 mais dezoito quilômetros e 8 de maio de 1882 os dezoito quilômetros restantes[1].

A reforma do contrato de privilégio também considerou que os trilhos começariam a correr do porto de Villamizar até Cúcuta e terminariam nos subúrbios do norte da cidade sem sequer entrar em suas ruas, sendo compreensível que a chegada do locomotivas e vagões para o país, seriam feitas do exterior pela estrada venezuelana que leva ao Lago Maracaibo.

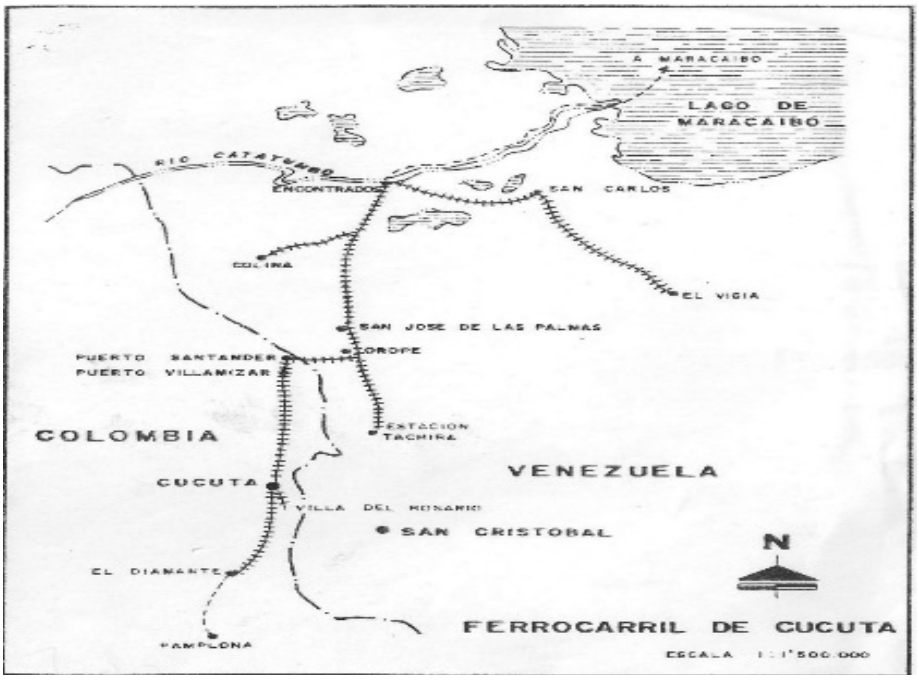


Figura 1. Lote da Estrada de Ferro Cúcuta na fronteira com a Venezuela. Fonte: Murguey (1988)

[1] Lei Especial 51, de 4 de novembro de 1878, Estado Soberano de Santander. Arte 1: Na Companhia da Ferrovia de Cúcuta, Documentos Relativos: Companhia Rodoviária para San Buenaventura, Ferrovia para Puerto Villamizar, Ferrovia para a Fronteira Sul e Ferrovia Sul. Cúcuta, agosto de 1929. p, 45.

De fato, as obras da ferrovia começaram em 1878, encontrando muitas dificuldades, incluindo falta de recursos, clima insalubre e obstáculos inerentes a uma nova obra no país, entre muitos outros[2].Assumiu-se que quando passar os noventa e nove anos de concessão do privilégio, a ferrovia com todas as suas construções se tornaria propriedade total do governo do estado de Santander[3], sem ter a obrigação a pagar qualquer compensação para a empresa e sendo obrigado a mantê-lo em bom serviço para o comércio. Por fim, a reforma do contrato assumiu que, se o privilégio concedido pelo Estado à empresa expirasse, por um motivo ou outro antes dos 39 anos, ***"recuperou toda a sua força e vigor o (contrato) que a Companhia havia adquirido na estrada para San Buenaventura, em virtude do referido contrato de de 1865"[4],*** perdendo a Companhia apenas os trilhos, o material circulante e o bônus de dez mil pesos que tinha em nome do Estado.

Logo após a fundação da Companhia Ferroviária e a modificação do contrato de privilégio de construção da ferrovia, em 1878 começaram as obras na estrada e também na construção da estrada, com muitas dificuldades como falta de recursos, clima insalubre, acidentes de trabalho, a epidemia de febre amarela que estava presente na região, a escassez de mão-de-obra de engenharia e trabalhadores e, portanto, os altos custos dos salários e todos os outros obstáculos inerentes a um trabalho inovador no pais[5].

Em 1880, foi dado ao público o primeiro trecho da ferrovia. A segunda seção do trabalho foi a mais difícil de construir em toda a estrada, porque exigia ***"bancos fortes***[6]***, tribunais e as quatro obras de arte mais importantes".*** Esta seção foi aberta ao serviço público em 1º de janeiro de 1884 e, no final de 1887, já tinham construídos 3.776 metros superestrutura, ou seja, a rota dos trilhos que chegaram a cada estação a partir da rota central; algumas paredes e encostas de proteção foram construídas para fortalecer a terra por onde o trem passou; foi desviado o canal de alguns fluxos, foram construídas seis seções (vinícolas) ou alojamentos que foram usados para estacionar

[2] AGN. Relatório do Presidente da Companhia Ferroviária de Cúcuta ao Ministro do Desenvolvimento. Cúcuta: Tipografia Miguel Lazcano C. 1892, p. 7.
[3] Naquela época, a Colômbia era governada pelo liberalismo político, por isso consolidou-se como Estado Federal e Santander, era um dos estados pertencentes à União.
[4] Lei Especial 51, de 4 de novembro de 1878, Estado Soberano de Santander. Art 21: Na Companhia da Ferrovia de Cúcuta, Documentos Relativos: Companhia Rodoviária para San Buenaventura, Ferrovia para Puerto Villamizar, Ferrovia para a Fronteira Sul e Ferrovia Sul. Cúcuta, agosto de 1929, p. 39.
[5]AGN. Relatório do Presidente da Companhia Ferroviária de Cúcuta ao Ministro do Desenvolvimento. Cúcuta: Miguel Lazcano C. 1892 Tipografía, p. 7
[6] Nivelamento e limpeza de terras.

os vagões do trem, depositar as cargas do comércio e alojar os trabalhadores da Companhia[7].

CONCLUSÕES

A ferrovia da Cúcuta deve ser estudada como um caso separado no contexto das ferrovias da Colômbia, uma vez que é concebida como um projeto único em seu tempo. É assim que é considerada a primeira ferrovia colombiana, depois da ferrovia depois da curta ferrovia de Barranquilla, na costa norte do país.

O boom da colheita e exportação de café na região fronteiriça da Colômbia com a Venezuela, levou a formação de infra- estrutura rodoviária e ferroviária, já que o que o volume de carga resultante da atividade econômica incentivou a iniciativa de construir uma ferrovia na região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Unidade de informação (U.I.): Biblioteca Luís Ángel Arango - Bogotá.

Documento de entrega ao Departamento Ferroviário do Sul (25 quilômetros), maio de 1925.

Relatório do Presidente da Companhia Ferroviária Cúcuta aos Acionistas, fevereiro de 1928.

Relatório do Presidente da Companhia Ferroviária Cúcuta aos Acionistas, fevereiro de 1929.

Unidade de Informação (U.I.): Arquivo da Academia de História do Norte de Santander - Cúcuta.

Relatórios do Presidente da Companhia Ferroviária de Cúcuta aos Acionistas:

15 de janeiro de 1887; 15 de julho de 1896; 11 de agosto de 1897; 25 de janeiro de 1897; 25 de janeiro de 1900; 15 de julho de 1902; 25 de janeiro de 1903; 15 de julho de 1903; 15 de julho de 1904; 25 de janeiro de 1905; 15 de julho de 1905; 25 de janeiro de 1906; 15 de julho de 1896; 11 de agosto de 1897; 25 de janeiro de 1897; 25 de janeiro de 1900; 15 de julho de 1902; 25 de janeiro de 1903; 15 de julho de 1903; 15 de julho de 1904; 25 de janeiro de 1905; 15 de julho de 1905; 25 de janeiro de 1906; 15 de julho de 1906; 25 de janeiro de 1907; 25 de janeiro de 1909; 15 de julho de 1909; 25 de janeiro - ano de 1910; 15 de julho de 1910; 25 de janeiro de 1912; 15 de julho de 1912; 15 de julho de 1913; 25 de janeiro de 1913

[7] Ibíd., p. 18

A PRESERVAÇÃO DA LOCOMOTIVA DIESEL/ELÉTRICA E O CARRO DE AÇO NO BRASIL: NATUREZA E PERSPECTIVAS PARA A SALVAGUARDA E MUSEALIZAÇÃO DE BENS MODERNOS E CONTEMPORÂNEOS DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

JOÃO MARCOS DE SOUZA PINHEIRO
<imef.oeste@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Em 1977, o francês radicado no Brasil Patrick Henri Ferdinand Dollinger convocou em um anúncio de um jornal paulista interessados em recuperar locomotivas a vapor e carros de passageiros antigos construídos em madeira[1], para fins de preservação histórica, que àquela época estavam em pleno processo de desativação e desmantelamento em favor da modernização das frotas de material rodante. Hoje, passados pouco mais de 40 anos desde que a primeira "Maria-Fumaça" chegou trazida de Minas Gerais ao solo campinense, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) constitui-se como uma organização não-governamental mantenedora dos maiores museus ferroviários dinâmicos do País, com locomotivas e vagões centenários em plena condição de funcionamento e originalidade.

Embora a preservação de bens ferroviários antigos e clássicos como as locomotivas a vapor tenham caminhado a passos largos – como desdobramento do entendimento geral destes bens como patrimônio histórico das ferrovias brasileiras – o mesmo não pode ser dito de seus sucessores, representados pela locomotiva diesel/elétrica e o carro de aço. Outrora símbolos do progresso e desenvolvimento da malha ferroviária brasileira entre os anos 1930 e 1980, vários bens dessa natureza se encontram entregues ao abandono e esquecimento absoluto, sendo vandalizados, descaracterizados e até mesmo desmantelados e vendidos como sucata comum, sem que haja qualquer critério para a preservação histórica de ao menos um exemplar.

O cenário atual da situação destes bens abre caminho para a discussão de novas formas de ver e pensar o conceito de patrimônio histórico ferroviário. Como e por quê preservar bens ferroviários tidos por muitos como "modernos" e sem valor estético ou tradicional? Como fomentar a construção da memória histórica e da educação patrimonial para além da locomotiva a vapor? Tais questionamentos, somados ao debate expositivo das metodologias que vêm sendo tomadas atualmente para a preservação destes itens em um espaço de memória da ferrovia nacional são abordados nas próximas linhas.

METODOLOGIAS

O desafio da preservação ferroviária anda de mãos dadas com os princípios da educação patrimonial e da musealização dos bens ferroviários de importância regional, estadual, nacional e internacional no cenário da construção das estradas de ferro

[1] N.A: Na terminologia técnica ferroviária, entende-se por carro o veículo destinado ao transporte de passageiros, ficando o termo "vagão" relegado à veículos de transporte de cargas.

brasileiras. A aquisição da qualidade museal de locomotivas e vagões antigos (STRÀNSKÝ, 1974) enquanto fruto da razão e motor do desenvolvimento das ciências modernas (MAIRESSE, 2011) possibilitou que inúmeros veículos considerados obsoletos ou inservíveis nas décadas de 1970 e 1980 fossem salvos de serem desmontados como sucata comum e preservados em plenas condições de funcionamento, através de doações e termos de cessão de uso celebrados entre autarquias governamentais e corporações preservacionistas.

Se por um lado os bens ferroviários da segunda metade do século XIX e das duas primeiras décadas do século XX se tornaram o corolário do conceito de bem ferroviário histórico, o mesmo não pôde ser observado com a mesma expressividade nos equipamentos característicos da década de 1930 em diante. Locomotivas a diesel, locomotivas elétricas, vagões de carga e carros de passageiros construídos em aço-carbono e inox – alguns com mais de 80 anos de idade – podem ser encontrados entregues ao abandono e ao esquecimento, sem que haja quaisquer políticas de resgate ou salvaguarda dos mesmos, ou até mesmo um total desconhecimento da importância histórica dos itens – símbolos de seu tempo ao representar a evolução e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes do Brasil de meados do século XX, no período caracterizado pelo declínio e substituição da consagrada locomotiva a vapor e dos carros de madeira.

Tal cenário atua como motor de necessidade da difusão e expansão dos lugares de memória (NORA, 1993) através da criação e constituição de um ambiente desta natureza destinado à preservar, manter e perpetuar a história e a memória dos bens ferroviários musealizados de todas as eras do transporte no Brasil. Somado à tal iniciativa elencam-se a salvaguarda e restauração de locomotivas, carros e vagões históricos e notáveis, realçadas por metodologias de construção da memória histórica destes itens, não somente pela sua preservação operacional mas também pela produção e difusão de material acadêmico, técnico e cultural voltado à história e memória da locomotiva diesel/elétrica e do carro de aço, sobretudo mediante as possibilidades oferecidas pela Tecnologia da Informação.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

A cosmovisão da necessidade de preservação de bens ferroviários das eras Moderna e Contemporânea da história das ferrovias no Brasil traduz-se nos frutos colhidos da iniciativa das práticas de intervenção, resgate, salvaguarda e musealização – aqui empreendidas pela ABPF nas duas primeiras décadas do século XXI,

destacando-se no restauro completo de carros de passageiros de inox e aço-carbono de diversas companhias ferroviárias que protagonizaram a história dos transportes no Brasil, e a restauração completa de locomotivas como a EMD[2] GL8 da Companhia Mogiana e a ALCo[3] RSD8 da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ambas construídas em 1958 e fruto da parceria entre a regional de Campina da entidade, autarquias públicas e empresas de logística.

No Sul de Minas, o resultado foi ainda mais expressivo: Em 2018 a regional homônima adquiriu uma das últimas locomotivas GE[4] C30-7A ainda remanescentes no país e a salvaguardou numa iniciativa inédita de educação patrimonial no escopo da corporação, preservando-a em uma pintura comemorativa de tributo aos 150 anos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em junho de 2019, foram resgatados 14 carros de passageiros em aço carbono e inox da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), destacando-se os carros Budd de 1949 dos expressos Vera Cruz e Santa Cruz, que simbolizaram o apogeu do transporte de passageiros sobre trilhos em solo brasileiro. Os trabalhos da década de 2010 foram arrematados com um resgate de relevância internacional: uma C36-7 de 1978 construída para a ferrovia Hammersley Iron, na Austrália, que após ser vendida para os EUA, foi repassada à empresa Fiagril, que leiloou o item. Tal locomotiva destaca-se por ser uma de três de seu tipo construídas em todo o mundo, e por representar outra iniciativa de tributo histórico às ferrovias do Brasil, carregando as cores das extintas Ferrovias Paulistas S.A (Fepasa). Destacam-se ainda o resgate das locomotivas MX620 6115 e 6117, de 1980, atualmente preservadas pelo Circuito Ferroviário Vale Verde (CFVV) em Lavras (MG).

Os trabalhos de recuperação de carros, vagões e locomotivas empreendidos pela ABPF foram complementados por um novo objetivo: a constituição de um Museu Ferroviário a nível nacional nas dependências das antigas oficinas da Rede Sul Mineira (RSM) na cidade paulista de Cruzeiro. Situada no coração do Vale do Paraíba, o município destaca-se pela proximidade das capitais paulista e fluminense, o espaço provido pelas vastas oficinas, a subserviência estratégica de duas bitolas e a já presente disponibilidade de pessoal e acervo no local, somada ao rico contexto histórico da região, ponto-chave nos combates da Revolução Constitucionalista de 1932. A execução e concretização deste empreendimento proporcionará não somente um espaço de memória para preservação dos itens, mas também uma oportunidade

[2] Electro-Motive Division, divisão de locomotivas da General Motors.
[3] American Locomotive Locomotive, antigo fabricante norte-americano de locomotivas. Operou entre 1901 e 1969.
[4] General Electric, e sua respectiva divisão de locomotivas.

concreta de promoção e difusão da educação patrimonial da história do desenvolvimento de nossas estradas de ferro.

CONCLUSÕES

Os esforços de resgate e salvaguarda de locomotivas diesel/elétricas e carros de aço construídos ao largo do século XX representaram um marco na construção de um novo entendimento sobre o conceito de patrimônio histórico ferroviário para além de sua concepção mais tradicional, representada pela locomotiva a vapor e o carro de madeira. A análise micro dos processos históricos de desenvolvimento e evolução das estradas de ferro brasileiras, nos moldes da História Cultural (BURKE, 2005) culmina na exposição da necessidade de construção da narrativa da memória histórica da locomotiva a diesel/elétrica e do carro de aço, pois através desta, a educação patrimonial transmite a percepção de aprender, vivenciar e compreender as origens de nossos sistemas de transporte. A musealização do patrimônio ferroviário das eras moderna e contemporânea da linha do tempo da história da estrada de ferro no Brasil, por sua vez, encarregar-se-á de laurear e assegurar a difusão e preservação destes bens para as gerações seguintes – que, ao contraírem valor para além de sua capacidade comercial, constituem-se agora em documentos vivos da História.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

STRÁNSKÝ, Z. Z. B: **Education in Museology. Museological Papers V**, Supplementum 2. Brno: J. E. Purkyně University and Moravian Museum, 1974. p.25.

MAIRESSE, F. Muséographie. In: DESVALLÉES, A. & MAIRESSE, F. **Dictionnaire encyclopédique de muséologie**. Paris : Armand Colin, 2011. p.323.

NORA, P. Entre história e memória: a problemática dos lugares. **Revista Projeto História**. São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

BURKE, P. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

CENTRO CULTURAL ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PELOTAS, R.S.: HISTÓRIA, MEMÓRIA E MOBILIDADE URBANA EM DIÁLOGO

RITA JULIANA SOARES POLONI
<julianapoloni@hotmail.com>

EDUARDO ROBERTO JORDÃO KNACK
<eduardorjk@yahoo.com.br>

DARLAN DE MAMANN MARCHI
<darlanmarchi@gmail.com>

JULIANE CONCEIÇÃO PRIMON SERRES
<julianeserres@gmail.com>

INTRODUÇÃO

A presente comunicação visa a apresentar e indicar as diretrizes e etapas para implementação do "Centro Cultural Estação Ferroviária" de Pelotas, Rio Grande do Sul. O principal objetivo do centro é gerenciar, promover e pesquisar sobre a memória e a história dos sujeitos envolvidos com o transporte e a mobilidade urbana da cidade. Gerenciar significa reunir um acervo material (objetos, documentos, fotografias, mapas, entre outros) e imaterial (entrevistas com trabalhadores da estação e de outras formas de transporte, os usuários e moradores do entorno da estação) para alimentar não apenas um memorial dedicado aos trabalhadores e usuários do transporte urbano, mas um centro cultural destinado a produzir e divulgar conhecimento a partir desses vestígios. Promover implica pensar e projetar um memorial sobre o tema, tendo a instalação da linha férrea e da estação como um divisor de águas na mobilidade urbana não apenas de Pelotas, mas de sua região de abrangência. Entre a importância das vias fluviais no século XIX e das rodovias no século XX, temos a linha férrea. Instalada nas décadas finais do século XIX foi fator importante para o crescimento urbano, populacional e industrial do município ao longo da primeira metade do século XX (IPHAE, 2002; MAGALHÃES, 1993, MICHELON, 2004; SCHMITZ, 2013). A promoção não deve ser limitada a produção e exposição de um memorial dos transportes e das formas de mobilidade urbana. Promoção envolve educação. Por essa razão a proposta tem como previsão a implantação de um centro cultural, e não apenas o memorial.

Para a implantação do Centro Cultural, está a planejar-se oito ações, a desenvolver-se até 2021, sendo elas: ciclo de cinema, “Expresso Memória”, mapa digital do patrimônio e memória ferroviária de Pelotas, exposições museológias “mobilidade urbana em Pelotas: memórias, vivências e desafios”, planejamento de marketing visual e divulgação, conservação e restauração do acervo tridimensional disponível, políticas e ações de acessibilidade e ações educativas abertas à comunidade em geral. Cada uma dessas atividades está a ser pensada com o objetivo de promover a participação da comunidade local, desenvolver espaço para discussão de problemas urbanos contemporâneos e para o planejamento do futuro da cidade, propiciar ampla acessibilidade aos espaços disponíveis e aos conteúdos discutidos e cultivar espaços de vivências, pertenças, identidades e memórias para diversos atores sociais, com ênfase na comunidade de ex-ferroviários da cidade.

MÉTODOS, RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Partindo de uma perspectiva multidisciplinar o presente projeto tem por objetivo congregar diferentes especialistas e campos do conhecimento em torno da constituição do Centro Cultural Estação Ferroviária. O desenvolvimento das oito ações propostas também contempla o propósito de se desenvolver, para além de um memorial sobre o transporte ferroviário na cidade, um polo de discussão para problemas e aspirações acerca do presente e do futuro da cidade, levando a que diversos atores sociais possam desenvolver identidades e pertenças em relação ao espaço.

Assim, o ciclo de cinemas tem por objetivo congregar produções cinematográficas que tenham como cenário a própria cidade, em conjunto com debates promovidos por diferentes entidades sociais, procurando-se promover o uso criativo do espaço público, o diálogo entre especialistas, moradores e entidades ligadas à cidade, bem como o sentido de pertença em relação ao local. O “Expresso memória”, seguindo as mesmas linhas gerais, pretende consolidar o local como lugar como ambiente de vivências para a comunidade do entorno, em grande medida marcada pela identidade de ex-ferroviários e familiares, constituindo-se como uma reunião entre especialistas e essa comunidade alvo, em que se pretende gerar ambiente para a emergência e a ativação de memórias acerca do período em questão. Já o mapa digital, pretende identificar pontos de memória que relacionem espaço urbano e vivências com foco em histórias, memórias e afetos relacionados à estação ferroviária e ao contexto de utilização do transporte ferroviário na cidade. Tal mapa deverá ser abrigado no site da prefeitura e permitir interação dos usuários, que poderão acrescentar pontos de interesse relacionados aos temas de pesquisa.

As exposições, um dos cernes do projeto, pretendem explorar não somente o período do transporte ferroviário na região, mas a temática da mobilidade urbana em geral, tendo por objetivo consagrar o espaço da estação como um referencial para discussões de importância local e regional sobre esses temas, bem como um lugar de importância histórica e turística para Pelotas, promovendo, assim, desenvolvimento regional. Em relação direta com essas ações, desenvolvem-se os projetos de Conservação e Restauro do acervo tridimensional já doado para a constituição do futuro memorial, e o projeto de acessibilidade programática, atitudinal, instrumental e comunicacional do espaço, ambos contando com a coordenação de especialistas da Universidade Federal de Pelotas.

Na perspectiva da divulgação e da consagração da identidade visual do futuro Centro Cultural, desenvolve-se ainda projeto em parceria com o curso de artes visuais da UFPel, contribuindo para que haja maior aderência dos projetos à sociedade.

Finalmente, dentro do âmbito da educação patrimonial, pretende-se desenvolver ciclos de discussões abertos à comunidade, colocando em debate pesquisadores, militantes de causas sociais, atores sociais invisibilizados e população urbana em geral. As ações pretendem discutir quatro temáticas principais: mobilidade urbana, patrimônio, acessibilidade e a cidade com espaço educativo. Uma vez mais pretende-se incentivar as discussões sobre desenvolvimento e mobilidade urbanos, organizações civis e educação, para a promoção da cidadania, discutir as relações entre infraestrutura urbana, patrimônio e turismo, buscando fomentar o desenvolvimento regional e aprofundar laços de pertença à cidade e ao seu patrimônio material e imaterial.

CONCLUSÕES

O desafio de um centro cultural, dedicado a gerir, preservar e pesquisar a memória de um determinado tema, que, no caso, envolve grupos profissionais vinculados aos transportes e mobilidade urbana, é articular a preservação, a comunicação e a investigação, sem deixar de lado o potencial educativo desse espaço. (CHAGAS, 1994). Encontrar um equilíbrio entre essas três dimensões de um centro cultural possibilita trabalhar de forma adequada esse patrimônio pelotense, que engloba, entre outros atores, tanto o prédio da estação como a história, quanto a memória de trabalhadores e de passageiros, como parte da vida urbana local.

O patrimônio "não pode ser pensado como um dado natural" (GONÇALVES, 2014, p.91), assim, a mobilidade urbana, os trabalhadores dos transportes, os usuários e habitantes da urbe se defrontaram e se defrontam com normas, equipamentos e vias de mobilidade que têm mudado ao longo dos anos (BACH, 2017). Entender a historicidade dessas mudanças, como elas vêm afetando a vida na cidade, faz parte das atividades de um centro cultural destinado a pensar a importância da mobilidade urbana para a região (GUITIERREZ, 2001; BRITTO, 2011). A própria sociabilidade que envolveu o transporte pelos rios e canais, a estação férrea e as linhas rodoviárias também mudou ao longo dos anos. A estação foi ponto de encontro, de chegada e de partida de viajantes. O apito do trem, o barulho dos trilhos outrora caracterizavam parte da vida na cidade.

Assim, o centro cultural objetiva não apenas apresentar aspectos relacionadas ao papel social e econômico dos transportes na região, mas alcançar as sociabilidades,

sensibilidades, percepções e imaginários em torno da mobilidade urbana. Por isso planejar atividades que articulem educação, transportes e planejamento urbano é um dos grandes objetivos do centro.

Em relação às atividades de pesquisa destinadas à gerência do acervo e a sua promoção, ressalta-se que Museus, arquivos, memoriais e bibliotecas não devem ser encarados como depósito de objetos, mas como instituições que guardam, conservam, estudam seu acervo, para proporcionar resultados para a comunidade em que estão inseridos (PADILHA, 2014). Como Centro Cultural, a instituição que se está a delinear deverá ter por princípios fundamentais articular as atividades de gerenciamento, promoção e pesquisa. Tendo como meta alcançar esses três eixos (gerenciar, promover e pesquisar), a implantação do "Centro Cultural Estação Ferroviária" pode atuar na democratização de um acervo da história da mobilidade urbana local, envolvendo os munícipes na sua construção, "cumprindo o compromisso social de divulgar informações sobre suas coleções e facilitando o contato com a comunidade, a partir da disseminação do conhecimento produzido na instituição" (GASTAUD, et. al., 2014, p.94).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACH, A. N. **Patrimônio Agroindustrial**: Inventário das fábricas de compotas de pêssego na área urbana de Pelotas (1950-1990). Tese (Doutorado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2017.

BRITTO, N. D. S. S. **Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2011.

CHAGAS, M. Em busca do documento perdido: a problemática da construção teórica na área da documentação. In: **Cadernos de Sociomuseologia**, v.2, n.2, Lisboa, 1994.

GASTAUD, C. R.; CRUZ, M.; LEAL, N. M. P. M.; CRUZ SÁ, P. C; CASTRO, R. B. Do sal ao açúcar: as ações educativas do Museu do Doce da UFPEL (Universidade Federal de Pelotas). In: **Expressa Extensão**, Pelotas, v.19, n.2, 2014.

GONÇALVES, J. Da educação do público à participação cidadã: sobre ações educativas e patrimônio cultural. In: **Mouseion**, Canoas, n.19, 2014.

GUITIERREZ, E. J. B. **Negros, charqueadas e olarias**: um estudo sobre o espaço pelotense. 2.ed. Pelotas: Ed. Universitária/UFPEL, 2001.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul:** Inventário das Estações 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

MAGALHÃES, M. O. **Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul**: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas: EdUFPel/Livraria Mundial, 1993.

MAGALHÃES, M. **O. História e tradições da cidade de Pelotas**. 4.ed. Pelotas: Editora Armazém Literário, 2002.

MICHELON, F. F. A cidade como cenário do moderno: representações do progresso nas ruas de Pelotas (1913-1930). In: **Biblos**, Rio Grande, n.16, 2004.

PADILHA, R. C. **Documentação Museológica e Gestão de Acervo. Florianópolis: FCC**, 2014.

SCHMITZ, M. E. **Nas asas do vapor**: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX - início do séc. XX). Dissertação (Mestrado em História). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2013.

A PRESERVAÇÃO DO ACERVO DO NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU E SUA "PUBLICIZAÇÃO" ATRAVÉS DO PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO COM O AUXÍLIO DA HISTÓRIA PÚBLICA E HISTÓRIA DIGITAL

FÁBIO PARIDE PALLOTTA
<historiaferramenta@terra.com.br>

INTRODUÇÃO

Bauru, cidade do oeste paulista, fundada em 01 de agosto de 1896, à partir de um bairro rural da antiga cidade de Espírito Santo da Fortaleza, dizimou os indígenas Kaingangs através de “bugreiros” (LIMA, 1978) para implementar e desenvolver a cultura do café, conhecido como o “ouro verde”. Apesar da sua importância e atrativos econômicos, Bauru e região acabaram por se desenvolver devido a implementação das três principais ferrovias paulistas à época, a saber: Estrada de Ferro Sorocabana/EFS – 1905, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/EFNOB – 1906 e Cia. Paulista de Estradas de Ferro/CP em 1910.

A chegada das ferrovias, importante artefato tecno científico, fez com que a cidade se transformasse em um centro econômico cultural da região e desenvolvesse uma cultura ferroviária importante.

Com opção pelo modal rodoviário (SAVIO, 2003, 2005), a cidade viu suas ferrovias entrarem em decadência até sua quase total extinção no transporte de passageiros e se transformarem em um modal de transporte de cargas e mercadorias secundário apesar do discurso oficial sobre a sua importância.

Devido a relevância das ferrovias para a história da cidade, foi criado em 11 de julho de 1969 o Museu Ferroviário Regional de Bauru/MFRB pelo então prefeito de Bauru, o engenheiro Alcides Franciscato.

O MFRB só passou a ter bases físicas com a inauguração da sua sede na antiga administração da EFNOB de 1906, no dia 26 de agosto de 1989. Além das peças tridimensionais como carros de passageiros em madeira da década de 1930, locomotivas elétricas da década de 1940, o MFRB passou a ter um “Núcleo de Documentação Ferroviária/NDF” com cerca de 200 mil documentos, além de fichas profissionais dos empregados da EFNOB - devido a convênios celebrados entre a Universidade Paulista/UNESP e a Rede Ferroviária Federal/RFFSA e mais tarde entre a UNESP e a Prefeitura Municipal de Bauru/PMB. O NDF possui cerca de 6 mil volumes de jornais de 1906 – década de 1910, década de 1920 até a década de 1990, época da privatização das ferrovias brasileiras. Como preservar e dar visibilidade/publicidade a esse precioso acervo documental às pessoas interessadas no seu passado familiar ferroviário? Como dar visibilidade/publicidade/acesso desses documentos aos pesquisadores acadêmicos de Bauru e região e também fora do país interessados na História Ferroviária desse importante entroncamento ferroviário, que se transformou em arqueologia industrial ferroviária (KÜHL, 2008).

Uma das repostas possíveis foi a criação e desenvolvimento do PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO DE BAURU (https://www.projetomuseuferroviario.com.br/) em 2016 com a proposta de digitalizar todo acervo documental existente – milhares de mapas, fotografias, vídeos – através da aprovação de um projeto PROAC do governo do Estado de São Paulo (Edital PROAC número 19/2016) que está possibilitando a "publicização" e "digitalização" desse importante acervo da história ferroviária nacional.

HISTÓRIA PÚBLICA E HISTÓRIA DIGITAL: ALIADAS NA "PUBLICIZAÇÃO" E PRESERVAÇÃO DO NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU

Pensada na década de 1960, na Inglaterra, como um meio de expandir o conhecimento acadêmico produzido em universidades, centros de pesquisa, a História Pública logo se expandiu pelos países de língua inglesa. Propunha também a extrapolação dos espaços acadêmicos e a interdisciplinaridade entre o historiador e outros profissionais para a produção de conteúdos históricos (ALMEIDA; ROVAI 2011). Além da proposta de ir além da Academia, a História Pública por suas características de produção participativa também se preocupou, na Europa e nos EUA, com a crise profissional de um mercado que não absorvia mais os profissionais de história formados. Além disso, a partir da década de 1980, começou a se preocupar com os passados sensíveis e, na década de 1990, devido a expansão das mídias, através das Tics – tecnologias da informação e comunicação - passou a desenvolver a abordagem digital da história (PASTOR, 2018).

A História Pública é uma ferramenta histórica adequada para "publicizar", divulgar, fazer conhecer a História Ferroviária de São Paulo antes e depois de se transformarem em arqueologia industrial ferroviária.

O NDF, com seus documentos específicos da História Ferroviária e periódicos de época, é consultado frequentemente por historiadores, arquitetos e pessoas interessadas nesses temas. Mas como fazer com que estes documentos estejam disponíveis para consultas para todos os interessados?

A resposta a essa importante questão pode ser dada através da História Digital, modalidade da História Pública. Segundo Ragazzini citado por Lucchesi e Pastor,2016 "[...] Como a historiografia de uma cultura alfabética é diferente daquela

oral, assim também a historiografia de uma cultura digital será – já o é – diferente daquela de uma cultura alfabética [...]". Até a década de 1990 a História Digital era "apenas" o ensino por arquivos existentes na internet, hoje é o exame e representação do passado usando as Tics um campo aberto a produção de novas coleções de dados acadêmicos. O corpus documental existente no NDF do MFRB, assim como qualquer outro núcleo documental, também pode se beneficiar dessas novas ferramentas/abordagens através da digitalização do seu acervo pelo Projeto Museu Ferroviário iniciado em 2016 e em curso até a presente data.

É um projeto de longa duração que pretende digitalizar e disponibilizar todo o corpus documental disponível no MFRB de forma sistematizada e científica, facilitando as pesquisas sobre a História Ferroviária de São Paulo e do Brasil no tocante a Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Cia Paulista de Estradas de Ferro quanto a sua criação, existência, decadência e desaparecimento, além das questões pertinentes a privatização e seus desdobramentos.

O PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU E O FOMENTO À CULTURA ATRAVÉS DO PROAC - SÃO PAULO

Criado em 2006 o Programa de Ação Cultural do Estado de São Paulo (PROAC-SP) é um programa de incentivo cultural que tem como finalidade

> [...]apoiar e patrocinar a renovação, o intercâmbio, a divulgação e a produção artística e cultural; preservar e difundir o patrimônio cultural material e imaterial do Estado; apoiar pesquisas e projetos de formação cultural, bem como a diversidade cultural; apoiar e patrocinar a preservação e a expansão dos espaços de circulação da produção cultural. [...] (PROAC, 2019)

Nas modalidades ICMS – através da renúncia fiscal - e EDITAL – com o investimento direto do Estado em projetos culturais através de concursos regulamentados por Editais – o projeto foi apresentado e catalogado com o número 19/2016 e teve início em 05 de dezembro de 2016 com a reunião da idealizadora, do proponente e equipe técnica do MFRB onde se elaborou um cronograma de atividades e da aprovação de cinco mil páginas de documentos planos e fotografias do acervo considerados exemplares únicos e raros. Parte dos recursos liberados pelo PROAC EDITAL 19/2016 foi utilizado na compra de 2 note books de alta performance, 1 scanner planetário formato A3, 1 scanner de mesa A3, 1 câmera Canon EOS REBEL T5 KIT EF-S 18-55 F3.5-5.6 II, 2 HD's externos de 2 TB para armazenamento do acervo digital, 1

HD externo com capacidade de 1 TB para o transporte do material exibido nas palestras. Todo esse material foi acondicionado no MFRB em sala especial, com trancas e fechaduras novas para maior segurança.

Foi realizada assinatura de um contrato com a Empresa Plataformas Virtuais para a digitalização de 4 mil documentos durante o treinamento dos envolvidos (elaboradora do projeto, proponente e funcionários do MFRB) com a digitalização de mais mil exemplares, quando da implantação do Sistema de Catalogação, disponibilização e busca utilizando o software livre com tecnologia Omeka (http://omeka.org/). Houve a participação, no início do projeto, da equipe técnica e colaboradores da Secretaria Municipal de Cultura de Bauru de reunião quinzenais para análise do andamento do projeto, ações, prazos e resultados.

O lançamento da plataforma do projeto aconteceu no dia 26 de agosto de 2017 em comemoração aos 28 anos de inauguração do MFRB. A partir de outubro de 2017 começou uma fase importante do projeto: um circuito de palestras em escolas estaduais, municipais e particulares de Bauru e região como contrapartida importante e como forma de dar visibilidade ao MFRB e à História Ferroviária do município e a situação das ferrovias em Bauru, na região e no Brasil.

A continuidade do projeto está a cargo da Secretaria Municipal de Cultura de Bauru, através dos funcionários do MFRB que continuam na tarefa de digitalização do corpus documental. A plataforma passa por constantes adaptações para seu melhor funcionamento e a hospedagem contratada para sua exposição e utilização vai até dezembro de 2019 pelo PROAC 19/2016, sendo a partir de janeiro de 2020, responsabilidade da Prefeitura Municipal de Bauru através da Secretaria Municipal de Cultura.

Como se percebe os esforços da comunidade através do projeto elaborado pela historiadora Fabiana Ferreira Rocha encontraram aceitação e guarida junto ao poder público usando a História Pública e a História Digital importantes para o desenvolvimento da História Ferroviária.

CONCLUSÃO

Devido as suas características a História Pública e a História Digital, que promovem e facilitam a produção histórica colaborativa e transdisciplinar, trazem a possibilidade de colocar lado a lado profissionais de diferentes áreas que costumam produzir conhecimentos importantes na área do Patrimônio e da História Ferroviária de forma estanque.

A partir delas há um aumento do potencial de pesquisas, envolvimento acadêmico do corpo discente e compartilhamento de descobertas dentro da academia e o público leigo. Com a História Pública e a História Digital essa colaboração é facilitada e a preservação de documentos acontece pela vontade da "publicização" das descobertas, das pesquisas e dos resultados. Através da História Pública e da História Digital existe a possibilidade em preservar e disponibilizar aos pesquisadores enorme corpus documental que facilitará a produção da História Ferroviária e a "publicização", divulgação dos resultados além da academia. Como fica claro elas foram desenvolvidas para abrir portas e não levantar muros.

Fica o convite, para que todos os interessados na História Ferroviária acessem o site do Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru no site https://www.projetomuseuferroviario.com.br/

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA J. R., MAUAD M. A. e SANTHIAGO R. (organização) – Introdução, in: **HISTÓRIA PÚBLICA NO BRASIL – SENTIDOS E ITINERÁRIOS** – São Paulo: Letra e Voz, 2016.

_____PASTOR, B.L.C. e LUCCHESI, ANITA **História Digital: reflexões, experiências e perspectivas**. Página 149.

ALMEIDA J. R. e ROVAI M. G. O (organização) - **Apresentação**, in: Introdução à História Pública – São Paulo: Letra e voz, 2011.

ALMEIDA, J. R. e MENESES, S. (organização) – MEMESES, J.N.C. - O patrimônio e a compreensão do passado: Experiência intelectual e diálogo. in: **HISTÓRIA PÚBLICA EM DEBATE: Patrimônio, educação e mediações do passado**. São Paulo (SP): Letra e Voz, 2018. Página 21.

_____HADLER, M.S.D. – **Modernização urbana, patrimônio e História: algumas considerações.** in: HISTÓRIA PÚBLICA EM DEBATE: Patrimônio, educação e mediações do passado. São Paulo (SP): Letra e Voz, 2018. Página 75. Disponível em https://arteref.com/editais/o-que-e-o-proac/ Acessado em 24 de novembro de 2019

EDITAL PROAC Nº 19/2016 – "**CONCURSO DE APOIO A PROJETOS DE PRESERVAÇÃO DE ACERVOS MUSEOLÓGICOS NO ESTADO DE SÃO PAULO. PROJETO: "PRESERVAÇÃO E INFORMATIZAÇÃO DO ACERVO MUSEUOLÓGICO DO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU**" Disponível em http://estadodacultura.sp.gov.br/espaco/1438/ Acessado em 24 de novembro de 2019.

HISTÓRICA PÚBLICA – **ENTREVISTA COM BRUNO LEAL PASTOR DE CARVALHO (CAFÉ HISTÓRIA)** – 18 de janeiro de 2018. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=9ix3u1o13ek Acessado em 23 de novembro de 2019.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: Problemas teóricos de Restauro. Cotia, SP: Ateliê editorial, 2008.

LIMA, J, F. T. – **A OCUPAÇÃO DA TERRA E A DESTRUIÇÃO DOS ÍNDIOS NA REGIÃO DE BAURU** - Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1978.

REAP, J. K. **Conservação do Patrimônio cultural**: um panorama internacional**.** In: Introdução a História Pública*.* São Paulo: Letra e Voz, 2011. p.65 à 78.

SÁVIO, M. A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: EDUC; FAPESP, 2003.

_____**A cidade e as máquinas**. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010.

MUSEUS FERROVIÁRIOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE PROCESSOS MUSEOLÓGICOS, COMUNICAÇÃO E PÚBLICO

ALICE BEMVENUTI
<alicebem@gmail.com>

INTRODUÇÃO

A comunicação apresenta um recorte da pesquisa realizada com estudo de caso no Museu do Trem, São Leopoldo, no período de 2009 a 2012, que teve por objeto a investigação da experiência de gestão com objetivo de discutir as estruturas da organização através da prática museográfica, abordando a dimensão política, administrativa, técnica e princípios para qualidade dos processos. Aprofunda o estudo com intuito de apontar elementos para um exercício que permita experimentar o museu como espaço da inovação, da criação e do saber. A pesquisa verifica em análise qualitativa a partir da problemática: em que medida a gestão no museu garante e impulsiona a relação entre museu/política/comunicação/público? Em que medida a gestão de museu compreende a aproximação entre público-objeto-museu e proporciona uma experiência para o público? Em que medida os princípios da comunicação museológica permitem desenvolver uma gestão com qualidade?

Considerando o museu em questão, destaca-se a importância do contexto da história da ferrovia e os desdobramentos decorrentes dos projetos econômicos e políticos do país, da criação do primeiro trecho de estrada de ferro à extinção da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) até as iniciativas isoladas e a atuação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE) e do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) na criação de instituições museológicas. O objeto de estudo está inserido como patrimônio industrial ferroviário.

METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa se deu a partir da constituição de um *corpus* documental através da reunião de documentos institucionais, registros pessoais e entrevistas. Após uma minuciosa seleção, os documentos foram agrupados e classificados por assunto e dispostos em ordem cronológica, sistematizando os aspectos históricos da criação do museu e, em paralelo, mapeando as ações da gestão (período 2009-2012), tendo sido priorizados para esta pesquisa os subgrupos que tratavam da relação entre gestão, comunicação, público e museu. A investigação bibliográfica e a consulta em fontes orais, através de entrevistas, permitiram contextualizar e reconstruir aspectos históricos da criação dos museus ferroviários brasileiros e identificar questões relacionadas as características museais e a tipologia jurídica, assim como identificar aspectos da gestão institucional, entre outros. Os registros escritos relacionados à educação, priorizaram anotações da rotina da equipe do Museu e anotações relativas a metodologia utilizada pelo Museu com observações

de circulação dos visitantes e observações da equipe de educadores e mediadores (composta por funcionários e estagiários).

Sistematizado, o material tornou-se um conjunto importante de informações para fins de análise, sistematização e fundamentação, que consiste na metodologia desta pesquisa. A partir do processo de revisão e sistematização foi possível descrever e analisar, reconhecendo a concepção de público, a concepção de museu, as relações entre comunicação, educação e gestão. Outro aspecto metodológico refere-se a levantamento bibliográfico para situar *locus* e *focus* da pesquisa em outros contextos mais amplos: patrimônio ferroviário e esse espectro do setor industrial musealizado no Brasil, no caso específico do museu ferroviário em um de terminado período (2009-2012).

CONSIDERAÇÕES SOBRE MUSEUS FERROVIÁRIOS E PROCESSOS MUSEOLÓGICOS

Na coleta e sistematização de dados para a pesquisa, foi possível identificar questões importante com relação aos fatos históricos, aspectos econômicos, políticos e culturais que compreendem ao mesmo tempo o universo de instauração da ferrovia brasileira e os posteriores esvaziamentos a partir dos desdobramentos da erradicação, liquidação e extinção da mesma, a destinação de seus bens patrimoniais, os programas e ferramentas de preservação, salvaguarda e a criação das instituições museais. Períodos que perpassam diferentes governos, avanços tecnológicos que impulsionam novas concepções de mundo e geram mudanças significativas que refletem o País, são questões que fazem parte da discussão desta pesquisa. Faz-se necessário, portanto, identificar e distinguir da trajetória da ferrovia a história das instituições museológicas, a fim de compreendê-las separadamente. Comparando documentos históricos e informações orais, identifica-se dados relacionados ao patrimônio industrial ferroviário e as políticas de preservação em um percurso que inicia na década de 1960 com ações isoladas em diferentes estados, com a criação de museus ferroviários, passando pelos programas de preservação da história ferroviária fomentados pelo governo brasileiro por meio do Ministério dos Transportes, e posteriormente como também as diversas iniciativas impulsionadas por associações de amigos, ferroviários e ex-ferroviários, organizações diversas e prefeituras municipais.

No final dos anos 1960 e na década seguinte foram criados três museus ferroviários que podemos considerar como iniciativas isoladas (Bauru/SP, Recife/PE e

São Leopoldo/RS), pois em 1980, o Ministério dos Transportes cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE), através da Portaria nº292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, designando a museóloga Maria Elisa Carrazzoni para coordenar a implantação do Programa. Em 1983, o Ministério dos Transportes lança Portaria nº126, em 01 de fevereiro, constituindo a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE (CCP), com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa em todas as áreas vinculadas ao Ministério dos Transportes. Em 1982, a RFFSA se aproxima do Museu do Trem de São Leopoldo com a finalidade de restaurar e remodelar, conforme figuras 01 e 02. O local é reinaugurado em 1985 com denominação de Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul (CPHFRS).



Figura 1: Museu do Trem, prédio da antiga estação e ao fundo Estação de São Leopoldo (Trensurb), 2010. Fonte: arquivo digital da autora.



Figura 2: Exposição de longa duração, espaço interno do prédio da antiga estação, 2010. Fonte: arquivo digital da autora.

O PRESERVE teve uma atuação intensa, com ações simultâneas em diferentes estados, porém com uma duração pequena. Em 1986, remodelam o programa para concentrar ações exclusivas ao patrimônio ferroviário. Assim, criam o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), com sede no prédio da RFFSA, junto à Administração Geral, no Rio de Janeiro. Posteriormente, com intenção de fomentar projetos culturais em circunstâncias menores, a RFFSA cria outro programa, com nova concepção conceitual, denominado Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC). O PROFAC teve por objetivo realizar convênios com as prefeituras municipais onde havia estações, oficinas ou armazéns ferroviários desativados, a fim de recuperar o patrimônio e utilizá-lo com a função de centro cultural, então denominado Centro Ferroviário de Cultura (CEFEC).O Ministério dos Transportes encerra os investimentos nos Programas de Preservação, através do Programa Nacional de Desestatização – PND –, que dissolve, liquida e extingue RFFSA, tendo as transferências dos bens históricos para o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, apenas em 2007. Ainda no final do século XX e início do XXI, identifica-se a criação de outros modelos de museus e espaços de memória com diferentes estruturas jurídicas, dentre eles: museus ferroviários e do trem com iniciativas de ferroviários ou colecionares, centros de preservação, núcleos de pesquisa, casas de cultura, espaços culturais, museus dinâmicos, trens turísticos e pontos de memória.

O estudo de caso exige contextualizar o cenário, deste modo compreender especificidades exigiu mapear outras instituições museais ferroviárias no país. Deste modo, foram identificados 133 espaços entre museus, memoriais, centros ferroviários, centros culturais, centro de preservação, núcleos históricos ou de memórias, pontos de cultura e trens turísticos. Todos, de algum modo, desenvolvem ações de guarda e difusão, porém apenas uma parte com denominação, registro legal, protocolos de salvaguarda com agrupamentos de objetos organizados em coleções. Considerando aspectos relacionados à história da formação dos diferentes museus ferroviários listados, o agrupamento dos objetos e a formação das coleções, características e modo de apresentam das mesmas, permite refletir sobre processos museológicos, comunicação e público. Apresentar, portanto, um panorama geral dos museus ferroviários no Brasil, além da discussão em torno dos mecanismos de proteção do patrimônio industrial ferroviário impulsiona novas inquietações a respeito de como cada um destes espaços, museológicos ou não, têm ofertado a si aos seus públicos.

A problemática e deste modo são elencados tópicos que abordam os princípios em gestão e os processos museográficos, destacam-se como resultado três pontos

disparadores para refletir na concepção de museu e os desdobramentos na experiência dos públicos, sendo eles: a) museu/política/comunicação/público (concepção); b) público-objeto-museu e a experiência do público (comunicação); c) princípios da comunicação e da educação e implicações da gestão (execução). A relação implícita e explícita entre museu/política/comunicação/público sugere a composição de parte de um todo, como um sistema imbricado de ações integradas e relacionadas, fundamental para a existência da instituição, que, por sua vez, "se trata de um estabelecimento que tem um propósito a longo prazo" (SEMEDO, 2005:309), necessitando deste modo identificar a serviço do quê, para quê e para quem. Entre os princípios da comunicação e da educação e implicações da gestão, refletir sobre o cenário que abrange o museu e sua possível semelhança com ação reprodutora ou criadora, em especial quando se trata de compreender como lugar da experiência. Neste aspecto, a aproximação entre público-objeto-museu e a experiência se dá pela especificidade na relação entre o que Guarnieri aponta como a experiência na relação aberta entre o entre Homem e Objeto (GUARNIERI, 2010), permite ao homem conhecer e reconhecer a si próprio.

Entre os resultados, foram identificados aspectos que dizem respeito à relação implícita e explícita entre museu/política/comunicação/público, sugerindo a composição de parte de um todo como um sistema imbricado de ações integradas e relacionadas, fundamental para a existência da instituição. Essa, por sua vez, "se trata de um estabelecimento que tem um propósito a longo prazo" (SEMEDO, 2005, p.09), necessitando identificar a serviço do quê, para quê e para quem. Para Cury, o museu está intrinsecamente relacionado a ordem do sensível. O Homem valoriza e acolhe o que dá sentido à vida, e o museu é um dos lugares que reserva para guardar e organizar em coleção de objetos. O museu abriga o objeto musealizado e a experiência, a qual é resultado do encontro e, portanto, repleta de sentido a respeito do mundo que se vive e de si próprio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A musealização do patrimônio industrial ferroviário é um tema com potencial a ser explorado em pesquisa acadêmica; o tema convida a pensar singularidades relativas unicamente a ele e levanta questões diversas, entre elas conflitos e contradições da modernidade, especificidades de comunicação do acervo de grandes proporções, assim como a complexidade relacionada ao abandono das estações nos trechos ferroviários no território nacional, sendo algumas reutilizadas como museus.

Evidenciam-se poucas discussões sobre os processos museográficos e museológicos, de comunicação e de público do patrimônio industrial ferroviário de modo geral. Considerando a ocupação da malha ferroviária no território brasileiro e destacado desenvolvimento na primeira metade do século XX, na Região Sul do país, se verifica que boa parte dos bens patrimoniais ferroviários ainda não está vinculada a processos museológicos, como o caso da cidade de Santa Maria, onde o acervo está resguardado pela Associação de Amigos do Museu, criada em 2003, embora o Museu Ferroviário na cidade ainda não tenha sido fundado. Ou mesmo o exemplo do patrimônio acumulado pelo ferroviário Hélio Bueno da Silveira, no Grêmio Esportivo Ferrinho, em Porto Alegre, o qual aguarda atenção do poder público para obter condições de salvaguarda da coleção de documentos e objetos. O que se vê é que, mesmo diante da importância histórica e do contexto econômico favorável para a preservação do patrimônio industrial ferroviário, assim como a preservação do patrimônio industrial do setor elétrico (CURY e YAGUI, 2014), pouco têm sido os investimentos em instituições museológicas, sobretudo municipais.

Na compreensão da experiência e da produção de sentidos nos museus ferroviários, o estudo desencadeia novas interrogações relacionadas às possibilidades de gestionar uma instituição museal e, para tanto, debruçar-se sobre os contextos é fundamental. O volume de museus ferroviários é proporcional ao volume de assuntos que podem ser abordados, aprofundados, sobretudo acerca dos aspectos da gestão, da comunicação e da educação. Por tudo isso, reitera-se, o campo museal relacionado ao patrimônio industrial ferroviário é um campo vasto e fértil em potencial para pesquisas futuras.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEMVENUTI, A. Aspectos História da Musealização do Patrimônio Industrial Ferroviário Brasileiro. In: **Revista FACES da História**, UNESP, 2017, p.123 a 146.

BEMVENUTI, A., CURY, M.X. Gestão de Museu: Princípios e Processos na Comunicação. GT Museu, Patrimônio e Informação. **XVIII ENANCIB**, Marília, 23 a 27 out 2017.

BRUNO, M.C.O. Museus hoje para o amanhã. In: **Cadernos de Sociomuseologia**, v.10). 1997, p. 35-42.

BUZELIN, J. E. C. R.F.F.S.A. – Fases Administrativas: fase III – de 1976 a 1996. **Almanaque da RFFSA**, Vol. V. Cap.22. Postado em 21 jan. 2010.

BRUNO, M. C. O. Processos Museológicos: os caminhos para a gestão dos museus. In: Marilia Xavier Cury. (Org.). **Fronteiras Regionais e perspectivas Nacionais** -

Seminário Interdisciplinar em Museologia. 1ed.Blumenau: Fundação Herman Hering, 2014, v. 1, p. 100-105.

_____.(Coord.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri**: textos e contextos de uma trajetória profissional. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2010. v. 1.

CHAGAS, M. Museus, memórias e movimentos sociais. In: **Cadernos de Sóciomuseologia**, 41. 2011. p. 05-15. Disponível em: http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/2654 Acesso em: 15 jan.2015.

CURY, M. X. Comunicação e pesquisa de recepção: uma perspectiva teórico-metodológica para os museus. In: **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, v.12 (suplementos), 2005ª, p.365-80.

_____. **Exposição: concepção, montagem e avaliação**. São Paulo: Annablume, 2005b.

_____. Museologia e Conhecimento, Conhecimento Museológico – uma perspectiva dentre muitas. In: **Museologia & Interdisciplinaridade.** Revista do Programa de Pós-Graduação em Ciências da Informação. Vol.III. nº5. Brasília: Ed. UnB, 2014. p. 55-73.

_____. **Museu e Museologia: Interfaces e Perspectivas**/Museu de Astronomia e Ciências Afins – Org. GRANATO, M., SANTOS, C.P. e LOUREURO, M.L.N.M. Rio de Janeiro: MAST, 2009, p.25-41.

CURY, M.X.; YAGUI, M.M.P. A musealização do setor elétrico em São Paulo: construção de perspectivas para as usinas hidrelétricas. In: **Labor & Engenho**, Campinas [SP] Brasil, v.9, n.1, jan./mar. 2015, p.104-134.

KUHL, B.. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. In: **TST Transportes, Serviços y Telecomunicaciones**, v. 23, 2012, p. 166-197.

LORD, G.; LORD, B. **Manual de Gestión de museos**. (Título original: Manual of Museum Managent.) Barcelona: Ariel Arte e Patrimônio, 2010.

OLIVEIRA, E. R. O centenário da Ferrovia Brasileira (1954): Ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. 2013. **Revista Espaço & Geográfico**, Vol.16, n 12. p. 675-717.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PRESERVE. Museu do Trem. (Apresentação Maria Elisa Carrazzoni). **Recife**: RFFSA, 1982. 36 p. Catálogo.

SEMEDO, A. Estratégias Museológicas e Consensos Gerais. In: BRITO, M. A.N.P, CUNARRO,J. M. H.(org). **Museus do Eixo Atlântico.** 2004 p. 5-32.

ROTUNDAS FERROVIÁRIAS: DOIS EXEMPLOS, DUAS REALIDADES

RONALDO ANDRÉ RODRIGUES
<ronaldoandre@gmail.com>

INTRODUÇÃO ÀS ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

A complexidade das estruturas ferroviárias sempre foi representada como elemento de grande importância para a história mundial, especialmente a brasileira. Desde o desenvolvimento econômico nacional no século XIX a meados do século XX, o complexo ferroviário constituiu-se como elemento de integração sociocultural e urbanísticos para além de sua importância econômica e mercadológica. Observa-se uma relação direta entre a realidade histórico-social das cidades brasileiras e o patrimônio ferroviário que permitiu o desenvolvimento de sistemas sociais e de infraestruturas urbanas, assim como constitui-se em patrimônio cultural e de identitário para vários grupos e comunidades. (RODRIGUES DA SILVA, 2014).

As estruturas ferroviárias encontram-se listadas e reconhecidas como patrimônio cultural, mas a grande maioria está em diferentes estágios de decomposição: desde abandonadas e arruinadas ao completo desaparecimento. Essas estruturas, comumente, se constituem em edifícios e equipamentos que despertam interesse, seja pela monumentalidade e singularidade que representam ou pela importância e centralidade para a vida social e econômica dos centros em que se encontram. (RODRIGUES DA SILVA, 2015, 2017).

Nesse sentido, o trabalho apresenta duas diferentes visões que se contrapõem em relação ao patrimônio ferroviário brasileiro. Não há um compartilhamento de interesses, que se classificam entre diversos (público e privado), difusos (particular e comunitário), diferentes (cultural e econômico), opostos mas que têm uma certa representatividade que se confunde e mesmo elimina características como a identidade e a identificação dos elementos ferroviários com o lugar, a comunidade.

AS ROTUNDAS FERROVIÁRIAS

As rotundas ferroviárias (em inglês, *roundhouses*; em espanhol, *casas redondas*) se destacam por sua importância quanto à manutenção das locomotivas e máquinas de tração ferroviárias. A partir de sua identificação nos complexos ferroviários percebe-se certa imponência arquitetônica, por se constituírem como um dos grandes edifícios e uma das principais áreas dos complexos ferroviários. Esses elementos da estrutura ferroviária despertam interesse, desde sua centralidade nos espaços e paisagens ferroviários como a admiração das pessoas por seu tamanho, forma e complexidade.

Caracterizam-se, de maneira geral, por sua forma hexagonal ou cilíndrica, mas também em muitos casos em meia circunferência. Os edifícios destinados às máquinas locomotoras tinham capacidade de guarda entre quatro e oito máquinas, mas há depósitos maiores que podiam receber até vinte locomotivas. O principal elemento se define pelo girador (ou Viradouro) ao centro de sua estrutura que possibilita o posicionamento das máquinas nas garagens vazias. Aquelas que não possuem a parte central coberta denominam-se "anelares", diferentemente das cobertas chamadas simplesmente de "rotundas". As dimensões evoluíram gradualmente de um diâmetro de 37 metros e capacidade para 12 máquinas na década de 1830-40 para 110 metros de diâmetro e capacidade para 70 máquinas na década de 1900-1910. (KÜHL, 1998).

Ao se diferenciar de outras estruturas ferroviárias, principalmente por seu formato, as rotundas podiam ser consideradas elementos especiais do conjunto pois determinavam novos espaços considerados sociais ou de trabalho, ou ainda privativos. Elas foram dedicadas a funcionar como abrigos ou refúgios de funcionários e passageiros, pois suas estruturas semicobertas ofereciam proteção aos passageiros que não estivessem nas plataformas ou mesmo alternativa às plataformas descobertas, às cabines ou guaritas (dos guardas ferroviários), às pontes de pedestres ou passagens subterrâneas.

OS CASOS BRASILEIROS: SÃO JOÃO DEL REI E RIBEIRÃO VERMELHO

No Brasil existiram ao todo cerca de 24 rotundas ferroviárias, sendo que, atualmente elas se restringem a um número total de 15 exemplares. Tal fato ocorre por estarem situadas, de maneira geral, em áreas conturbadas pelas cidades e por se situarem em áreas de grande interesse especulativo do capital. (MORAIS, 1987).

O Complexo Ferroviário de São João Del Rei encontra-se localizado próximo ao centro histórico da cidade e pertenceu primeiramente à Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) sendo uma das poucas estruturas ferroviárias a utilizar em suas dimensões o tamanho de 0,76 m em seus trilhos que a notabilizou no Brasil com o nome de "bitolinha". Possui uma paisagem ferroviária urbana de 37.000 m^2 com pátio ferroviário, edifícios de manutenção, além da principal atração, o trem turístico entre as cidades de São Joao Del Rei e Tiradentes, com percurso de 12 km. Atualmente, o Museu Ferroviário de São João del Rei faz uso do complexo e proporciona uma viagem turística pela ferrovia entre as cidades de São João del Rei e Tiradentes.

As intervenções ocorridas em 1984, através do programa PRESERVE, determinou sua recuperação e reutilização e tornaram possível a manutenção das funções da rotunda e outros elementos. A rotunda, reconstruída, em sua planta poligonal com 24 lados, está inscrita em um círculo de 43 m de diâmetro. Internamente encontra-se o girador (ou viradouro) com diâmetro de 6,50 m e 24 áreas de manutenção. (MORAIS, 1987, 1999/2000).

Ainda como principais características da rotunda de São João Del Rey se verificam

> duas linhas localizadas em lados opostos reservados à entrada e saída das máquinas e vagões. Há também dois fossos de inspeção debaixo das duas linhas… possui sistema construtivo de pedras em sua base e no fosso do girador, alvenaria nas paredes autoportantes e colunas de ferro fundido como sustentação com estrutura de madeira e telhas cerâmicas… seu tratamento externo possui ornamentos em relevo de argamassa…. Contornando as janelas envidraçadas com vergas em arco plano, molduras com desenhos em forma grega se conjugam em forma de cruz... Internamente uma colunata de ferro fundido contorna o pátio central. (MOREIRA, 2007, p. 99-100)



Figura 1: Complexo Ferroviário de São João Del Rei. FONTE: Ronaldo André Rodrigues, 2017.

O complexo ferroviário de São Joao Del Rei apresenta proteção no nível federal por meio de inscrição no Livro do Tombo Histórico – Inscrição nº 528, de 03/08/1989 – e no Livro do Tombo Belas Artes, Inscrição nº 596, de 03/08/1989. Em sua descrição constam vários edifícios, dentre eles a rotunda ferroviária.

Por sua vez, a rotunda do complexo ferroviário de Ribeirão Vermelho compreende um elemento do importante eixo de transporte e de desenvolvimento do Brasil Central que permitiu a expansão e desenvolvimento socioeconômico da região e do país na primeira metade do século XX. Entretanto, não se observa uma preocupação com relação a sua manutenção e preservação.

A rotunda foi construída em 1895, pela Cia. Estrada de Ferro Oeste de Minas e sua estrutura se compunha de material importado da Escócia, com cerâmicas francesas equipamentos, máquinas e projeto ingleses e cuja estrutura original apresenta semelhanças a um anfiteatro greco-romano do tipo poligonal. O conjunto férreo inclui as

oficinas, escritórios, armazém e demais edifícios, como áreas de manutenção e conservação das máquinas e se constituía em importante ponto de confluência de linhas ferroviárias, uma estação-tronco. (RODRIGUES DA SILVA, 2006).



Figura 2: Complexo Ferroviário de Ribeirão Vermelho. Fonte: Ronaldo André Rodrigues, 2018.

Em agosto de 2014, o Conselho Estadual de Patrimônio Cultural do Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, deliberou por unanimidade pela preservação do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho promovendo-o a patrimônio estadual. O processo se confirma com a publicação no Diário Oficial do Estado, em 12 de novembro de 2014, da ata da reunião em que se oficializa o reconhecimento. (DOE-MG, 2014. p. 63).

Entretanto, percebe-se uma preocupação subsidiária da gestão municipal em promover o município sem uma preocupação integrada com financiamentos e possibilidades para a manutenção e preservação do conjunto. Nos últimos anos os órgãos municipais da cidade desenvolveram ações com o Governo Federal para planos de recuperação e reutilização com o propósito de garantir a manutenção desse patrimônio sociocultural, mas que se resulta em vão com a reutilização inadequada do conjunto ferroviário, principalmente no entorno da rotunda que se transformou inclusive em pista de motocross. (RODRIGUES DA SILVA, 2018).

ROTUNDAS REFLEXÕES

A representação sócio-histórica do elemento ferroviário se constrói a partir de sua centralidade como um dos elementos formadores e desenvolvedores da economia, política, história e sociedade brasileiras. Sua importância para a memória e história social e individual se relaciona a elementos fundamentais como as tradições culturais e locais dos diversos núcleos ferroviários que se desenvolveram ao longo dos séculos no Brasil. Ao se compreender o patrimônio ferroviário deve-se avaliar de maneira interdisciplinar as suas características e funções que se constituem em elementos de identificação e identidade, pessoal e coletiva. Quando se trata de avaliar as realidades

de um elemento ou de um complexo ferroviário, deve-se respeitar suas características, distinções e perceber que os elementos têm usos e funções que podem não mais corresponder a uma realidade funcional, mas que, muitas vezes, se encontram relacionadas à memória e história locais. (TARTARINI, 2001).

Apesar disso, a paisagem ferroviária, em especial as rotundas ferroviárias, têm perdido, na maioria dos casos, sua capacidade de expressão. A reconstrução, reconstituição ou mesmo reutilização dessa estrutura arquitetônica e de outros exemplares não se constitui em elemento de expressão de uma memória social e identidade social, praticamente esquecidas. Com isso, se faz necessária a reflexão acerca da importância do complexo ferroviário, de sua arquitetura e estrutura, com a finalidade de compreendê-lo como paisagem cultural e social cuja interpretação constitui importante elemento patrimonial.

Observa-se, nesse sentido, que a reconstrução, reconstituição ou mesmo reutilização e ressignificação dessa estrutura arquitetônica e de outros exemplares não se constituem em elemento de expressão de uma memória social e identidade social, praticamente esquecidas. Ao se confrontar a realidade das condições das rotundas no Brasil, observa-se que vários desses exemplares está em estado de ruína ou abandono, estado de degradação avançado ou reuso inadequado (rotunda de Ribeirão Vermelho) ao contrário daqueles exemplares reconstruídos ou valorizados e protegidos (rotunda de São João del Rei). (RODRIGUES DA SILVA, 2018).

Ao se valorizar e preservar a memória identitária dessas estruturas e suas relações com a história e a memória social tem-se a possibilidade de entender as diferentes faces/fases de processos de vida dos complexos ferroviários e dos grupos sociais de seu entorno, assim como entender os diversos significados e signos (de identidade), de memória social, seus grupos e indivíduos, e da história social, dos lugares e do homem, a partir do (re)conhecimento desse emblemático edifício, a rotunda ferroviária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO. MINAS GERAIS. DOE-MG. Processo CONEP nº 003/2014, Item III. **Diário do Executivo**, Caderno 1, p. 63, 2014.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo; Ateliê Editorial, FAPESP, 1998.

MORAIS, S. S. **Reconstrução da Rotunda de São João del Rei**. Rio de Janeiro: Preserfe / RFFSA, 1987.

MORAIS, S. S. Preservação do Complexo Ferroviário de São João del Rey. IN: **Boletim Informativo da Associação Brasileira de Conservadores-Restauradores de Bens Culturais**. Rio de Janeiro, Dez/Jan/Fev, pp. 4-5, 1999/2000.

MOREIRA, D. C. **Arquitetura ferroviária e industrial**: o caso das cidades de São João Del Rey e Juiz de Fora [1875-1930]. 2007. 311 p. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

RODRIGUES DA SILVA, R. A. Ribeirão Vermelho: Patrimonio Ferroviario Brasileño Olvidado IN: **Congresso Internacional Puesta en Valor del Patrimonio Industrial - Sitios, Museos y Casos**. Santiago: Alphaprint, p. 803-810, 2006.

RODRIGUES DA SILVA, R. A. Patrimônio Industrial, Memória e Identidade Social: 'Quem' são as Rotundas Ferroviárias? IN: **Anais do 3º. Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades** (CONINTER3). Salvador: CONINTER, v. 16. p. 355-367, 2014.

RODRIGUES DA SILVA, R. A. As rotundas ferroviárias: uma identidade cultural do patrimônio industrial brasileiro IN: ÁLVAREZ, Miguel A. **Espacios industriales abandonados**: gestión del patrimonio y medio ambiente (Colección Los Ojos de la Memoria). Gijón: CICEES, v.18, p. 441-448, 2015.

RODRIGUES DA SILVA, R. A. Rotundas Ferroviárias: Elementos de Grandeza Arquitetônica e de Pouco Reconhecimento Patrimonial (Casos Brasileiros) IN: **Anales del VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria**. Tucumán: TICCIH-Argentina, p. 544-556, 2017.

RODRIGUES DA SILVA, R. A. Rotunda de Ribeirão Vermelho: exemplo emblemático do patrimônio ferroviário brasileiro. **Labor & Engenho**, v.12, p. 291-305, 2018.

TARTARINI, J. D. **Arquitectura ferroviaria**. Buenos Aires: Colihue, CEDODAL, 2001.

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL

CARLA DANIELA BROCATO
<carlabrocato-comision@hotmail.com>

INTRODUCCION

Según el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), creado en 1978 y asesor de ICOMOS en el tema, el patrimonio industrial se compone de:

> *"son los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias – talleres - molinos y fábricas - minas y sitios para procesar y refinar - almacenes y depósitos - lugares donde se genera, se transmite y se usa energía - medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto o la educación".*

Los comienzos de la industria en la Argentina se remontan a la expansión económica de la generación del 80, aunque en esa época el modelo agroexportador establecía la venta de granos e importación de productos, lo que significó que pocas industrias se establezcan o crezcan.

Las múltiples expresiones que conforman el patrimonio industrial constituyen testimonios fundamentales para comprender y valorar una etapa relevante de nuestra historia.

Estos testimonios del trabajo y la producción se encuentran presentes en edificios, instalaciones, maquinarias, conjuntos fabriles, obras de infraestructura, poblados industriales (azucareros, tanineros, vitinícolas, mineros, petroleros, agroganaderos) y demás ejemplos dispersos en territorios con paisajes culturales generados por la acción conjunta de la industria y el ferrocarril. Se trata de un mosaico cultural, social y productivo, que refleja uno de los fenómenos de transferencia tecnológica y de transculturación más interesantes del siglo XX.

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL

El Patrimonio Industrial es parte del acervo cultural, es un testimonio que permite comprender los distintos períodos de la producción de un país y de sus territorios rurales en particular.

Hoy las huellas dejadas por las distintas actividades industriales están muy desdibujadas por el desuso y corren riesgo de perderse tanto el patrimonio tangible como el inmaterial. La rápida transformación tecnológica que dejó fuera de uso al patrimonio industrial, hace que hoy se encuentren en cierto peligro, amenazado por el desconocimiento y su escasa valoración.

En los hechos, el amplio universo de componentes que integra el patrimonio industrial, vasto en lo temático y diverso en lo constructivo, han sido reconocidos y merecieron algún tipo protección legal.

La consideración del patrimonio industrial en la Argentina ha alcanzado una importancia creciente en el último 30 años del siglo XX. Si bien existen estudios teóricos e investigaciones anteriores, es en este período que testimonios del pasado industrial comenzaron a ser incorporados a las valoraciones y a los sistemas de protección del patrimonio cultural, alcanzando en algunos casos las categorías de monumentos nacionales, provinciales o locales.

Frente a una situación desfavorable con un patrimonio en rápido deterioro, con agudos procesos de obsolescencia funcional, desprotección legal y escaso reconocimiento, es preciso actuar rápida y sistemáticamente.

En 2007 se crea el "*Plan Nacional de Patrimonio Industrial*", bajo la coordinación del Arq. Jorge Tartarini, y yo como responsable; que establezca prioridades de acción con metas a corto plazo y objetivos a mediano y largo plazo.

El objetivo general del plan es el de contribuir a acrecentar el conocimiento, valoración y protección del patrimonio industrial en las distintas regiones de nuestro país; lograr un conocimiento actualizado, a través de identificación, análisis y evaluación; establecer prioridades de conservación, protección y salvaguarda, según su valoración patrimonial, su grado de riesgo y su estado de conservación; y difundir las características y valores del patrimonio industrial entre la comunidad.

En una primera etapa de 2007-2010, se realizó el inventario del patrimonio industrial en cada región, con el trabajo de los delegados de cada provincia. Se identificaron 684 ejemplos en todo el país.

Entre los años 2011 y 2012 se efectuó la pre selección de los casos que por sus características y valores patrimoniales destacan en cada región; sobre los que se profundizó su estudio. De 2013 a 2018 se realizaron las declaratorias de obras preseleccionadas.

Y del 2015 a la actualidad incorporamos una nueva etapa, el asesoramiento, conjunto con organismos del estado nacional y provincial, asesorando en intervenciones sobre bienes industriales de valor patrimonial; y asistir en la elaboración de su documentación técnica.

PATRIMONIO FERROVIARIO

Si hay un referente del patrimonio industrial, ese es el patrimonio ferroviario. No había progreso sin ferrocarril. El tren tuvo que ver con la economía, con la formación de poblados y con una nueva manifestación arquitectónica: las estaciones.

Pero el ferrocarril, además de conectar pueblos, de fundar ciudades, de revitalizar una economía para ingresarlas al mercado, desparramó por toda la Argentina un patrimonio edilicio fenomenal.

Tengan en cuenta que hacia 1945 había 2800 estaciones y edificios ferroviarios en todo el país. La Argentina llegaba en ese momento a 45.000 km de rieles. Era la extensión más importante de América Latina.

Y esa importancia se nota, en la envergadura de las estaciones ferroviarias. Estaciones que combinan estilos históricos con tradición funcional, con historicismo. En ellas se ve reflejada toda la evolución estilística de fines de siglo XIX y principios del XX también en su arquitectura.

INTERVENCIONES EN OBRAS DE PATRIMONIO FERROVIARIO

ESTACIÓN RETIRO- LÍNEA MITRE

En 2016 iniciamos una tarea conjunta con Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria S.E. - SOFSE, en la elaboración de las especificaciones técnicas para la Restauración y Puesta en Valor de la Estación Retiro – Línea Mitre, trabajo que vio sus resultados con la intervención que, en la actualidad, se puede disfrutar, una estación recuperada en todo su esplendor.

La intervención comprendió, además de la restauración y puesta en valor de exteriores e interiores, una nueva iluminación, cambios de pisos según documentos históricos, equipamiento como asientos y cartelerías, adaptación de locales originales a nuevos usos, por nombrar algunos ejemplos



Figura 1. Vista de cubierta en andenes.
Fuente: Brocato (2016).



Figura 2. Vista de Hall Principal.
Fuente: Brocato (2017).



Figura 3. Vista de Hall Principal.
Fuente: Brocato (2017).



Figura 4. Vista Hall de Boletería.
Fuente: Brocato (2017).

RAMAL C14 – SALTA SOCOMPA

El Ramal C14 Salta Socompa, también conocido como Huaytiquina, es una magnífica obra de ingeniería ferroviaria que, en el año 1948, conectó Argentina y Chile en un ideal de comercio entre ambas naciones.

Con un tendido de vías de 571 km, el tren atraviesa hermosas estaciones, imponentes viaductos, túneles de variada extensión, y una cantidad de puentes menores, pero no por ellos menos significativos.

El ferrocarril fue pensado con objetivos precisos: el intercambio comercial entre las dos naciones, favorecer a las economías regionales con el traslado de productos al puerto de Buenos Aires, y el afianzamiento de la soberanía del norte argentino.

El patrimonio heredado es indiscutible y se refleja en estaciones e infraestructura ferroviaria con características únicas en el mundo: pendiente del 2.5% y los recursos zigzag y rulos, para ascender sin modificar las premisas preestablecidas en el proyecto.

En el año 2014, este invaluable patrimonio ferroviario, y en el marco del "*Plan Nacional de Identificación, Protección y Difusión del Patrimonio Industrial*" la Comisión Nacional de Monumentos, aprobó la declaratoria como *Monumento Histórico Nacional*" al Ramal C-14, en su tramo completo Salta- Socompa.

A partir de la declaratoria en el año 2014, se inició la investigación orientada a identificar cada uno de los elementos componentes del sistema ferroviario; registrar ubicación geográfica, características constructivas y estructurales, efectuando un registro gráfico y fotográfico de cada uno de los elementos, sus características originales y modificaciones; brindar una información actualizada del estado de conservación, como base para la programación de acciones de preservación; establecer pautas de valoración arquitectónica, tecnológica y ambiental del ramal en toda su extensión; para propiciar las acciones de protección legal y las pautas para la propuesta de intervención, especialmente en las estaciones.

En el año 2016, se realizaron las dos primeras etapas de relevamiento, de Salta a la estación Puerta Tastil en mayo, y de la estación Cachiñal a estación Olacapato en noviembre; en 2019, se continuó por la puna salteña hasta llegar a Socompa, y pasar a Chile, aunque fueron unos pocos pasos.



Figura 5. Frente de un túnel. Fuente: Brocato (2016).



Figura 6. Vista Estación Bomba. Fuente: Brocato (2017).

En las tres etapas, y sobre un total de 113 elementos relevados, se registró en planillas y fotografías el estado actual de 32 estaciones, 19 túneles, 13 viaductos, 32

puentes de acero, 8 cobertizos. Se recorrieron 400 km a pie a una altura promedio de 3.500 msnm., otro tanto por ruta siguiendo la traza del tren.

Se encontraron estaciones en buen estado, pero la gran mayoría en ruina, se cruzaron viaductos a pie –La Polvorilla una gran experiencia-, túneles de distintos largos – el más extenso tiene 502 m-, todo captado en imágenes, contando con un registro de 5000 tomas fotográficas. El relevamiento del estado de conservación se volcó en fichas, contando con el detalle de los 120 componentes del ramal.

Es así que a partir de esta definición conceptual se considera al Ramal C-14 como un sistema ferroviario. En la valoración consideramos cada uno de los componentes del sistema. Si bien las estaciones son las que cuentan con valores fácilmente identificables, ha sido necesario establecer criterios de valoración para las llamadas “obras de arte” –puentes, viaductos, túneles, etc.- de relevante valor en el sistema. Es así que para la valoración hemos considerado:

- Área geográfica: abarca la totalidad del recorrido de las vías e infraestructura ferroviaria: el “sistema”, la topografía -quebrada y puna-, desde Estación Salta a Socompa.

- Estaciones: tanto las construcciones aisladas como los “cuadros de estación”, organizaciones funcionales de destacada importancia por ser los centros de abastecimiento de agua a las locomotoras, mantenimiento de las formaciones, carga y descarga.

- Obras de arte: puentes, viaductos, alcantarillas, túneles, puentes ferroviarios, cobertizos y en el caso del ramal, zigzag y rulos.

- Fuera del cuadro de estación: refugios y apeaderos.

- Instalaciones de apoyo: tanques de agua, cisternas, palancas de cambios de vías, bandejas giratorias, señalizaciones y letreros indicadores.

Establecidos los parámetros de evaluación, se determinaron los siguientes grados de protección:

Monumento Histórico Nacional al recorrido completo del Ramal C14.

Área de amortiguamiento: se propone que quede dentro de los límites topográficos de la Quebrada del Toro. Como criterio de base para el recorrido se toma 100 mts a ambos lados de la vía medidos desde cada borde o riel, en la zona de la Quebrada del Toro.

En el caso de la región de la puna, los límites se amplían ya que en este caso cobra singular importancia el paisaje del entorno a las vías y las eventuales alteraciones ajenos al sistema ferroviario. Se propone un límite de 500 mts hacia cada lado de la vía.

CONCLUSIONES

El programa se va completando día a día con el aporte no solo de los delegados sino de personas comunes que ven en el patrimonio ferroviario, recuerdos del origen de sus poblados, con un fuerte sentimiento de pertenencia.

El trabajo conjunto con organismos del Estado encargados de intervenir en las estaciones y el material rodante, aporta al programa la posibilidad de participar en la faz previa a los concursos y licitaciones, estableciendo pautas, criterios y niveles de protección e intervención en el patrimonio ferroviario.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

TICCIH. **International Commitiee for the Conservation of the in Industrial Heritage** Disponible en www.ticcih.org

VIÑUALES, G., TARTARINI, J. **"*National Report of Argentina (Industrial Heritage)*"**. En: Revista "Patrimoine de l´industrie. Ressources, pratiques, cultures". TICCIH. Nro. 15. Octubre de 2006.

TARTARINI, J. **"**El proyecto en los espacios industriales**"**. En: "**Seminario: Proyectos e Intervenciones sobre el Patrimonio Industrial. Contextos urbanos y rurales**", organizado por el Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP).

TARTARINI, J. **"**Patrimonio Industrial Latinoamericano. La Arquitectura de los Ferrocarriles"**.** Conferencia Seminario internacional "**El Patrimonio de la Industria, la Infraestructura de servicio y el transporte. Revalorización critica y perspectivas de rehabilitación**". Rosario. Agosto 2003.

POSTO ALGODOEIRO MATARAZZO, AVARÉ, SP

KARLA GARCIA BIERNATH
<karlabiernath@gmail.com>

EMILY CÂNDIDO DA SILVA
<emilly1isabel@gmail.com>

LUDMILLA TIDEI DE LIMA PAULETO
<ludtideip@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Este artigo pretende apresentar estudo desenvolvido para as disciplinas de Arquitetura Brasileira e Técnicas Retrospectivas/Projeto de Restauro, sobre o edifício do antigo Algodoeiro de Avaré, SP, resultando em um inventário patrimonial, considerado instrumento importante para a preservação do patrimônio cultural. O edifício em questão tratava-se de posto de expurgo e indústria de extração de algodão, pertencente às Indústrias Matarazzo, construído, possivelmente, na década de 1930, uma vez que, segundo Vichnewski (2004), as primeiras máquinas de descaroçamento e beneficiamento de algodão em Avaré foram instaladas em 1936 e funcionaram até meados de 1950, quando foram vendidas para a Cia. Americana de Algodão (VICHNEWSKI, 2004, p. 89).

A metodologia adotada para a pesquisa em questão, foi dividida em 2 fases: a primeira consistiu em pesquisas bibliográficas que permitem circunscrever o tema em questão. Foram utilizadas fontes de informações primárias, as quais possuem relação direta com a pesquisa. São, em sua maioria, documentos originais coletados em arquivos públicos e particulares, museus, bibliotecas, etc. Ainda foram utilizadas fontes de informações secundárias, pertinentes ao tema, as quais se constituem basicamente de literatura que trata do contexto da implantação dos ramais ferroviários na região do centro-oeste paulista na primeira metade do século XX, assim como as que tratam da cidade de Avaré, do ciclo algodoeiro e de patrimônios industriais. Dessa forma, compondo o repertório teórico da pesquisa e as quais servirão de alicerce para os conceitos a serem pesquisados nas fontes primárias.

A partir destas informações, foram realizadas pesquisa em campo com a finalidade de avaliar a situação atual do edifício e do seu entorno.

Monbeig (1984), ao tratar da marcha pioneira no Estado de São Paulo, aborda como a cultura do algodão ganhou força a partir do fechamento dos mercados internacionais em função da I Guerra Mundial:

Como sempre haviam feito, buscaram os fazendeiros no algodão o que o café lhes recusava. Já nos anos da Guerra (1914 a 1918) quando fecharam os mercados, tinha a cultura algodoeira desempenhado brilhantemente o papel de cultura de substituição; com o fim das hostilidades, recaíra em segundo plano (MONBEIG, 1984, p. 117).

A cultura do algodão voltou a ganhar força em 1929, com o crack da bolsa de Nova York, que abalou fortemente o mercado cafeeiro, levando muitos fazendeiros a bancarrota. Além disso, o autor ressalta que:

> Mais uma vez eram-lhe propícias as circunstâncias: apresentavam-se dois países como compradores de todo o algodão que São Paulo pudessem produzir, o Japão e a Alemanha. (...) Assistiu-se então a um verdadeiro boom do algodão que, não somente substituiu o café nas zonas velhas, mas também se tornou cultura pioneira (MONBEIG, 1984, p. 117).

Avaré chegou a ser batizada como a Capital do Ouro Branco, quando "em 1939, por exemplo, a colheita do algodão produziu cerca de um milhão e quinhentos mil arrobas, cuja venda atingiu a soma de 22,5 mil contos de réis" (JUNIOR, 2010, p.191). E para comemorar as grandes produções a prefeitura promoveu a Festa do Algodão, com desfile de carros carregados de sacas que demonstravam a sua importância para a economia. Junior (2010) afirma:

> O ruidoso acontecimento atraiu grande público num concurso comemorativo pelas ruas centrais. Houve desfile de caminhões carregados do produto, julgamento e premiação dos lavradores concorrentes, além de efusivos discursos políticos. O 'Baile do Algodão', no centro Avareense, fechou garbosamente o evento.

É importante ressaltar que naquela época, as cidades tinham grande interesse na instalação de uma filial da empresa Matarazzo, devido à importância do Conde Francisco Matarazzo, reconhecido em todo o Estado de São Paulo, como um grande empresário. A instalação de uma indústria deste porte promovia de forma significativa o crescimento da cidade, seja no âmbito econômico, social e até mesmo cultural. Foi o que aconteceu em Avaré. A cidade começou a se desenvolver em volta dessa região onde o posto de expurgo foi instalado, trazendo, inclusive, reconhecimento nacional para a localidade, devido à sua grande produção de algodão à época.

> Favorecidas pelas condições ecológicas da região, numerosas plantações de malváceas formaram-se no município e chegaram a mudar o quadro social. Durante quase uma década, entre meados dos anos 30 e 40, grandes fortunas foram feitas e desfeitas numa rapidez como nunca se viu (JUNIOR, 2010).

Porém, a carência de técnicas agrícolas que melhorassem a produção no campo, conforme relata Junior (2010), como o uso de inseticidas para combater o aumento de pragas, promovia quedas na produção de algodão. Como o governo não oferecia financiamento de seguro, em caso de perdas na produção, muitos produtores entraram em crise. Além disso, algumas mudanças climáticas e a variação dos preços, como consequência da II Guerra Mundial, também foram fatores que prejudicaram o setor. E em 1952 a Anderson Clayton foi fechada, e as áreas de plantação do algodão foram substituídas por pastagens. Em decorrência disto, o posto de expurgo e indústria de extração de algodão de Avaré foram extintos.



Figura 1. Posto de expurgo de algodão, Avaré, SP, década de 30. Fonte: Acervo particular do historiador Gesiel Junior, 2018.

Outro ponto fundamental para o desenvolvimento da cultura algodoeira, foi a presença da estrada de ferro na cidade. Os galpões estudados, estavam localizados ao lado da linha da Estrada de Ferro Sorocabana, bem próximo à estação ferroviária, ladeado por galpões da ferrovia, como mostra a fig. 1. Acerca desta relação entre a área a ser implantada a ferrovia e a indústria, Vichnewski (2004, p. 107) cita em seu trabalho, que:

> A implantação da indústria Matarazzo no território da cidade de Itapetininga ocorreu no limite da divisão entre o centro e o bairro periférico, da mesma forma como se deu em Avaré e, como veremos, em outras cidades. Isso se explica pelo fato de a linha férrea se localizar, geralmente, nesse limite, que tem maior abundância em área desocupada; por ser menos urbanizado, seus terrenos são de baixo valor. Tudo isso implica na escolha da área a ser instalada a indústria: o baixo preço e a facilidade para o carregamento de matéria-prima e o escoamento da produção, pela locomotiva. A linha férrea que margeava a indústria Matarazzo em Itapetiniga era a Sorocabana, a qual dispôs um desvio particular para a Matarazzo.

O edifício apresenta, não somente, importância arquitetônica, por ser um exemplar do patrimônio industrial paulista, com características que se assemelham ao patrimônio ferroviário local, como também importância histórica, parte da história da cidade de Avaré, inserida na marcha de ocupação do Estado de São Paulo, que ocorreu nos fins do século XIX, início do século XX, chamada por Monbeig de “marcha pioneira”. É importante ressaltar algumas características típicas deste tipo de edificação, que apresenta a conformação de galpão, com lanternins, fachadas de tijolinho aparente, com frontões triangulares, falso óculo e marcação de pilastras em elementos argamassados.

Ao longo dos anos, o antigo algodoeiro sofreu muitas alterações, incluindo ampliações e várias modificações internas. Foi sede da empresa Madeireira Avaré, durante o final da década de 1990. E mais recentemente foi locado pelo o colégio Dimensão, no início do ano de 2001. Nas últimas alterações sofridas, foi possível verificar que o proprietário buscou retomar algumas características originais, porém fez várias modificações a fim de transformar a edificação em escola.



Figura 2. Fachada principal do edifício, no início da reforma, em 2004. Fonte: VICHNEWSK, 2004.



Figura 3. Fachada principal do edifício, atualmente. Fonte: autora, 2018.

O Estudo desenvolvido na disciplina, consistiu na compreensão da história de Avaré e do ciclo do algodão na cidade, buscando abarcar a histórica do antigo algodoeiro; também foram realizadas pesquisas em material iconográfico, a fim de encontrar registros daquela época e do edifício em sua concepção original; outro ponto

importante da pesquisa foi a visita realizada ao edifício, para registros de suas condições atuais, a partir de fotos e levantamento métrico; também foram analisadas a tipologia construtiva, tipologia arquitetônica, as alterações que a edificação sofreu ao longo do tempo e mapeadas as patologias que este apresenta; por fim foram apresentadas proposta de intervenção neste bem patrimonial visando salvaguardá-lo. A fim de fundamentar a intervenção de restauro, também foram estudados, ao longo da disciplina, autores que fundamentam as teorias de restauro contemporâneas.

Por fim, é importante ressaltar que o antigo algodoeiro de Avaré é exemplar da arquitetura da industrialização em Avaré, parte importante da história da cidade e ainda presente na memória dos cidadãos avareenses. Embora este tenha sofrido muitas modificações ao longo de sua vida, ainda mantém boa parte de suas características originais, sendo possível a identificação do conjunto originário. O trabalho que aqui se apresenta, contribui para o registro deste significativo exemplar das Indústrias Matarazzo, assim como pode servir de referência para futuras intervenções, possibilitando a reabilitação física do edifício e preservando-o como patrimônio cultural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOCCI, F. M. B. **História de Avaré, vol. II**, São Paulo. Arcádia, 2001.

GIESBRECHT, R. M. **Municípios de Avaré, SP**, 2018. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/avare.htm>. Acesso em: 28/08/2018

JUNIOR, G. **Álbum histórico e fotográfico**. Avaré - SP. Gril gráfica editora Taquarituba, 2012.

JUNIOR, G. **Avaré em memória viva**. Avaré - SP. Gril gráfica editora Taquarituba, 2010.

JUNIOR, G. **Avaré em memória viva IV**. Avaré - SP. Gril gráfica editora Taquarituba, 2013.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo.** Tradução: Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo. Editora Hucitec e Editora Polis, 1984.

VICHNEWSK, Henrique Telles. **As Indústrias Matarazzo No Interior Paulista: Arquitetura Fabril E Patrimônio Industrial (1920-1960)**. Pág. 89 Á 98. Dissertação De Mestrado - Departamento De História Do Instituto De Filosofia E Ciências Humanas Da Universidade Estadual De Campinas, Campinas, SP, 2004

EL FERROCARRIL DE MONTAÑA DE LA BRADEN COPPER COMPANY

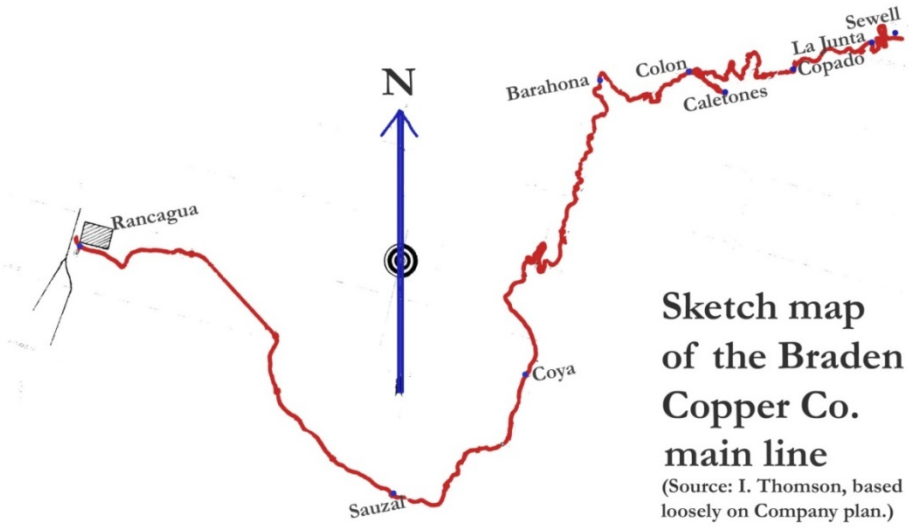
IAN THOMSON NEWMAN
<ian.thomson.newman@gmail.com>

INTRODUCTION

The copper ores of the traditional Chilean “Gran Minería” are found at altitudes of between 2,500 and 2,900 meters above sea level, and at distances of around 150 kilometers, or less, from the coast. Between the mines and the coast, especially towards the south of the country, runs a “Cordillera de la Costa”, with peaks of over 2,000 meters, which adds to the difficulty of transporting mine output to a port.

In the 20th century, the mining complexes of Chuquicamata, Potrerillos and El Teniente produced cathodes, and other refined copper ingots, from ores with a metal content of around 2½% [1]. Hence, the volume of coal, petroleum and other inputs to the refining process, sent uphill, considerably exceeded that of the copper dispatched downhill. Nowadays, large mines tend to produce copper concentrates, with a copper content of around 40%, which can be sent to port via pipeline, but early in the 19th century, pipelines were in their infancy and, anyway, they cannot handle ingots. Hence the only available transport mode was the railway, which had to adapt itself to the difficult terrain through which it had to run. The present paper deals with one such case, i.e. that of the Braden Copper Company, which owned and operated the mines at El Teniente.

THE ORIGINS OF THE BRADEN COPPER COMPANY



In the latter 19th century, copper production in Chile was declining, as ores with a metal content of 10% to 20%, or even higher, were worked out. In 1904 the Braden Copper Company was formed to exploit vast reserves of copper ore with a metal content

of 3% or less located at an altitude of more than 2 000 meters above sea level in the western Andes, at El Teniente, some 75 km south-west of Santiago [2].

BRADEN COPPER RAILWAY: STATIONS, DISTANCES AND HEIGHTS ABOVE SEA LEVEL

Station	Km	Altitude
Rancagua	0.0	480 m
Sanchina	5.5	
Nogales	10.4	
Fuenzalida	16.6	
Sauzal	19.8	
Baños	26.2	
Coya	30.3	776 m
Barahona	48.6	
Colón	54.0	1 590 m
La Junta	65.7	1 999 m
Sewell	69.3	2 113 m

Note: different sources sometimes cite slightly different altitudes. The distances from Rancagua also vary; those cited above are as given by the *Ministerio de Fomento*, 1939, which closely approximate to those given by the Braden company.

A ROAD AND THEN THE RAILWAY

The company built a 55 km long road up to the mine from Graneros, on the Chilean State Railways´ main line, at 70 km from Santiago´s Central station [3]. Over it, ox-carts carried the thousands of tons of materials and machinery needed to build and equip the first stages of the mine, located more than 1 500 meters higher up. The El Teniente complex involved massive investment and careful planning, producing its first copper concentrates in 1906 and its first copper ingots in 1909. Its coming-on-stream reversed the decline in Chile´s copper production [4]. Apart from dips after the two World Wars and during the worldwide recession of the early 1930s, it has been on a general upward trend ever since.

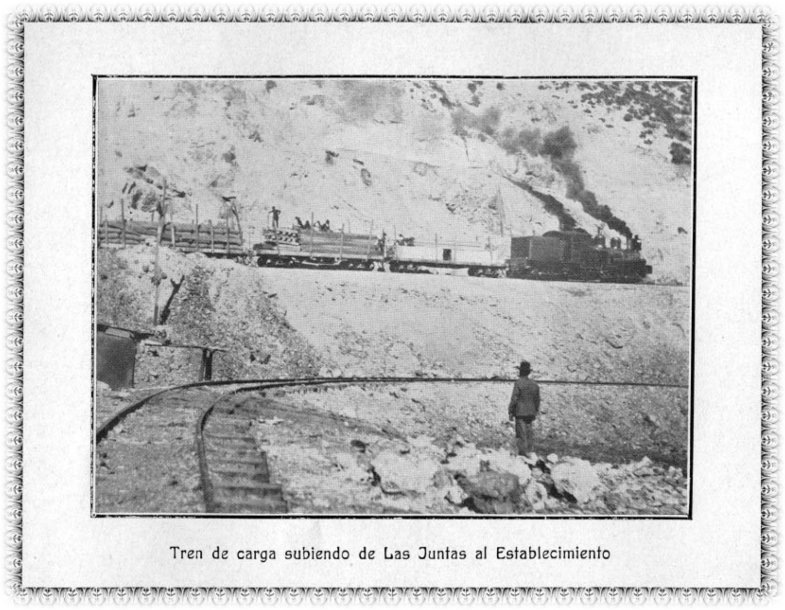


Photo 1: A Shay working what appears to be a train carrying construction materials. The photo was taken uphill from La Junta. [Photo: from "Vistas del mineral El Teniente, 1912", Memoria Chilena.]

In 1907, the Company received government approval to build a 70 km railway up to the mining complex from the city of Rancagua, which is located at 81 km from Santiago on the State Railway´s main line [5] [6]. By 1911, the railway was in service over the first 30 km, as far as Coya [7]. By 1912, at least works trains were operating as far as La Junta, at Km 65.7. See photo 1. The upper railhead was at Sewell, at Km 69.3. See the table and map. The line was built economically, maybe too much so since, in 1916, some rebuilding took place, involving ballasting, the realignment of some curves, the replacement of wooden bridges by metal structures, etc. In 1919, the construction was authorized of a 2.6 km branch to a new foundry at Caletones.

Just short of Copado, at approximately Km 60, the track ran along a ledge halfway up a steep precipice prone to rock falls from above which could derail, especially, a descending train, which would then crash more than a hundred meters down the Coya river canyon, killing all on board. Hence, seemingly during the presidency of Juan Antonio Ríos (1942-46), the government requested the Company to replace the ledged alignment with a 760 meter long tunnel, through which now passes the *Carretera del Cobre*, or Copper Highway. See photos 2 and 3.

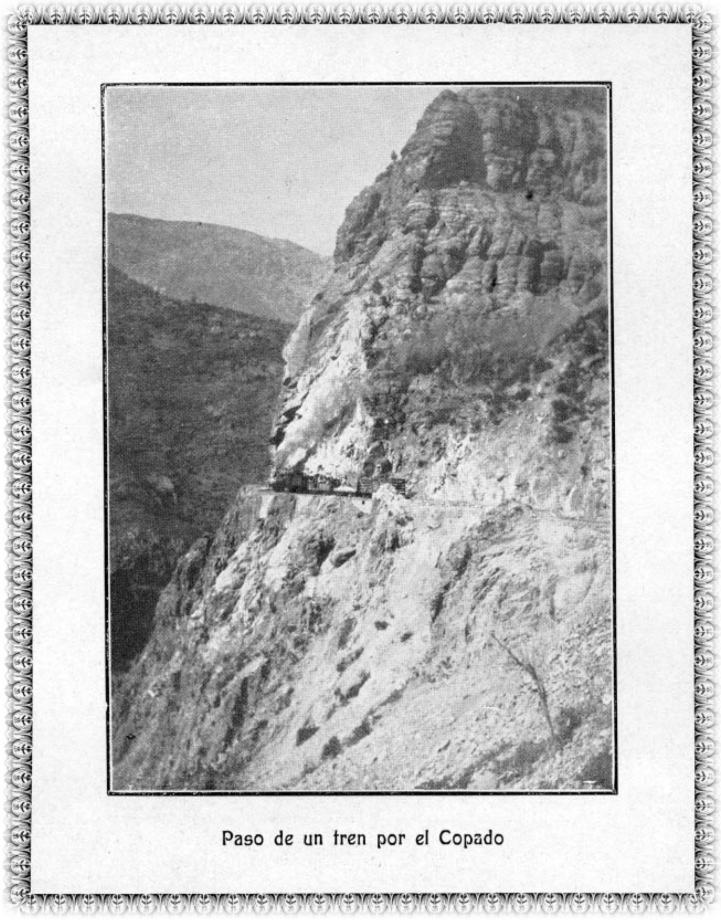


Photo 2: A Shay hauled train treads gingerly halfway up a precipice above the Coya river.
[Photo: from “Vistas del mineral El Teniente, 1912”, from the Memoria Chilena.]



Photo 3: The entry to the one-time Copado railway tunnel, to the left of previous alignment.
[Photo: I. Thomson, 15th September, 2018.]

TRAFFIC FLOWS

The importance of high tractive effort and adhesion factors was magnified by the fact that, in the early years at least, uphill traffic doubled downhill traffic. This balance may seem surprising since, normally, the products of mines and foundries have to be transported to sea-level ports for export. So it was too in the case of El Teniente, whose output was shipped out through the port of San Antonio, via an interchange with the State Railways at Rancagua. However, of the total weight of copper ore mined, less than 3% emerged as refined copper and the concentration and refining processes needed as inputs energy largely supplied by coal and petroleum, which had to be carried uphill. A large workforce was needed – some 5 700 in the early 1940s - and the workers and their families had to be fed and clothed.

The available roads were hardly transitable in winter and the only mechanized vehicles able to run over them were primitive and of low carrying capacity, and probably subject to frequent breakdowns. Hence, besides coal, petroleum and construction materials (needed, for instance, for the building of the Caletones foundry) the railway also carried uphill a respectable tonnage of products obviously destined for human consumption. Notable absentees from the list of products carried were beer, wine and liquors, since the Company banned their consumption within the mine complex area. Some such supplies were smuggled up, but by mule rather than by train.

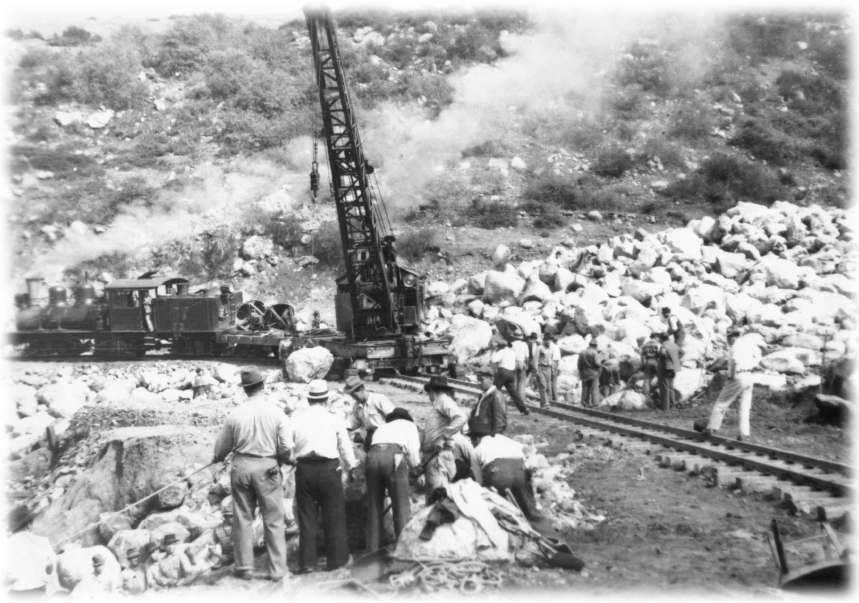


Photo 4: Shay № 11 maneuvering a crane during the construction phase or subsequently, after a rockfall. [Photo: bought by Thomson in a street market, of an unknown photographer, but probably originating in the Braden Company itself.]

THE CHOICE OF LOCOMOTIVES

As far as Coya the line has no gradient steeper than 3.3%. The climb in earnest begins at Km 31. From Coya to La Junta the average gradient is 3.5% and the steepest 4.6%. There is virtually no favorable grade at any point on the main line, from Rancagua to Sewell. Hence, to operate the railway, locomotives with high tractive effort and good adhesion were needed. And since there were many curves of with radii as sharp as 30 meters, they would also have to be flexible. Fitting the bill would have been double Fairlies, Meyers, Kitson-Meyers, Garratts, Climaxes, Hieslers and Shays, as long as they had just twin-axled powered bogies. Semi-articulated Mallets would not have been admissible due to excessive overhang on sharp curves. Since the Braden Company brought almost everything from the U.S.A., the Climax, Heisler and Shay would have been the only types seriously considered and it was the latter that was chosen. There was already a Shay in use not very far away, on the Chilean Transandine.



Photo 5: Three-truck Shay № 14 on display in the Codelco complex in Rancagua. [Photo: I. Thomson. 12th September, 2018.]

All Braden Company main line steam locomotives were Lima Shays. Their technical details can be found in the admirable website on Shay Locomotives, complied by Rick Henderson, et al.[8]

The Shays reigned supreme until a single Vulcan Iron Works center-cab, diesel-electric, Bo-Bo was received in 1943. Numbered 21, this was of 325 horsepower and could not equal the tractive effort of even the smaller Shays, in spite of being heavier. It was probably confined to yard work.



Photo 6: Two-truck Shay № 5 on display at Colón. [Photo: I. Thomson, April, 2004.]

Then, from 1947 to 1949, there arrived a fleet of seven Whitcomb Bo-Bo+Bo-Bo twin units, numbered 22A/22B to 28A/28B. Each unit was rated at 325 hp and the tractive effort of the whole twin unit was 34 500 lb, i.e. a third more than that of the three-truck Shays, but at the cost of weighing twice as much with a 50% higher axle-loading. They had Westinghouse generators and traction motors, probably with considerable commonality with those of the Vulcan.

SERVICES FOR PASSENGERS

The Company also owned a fleet of internal service railcars and, for conveying personnel or fare-paying passengers, ten and twenty-seater railbuses, made in its own workshops in Rancagua and powered by Ford V-8 gasoline or diesel motors. These were in addition to some 15 (in the late 1930s) and 27 (in the early 1950s) passenger carriages, also made in-house. Some were probably used on workings within the mine complex, rather than up to it.

The railway was wholly owned by the Braden Copper Company, and, later, its successors, but was not simply an integral part of the mining operations since it also offered services to third parties such as people wanting to get away from it all into the Andean foothills, short of the mine complex. Hence, passenger services for the public were offered only as far as Coya. In the summer of 1952, a daily service was scheduled, taking 1 hour and 35 minutes on the way up and slightly less coming down [9]. These would have been aimed at people wanting to spend a few days at the *Termas de Cauquenes* resort. On Sundays, the timetable was altered, to cater for day-trippers.

THE END OF THE LINE

After the State took a controlling interest in the Braden Company, in 1965, a new highway was built between Rancagua and El Teniente. Opened around 1971, it enabled the abandonment of company-provided housing for workers within the mine complex, at Sewell, Colón and Caletones. The workers could now live in Rancagua and commute daily. But the highway, known popularly as the *Carretera del Cobre*, could also carry down to the exchange sidings at Rancagua the copper which had previously been the preserve of the Railway, and that is what it did. The exact closure date of the Railway has not been identified, but it would have been around 1978. Your author once spied, in 1977, from a window of a room at the *Termas de Cauquenes* hotel, an uphill train headed by a twin Whitomb unit.

Some of the trackbed and infrastructure, such as bridges, can still be made out, and two Shay locomotives have been preserved, these being two-truck model № 5, at Colón, and three-truck model № 14, within the Codelco complex at Rancagua. Permission can be obtained from Codelco, i.e. the National Copper Corporation, to inspect them both. The Sewell mining town, to which the railway climbed, has been declared a Worldwide Heritage Site, and can be visited on guided tours.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

[1] A. Millán, La minería metálica en Chile en el siglo XX, Editorial Universitaria, Santiago, 2006.

[2] Braden Copper Company, Mineral El Teniente, undated, but around 1955.

[3] Braden Copper Company, Mineral de “El Teniente”, Rancagua, December, 1942.

[4] A. Fuenzalida, El trabajo i la vida en el mineral “El Teniente”, undated but around 1919.

[5] S. Marín, Los ferrocarriles de Chile, IV edición, Imprenta Cervantes, Santiago. 1916.

[6] I. Thomson & D. Angerstein, Historia del ferrocarril en Chile, 2nd edition, DIBAM, Santiago, 2000.

[7] Braden Copper Company, Vistas del mineral “El Teniente”, Rancagua, 1912.

[8] R. Henderson, et al., Shay Locomotives, https://www.shaylocomotives.com/.

[9] Ferrocarriles del Estado, Itinerarios de verano, Red Sur, edición 69ª, Santiago, 1951.

PERSPECTIVAS PARA O TURISMO FERROVIÁRIO: ESTUDO HISTÓRICO SOBRE A PRIMEIRA FERROVIA DO BRASIL

VERA LÚCIA BOGÉA BORGES
<vera.borges@unirio.br>

CARLA FRAGA
<carla.fraga@unirio.br>

ELOISE SILVEIRA BOTELHO
<eloise.botelho@unirio.br>

INTRODUÇÃO

Para o desenvolvimento do turismo ferroviário, os atributos nostálgico e cênico fazem com que os transportes para o turismo sejam percebidos como atrações e, assim, podendo-se configurar em experiência turística (PALHARES, 2002; FRAGA, 2011). Por outro lado, estações e linhas ferroviárias desativadas também podem exercer atração para turistas, ainda mais quando estas são patrimônios culturais ferroviários, podendo corroborar, assim, para fomentar o turismo regional.

A junção do nostálgico com o cênico pode ocorrer com a formação da paisagem ferroviária. Raimundo (2011) compreende a paisagem como a relação complexa e integrada entre o lugar e os aspectos relativos ao meio físico (como montanhas, rios, clima), biológicos (fauna, flora), e o conjunto social, econômico e cultural, expressos pelos simbolismos, percepções e forma como grupos sociais ocupam o espaço, determinados por um contexto histórico. Neste processo, a noção de paisagem cultural é entendida como a complexidade na interface entre sujeito e meio, desenvolvimento e patrimônio (CHUVA, 2012).

A paisagem cultural é, assim, uma construção social determinada pelo contexto histórico e em disputa pelas diferentes correntes científicas e ideológicas. No que se refere à relação entre paisagem e ferrovia, pode-se, assim, falar em uma “paisagem ferroviária”, que representaria a complexidade em torno dos aspectos relativos à paisagem e o contexto histórico e social, e que as ferrovias exercem um protagonismo no processo de turistificação, ou seja, a “paisagem ferroviária”, constituída histórica e socialmente, é componente-chave. De fato, a “paisagem ferroviária” é resultante de uma construção social consoante com a invenção do turismo, próprio da sociedade contemporânea, capitalista, em que os transportes configuram um importante aspecto (LIMA, 2013).

A primeira estrada de ferro do Brasil, mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854, foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, através da Imperial Companhia de Navegação à Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis (IBGE, 2019). De acordo com Gerodetti e Cornejo (2005) esta ferrovia iniciava-se no Porto da Estrela (mais tarde renomeado como Porto Mauá) nos fundos da Baía de Guanabara e seguia em direção a Petrópolis. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2019) o primeiro trecho de 14 km foi até Parada de Fragoso, no ano de 1856 a linha chegou a Raiz da Serra, e em 1883 se estendeu até Petrópolis, daí com o nome de Companhia Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará (IBGE, 2019).

Assim, o objetivo geral deste estudo foi analisar o papel da história para a compreensão da construção social do turismo ferroviário no Brasil, com um foco específico na primeira ferrovia construída no país. Os objetivos específicos são: (a) compreender como que a reflexão histórica pode auxiliar no estudo da relação entre turismo e ferrovia; (b) verificar como a história é um elemento central para que o aspecto cênico relativo à paisagem ferroviária torne-se uma força atrativa para o turismo.

A pesquisa é exploratória e descritiva, sendo realizada através de levantamento bibliográfico e organização de dados secundários. O levantamento bibliográfico permitiu a composição de referencial teórico sobre turismo e ferrovia, a partir dos conceitos de patrimônio e paisagem.

Os dados secundários foram coletados a partir do IBGE (2019), RFFSA (s.d.), IPHAN (2019), O Globo (2018), Supervia (s.d.) e Visit.Rio (s.d.). Com base no referencial teórico, a organização dos dados secundários a partir de marcos temporais considerou as referências de períodos propostas por Rodriguez (2012) em seu estudo sobre malha ferroviária no Brasil, demonstrando a relevância da História (por intermédio da compreensão dos processos históricos) para a atualidade da relação entre ferrovia e as potencialidades para a construção social do turismo no caso brasileiro (ver Quadro 1):

Períodos(a)	Ano(b)	Fatos(b)
Imperial (1954 - 1889)	1854	Inaugurada a primeira Estrada de Ferro do Brasil.
	1856	A linha chega a Raiz da Serra.
	1883	A linha se estende até Petrópolis.
Período Pré RFFSA* (c)	1954	Trecho ferroviário até Fragoso considerado Monumento Histórico Nacional e foi tombado pela, à época, Secretária do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). A locomotiva Baroneza também foi incorporada ao patrimônio nacional.
	1957	Trecho ferroviário até Fragoso passa a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).
Período RFFSA	1962	Tráfego suspenso no percurso de Mauá para Bongaba.
	1971	Proposição da criação de um museu ferroviário na Estação Guia de Pacobaíba pelo Jornal Correio da Manhã.
	1974	Estação Guia de Pacobaíba e a Casa do Agente (datada de 1916) começam a ser restauradas pela RFFSA. Em 30 de setembro é instalado o Museu Guia de Pacobaíba no local com a locomotiva

		número 51, construída em 1880, da Estrada de Ferro Leopoldina, representando a histórica locomotiva Baroneza*.
	1977	Museu Guia de Pacobaíba foi fechado e o acervo foi levado para o pátio ferroviário de Engenho de Dentro, onde em 1984 foi criado o Museu do Trem.
Situação Atual	2010	Bens de declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 (Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I), Museu Ferroviário e Casa do Agente) foram inscritos em 19/01/2010 (d).
	2018	Município de Magé tem o prazo de cinco anos, prorrogáveis pelo mesmo período, para dar uso com fins culturais e que valorizem a memória ferroviária a primeira estação ferroviária do país (e).

Quadro 1. Marcos temporais

* A RFFSA foi criada em 16 de março de 1957 envolvendo a consolidação de 18 ferrovias regionais (RFFSA, s.d.a.). **A Locomotiva Baroneza foi a primeira do Brasil, construída em 1852 na Inglaterra. O nome foi em homenagem a Baroneza de Mauá. Por esta ser tombada não poderia ficar expostas a determinadas condições. Fonte: Elaboração a partir de consulta (a) adaptado de Rodriguez (2012); (b) IBGE (2019); (c) RFFSA (s.d.); (d) IPHAN (2019); (e) O Globo (2018).

Observou-se que na lista de patrimônios culturais ferroviários do IPHAN (2019) de Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 existem três patrimônios em Magé que são relevantes para o estudo sobre o futuro do turismo ferroviário no Brasil: (a) Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I); (b) Museu Ferroviário; (c) Casa do Agente (IPHAN, 2019). Com relação às atualidades, através de notícia veiculada no jornal O Globo (2018), foi possível compreender que fica a cargo da Secretária de Educação e Cultura de Magé a incumbência de criar um projeto para Guia de Pacobaíba. Assim, ainda nesta notícia, fica expressa a pretensão de se criar um "ponto de memória, voltado para o turismo" (O GLOBO, 2018).

Com relação ao patrimônio e a paisagem, é importante destacar que a Supervia opera a Linha Vila Inhomirim, que a partir do Ramal Saracuruna apresenta a estação Fragoso como sua antecessora. De acordo com o website da Supervia, destaca-se seguinte informação histórica sobre Vila Inhomirim:

> No pé da serra de Petrópolis é possível ver ainda vestígios de um passado importante para a história do Brasil. A estação é uma das mais antigas do país e servia como ponte entre o Porto de Mauá e Petrópolis. O percurso até Vila Inhomirim é realizado por um trem de bitola a diesel, conhecido como “maria-fumaça” e é um convite para uma viagem no tempo (SUPERVIA, s.d.).

No website da Supervia ainda são destacadas atrações próximas tais como: Trilha Caminho do Ouro, Cachoeira Raiz da Serra e Ruínas da Capela de Nossa Senhora da Estrela do Marés (SUPERVIA, s.d.).

Para se verificar como os marcos da história é um elemento central para que o aspecto cênico relativo à paisagem ferroviária torne-se uma força atrativa para o turismo, a Figura 1 apresenta o mapeamento do Museu do Trem, onde se encontra a locomotiva Baroneza (na cidade do Rio de Janeiro), da Estação Guia de Pacobaíba, Estação Vila Inhomirim e Estação Fragoso, sendo essas duas últimas operadas pela SuperVia (na cidade de Magé) e a cidade de Petrópolis, destino da Estrada de Ferro Mauá. É mister destacar que o Museu do Trem, reaberto em 2013, fica localizado no bairro Engenho de Dentro no município do Rio de Janeiro e está aberto para visitação de segunda à sexta, das 10h às 16h. É considerado como "Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro" (VISIT.RIO, s.d.). Esse mapeamento (ver Figura 1) junto com o Quadro 1 permitem compreender as influências da história na atualidade, bem como elaborar perguntas sobre o futuro do turismo ferroviário a partir do caso estudado:

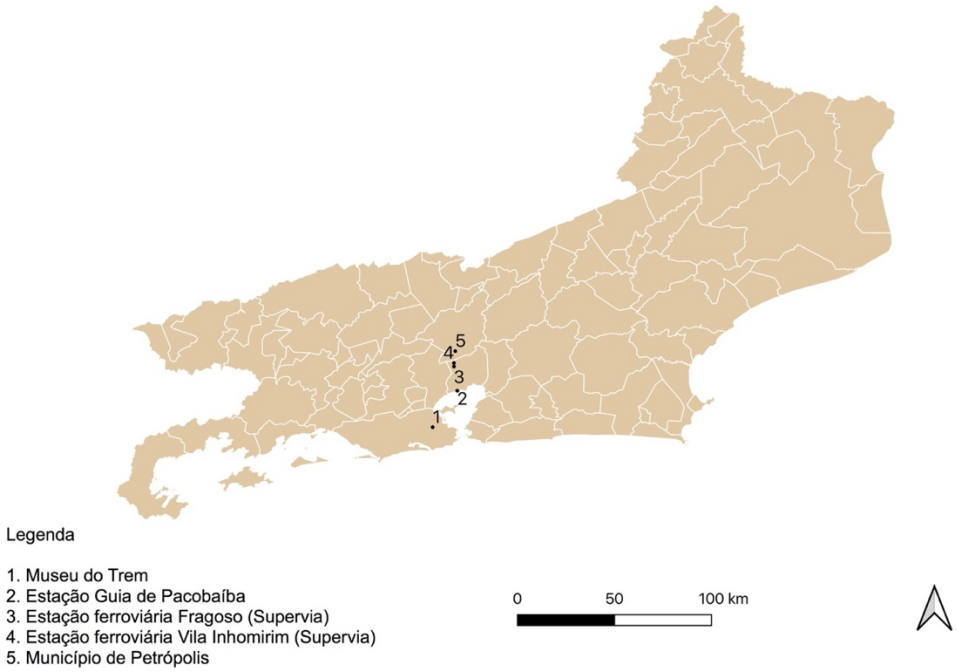


Figura 1. Pontos de interesse do estudo no Estado do Rio de Janeiro (RJ)
Fonte: Elaboração própria a partir do uso QGis 3.8 Zanzibar

Embora a Estação Fragoso seja um ponto de interesse do estudo, é importante ressaltar, que de acordo com Giesbrecht (2019) não se sabe se essa estação, atualmente operada pela Supervia, corresponde exatamente ao mesmo local original da

Estação Fragoso, inaugurada em 1854. Os resultados contribuem para se compreender as influências do período Imperial para o a construção social do que temos atualmente como possibilidades para o turismo ferroviário (Quadro 1), considerando que esta ferrovia foi inaugurada em 1854. Com relação à paisagem ferroviária, nota-se que existem vários elementos do transporte ferroviário (via, veículo, força motriz e terminal, ver Palhares 2002) que compõe ou poderá compor esta. Posteriormente, novos estudos sobre o papel da história para o turismo ferroviário no Brasil podem focar em outros bens ferroviários específicos, tais como os sentidos e os significados de nostalgia associados à Locomotiva Baroneza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHUVA, M. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. In: **Revista do patrimônio histórico artístico nacional**. Brasília, n. 34, p. 147-165, 2012.

IBGE. **Catálogo.** Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445551&view=detalhes>. Acesso em: 21 out. 2019.

IPHAN. **Lista do Patrimônio do Patrimônio Cultural Ferroviário 21.01.2019.** Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/21_01_2019%20%20Lista%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Cultural%20Ferrovi%C3%A1rio.pdf> Acesso em: 21 out. 2019.

FRAGA, C.C.L. **Contribuição metodológica para implantação de trens turísticos no Brasil.** Rio de Janeiro: Programa de Engenharia de Transportes (PET). Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação (COPPE). Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). 2011. Tese (doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2011.

GERODETTI, J.E.; CORNEJO, C. **Railways of Brazil in Postcards and souvenir albuns.** São Paulo: Solaris Cultural Publications, 2005.

GIESBRECHT, R.M. Estações Ferroviárias do Brasil. **Fragoso.** Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/fragoso.htm>. Acesso em: 13 jan. 2020.

LIMA, R.M.M. de. A construção social-histórica do turismo como prática moderna. **Turismo: Estudos & Práticas** (RTEP/UERN), Mossoró/RN, vol. 2, n. 2, jul./dez. 2013. Disponível em <http://periodicos.uern.br/index.php/turismo>. Acesso em: 13 jan. 2020.

O GLOBO. **Primeira Estação Ferroviária do País em Magé, será revitalizada.** Simone Candida. Publicada em 15.04.2018. Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/primeira-estacao-ferroviaria-do-pais-em-mage-sera-revitalizada-22592849>. Acesso em: 21 out. 2019.

PALHARES, G.L. **Transportes Turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002.

RAIMUNDO, S. Paisagem, turismo e análise ambiental. In: TELES, Reinaldo (Org.). **Turismo e meio ambiente.** Rio de Janeiro: Elsevier, p. 87 - 131, 2011.

RFFSA. **Histórico.** Disponível em <https://www.rffsa.gov.br/>. Acesso em: 21 out. 2019.

RODRIGUEZ, H.S. **Superestrutura Ferroviária.** (Palestra Técnica). Publicada em 13.11.2012. Disponível em <http://www.abpv.org.br/Palestra%20Tecnica%20ABPVHelio.pdf>. Acesso em: 21 out. 2019.

SUPERVIA. **Vila Inhomirim**. Disponível em <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/vila-inhomirim>. Acesso em:21 out. 2019.

VISIT.RIO. **Museu do Trem**. Disponível em <http://visit.rio/que_fazer/museu-do-trem/>. Acesso em:15 nov. 2019.

PELAS TRILHAS DE FERRO: UMA PERSPECTIVA CONCEITUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NA ROÇA AGOSTINHO NETO

LAURO JOSÉ CARDOSO
<lauroniceboy@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Nesse trabalho visamos trazer para o debate e para a pesquisa acadêmica, a importância dos caminhos-de-ferro e as suas conexões com o espaço-tempo, a memória e as populações que coabitam nesses sítios arqueológicos no seu dia-a-dia, na roça Agostinho Neto (São Tomé e Príncipe). Dessa forma, procuraremos abordar, no decorrer do mestrado em Arqueologia e Patrimônio Cultural (UFRB), as semelhanças, diferenças, mudanças e permanências relacionadas com as ferrovias, no que se refere à preservação, representação e memória, enquanto patrimônios ferroviários presentes na comunidade santomense.

Assim sendo, necessitamos conhecer e utilizar o conceito ou a palavra Patrimônio. Isto porque se trata de uma categoria de pensamento fundamental para o desenvolvimento desse trabalho, pois, na perspectiva de José Reginaldo Santos Gonçalves (2009), a palavra Patrimônio é usada com frequência no cotidiano, desde patrimônios materiais econômicos e arqueológicos de um país e/ou região, passando, por exemplo, pela noção de patrimônios imateriais ou intangíveis e históricos.

Da mesma maneira, podemos considerar que, os caminhos de ferro já desativados, enquanto patrimônios materiais existentes em São Tomé e Príncipe (África), principalmente, segundo Marina Annie Berthet (2012), estão presentes nas roças que foram importantes unidades de produção na era colonial como um elemento intrínseco da cultura santomense, onde os trilhos de ferro podem ser encontrados nos chamados sítios arqueológicos. De acordo com Maria de Lourdes Perreiras Horta (2003), um sítio arqueológico é um lugar onde podemos encontrar vestígios da vida e da cultura material dos povos do passado. Ou seja, tais vestígios podem estar sobre a superfície do solo e locais à beira do mar onde se acumularam restos materiais e utensílios utilizados por grupos humanos que ali viveram.

Com base nisso, precisamos levar em conta que em cada lugar ou país, existem determinadas especificidades em relação à ideia de um monumento "tombado". Deste modo, um dos questionamentos e problematizações que surgem nesse trabalho, se relaciona com a existência ou não aplicação de uma lei e instituição representativa, cuja função esteja vinculada a uma concepção de tombamento, patrimonialização das trilhas de ferro em São Tomé e Príncipe. Isto porque, existem indícios, de que, no caso da roça Agostinho Neto e em outros lugares no arquipélago, há uma situação de abandono e desvalorização desses sítios arqueológicos e lugares de memória.

REFERENCIAL TEÓRICO

Tendo em conta que, a temática em estudo está relacionada com as ferrovias ou caminhos-de-ferro, historicamente, segundo Barsanufo Gomides Borges (2011), no auge do seu funcionamento, as ferrovias conseguiram resolver um problema crucial da humanidade no século XIX, pois, os trens de ferro substituíram as carruagens nos longos percursos, revolucionando o transporte de carga e passageiro durante a *Era Moderna*. Visto que,

A estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Esta substitui as forças vitais pela força mecânica e transformou radicalmente não só a estrutura de produção industrial, mas também os meios de comunicação. Assim, a Revolução Industrial potencializou a modernização dos meios de transportes, reduzindo o custo de circulação das mercadorias e possibilitando a abertura de novos mercados. Nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra invenção revelara para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da Nova Era (HOBSBAWN apud BORGES, 2011, p. 27).

Sobre São Tomé e Príncipe, o filósofo Salomão Vieira (2005), no seu livro sobre as linhas de ferro no arquipélago, disse que, sendo o cacau uma cultura não endêmica, pois é proveniente do Brasil, essa cultura se tornou a maior riqueza de ambas as ilhas. Dessa forma, como as plantações precisavam estar em uma altitude de 200 a 700 metros, isso tornava difícil o transporte para os portos que se encontravam na cidade. Nessa perspectiva, ainda segundo Vieira (2005), dada a crescente produção de cacau, foi decidida a construção de caminhos-de-ferro para facilitar o transporte de produção, ultrapassando as complicações referentes aos transportes de carroças através de lamaçais e profundos vales.

De acordo com Vieira (2012), depois de vários avanços e recuos dos governos portugueses para a implementação das ferrovias, foi em 1913 que as mesmas acabaram por entrar em funcionamento nas ilhas. Assim sendo, no traçado inicial da linha, o primeiro troço ligava São Tomé a Trindade. Entretanto, com o encerramento dessa linha em 1930, o transporte de cacau passou a ser assegurado pelas próprias roças, através das suas linhas de ferro privadas, com cerca de 200 Kms no Príncipe e 500 Kms em São Tomé.

Sem perder de vista, obviamente, a discussão sobre a mão-de-obra atuante na época, em que existe uma complexidade dos contornos sociais e políticos no uso de braços africanos no contexto colonial em São Tomé e Príncipe entre os séculos XIX e

XX. Isto porque, nas duas ilhas, há uma validação da análise da escravatura e do trabalho forçado ou por contrato, em que a situação dos serviçais aproximou-se muito da dos escravos até possivelmente 1910. O regime contratual e o trabalho forçado estiveram em vigor de forma alternada ou coexistiram nas roças. Por conseguinte, nos meados do século XIX, o arquipélago foi alvo de uma recolonização que levou às instalações das roças, consideradas como grandes empreendimentos agrícolas que se baseavam em trabalhos intensivos, disjunção social, econômica e política entre os dirigentes e as forças de trabalho separados pela condição racial. Logo, existe uma memória da sujeição que perdura em São Tomé e Príncipe, que deu suporte ao regime de partido único nos anos 90 (NASCIMENTO, 2004, p. 186).

Logo, a partir desse parâmetro de identificação, como afirma Horta (2003), aplicaríamos a Educação Patrimonial como um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural enquanto fonte primária do conhecimento, assim como de enriquecimento coletivo e individual. Isso quer dizer que é preciso tomar os objetos e expressões do Patrimônio Cultural como um ponto de começo no curso da atividade pedagógica.

Maria Bruno (2014) também diz que, da mesma forma como ocorreu em outros países colonizados, os museus entre nós representam mais uma herança dos processos de colonização deixados pela Europa que, direta ou indiretamente, se valeram das características das paisagens deste território e das correspondentes expressões culturais para alimentarem os seus acervos a partir de distintas percepções estrangeiras. Os vestígios arqueológicos estão inseridos e contextualizados no âmbito dessas influências e, mesmo com as mudanças ocorridas, há ainda uma expressão muito forte das instituições organizadas em torno das premissas da arqueologia musealizada. Isto porque, de acordo com José Reginaldo Gonçalves (2009), os seres humanos têm a capacidade de usar seus símbolos sobretudo para fazerem ação, e não apenas se comunicar. Dado que, o patrimônio não significa só simbolizar, representar ou comunicar, também é o mesmo que agir. Por outras palavras, o patrimônio não existe somente como representação de ideias e valores abstratos, ele consegue construir e formar os indivíduos, mediando o sensível entre passados e presentes, mortos e vivos.

METODOLOGIA

Esse trabalho é caracterizado pela análise qualitativa e interdisciplinar, primeiramente, através da utilização de uma pesquisa bibliográfica para a construção desse trabalho, e em segundo lugar, pela relação com os métodos a serem utilizados no desenvolvimento e durante a pesquisa no mestrado. Tanto no primeiro momento, como no segundo, a aplicação da pesquisa bibliográfica ainda serão utilizadas. Já na segunda fase, exclusivamente, utilizaremos a História Oral enquanto um método de coleta de informações, reflexão, investigação e análise dos discursos orais.

Segundo Antônio Carlos Gil (2002) a pesquisa bibliográfica é caraterizada por um conjunto de atividades que têm por finalidade a visibilidade de novos conhecimentos no domínio teórico e científico. Trata-se de um método sistemático que propícia a aquisição de respostas ou pistas teóricas ao problema proposto. Para Gil (2002), a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído de livros, revistas, jornais, dissertações, teses, artigos científicos, ou seja, a pesquisa bibliográfica é o passo inicial na formação de um trabalho de investigação, depois da escolha do tema é necessário para fazer uma análise bibliográfica do tema proposto, que auxilia na fundamentação apropriada do tema. Cervo e Bervian (1996) afirmam que, esse procedimento metodológico pode ajudar um/a pesquisador/a em chegar à diversas formas, abordagens ou entendimentos diferentes sobre um único assunto, além de projetar um histórico sobre o problema de estudo, ou seja, a pesquisa bibliográfica também ajuda na identificação de contradições, pontos de concordância e respostas que foram encontradas anteriormente sobre as questões de partida.

A História Oral, na perspectiva de Verena Alberti (2008) é uma metodologia de pesquisa e de constituição de fontes para o estudo da história contemporânea que surgiu em meados do século XX, após a invenção do gravador e da fita. Ela consiste na realização de entrevistas gravadas com indivíduos que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos e conjunturas do passado e do presente. O trabalho com a história oral se beneficia de ferramentas teóricas de diferentes disciplinas das Ciências Humanas, como por exemplo, a Antropologia, a História, a Sociologia e a Psicologia. Trata-se, pois, de metodologia interdisciplinar por excelência.

Ao passo que, o reconhecimento por parte da academia e o crescimento de espaços de preservação dão à história oral um estatuto indubitável. Não sendo, desse jeito, desprezível o risco dessa metodologia ser encarada como "solução" para quaisquer questões de pesquisa. De alguma forma, as gravações de entrevistas passaram a ser estratégias quase que obrigatórias em projetos debruçados sobre temas

do tempo presente. Isso faz com que, em muitos casos, a escolha por essa metodologia parta da ilusão quanto à "facilidade" de trabalhar com história oral, pois, isto viabilizaria a pesquisa sobre temas não documentados e produziria fontes quase que "customizadas", diferente do carácter contingente e fragmentado da pesquisa em arquivos (HEYMANN e ALBERTI, 2018, p. 13). Nessa pesquisa, temos o interesse de evidenciar e trazer histórias orais de indivíduos, que têm nas suas memórias vários relatos de vida sobre o passado e o presente, relativamente, a atuação dos caminhos de ferro, que auxiliam nos debates sobre a preservação e musealização desses trilhos, assim como, sobre uma possível patrimonialização desses próprios indivíduos da comunidade da roça Agostinho Neto em São Tomé e Príncipe.

No decorrer do mestrado, também pretendemos desenvolver ensaios fotográficos e fílmicos que tragam imagens relacionadas com os caminhos de ferro, pensando não somente nos artefatos materiais em si, mas também nos sentidos imateriais ou intangíveis que são atribuídos aos e pelos indivíduos presentes nessas comunidades.

CONCLUSÕES

Contudo, podemos verificar que, São Tomé e Príncipe enfrenta inúmeras dificuldades similares quanto à realização de práticas efetivas para preservar e restaurar monumentos históricos como os trilhos de ferro. À vista disso, nesse trabalho, visamos promover debates como esse para o campo acadêmico, com a perspectiva de entender como acontece a percepção da população e o Estado em relação às ferrovias e a possibilidade de uma abordagem do Patrimônio Cultural arqueológico e ferroviário no arquipélago santomense.

Obviamente, elucidando, de forma visual, as condições em que se encontram essas ferrovias e a percepção de pertencimento desses sujeitos. Sem perdermos de vista, as conexões históricas e atlânticas que se deram em São Tomé e Príncipe, especificamente, na roça Agostinho Neto. Ao mesmo tempo em que, contextualizamos essas evidências, lugares de memória e vestígios arqueológicos, não só através da oralidade, fotografias e imagens já existentes sobre os trilhos de ferro, como por intermédio de reflexões e análises de outros documentos, fontes arqueológicas e históricas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, V. Histórias dentro da História. PINSKY, Carla Bassanezi. (Orgs) *In* **Fontes Históricas.** São Paulo: Contexto, 2008.

ANTAS, M. N. B. Museologia Arqueológica participativa: Um novo método para o estudo da comunicação educativa em museus com coleções de Arqueologia. **Revista de Arqueologia**. No.1, 2014.

BERTHET, M. A. Reflexões sobre as roças em São Tomé e Príncipe. **Est. Hist.**, Rio de Janeiro, nº 50, 2012.

BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, nº11, 2011.

BRUNO, M. C. O. Musealização da Arqueologia: caminhos percorridos. **Revista de Arqueologia**. No.2, 2014.

CERVO, A; BERVIAN, P. **Metodologia Científica**. São Paulo: Makron Books, 1996.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, J. R. S. O Patrimônio como categoria de pensamento. ABREU, R., CHAGAS, M. (Orgs) *In* **Memória e Patrimônio: Ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

HEYMANN, L.; ALBERTI, V. Acervos de História Oral: Um patrimônio silencioso? BAUER, L.; BORGES, V. T. (Orgs) *In* **História oral e patrimônio cultural: potencialidades e transformações.** São Paulo: Letra e Voz, 2018.

HORTA, M. L. P. Educação Patrimonial. **Boletim Salto Para o Futuro**. TVEscola, 2003.

MATTOS, H.; ABREU, M.; GURAN, M. Por uma história pública dos africanos escravizados no Brasil. **Est. Hist.**, Rio de Janeiro, nº 54, 2014.

NASCIMENTO, A. Escravatura, Trabalho Forçado e Contrato em São Tomé e Príncipe nos séculos XIX-XX: sujeição e ética laboral. In: **Africana Studia**, nº7, 2004.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, nº 10, dez. 1993.

SANTANA, G. As estradas de ferro nos chãos do Recôncavo: Cachoeira e São Félix no século XIX. **Laboratório de Ensino de História do Recôncavo da Bahia**, 2013.

SOUZA, R. S. **Tudo pelo trabalho livre: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)**. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

VIEIRA, S. **Caminhos de ferro de África: o caso de São Tomé e Príncipe.** [S. l.]: União Nacional dos Escritores e Artistas de S. Tomé e Príncipe, 2005.

RASTROS FERROVIÁRIOS SOBRE AS RUAS: A TRAMWAY CANTAREIRA NO JAÇANÃ

ARTHUR SIMON ZANELLA
<arthsz@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

São Paulo sempre teve sua evolução urbana ligada a seus ciclos de produção e um dos aspectos mais visíveis é a sua materialização a partir da contínua adaptação do território para um melhor aproveitamento de funções produtivas específicas para cada área ocupada (MEYER, 2000). Essa evolução apresenta trechos históricos que podem ser delimitados com maior facilidade e que demonstram com clareza a relação entre os ciclos produtivos - desde a colonização até os dias de hoje – e a estruturação urbana física resultante. Quando percebemos hoje um processo de transformações profundas e repentinas se comparadas ao restante da história da cidade, torna-se prioridade um entendimento mais amplo desse percurso que hoje afeta a metrópole paulista para então compreender e enfrentar esse novo ambiente urbano que ainda se monta diante de nós.

Além de períodos históricos bem definidos, podem-se notar especificidades delimitadas geograficamente durante o crescimento da metrópole, graças a essa relação funcional anteriormente citada. Neste estudo, onde abordaremos o caso do bairro do Jaçanã, na zona norte paulistana, encontraremos uma oportunidade única de analisar a estreita relação entre alguns desses ciclos produtivos e os meios de transporte deles advindos.

Para a região metropolitana de São Paulo o ano de 2018 marcou também o primeiro dia útil de funcionamento da linha ferroviária 13 - Jade, que segundo planejamento da CPTM vai conectar a estação Chácara Klabin, na região Centro-Sul da capital até o bairro de Bonsucesso em Guarulhos, divisa com Arujá. E um dos principais assuntos que tal evento reavivou foi a existência de outra linha ferroviária décadas atrás que já fazia a conexão do centro de São Paulo até sua principal conexão com o resto do mundo, o Aeroporto Internacional de Guarulhos e que foi extinta.

O impacto da implantação de uma estrutura de transporte de massa pode se estender em diversas escalas sobre o tecido urbano a partir de sua localização e essa ressonância pode se estender tanto no espaço, abrangendo territórios além da própria ocupação do meio de transportes, como no tempo, indo além de sua própria existência. O presente estudo busca reunir e analisar pistas materiais que indiquem como o sistema de transporte metropolitano ferroviário exerce influências sobre o território onde esteve mesmo inexistindo no presente.

A escolha do caso a ser analisado tem relação com o impacto na mobilidade e, logo, na própria constituição da Região Metropolitana de São Paulo. A antiga Tramway Cantareira já fazia uma conexão que hoje parece tão óbvia quanto fundamental entre o

ponto de ligação internacional da megalópole - o aeroporto de Cumbica em Guarulhos - com seu centro e assim estabelecer uma rede de mobilidade municipal, intermunicipal e global coesa com a escala econômica e infraestrutural de São Paulo.

MÉTODOS

Grande parte dos trilhos foi removida ou aterrada por longas avenidas e no que se referem às estações, as que não foram completamente demolidas hoje servem a outros propósitos, sem qualquer menção ao uso anterior. E atualmente a Linha-1 Azul do metrô, que liga az Zonas Norte e Sul de São Paulo e percorre parcialmente o mesmo trajeto que a Tramway fazia entre as estações Areal e Tucuruvi, enquanto que o trecho entre a Vila Galvão e o aeroporto foi de alguma forma reconstituído por um corredor de ônibus da EMTU.

Apesar de haver continuidades como essas em relação à estrada de ferro já extinta, buscam-se neste estudo vestígios que são mais sutis, porém significativos no que se refere aos usos e formas adquiridas pelo entorno do antigo sistema de mobilidade urbana e que apontam alguma relação com ele.

A análise destes rastros que, por vezes, não são relacionáveis diretamente à presença passada da ferrovia no bairro do Jaçanã, porém estão presentes na formação urbana serão evidenciados a partir da captura de imagens que, em conjunto e comparadas entre si, demonstrem a hegemonia de escalas diferentes em duas das principais vias do bairro.

Ao transpor o traçado da antiga Tramway Cantareira sobre um mapa atual, pode-se perceber que o trecho entre a estação Vila Mazzei e Jaçanã foi todo substituído pela Rua Benjamin Pereira. Enquanto que uma outra via, a antiga Estrada do Guapira, que hoje é uma avenida homônima, permaneceu como uma rota alternativa no mesmo eixo centro-norte.

Para fins comparativos serão tomados dois trechos dessas vias de mesmo eixo com tamanho similar à distância entre as duas estações ferroviárias citadas anteriormente. Serão percorridos a pé nos dois sentidos e serão capturadas fotografias que mostrem elementos morfológicos e de usos que correspondam a uma determinada escala predominante na via: a do pedestre ou do automóvel.

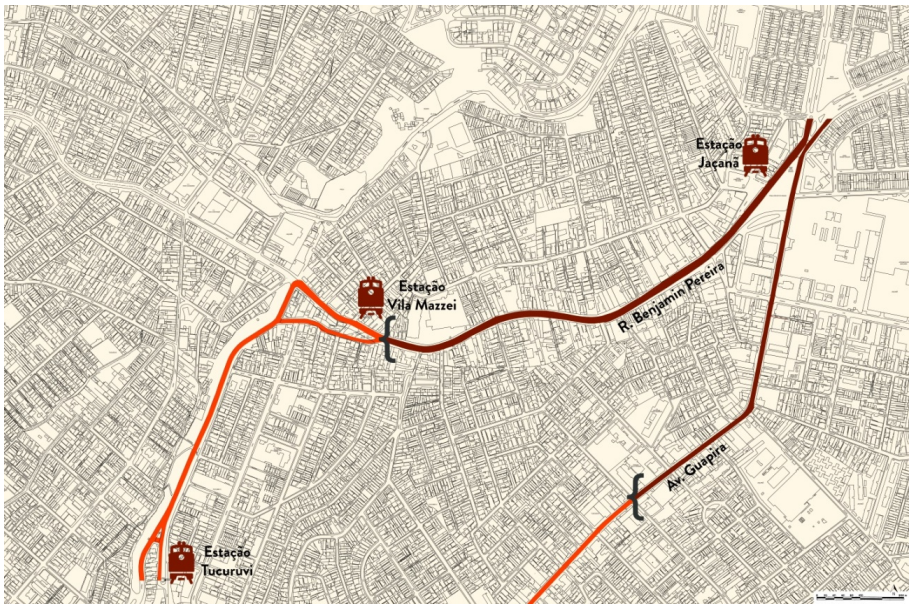


Figura 1. Mapa da região com traçado da antiga Tramway Cantareira e estações sobrepostas.
Fonte: Autoria Própria.

Ao dizer que “o natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano”, Jan Gehl (2013, p. 33) serve como referência inicial para uma busca por fatores que interfiram na presença e movimentação do corpo humano pelos espaços públicos.

Por esse motivo, a partir das fotos que foram tiradas nesses trajetos, elencaram-se seis pontos de análise que se baseiam na experiência do pedestre na calçada em sua escala humana não motorizada. Pontos a serem comparados nas duas vias, tornando mais clara as divergências por meio de características que puderam ser capturadas em ambos as vias e em sentidos opostos.

Os pontos a serem comparados são: 1). Se o percurso do pedestre pela calçada pode ser interrompido constantemente pelo acesso a estacionamentos ou não; 2). Se as calçadas têm uma largura confortável e segura para o trânsito de pedestres; 3). Se as escalas horizontais de fachadas são condizentes com a escala humana e do andar; 4). Se as escalas verticais das edificações oprimem a caminhada de alguma forma e se os gabaritos urbanos condizem com o passeio do pedestre; 5). Se existe uma programação de fachadas que atraia o passeio contínuo pela calçada; 6). Se há diversidade de usos em um mesmo edifício.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Quanto ao primeiro quesito, é possível constatar uma grande quantidade de lotes na R. Benjamin Pereira que têm recuos de estacionamento, porém esta extensão da cota da calçada raramente convida a passagem de pedestres, por suas interrupções entre lotes e apreensão durante o passeio a pé, que pode ser impedido pela entrada de um automóvel na calçada ao estacionar. Na Av. Guapira, no entanto, há edifícios que recuaram sua fachada para além do espaço reservado para os automóveis, permitindo uma passagem extra, coberta e com programação aos pedestres.

Em alguns trechos da R. Benjamin Pereira a calçada tem largura quase insuficiente para uma única pessoa atravessar, além de estar ladeada por muros altos e próximos, enquanto que na Av. Guapira diversos estabelecimentos têm sua fachada recuada convidativa ao passeio, pela programação e abrigo da chuva.

As proporções entre as edificações e o corpo humano foram consideradas fundamentais para a boa relação dos pedestres no espaço urbano, assim como dito por Gehl (2013). Tanto em sua horizontalidade, como em sua verticalidade há divergências entre as duas vias analisadas: na R. Benjamin Pereira há diversos lotes com grandes extensões fechadas ao pedestre e alturas incompatíveis com a escala humana, geralmente por galpões voltados ao uso do automóvel; na Av. Guapira diversas edificações foram divididas em estabelecimentos menores que geram uma variedade de programação das fachadas e são inclusive subdivididos em seus pés-direitos, proporcionando uma relação vertical mais próxima com a escala humana.

Outros dois fatores que corroboram o predomínio da escala do pedestre na Av. Guapira e a escala do automóvel na R. Benjamin Pereira são a variedade de usos como comércio e serviços, que podem ocorrer tanto horizontalmente, como verticalmente por meio de edifícios multifuncionais, comuns na Av. Guapira, em sua maioria com comércio no térreo e habitação ou serviços nos pavimentos superiores.



Figura 2. Fotos de calçadas com tamanhos diversos nas vias em estudo. Fonte: Autoria própria.

Além de todas essas características díspares que foram mostradas até agora, a preeminência do automóvel na R. Benjamin Pereira é visível pela quantidade de estabelecimentos com seu uso voltado para o próprio automóvel, como postos de gasolina, mecânicos e autopeças. Somente neste trecho cartografado foram constatados dezoito casos como esse.

Tantas evidências comparativas entre vias com extensões e eixos semelhantes servem para demonstrar como um meio de mobilidade urbana como a ferrovia pode deixar rastros não apenas no estrito território ocupado por ela, mas em toda a área imediata.

A rua que seguiu o antigo trajeto da Tramway Cantareira manteve seu aspecto de passagem de alta velocidade, trocando apenas de protagonista. O automóvel tomou conta dos usos e das características das edificações lindeiras, gerando uma “identidade [que] é flutuante, não encontrando estabilidade por aquilo que é, mas sim pelo que deixou de ser ou ainda não é”, como Álvaro Domingues (2009, p. 13) explana ao dissertar sobre casos que têm essas características.

Não é o caso deste estudo apontar como as escalas do pedestre e do automóvel são excludentes, muito pelo contrário. É necessária atenção para que o automóvel não restrinja a liberdade e a qualidade do passeio a pé por uma via, mantendo-a acessível e tornando múltiplas formas de mobilidades coesas em um sistema. Isso é ainda mais importante quando se trata de uma Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU), que pretendem promover usos residenciais e não residenciais com densidades

demográfica e construtiva altas, como é o caso da R. Benjamin Pereira, onde a implantação do corredor de ônibus metropolitano permitiu essa mudança de zoneamento.



Figura 3. Colagem com estabelecimentos com uso voltado para o automóvel na R. Benjamin Pereira. Fonte: Autoria própria.

CONCLUSÕES

Caminhando junto à análise das ressonâncias históricas sobre essas duas vias importantes para o bairro do Jaçanã, resta perguntar se há alguma possibilidade de transformar esses rastros em oportunidades de transformação urbana, que simultaneamente promovam o uso mais intenso dos espaços públicos e traga a tona a potencialidade latente da história.

Com o caso em estudo pôde-se avaliar como os transportes e as cidades são interdependentes, pois os usos do solo e ambientes construídos vão determinar a demanda por viagens, mas como nesse caso, a malha de transporte público pode gerar novos usos para uma determinada localidade. E mais especificamente, com a antiga Tramway Cantareira foi viável a constatação - por meio de cartografia fotográfica dos lotes lindeiros às vias que hoje ocupam o mesmo trajeto – de que um sistema viário tem a capacidade de manter sua influência sobre os usos e formas de uma região da cidade, mesmo que já não exista por algumas décadas.

Assim, transporte e desenvolvimento urbano - cuidadosamente integrado e coordenado - são essenciais para garantir um futuro sustentável, não somente no sentido ambiental, mas também socialmente e economicamente. A presença, mesmo que apenas por algumas décadas, da linha férrea no Jaçanã, alterou a configuração urbana da região. Portanto cabe somar a compreensão deste fenômeno à análise atual do bairro e da metrópole.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DOMINGUES, Á. **A rua da estrada**. Porto: Dafne Editora, 2009.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

LANGENBUCH, J. R. **A Estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

MAIA, A. C. N. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. In: **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1 p. 143-152, 2009.

MEYER, R. **Atributos da Metrópole Contemporânea**. Revista São Paulo em Perspectiva (14:4), out-dez 2000.

O FUTEBOL FERROVIÁRIO NO ESTADO DE SÃO PAULO: ENTRE O LAZER E O CONTROLE

AGNALDO KUPPER
<agnaldokupper2009@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

O futebol já estava incorporado ao cotidiano brasileiro por ocasião da ascensão de Getúlio Vargas ao poder no ano de 1930.

É provável que tal assimilação não tenha ocorrido apenas pela apreciação popular pelo esporte. Teria sido incentivada (ou mesmo induzida), seja pelos patrocínios empresariais e de indivíduos e grupos com interesses diversos (promoção pessoal e familiar, divulgação de produtos e serviços, oferecimento de lazer, controle sobre trabalhadores, entre outros), seja pela cobertura dada pela imprensa à prática nas primeiras décadas do século XX. No caso do Estado de São Paulo, a presença de companhias ferroviárias e a penetração dos trilhos pelo interior dessa unidade da federação, foram fundamentais para que o esporte criasse raízes, muitas delas definitivas.

Estabelecido enquanto “febre” popular a partir de iniciativas regionais, o futebol teria sido utilizado pela política getulista, então em busca da criação de símbolos que trouxessem uma identidade nacional durante o Estado Novo (1937-1945). Desde as ações varguistas, poderes locais teriam sido solidificados a partir de novas condutas relacionadas ao esporte.

Vale lembrar que, no Estado de São Paulo, as companhias ferroviárias tiveram papel de destaque na formação de agremiações de futebol. Inúmeras delas persistem, amadora ou profissionalmente.

A estruturação de diversas agremiações de futebol a partir da popularização do esporte (suplantando o caráter elitista da prática) teria atendido a diversas outras intenções, além do controle sobre o tempo livre dos trabalhadores: lazer, promoção pessoal e familiar, interesses comerciais e políticos de indivíduos e grupos. Constituídas, tais agremiações consolidaram, em definitivo, a prática em solo brasileiro, estabelecendo o suporte para os propósitos de criação de uma espécie de amálgama nacional nos anos 1930, o que significa dizer que o futebol já estaria incorporado ao cotidiano do brasileiro, em especial entre os trabalhadores operários, o que teria facilitado as ações do governo Getúlio Vargas (1930-1945) no sentido de fazer uso do esporte para suas intenções de cooptar apoio para seus propósitos políticos. Na gênese da democratização do esporte, as companhias ferroviárias, com destaque ao Estado de São Paulo.

As ações de incentivo ao futebol em São Paulo teriam contribuído para a criação de identidades regionais, atendendo às intenções de indivíduos e grupos que fizeram (e

ainda fazem) do futebol a base para seus interesses, sejam eles de lazer, promocionais, econômicos e/ou políticos.

METODOLOGIA

Para atingir os objetivos deste trabalho foram analisados jornais, atas, balancetes e periódicos diversos, utilizando tais materiais como fontes. Mas a identificação da trajetória de muitas personalidades envolvidas com o futebol exigiu o cruzamento de dados, tal qual uma investigação jornalística. Desta forma, análises biográficas, declarações pessoais informais, trajetórias políticas individuais, informações empresariais, estatutos de clubes, promoções de encontros (convites), pesquisas de origem e filiação de famílias, anúncios jornalísticos e levantamentos genealógicos mais completos e complexos, documentações de acervos, entre outros, tornaram-se fundamentais para o que se deseja comprovar: o futebol no Brasil teve sua promoção, em grande parte, ligada aos interesses dos desejosos em jogá-lo e aos interesses dos que favoreceram o jogo (normalmente, não sem intenções).

A documentação obtida nos arquivos dos clubes, tal como cartas, relatórios, atas, circulares e estatutos, atestam investimentos de empresas em práticas esportivas como o futebol. Afinal, vale lembrar que o número de clubes de futebol nas primeiras décadas do século XX não parou de crescer.

OBJETIVOS

Analisar a formação de agremiações de futebol a partir do crescimento dos trechos ferroviários no interior paulista, apontando as intenções dos envolvidos, o desenvolvimento dos clubes ferroviários e o legado deixado por tais estruturas na atualidade.

OS INVESTIMENTOS NO FUTEBOL NO INTERIOR PAULISTA

A formação de clubes de futebol no interior do Estado de São Paulo teve um cenário diferente em relação à capital. Muitas agremiações foram estruturadas com face popular (no sentido de maior abertura e aceitação de associados e menos seletiva, aceitando ferroviários, trabalhadores de companhias de gás e eletricitários) (ANJOS, 2004, p. 62). Mais: o interior paulista mostrou-se um tanto quanto distante das lutas e embates sindicais (menor intensidade).

Porém, nos núcleos interioranos de São Paulo, assim como no do Rio de Janeiro, clubes foram organizados com a mesma intensidade das capitais, diferentemente de outras unidades da federação, onde a concentração de clubes de futebol se deu, em normalidade, nos centros econômicos e sedes administrativas, caso da Bahia e Pernambuco.

A formação de agremiações de futebol no interior do Estado de São Paulo foi marcada pela relação mais próxima entre os trabalhadores, ávidos por atividades de lazer, incorporando diversos segmentos sociais (a capital de São Paulo, a princípio, tinha nos clubes de elite seus praticantes, cabendo aos trabalhadores a prática em campos edificados nas várzeas). Ou seja, nas cidades interioranas paulistas, os clubes apresentaram maior homogeneidade, até como forma de encontro dos diferentes estratos sociais (entenda-se trabalhadores e proprietários rurais, comerciais e industriais), em arranjos para “dar time”.

Alguns registros atestam que quando um clube do interior era convidado para disputar alguma partida contra alguma agremiação da capital, ao(s) dirigente(s) do clube interiorano era reservado maior prestígio local. Isto porque, ao estruturarem-se, equipes interioranas tinham como gestor(es) indivíduo(s) que possuía(m) condições de adquirir o material esportivo e estruturas gerais para a prática, tais como cobertura para deslocamentos e fornecimento do campo de jogo.

Clubes do interior paulista foram estruturados (pelo menos até a década de 1940) sem ingerência ou regulamentação do Estado. Daí a visão carismática obtida pelo patrocinador/dirigente, normalmente marcada pela continuidade (descendência familiar). Raízes foram criadas e, de forma contrária aos clubes da capital, a “pequenez” foi mantida, dificultando o estabelecimento de elementos modernizadores, inclusive administrativos (não deve ser considerado estranho a formação de dirigentes “folclóricos” em clubes interioranos). Mais: os símbolos (flâmula, insígnia, alcunha ou apelido, mascote) estruturaram certa adoração, carinho e identificação, mantendo, desta forma, certo conservadorismo.

Em cidades paulistas como Campinas, Bauru, Piracicaba, Jundiaí, Limeira e Sorocaba, o impulso ao futebol também foi dado pelas Escolas Agrícolas da Capital (estudantes tomavam gosto pela prática e no retorno à sua respectiva cidade, procuravam impulsioná-lo como forma de manutenção da atividade).

Mas o maior incentivo ao futebol veio pelo setor ferroviário, próprio do avanço da produção cafeeira que tomou as primeiras décadas do século XX, caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (incentivadora de agremiações de futebol como o Paulista

Futebol Clube, a Associação Atlética Ponte Preta, o Rio Claro Foot Ball Club, Clube Atlético Pirassununguense, Oeste Futebol Clube de Itápolis, o XV de Novembro de Jaú e Associação Atlética Internacional de Bebedouro), Estrada de Ferro Sorocabana (caso do Esporte Clube Noroeste, do Clube Atlético Sorocabana de Itapetininga, do Capivariano Futebol Clube e da Associação Atlética Ferroviária de Assis), Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (caso da Associação Atlética Francana, do Mogi Mirim Esporte Clube, do Esporte Clube Mogiana, do Palmeiras Futebol Clube da cidade de São João da Boa Vista, da Associação Atlética Ituveravense e do Botafogo Futebol Clube de Ribeirão Preto), Companhia Ituana de Estradas de Ferro (caso do Ituano Futebol Clube), Companhia de Estradas de Ferro Rio Claro (caso da Associação Ferroviária de Esportes de Araraquara), Estrada de Ferro Bragantina (caso do Clube Atlético Bragantino, atual RB Bragantino), Estrada de Ferro Araraquara (caso do Mirassol Futebol Clube, da Associação Ferroviária de Esportes, do Rio Preto Esporte Clube e do América Futebol Clube) e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (caso do Esporte Clube Noroeste, do Bandeirante Esporte Clube da cidade de Birigui, do Clube Atlético Linense e do Clube Atlético Ferroviário de Araçatuba). Ao longo de seus trajetos, a edificação de estações e, no entorno das mesmas, a estruturação de pequenas vilas erguidas a partir da iniciativa de funcionários que trabalhavam na manutenção das linhas. Vilas que se transformaram em cidades, caso dos municípios de Araçatuba, São José do Rio Preto e Mirassol.

Benévolo (1953) aponta os procedimentos das Companhias Ferroviárias que atuavam no interior do Estado de São Paulo, onde os funcionários eram controlados rigidamente, com o estabelecimento de punições severas aos assalariados que infringiam as determinações e normas. Segundo o autor, “[...] o tempo de trabalho necessário para a sobrevivência ultrapassava as duzentas horas mensais obrigatórias, que resultava em jornada mínima de oito horas, incluindo o sábado [...]” (BENÉVOLO, 1953, p. 45). As horas extras pareciam estar incorporadas no cotidiano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O futebol emergiu elitista. Na Primeira República (1889-1930), popularizou-se espetacularmente, acompanhando as transformações brasileiras, em especial a partir da década de 1910, participando da vida operária intensamente, seja lúdica, seja politicamente.

O futebol de fábrica e ferroviário surgiu como entretenimento e lazer. Aos poucos, outros interesses brotaram, com empresários descobrindo na prática a

possibilidade de se obter disciplina e controle sobre o tempo dos trabalhadores das fábricas, além do cerceamento sobre as atividades dos mesmos nos sindicatos, da valorização de seus produtos e artigos, da visualização positiva da empresa patrocinadora, da imagem de preocupação com a condição física e de lazer de seus subalternos. Caso das companhias ferroviárias.

A busca de patrocinadores para a prática – caso dos primeiros clubes operários que buscaram no patrão subsídios – também aponta para uma tendência do brasileiro: a de se sentir protegido e de depender de quem considera superior. O crescimento populacional dos principais centros urbanos do Brasil, caso de São Paulo e Rio de Janeiro, seguido de mobilizações reivindicatórias de novos componentes sociais como os operários, exigia a ampla popularização de um esporte de massas. Perante à nova demanda, práticas corporais teriam sido estimuladas – caso do futebol, que ganhava admiradores no país (mesmo em pequenos municípios) -, fazendo com que autoridades governamentais e dirigentes industriais passassem a convencer-se de que a prática serviria ao propósito de ser definitivamente estimada. Desta forma, municípios passaram a isentar de taxas os campos de futebol, patrões passaram a financiar pelejas entre seus trabalhadores e as forças policiais deixaram de reprimir rachas em terrenos vazios. Claro, não podemos deixar de levar em consideração o gosto das camadas populares junto ao esporte. Assim, a partir da apreciação e do gosto popular, cresceu o incentivo para que o jogo da bola fosse transformado em espetáculo de ação e contemplação e, durante o governo varguista (1939-1945), em símbolo da identidade nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANJOS, J. L.. O “popular” no futebol do interior de São Paulo. **Revista Conexões**, São Paulo, v. 2, n. 2, p. 62, 2004

BENÉVOLO, A. **Introdução à história ferroviária do Brasil**: estudo social, político e histórico. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BETTINE, M. A. **Análise sociológica do processo de desenvolvimento dos principais clubes de futebol do Estado de São Paulo no final do século XIX e começo do século XX**: influência da urbanização, ferrovias e Rio Tietê. 2013. Tese (Livre Docência) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

CARONE, E. **Introdução ao estudo do movimento operário no Brasil – 1877-1944**: ensaios de opinião. São Paulo: [*s. n.*], 1979.

DECCA, M. A. G. **A vida operária fora das fábricas**: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

KUPPER, A. **Sociologia**: diálogos compartilhados. São Paulo: FTD, 2014

MINA, R. V. **A bola e os trilhos**: a incorporação do futebol em Rio Claro e o desenvolvimento do Rio Claro Futebol Clube. 2017. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

TONINI, M. D. **Ferrovia e futebol**: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade de Rio Claro. 2006. Monografia (Especialização) -Unesp, Araraquara: 2006.

TONINI, M. D. Nos trilhos da bola: a relação entre ferrovia e futebol na cidade de Rio Claro. *In*: SOTERO, José Roberto; CAMPOS, Maria Teresa de Arruda (org.). **Futebol amador e varzeano em Rio Claro**. Rio Claro: Panda Pix, 2014. p. 379-385.

Livros de Atas:

Ata de Fundação da Associação Atlética Ponte Preta

Atas do Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista de Estradas de Ferro

Atas do Rio Claro Futebol Clube – 1915

Acervos:

Biblioteca Digital Unesp

Biblioteca Nacional

Biblioteca Nacional Digital

Biblioteca Terra Livre (jornais operários e anarquistas digitalizados)

Eletropaulo – Departamento de Patrimônio Histórico

O COMPARATIVO COMO FERRAMENTA DE ANÁLISE NA ARQUITETURA FERROVIÁRIA

TAINÁ MARIA SILVA
<taina.m.silva@unesp.br>

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
<eduardo.romero@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Sabe-se que as oficinas ferroviárias não costumam ser objeto de estudo na academia nacional, diante das numerosas investigações sobre as demais estruturas ferroviárias (SILVA, 2019). É possível identificar, frequentemente, uma deficiência de informações em relação às oficinas, ampliando a lacuna historiográfica e dificultando os estudos do tema. Ao mesmo tempo, os estudos que priorizam estações, habitações e outras estruturas ferroviárias, não dificilmente se utilizam do método comparativo para estudos tipológicos e afins.

O objeto de estudo do presente texto é a oficina ferroviária da Companhia Paulista, localizada na cidade de Jundiaí, São Paulo, onde buscou-se realizar um levantamento completo da história dessa edificação e, posteriormente, a análise arquitetônica da mesma – dada as particularidades estéticas identificadas. A documentação em relação a essa edificação é escassa, estando condicionada em sua grande parte aos poucos descritivos apresentados nos relatórios administrativos que a Companhia emitia aos seus acionistas. Dessa forma, utilizando-se da metodologia de Baxandall (2006), buscou-se compreender a esfera histórica do objeto de estudo como um todo, momento em que foram identificadas informações a respeito dos profissionais envolvidos com o projeto e construção da oficina em questão.

Realizada a aproximação histórica com o objeto de estudo, foi possível identificar diversos profissionais (entre eles o autor do projeto da edificação: o engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira) e empresas (como a *Phoenix Bridge*, fornecedora da superestrutura metálica); traçar uma cronologia do projeto e construção e ainda corrigir informações que vinham sendo divulgadas erroneamente (SILVA, 2019). De toda forma, notou-se que ainda assim não era possível identificar as origens de certas decisões projetuais tomadas por Gustavo Adolpho da Silveira, o engenheiro projetista da oficina de Jundiaí.

Ressalta-se que a oficina em questão apresenta algumas particularidades construtivas que a distinguia das demais edificações da época, motivo pelo qual aguçava a curiosidade por entender essa etapa inicial do projeto. Assim, foi utilizado o método comparativo como uma ferramenta da análise arquitetônica de forma que pudesse sanar essa dúvida. À priori, buscou-se comparar o objeto de estudo com outras oficinas das quais Gustavo Adolpho da Silveira havia trabalhado: as oficinas de Engenho de Dentro, na cidade do Rio de Janeiro, construídas pela companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II; e a da cidade de Aramari, no Estado da Bahia, construída pela

companhia Estrada de Ferro Bahia-São Francisco, partindo da hipótese de que essas oficinas poderiam ter servido de inspiração para o projeto da de Jundiaí.

Posteriormente, identificou-se também a necessidade de realizar um comparativo com oficinas ferroviárias que eram mencionadas nas bibliografias correntes à época como os tratados, cursos e manuais ferroviários franceses. Essas oficinas selecionadas correspondem à da cidade de Epernay, ao Leste da França, mencionada nos tratados de Perdonnet (1865) e de Goschler (1868); e a da cidade de Hellemmes, ao Norte da França, conhecida por ser a maior oficina ferroviária da França, estudada pela Révue Générale des Chemins de Fer (MATHIAS, 1882), uma revista de ampla circulação no país.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Antes de iniciar o comparativo, compreendeu-se como necessário delimitar os elementos a serem analisados. Estes elementos estariam ligados ao tema da história da arquitetura ferroviária e seriam estudados invariavelmente entre as edificações através de fotografias, desenhos técnicos e visitas técnicas. Dessa forma, os elementos analisados nas cinco edificações e posteriormente comparados foram: implantação, preocupando-se com o entorno imediato, direção do vento, direção da ferrovia, entre outros; forma e função, dedicada ao estudo dos fluxos internos e sua implicação na forma; aberturas, iluminação e ventilação, momento em que se analisa as diferentes aberturas e seus devidos fins; materiais e estruturas, como forma de compreensão da estabilidade da edificação; e ornamentos, dedicado a analisar os detalhes acessórios que possam estar presente nas edificações.

A análise de determinados elementos foi realizada através da observação visual, estudos de desenhos técnicos (originais da oficina) e realização de novos desenhos técnicos (a partir dos antigos e a partir da observação visual). Destaca-se que o conhecimento da esfera histórica de tais edificações selecionadas para o comparativo não foi excluído: nesse caso, ele não foi utilizado diretamente como comparativo, mas sim como ferramenta de compreensão de certas decisões projetuais e construtivas.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise dos elementos seguiu a ordem mencionada anteriormente, no entanto, esbarrou em algumas questões técnicas que impossibilitaram a análise completa de duas edificações. As oficinas ferroviárias brasileiras, a do Rio de Janeiro e a de Aramari, tinham escassas documentações e já estavam totalmente desfiguradas pelo tempo e

por intervenções: a do Rio de Janeiro foi parcialmente demolida e a de Aramari encontra-se em ruínas.

Nesses dois casos, não foi possível analisar todos os elementos previamente elencados, mas ao mesmo tempo os outros elementos possíveis de se analisar apontaram que tais edificações não tinham muitas semelhanças com o objeto de estudo. A pouca semelhança entre a oficina de Jundiaí e a do Rio de Janeiro pode ficar evidente quando analisado o fluxo do trabalho que ocorria no espaço interno, preocupação do item “Forma e função”. No caso da oficina carioca, o fluxo de trabalho se seguia relativamente desordenado quando comparado à de Jundiaí: não havia uma linearidade e a disposição das seções sugeria movimentação interna excessiva e talvez desnecessária (justificado pelas modificações e acréscimos que esse sítio sofreu ao longo dos anos). No caso da oficina de Jundiaí, a linearidade da edificação única aponta com clareza os processos que ali aconteciam (Figura 1).

Em relação à oficina de Aramari, o fluxo do trabalho também foi determinante para compreender que esta oficina não foi a grande inspiração direta de Gustavo Adolpho da Silveira. O complexo é composto de diversas edificações independentes, implantadas de maneira não-linear no terreno. Não foi possível identificar a disposição das seções, mas sabe-se que estas oficinas concentravam os serviços de ferraria e carpintaria da linha a qual pertenceram (SOUZA, 2010).

Menciona-se também que nem a oficina do Rio de Janeiro, nem a oficina de Aramari detinham de formas semelhantes à de Jundiaí: enquanto a primeira variava sua cobertura entre o telhado de duas águas e o lanternim, a segundo detinha apenas de uma cobertura de duas águas. A oficina de Jundiaí, no entanto, se beneficiava da cobertura tipo *shed*.

O comparativo com as oficinas francesas pode ser realizado em sua plenitude e todos os elementos puderam ser satisfatoriamente analisados. Dessa forma, afirma-se que a oficina de Jundiaí também não é semelhante à de Epernay por motivos parecidos com as demais oficinas: o complexo é composto de diversas edificações não-lineares; a disposição das seções é divergente; o acabamento também não é o mesmo, entre outros. Ao realizar o comparativo com a oficina de Hellemmes, no entanto, as semelhanças superaram qualquer disparidade. Apesar dessa oficina apresentar edificações independentes, estas encontram-se completamente conectadas por vias internas e dispostas de maneira linear, sugerindo a orientação do fluxo de trabalho. Além disso, a própria disposição das seções encontra-se de maneira muito semelhante à da oficina de Jundiaí: divisão do sítio em três grandes áreas (tração, material rodante e

escritórios/almoxarifados) e seções iguais ou semelhantes nestas três grandes áreas (Figura 2). Ressalta-se também que um elemento decorativo identificado na oficina de Jundiaí, que até então não havia sido identificado em outra oficina do período, também pode ser encontrado na oficina de Hellemmes.

O comparativo sugeriu a semelhança entre os projetos e edificações, mas não apontou por si só se era apenas uma coincidência ou uma real inspiração. Nas investigações a esse respeito, consultando a escassa documentação referente à oficina ferroviária do Rio de Janeiro, pode-se identificar uma ligação entre a antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II com tal oficina francesa, apontando uma possibilidade de Gustavo Adolpho da Silveira ter tido conhecimento dessa oficina no período em que trabalhou na companhia carioca.

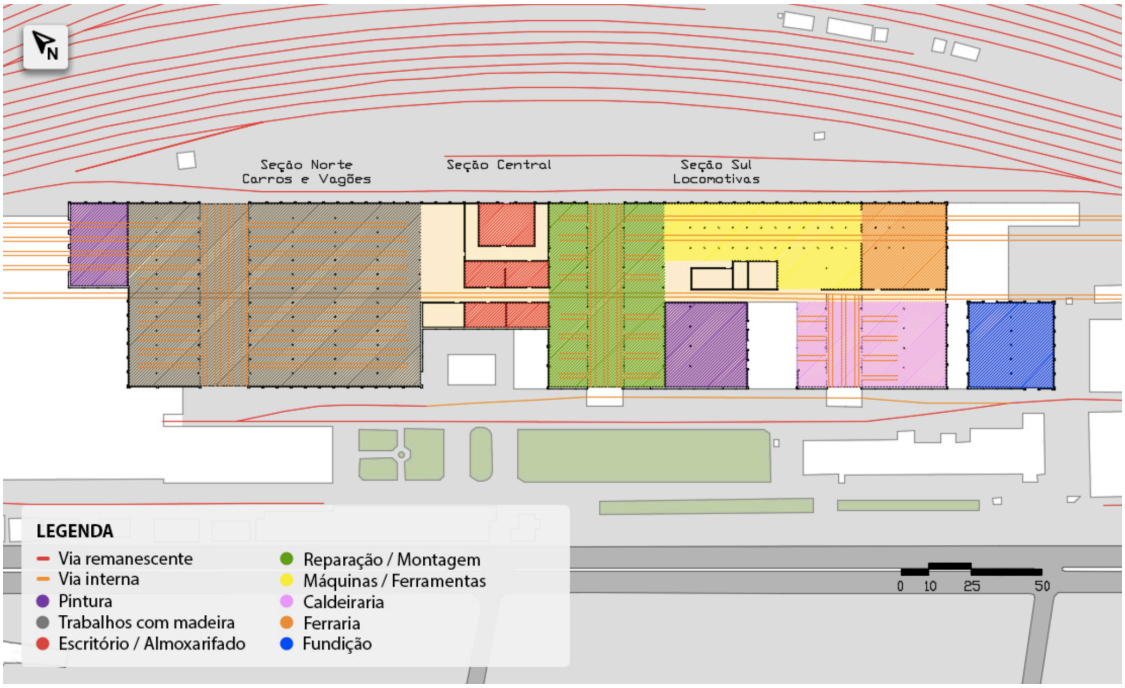


Figura 1 - Planta das oficinas de Jundiaí com indicação das seções e vias internas.
Fonte: elaborado pela autora a partir de The Phoenix Bridge Co (1892) e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1969).

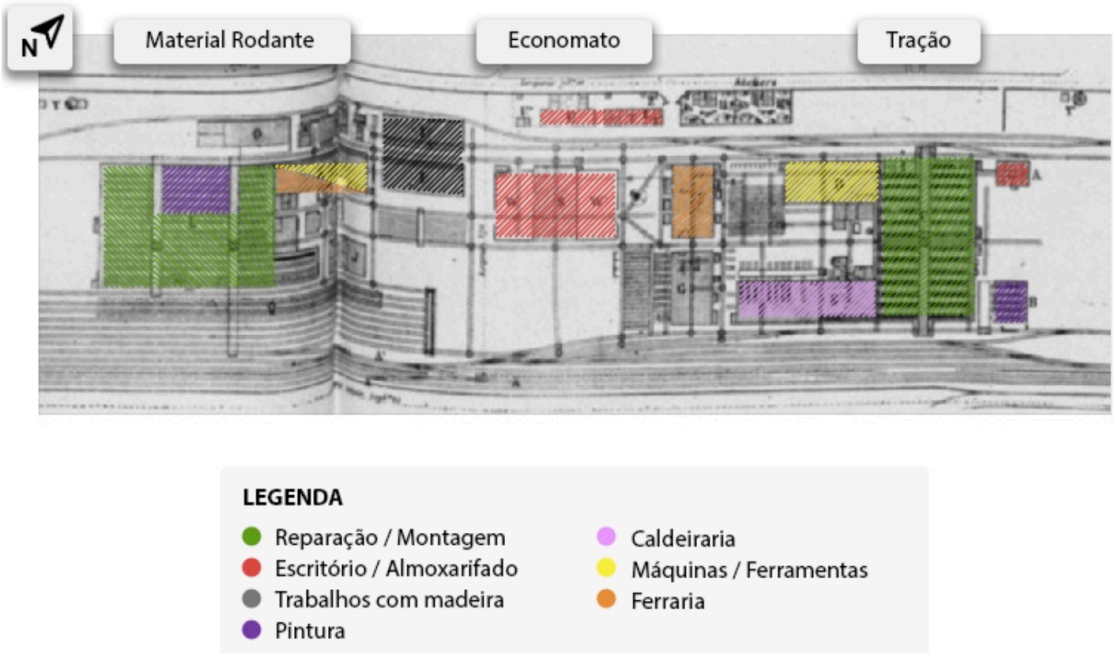


Figura 2 - Oficina de Hellemmes e as diferentes seções. Fonte: elaborado pela autora a partir de figura disponível em Moreau (1898).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quanto à própria metodologia, conclui-se que a observação visual deve ocorrer em diferentes momentos para que seja realizada em sua plenitude. Ressalta-se também a necessidade de consulta aos desenhos técnicos, bem como realização de novos, para compreensão de questões relativas à espacialização. Conclui-se também que o não atendimento a alguns elementos do comparativo não prejudicou o prosseguimento do mesmo: no caso das oficinas ferroviárias, onde a funcionalidade é máxima projetual, a preocupação central era o fluxo do trabalho e a não visualização de elementos ornamentais, por exemplo, não invalidou o método. Para outras estruturas ferroviárias, no entanto, esses elementos essenciais podem se modificar: o conhecimento de elementos estéticos em uma estação ferroviária pode ser primordial para o comparativo, por exemplo.

Ao final, compreendeu-se que o comparativo entre edificações do mesmo tipo pode ser eficiente para nortear questões de cunho projetual, mas somente quando utilizado como complemento à análise espacial, tornando a aproximação histórica imprescindível para compreensão do todo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAXANDALL, M. **Padrões de Intenção. A explicação histórica dos quadros**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. **Planta das Oficinas de Jundiaí**. S.l., 1969. N.J-12555. Acervo do Museu da Companhia Paulista, caixa de plantas e desenhos técnicos.

GOSCHLER, C. Traite pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer. Paris: Noblet et Baudry, 1868.

MATHIAS, F. Les nouveaux ateliers de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord à Hellemmes-Lille pour la réparation des locomotives et du materiel roulant. In **Revue Générale des Chemins de Fer**. Paris: Dunod, 1882, n.1, 5o anée, p. 3-35.

PERDONNET, A. **Traité élémentaire dês chemins de fer.** 1.ed. Paris: Langlois et Leclercq Éditeurs, 1865.

SILVA, T. M. **Oficinas ferroviárias em São Paulo: um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiaí (1892-1896)**. 2019. 168 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Artes, Arquitetura e Comunicação, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Bauru, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/190802>

SOUZA, R. S. Organização e disciplina do trabalho ferroviário baiano no pós-abolição. In **Revista Mundos do Trabalho**, vol. 2, n. 3, janeiro-julho de 2010, p.76-98.

THE PHOENIX BRIDGE CO. **Revised plan of Shop Roofs for Companhia Central Paulista Brazil**. S.l., 1892. Acervo do Museu da Companhia Paulista, caixa 358 azul de poliondas.

AGRADECIMENTOS

O presente texto é parte da pesquisa de mestrado da autora junto ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, orientada pelo Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento das pesquisas que resultaram nesse texto (Proc.N. 2017/10302-5).

CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO DE CAMPINAS: LEVANTAMENTO DA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO DO ENTORNO SOBRE O BEM PATRIMONIAL PROTEGIDO

BRENDA LETÍCIA LICHEWISKI DOS SANTOS
<brenda.leticia@unesp.br>

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
<eduardo.romero@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Já se toma conhecimento da diversidade de objetos e lugares que correspondem ao universo patrimonial, cujo qual compunha uma constante utilização na era industrial passada. Entretanto, em consequência do decaimento da atividade econômica neles existentes houve seu abandono e estes objetos/locais perderam a função em vista de outros espaços. A valorização destes lugares de patrimônio industrial veio a ser mais bem defendida e/ou estudada em meados dos anos setenta em vários países (CORDEIRO, 2011), sendo a partir daí proporcionado o enfoque à preservação de bens culturais, tendo em conta a forma com a qual eles se apresentavam.

Com a finalidade de compreender a valoração atual desses bens, surgiram questionamentos que estruturam a pertinência dessa pesquisa. Em primeiro lugar, foi questionado qual a caracterização do bem, quando se fala do seu aspecto de funcionalidade institucional, conservação, e o motivo por estar em desuso? Uma segunda questão é que, tendo em vista a situação atual do lugar, qual o comportamento das pessoas que circulam no bem em desuso?

Além disso, ainda com respeito a estas condutas, qual o uso que poderia ser atribuído a este local? Há ainda de se considerar como as pessoas interagem com o bem industrial ferroviário - tão recorrente em cidades do interior paulista - de forma que remete à memória ou o valor patrimonial? Por fim, uma terceira questão que se perguntou é: havendo possibilidade de propor alguma utilidade, essa destinação poderia estar vinculada ao lazer?

A partir da disposição deste trabalho, pretende-se de modo geral, identificar as posturas expressas pela comunidade residente no entorno do bem industrial, a fim de que elas sejam tomadas como um critério para orientar os usos possíveis e/ou mais praticados nesse mesmo bem. Espera-se, assim reunir informações que permitam contribuir para o planejamento de intervenção no bem industrial protegido (em uso ou em desuso).

Mais especificamente, tem-se como intuito a partir deste estudo: registrar as percepções e comportamentos da população residente no entorno da estação; identificar os bens protegidos e formas de reuso (ou não) referenciados; e compilar os dados obtidos através da produção de mapas.

Nesse contexto, este trabalho demarca uma percepção a respeito do conjunto ferroviário da estação de Campinas-SP que se encontra em desuso no momento atual, além disso é um bem protegido. Em relação a ele discutiremos a problemática do bem em desuso, neste caso, que inclui vários aspectos que implicarão em análises - tais

como o estado de conservação, a circulação de pessoas no local, indícios de possíveis usos a partir da avaliação comportamental, além de avistar a possibilidade de indicação referente ao uso, se pode estar ou não relacionado com o lazer.

O elemento basilar que fundou à realização dessa pesquisa, a qual inclusive está em andamento e que, portanto, justificam-na, de maneira geral, é o volume de dados que será agrupado por intermédio deste trabalho, haja vista, a lacuna de temas primando esse interesse. Por isso, a somatória com os demais estudos acerca desses bens - no caso particular do nosso objeto, já realizados pela equipe do Laboratório de Patrimônio Cultural por meio do projeto de pesquisa Memória Ferroviária, denota a natureza indispensável desse estudo.

Ainda, Cordeiro (2011) descreve que em consequência do abandono das edificações patrimoniais, houve o choque relativo às questões urbanísticas. Assim, uma das soluções equivalentes a essa problemática é pela valorização desses espaços -, e concomitantemente, por projetos urbanos de revitalização e o reuso do espaço. Para além da questão do urbanismo com o foco no patrimônio industrial, o interesse sobre o aspecto comportamental das pessoas com respeito ao bem em desuso é um motivador. O foco comportamental poderia ajudar a avaliar o potencial ou eficácia nas propostas de destinação dos bens patrimoniais.

O conjugado de autores levantados durante o estudo discute acerca das temáticas que delineiam a proposta da pesquisa. Tratam da relação entre o patrimônio e comunidade, patrimônio industrial ferroviário e, por último, lazer e turismo. Destarte, Arantes (1984) expondo com referência ao patrimônio e comunidade, descreve que o interessante nessas relações é tomar como de comum valor as condutas sociais com bens.

Fazendo menção ao subitem, patrimônio industrial ferroviário, mais especificamente, sobre a valorização desse tipo de patrimônio, Beatriz Kühl (1998) demarca um conjunto de reflexões referindo-se à preservação dessas estruturas e seu valor na contemporaneidade. E por último, discutindo relativamente ao lazer e turismo, autores como Marcellino (2004) e Rolim (1989) se apresentam essenciais à perspectiva apresentada no estudo.

De modo sequencial, exploram em favor da conceituação e proximidade entre lazer e educação. Ao se apontar a qualidade interessante de abordagem desses autores, neste contexto, é referido ao fato de que os próprios indivíduos estudados podem ser observados a partir da análise dos critérios considerados como ações/comportamentos que indicam atividades de lazer, ditados por esses autores.

Sublinhadas essas afirmativas, fica evidente a motivação para serem selecionados tanto os intelectuais anteriormente citados quanto estes para pautar o tema do trabalho.

METODOLOGIA

Como um dos meios de auxílio para a interpretação dos aspectos de interesse apresentados, utilizou-se o levantamento bibliográfico. Para a implementação dos objetivos propostos por esta pesquisa, do ponto de vista metodológico, foi considerado o uso do método de valorização do patrimônio (*valours-based approach*), levantamento de bens edificados reabilitados e exame analítico.

No que toca a essa metodologia, há a reunião de quatro instrumentos que possibilitam compreender a comunidade em diversos ângulos, sendo eles: tour, *photovoice*, observações e entrevistas. Todos esses mecanismos para a realização do método permitem a interpretação patrimonial sobre as perspectivas territoriais, memoriais, simbólicas, afetivas, arquitetônicas, históricas, sociais e culturais (OLIVEIRA; SANTOS; SILVA, 2018).

Portanto, elas auxiliam na análise dos resultados dos objetivos de coleta da percepção da comunidade e de suas interações sobre os bens ferroviários protegidos. À vista disso, os resultados esperados a partir dessas atividades serão: produzir fichas de levantamento de uso a partir da inventariação dos bens culturais reabilitados, dados sobre avaliação da população a partir das entrevistas e mapas de comportamento com base na conduta das pessoas no sítio patrimonial, que auxilie na análise do reconhecimento do bem e pertinência dos usos atribuídos.

RESULTADOS

Os resultados obtidos até o momento da elaboração deste resumo foram das entrevistas, *photovoice,* observações - mapa de fluxo. Os resultados foram agrupados em itens de proximidade e que, portanto, estiveram mais aparentes tanto na fala, descrição e observação dos indivíduos.

Relativamente, às entrevistas os conjuntos coletados foram três. Quais sejam, relativos aos: Aspectos memorativos/sensitivos em relação ao bem; Aspectos de participação; Aspectos de opinião de membros da comunidade sobre os edifícios/áreas abandonadas ou reutilizadas. De modo sucinto, com respeito ao primeiro conjunto se percebeu que apesar de existir memória/proximidade ao bem desconhecem de informações atuais.

No tocante ao segundo conjunto, foi perceptível que a comunidade não participa efetivamente dos usos atuais. E referenciando ao terceiro grupo de dados correlato às entrevistas, notou-se que a comunidade apresenta pouco ou nenhum conhecimento sobre as áreas abandonadas/subutilizadas do complexo ferroviário da Estação de Campinas.

Retratando um pouco desses resultados coloca-se um trecho para demarcar cada ponto destacado como aparente. No primeiro, quando perguntado: O sr. (a) sabe dizer o que era lá antigamente? Para o que era usada? Poderia dizer algum uso? A resposta foi: "*Era Fepasa, agora não sei o que que é"* (ENTREVISTADA ARACI, 2019).

Para o segundo grupo destacado, que é exemplificado a partir da pergunta qual a parte da área você já visitou ou faz algo lá? Uma entrevistada aponta: "*Não eu nunca fui" (*ENTREVISTADA ABIGAIL, 2019). Ela descreve que nunca mais após a desativação das atividades da ferrovia ela retornou com intuito de visita à estação, agora quando a vê é com objetivo de utilizá-la como trecho de travessia para o centro.

Justificando o terceiro grupo de dados percebido, para a pergunta: O (a) sr. (a) conhece os espaços não utilizados ou abandonados ali naquela área? A resposta de um entrevistado foi: *"Daqui... eu acho que conheço só duas... a estação que 'tá' lá perto da rodoviária, só. [...] Que eu conheço assim, que 'tá' parado"* (ENTREVISTADO JOSÉ AUGUSTO, 2019). Esse entrevistado se mostrou um tanto quanto "perdido" ao falar dessas áreas. Para ele, aparentemente, só existem como pertencentes aos edifícios do conjunto, a estação e um galpão grande próximo a rodoviária de Campinas.

Em detrimento ao *photovoice,* os agrupamentos foram feitos respeitando as palavras-chave sorteadas no momento da aplicação da técnica. Essas palavras-chave foram ferrovia, lembrança e lazer. Com essa prática houve o destaque de outros locais que possivelmente remetem alguma relação de lembrança/lazer/ferrovia para os indivíduos. Assim, não apenas espaços intrinsecamente relativos ao complexo são denotados como elementos que possuem relação de lembrança, lazer ou ferrovia para os indivíduos.

De forma resumida, nas observações - mapas de fluxo, em que se agrupou os dados pelos períodos do dia observados (manhã, almoço e fim de tarde) e também por área do conjunto ferroviário (área externa, plataforma e pátio) ficou evidente a presença de um fluxo intenso no período do fim de tarde, já que é um horário de retorno dos trabalhadores de outros locais próximos como também dos residentes do bairro da Vila Industrial.

Também se mostrou clara a característica de passagem que é atribuída ao bem. Dessa maneira, percebeu-se que em outros períodos do dia (manhã e almoço) o fluxo não é tão intenso quanto ao fim de tarde como já demarcado. A partir disso, intui-se sublinhar esse ponto por meio do mapa de fluxo no fim de tarde.

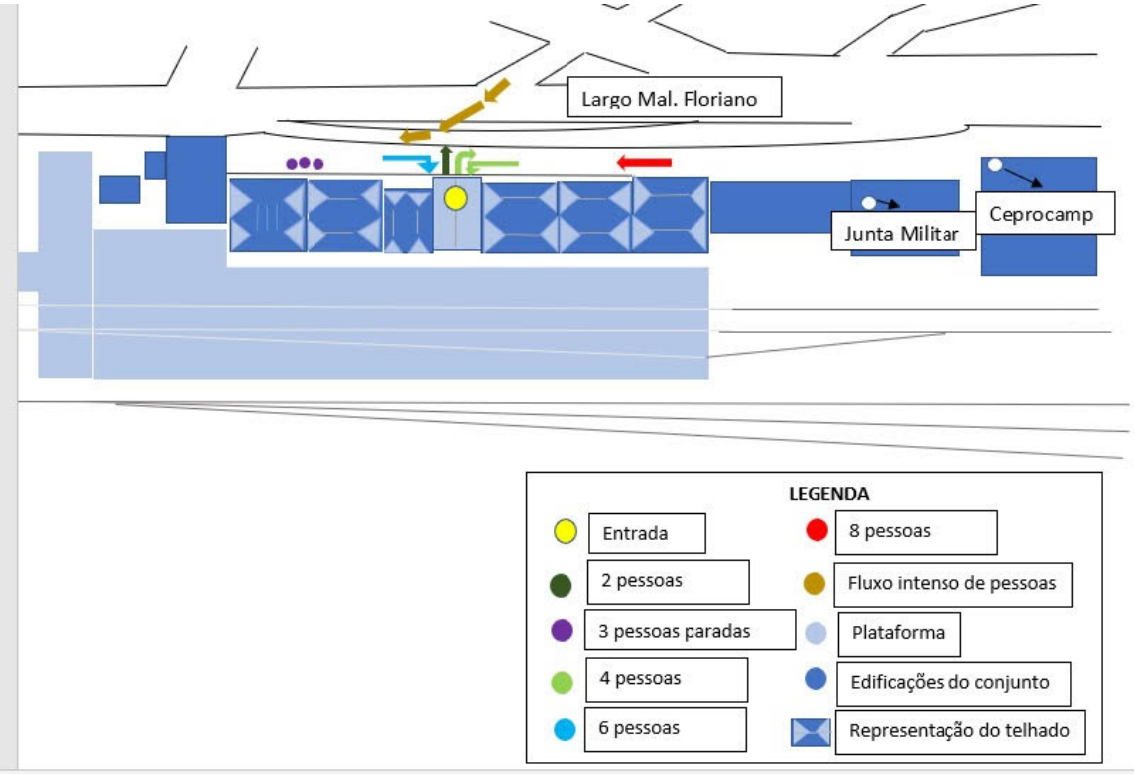


Figura 1: Mapa de fluxo na área externa - período do fim de tarde; 24 pessoas. Fonte: elaboração própria, 2019.

INTERPRETAÇÃO

Essa compreensão dos dados se deu de modo parcial, haja vista a natureza de continuidade do trabalho, cujo o qual se encontra em andamento. No que tange às entrevistas pôde-se observar que o fato de não obterem informação devidamente repassada sobre o patrimônio que os rodeia também resulta em desinteresse por parte dos mesmos indivíduos que não se sentem parte integrante do conjunto, tendo em conta a descompromissada abrangência dos moradores da Vila Industrial nas atividades do local.

O segundo ponto observado nas entrevistas realizadas completa as ponderações feitas a pouco. Ele concerne justamente ao caráter de não participação das pessoas para além do uso como passagem centro-bairro. É interessante destacar que um dos elementos explicitados nas entrevistas, que também justifica a não

participação dos indivíduos corresponde ao fato de eles não acharem o local com outros aspectos que atraiam seus interesses para o visitarem para além das características históricas.

Relativamente aos apontamentos referenciando à técnica do *photovoice,* e observacional – mapa de fluxo –, considerou-se importante destacar que se percebeu nesse conjunto de práticas algumas características. Adiante apontam-se em relação aos indivíduos participantes do *photovoice.* A primeira característica observada, confere que, em geral, os indivíduos não possuem lembranças diretamente relacionadas com o bem patrimonial, algumas das lembranças são relativamente recentes demarcando o aspecto já abordado de interesse nas percepções presentes dos indivíduos.

A segunda concerne às relações percebidas nas descrições sobre ferrovia. Sendo assim, os indivíduos como já se era esperado correlacionam os elementos passados com a ferrovia. Entretanto, alguns correlacionam aspectos de vivência mais recente, mas ainda assim não se esquece da relação passada que a ferrovia possui com determinado local fotografado.

Com respeito às ponderações sobre os mapas em que se notaram maior e menor fluxo, considera-se primeiramente, que os períodos nos quais se percebeu maior fluxo de indivíduos foi na área externa na estação no horário da manhã e fim de tarde. Os maiores fluxos demarcam a perspectiva já descrita sobre a não participação das pessoas com outro sentido que exceda a característica de passagem observada em todos os mapas na pesquisa explicados.

Os menores fluxos foram percebidos no pátio no período do fim de tarde. Entretanto, no período do fim de tarde alguns jovens estão na área próxima à plataforma conversando. Ainda que seja uma conduta pouco expressa pela maioria dos indivíduos que possuem alguma relação com o bem, é interessante apontar que esses tipos de iniciativas possam dar início a maior intensificação de práticas distintas as de tão somente usá-lo como via de passagem para o centro de Campinas.

Os dados referenciando algum comportamento que indicie condutas propícias ao lazer ou atividades com aspectos de ludicidade precisam ser notados a fim de que essas ações, ainda que expressadas em número reduzido se comparadas aos grandes fluxos demarcados, sejam materiais para eventuais rumos de planejamento. Haja vista, que uma vez existindo essas demandas elas não podem ser desconsideradas diante da perspectiva do trabalho. Em que cuja objetividade, é coletar o conjunto de percepções dos indivíduos moradores do entorno ao bem em suas variadas formas – oral, formal e informal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, A. A. **Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 1984. p. 149-179.

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

CORDEIRO, J. M. L. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaios: Revista de arquitetura e urbanismo**, n. 13, p. 154–165, 2011. Disponivel em: < http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/147 >. Acesso em: out. 2019.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e educação**. 11. ed. Campinas: Papirus, 2004, p. 57-93._

_____. **Lazer e humanização**. 8. ed. Campinas:Papirus,1995, p.60-75.

OLIVEIRA, E. R.; SANTOS, P. K. A.; SILVA, R. R. R. **O método "Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)" aplicado aos bens industriais ferroviários.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 277- 303.

ROLIM, L. C. **Educação e lazer – A Aprendizagem Permanente.** São Paulo: Editora Ática, 1989, p.40-58.

OS VALORES NÃO MATERIAIS DO PATRIMÔNIO NA TEORIA DE BARBARA APPELBAUM: OS DESAFIOS DA CONSERVAÇÃO DA MAJESTOSA LOCOMOTIVA GUINDASTE LESLIE NR. 47, EM SANTOS DUMONT, MG

GEÍSA MARTINS SOARES
<geisa.soares@edu.unirio.br>

INTRODUÇÃO

Serpentear sobre e além dos trilhos e estações do patrimônio cultural[1] é desafio quase instransponível, considerando as disputas de conceituação, de compreensão e de alcance dos valores que cercam o assunto. Neste contexto, é interessante trazer à tona a máxima deixada pela premiada psicóloga paulista Ecléa Bosi (1936-2017) que diz que "a lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual." (BOSI, 1994, p. 45).

O objetivo do buscou compreender e aplicar as discussões propostas pela conservadora Barbara Appelbaum (2010) numa análise dos valores atribuídos a Locomotiva Guindaste Leslie N. 47. O remanescente ferroviário Hawthorn Leslie – Leslie Nr. 47 é de propriedade do Iphan, cedida ao município de Santos Dumont, conforme Termo de Cessão n. 003/2009 (PA, f. 23; ICP, f. 162), construída em 1913, em operação na malha ferroviária brasileira até 1976.

O processo metodológico traz a revisão bibliográfica com pesquisas em fontes primárias e secundárias que oportunizaram a construção de reflexões iniciais acerca do patrimônio no século XX, para em seguida, a luz de análise dos valores não materiais do patrimônio, trazer os aspectos direcionados pela teórica Barbara Appelbaum (2010).

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO – A CONSERVAÇÃO NA PERSPECTIVA DE BÁRBARA APPELBAUM

A Conservadora norte-americana Barbara Appelban (2010) é especialista no tratamento de objetos etnográficos e têxteis e em avaliações de conservação e pesquisas de coleções. Barbara é autora de dois livros sobre conservação, em seu livro intitulado: *Conservation Treatment Methodology,* lançado em 2007, a conservadora delineia uma metodologia num traçado interessante que propõe processos de conservação e restauro de bens patrimoniais.

[1] De acordo com o Art. 216 da Constituição Federal Brasileira constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.São eles: As formas de expressão; Os modos de criar, fazer e viver; As criações científicas, artísticas e tecnológicas; As obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; Os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (IPHAN, 2000).

"Os objetos não têm valor. São as pessoas que os valoram." (APPELBAUM, 2010, p. 86). Na concepção da autora, as pessoas valoram os objetos conforme as suas emoções, seus conhecimentos, ou seja, são qualidades inteiramente pessoais atribuídas aos objetos e, o que motiva a preservação de determinado objeto em detrimento de outro é o valor que lhe é atribuído.

A FERROVIA EM SANTOS DUMONT – PATRIMÔNIO NOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO?

A primeira ferrovia brasileira foi inaugurada em 1854, no trecho que ligava a cidade do Rio de Janeiro à Raiz da Serra da Estrela, com um trecho de 14,4 Km de linha férrea. (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 26).

A ferrovia chegou em Santos Dumont na década de 1870, sob a gestão do engenheiro Henrique Dumont, quando escolheu uma casa de estilo palafita, junto ao canteiro de obras da ferrovia para acomodar a família. (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 46). Em 19 de julho de 1873 nascera Alberto Santos Dumont, sexto filho do engenheiro que ajudou na construção da história do município. O município de Santos Dumont está situado no sudoeste do Estado de Minas Gerais, seu nome é uma homenagem ao conterrâneo ao Pai da Aviação.

Entre os anos de 1877 e 1883 foi construído a oficina do 4º Depósito de peças para manutenção das locomotivas e vagões. Por décadas o 4º Depósito prestou serviço a RFFSA, em maio de 1941 se tornou a Escola Profissional de Santos Dumont, mais tarde, Escola Profissional Fernando Guimarães. Desde 2010, o 4º Depósito é a sede do Campus Santos Dumont do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia - IF Sudeste MG, onde estão estacionados remanescentes ferroviários, como vagões de cargas e de passageiros.

Quanto as questões de valoração e preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, a Lei Federal nº 11.483, de maio de 2007 estabelece:

> Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (IPHAN, 2000).

É sabido que muitos equipamentos que contam a história da ferrovia no país foram sucateados e outros, a mercê do esquecimento, aguardam quietos as decisões e ações de conservação.

OS DESAFIOS DA CONSERVAÇÃO DA MAJESTOSA LESLIE NR.47

Optamos por denominar a Locomotiva como majestosa pela representatividade como equipamento histórico raro – patrimônio que expressa valor estético e de antiguidade rara. “1 Nobre; que possui majestade, grandeza suprema. 2 Majestático; merecedor de respeito; que infunde veneração: sujeito majestoso. 3 Imponente; que expressa grandiosidade, imponência: monumento majestoso.” (MICHAELIS, 2019).

> A locomotiva guindaste nº 47 de bitola 1,60 m, fabricada na Inglaterra em 1913 para a EFCB, é uma das mais significativas raridades ferroviárias preservadas no Brasil. Restaurada em 1987 nas oficinas de Santos Dumont, MG, encontra-se atualmente exposta no pátio interno desta oficina, merecendo apenas ganhar um abrigo de proteção contra os elementos. (COELHO, 1994).



Figura 1 – Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47 Em 1989. Fonte: Coelho (1994)

Pouco se tem do restauro de 1987 (vide figura 1), se compararmos o estado de conservação atual (Vide figuras 2 e 3) e do restauro do bem.





Figuras 2 e 3 – Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47. Fonte: A autora (2019).

De acordo com o Inquérito Civil Público 1.22.000.002785/2003-93 (2012), foram direcionados esforços do Ministério Público para que o material rodante de Santos Dumont, seja preservado e cedido a Instituições interessadas, sob os direcionamentos i) Preservado para uso didático do IF Sudeste MG e; ii) Preservado como interesse histórico e cultural para fins de exposição.

A seguir, no Quadro 1, apresentamos numa breve análise, os valores atribuídos a Leslie Nr. 47 – a partir da metodologia de Barbara Appelbaum (2010).

VALOR HISTÓRICO	A Locomotiva é portadora de informações históricas, é autêntica e se revela em registro do período em que a malha ferroviária mineira esteve em franca expansão e se consolidou, sendo equipamento importante na região de Santos Dumont, nos resgates de acidentes férreos da extinta RFFSA.
VALOR DE RARIDADE	A Locomotiva é um exemplar raro no Brasil, sendo o único Guindaste preservado no país. A EF Central do Brasil adquiriu duas locomotivas guindaste em 1913, de fabricação inglesa R. W. Hawthorn Leslie & Co., sendo uma 0-4-0T para bitola métrica e a Nr. 47 – 0-6-0T, para bitola larga. Mantida em serviço no 4º Depósito de Santos Dumont, MG, onde serviu como Perua até 1976 — a mesma sorte não tendo a 128, baixada e sucateada em 1968.
VALOR SENTIMENTAL	A locomotiva traz lembranças da organização do trabalho e do tempo em que as famílias foram constituídas em torno da malha ferroviária em Santos Dumont.
VALOR DE ANTIGUIDADE	O valor de tempo está ligado a idade da Locomotiva, que está no Brasil desde 1913 e trafegou pelos trilhos de Minas dando salvamento aos acidentes férreos.
VALOR DE USO	O valor de função da Locomotiva se extinguiu, uma vez que ela não tem mais a função de Guindaste. Seu valor de uso passa a ser de integrante de uma coleção de bens patrimoniais da memória ferroviária brasileira.
VALOR ESTÉTICO	Seu valor estético está na aparência de equipamento antigo, ligada a importância de valor histórico e de raridade.
VALOR EDUCACIONAL	O valor educacional está ligado as características de informação do objeto – isto aplicado a possibilidade de uso para fins educacionais nos cursos do Campus Santos Dumont.
VALOR DE PESQUISA	A Locomotiva está em avançado estado de deterioração, apesar de ter sido restaurada na década 80, numa proposta de restauro futuro, o exemplar raro pode se tornar um objeto de estudos sobre aquele processo (objetos são significativos para a evolução dos estudos de conservação).

Quadro 1 – os valores não Materiais da leslie nr. 47. Fonte: a autora (2019)

CONCLUSÃO: NOS TRILHOS DA SALVAGUARDA E ABERTA A DISCUSSÃO

Os desafios da salvaguarda da majestosa Locomotiva perpassam questões de cunho político e econômico que vão além de muitas instâncias. Seguindo o campo do patrimônio ferroviário – campo de debates políticos que envolve muitas esferas do interesse público e privado, a Locomotiva vem passando por períodos conturbados, e como vimos, sua conservação fica à mercê de múltiplos interesses. Os trilhos pelos quais os processos de disputas vêm sendo guiados, mesmo que lentamente, indicam que o caminho é um só: salvaguardar os equipamentos ferroviários do século XX como patrimônio ferroviário do Brasil. As possibilidades de conservação e restauro do Guindaste para novo uso apontam para sua aplicação como componente de coleção ferroviária musealizável e assim, a ser exposta a visitação, a partir da criação efetiva e gestão de um espaço de memória ferroviária em Santos Dumont.

Rememorando a afirmação: “Objetos são preservados porque possuem valor" (APPELBAUM, 2010, p. 86), entendemos que identificar e reconhecer os diferentes valores da nobre Leslie N. 47, é passo importante em sua preservação, entretanto, não são suficientes para tomadas de decisões quanto as formas de ação, o que compromete seriamente o bem-estar do patrimônio e a manutenção deste legado.

Enquanto isso, a nobre Leslie Nr. 47 segue quieta nos trilhos oxidados pelo tempo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APPELBAUM, B. Quadrante III: Aspectos não materiais do objeto. In**: Conservation Treatment Methodology**. Nova York, EUA. 2010. 65-119. Tradução livre de Débora Pires e Flávia Vieira, 2019.

_____ **Conservation Treatment and the Custodian/Conservator Relationship** », CeROArt [En ligne], 2 | 2008, mis en ligne le 02 octobre 2008. Tradução livre de Geísa Soares. Disponível em: http://journals.openedition.org/ceroart/445; DOI: 10.4000/ceroart.445. Consulté le 10 décembre 2019.

_____ **Biografia.** Disponível em: <https://barbaraappelbaumbooks.com/bio>. Acesso em 03 de dezembro de 2019.

BOSI, E. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

CASTELLO BRANCO, O. H. **Uma cidade a beira do caminho novo**. Petrópolis, Editora Vozes Ltda. 1988.

COELHO E. J. J. **Guindastes ferroviários no Brasil: protótipos & modelos**. SPMT / Centro-Oeste, 1994. Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/guindastes-ferroviarios/livro-fotos-12-Vapor-socorro-EFCB-n-1.shtml. Acesso em 07 de novembro de 2019.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio imaterial: o registro do patrimônio imaterial.** Brasília: IPHAN, 2000.

PROCESSO n° 01514.000923/2013-67. Ministério Público Federal Procuradoria da República no Município de Juiz de Fora — Minas Gerais. 2019. Páginas 1 - 380.

A RESSIGNIFICAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO: UM LUGAR DE MEMÓRIA

TAMIRES SACARDO LICO
<tamiressacardo@yahoo.com.br>

INTRODUÇÃO

Com a aceleração da história e o fim da memória, o que nos sobra, segundo Pierre Nora, são restos. O desafio do historiador transforma-se então em utilizar estes restos para interpretar o passado e construir a história de um determinado objeto escolhido por ele. Para este trabalho, nosso objetivo é compreender o processo de transformação do monumento que, no passado, foi palco de idas e vindas de passageiros, a Estação Ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, atualmente denominada Estação Cultura de Campinas.

As ferrovias chegaram ao Brasil a partir da segunda metade do Século XIX. Até 1890 milhares de quilômetros de estradas de ferro foram construídos por todo o país. Não apenas industrialização, as ferrovias no Brasil significaram mudança no mercado de trabalhado, antes condicionado a agricultura de exportação, agora as linhas férreas proporcionavam uma integração entre as diversas regiões do Brasil.

Foi no século XIX que a província de São Paulo se tornou polo econômico brasileiro com a produção cafeeira. Com a necessidade da modernização dos transportes a fim de levar o café produzido do interior para o litoral, vemos surgir as primeiras ferrovias paulistas. A Companhia Paulista das Estradas de Ferro entra em cena quando surge a necessidade de um prolongamento dos trilhos ferroviários no interior paulista, uma vez que a São Paulo Railway abrangia o perímetro Santos Jundiaí. Como a Companhia não demonstrou interesse no prolongamento da ferrovia, a Companhia Paulista, composta por fazendeiros da região de Campinas, foi autorizada a construir o prolongamento que ligaria Jundiaí a cidade de Campinas.

Até a década de 1920, as ferrovias alcançaram cerca de 30.000km de extensão. Após a segunda Guerra Mundial, o declínio ferroviário tornou-se questão global, uma vez que o século XX passava por um surto do transporte aéreo e rodoviário. Em 28 de outubro de 1971 através da Lei 10.410 o Estado de São Paulo criou a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A, que unificou as cinco ferrovias existentes no Estado: Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Araraquarense, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro São Paulo Minas e a Estrada de Ferro Sorocabana. Ao Estado, caberia a função de subsidiário que asseguraria as condições da nova ferrovia. Foi no período da FEPASA que percebemos a aceleração da degradação e má manutenção das vias, equipamentos e trens de passageiros.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

Em 1872, ano de finalização da linha Jundiaí – Campinas, foi inaugurado o primeiro edifício da estação de Campinas. Em 1884 este edifício foi substituído pelo monumento que se manteve como estação até a desativação da ferrovia e hoje é conhecido como Estação Cultura. Cumpre lembrar que a Estação de Campinas passou por sete fases de construção até chegar à arquitetura final.

Em 18 de setembro de 1978, o então vereador da cidade de Campinas, José Nassif Mokarzel, apresentou a Câmara da cidade um requerimento salientando a necessidade de tombamento da Estação FEPASA, antiga estação da Companhia Paulista, cuja arquitetura já estava inserida na paisagem da cidade, “O tombamento e a preservação da velha estação preservaria o seu estilo e a sua história” (POZZER, 2007). A estação que estava destinada a destruição, tornou-se, não sem muito esforço por parte da população, um local de memória, de nostalgia e de ressignificação a população campineira.

A reforma da estação foi iniciada em 1979, sob responsabilidade da PLANART S/C – Planejamento e Arquitetura LTDA, com a coordenação do arquiteto Nestor Goulart dos Reis. Pedia-se a população fotografias da antiga estação, a fim de respeitar as características originais da construção. “Realizou-se um trabalho de pesquisa e interpretação, tanto de textos como de fotografias antigas, a documentação iconográfica e histórica disponível permitiu a reconstituição da aparência externa do edifício, particularmente no que se refere à fachada principal” (POZZER, 2007).

A memória é um vínculo entre presente e passado, quando resgatada pelo trabalho do historiador, ela pode trazer o resgate do reconhecimento dos agentes históricos com seu passado através de elementos de narrativa pessoal. Daí temos como trabalho de suma importância substituir a perspectiva conscientizadora pela sensibilização e participação crítica acerca do valor da paisagem patrimonial (SILVEIRA; BEZERRA, 2007, p. 90). É com a interlocução dos habitantes com sua história que encontramos a importância da conservação do patrimônio, seja ele material ou imaterial, uma vez que o trabalho do profissional da preservação patrimonial está não em manter um bem como ele se apresentava no passado, mas buscar interpretá-lo no presente, e como se dá o uso atual desse bem.

A estação foi escrita no livro de tombo do Estado de São Paulo em 1982 e em 1989 a fim de evitar a depredação de outros imóveis da FEPASA, “o CONDEPACC resolveu abrir processo de tombamento em nível municipal de todo o complexo

ferroviário junto à estação, envolvendo a área de 300 metros em torno do edifício" (POZZER, 2007).

Em 1998 a FEPASA foi incorporada a RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, e os serviços foram passados gradativamente a iniciativa privada, no mesmo ano a concessionária local, Ferroban – Ferrovia Bandeirantes S.A. - se comprometeu a ativar os trilhos que já não estavam mais em funcionamento, a finalidade, como prevista em contrato era para a circulação de cargas, mas não assegurava a preservação das estruturas. Nos anos 2000 o jornal Correio Popular passou a denunciar a deterioração da antiga estação, e a população sinalizou preocupação com a preservação do patrimônio. O vereador à época, Romeu Santini, buscou debater a preservação do patrimônio ferroviário, e o prefeito eleito, Antônio da Costa Santos, conhecido por Toninho, possuía uma proposta de revitalização do centro histórico da cidade, onde a estação assumiria papel central, projeto que foi adiado pela falta de comprometimento por parte das empresas responsáveis com as edificações.

Para não perder o patrimônio que seria leiloado, o prefeito Toninho, no ano de 2001, fez uma proposta de adquirir os imóveis da RFSSA, através da troca da dívida de IPTU da empresa pelas edificações, em 1º de agosto do mesmo ano, o prefeito declarou que o patrimônio ferroviário pertencia ao município. "De forma simbólica, o prefeito retirou uma faixa na estação que dizia ser a edificação pertencente à RFFSA e colocou uma na qual estava escrito Patrimônio do povo de Campinas" (POZZER, 2007). Em 11 de agosto de 2001, o relógio da estação voltou a funcionar, símbolo do período áureo de funcionamento das ferrovias. Mais uma vez o prédio sofreu algumas mudanças em suas estruturas.

Desde a inauguração da Estação Cultura, antiga estação ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o monumento passou a ser ressignificado à população de Campinas e demais frequentadores. Ligando presente e passado com sua arquitetura característica da era ferroviária no Brasil, o espaço vem sendo utilizado como área de inúmeros eventos culturais, com alcance dos mais variados públicos.

O prédio onde hoje abriga-se a Estação Cultura, é percebido como um dos lugares de grande importância de visitação aqueles que buscam conhecer um pouco mais da história da cidade de Campinas, ao mesmo tempo que também contempla a questão de atividades culturais voltadas ao presente. Para os moradores locais, o monumento tornou-se um lugar de uso cotidiano, pois frequentemente eventos são promovidos para a participação da população. Na Estação Cultura são produzidas desde feiras artesanatos, eventos de comida, shows etc.

Cumpre lembrar que a proposta da Estação Campinas engloba a acessibilidade populacional. Por conta disso, inúmeros eventos que ocorrem no local são gratuitos aos interessados. A exemplo, um dos últimos ocorridos neste ano de 2020 foi o encontro de fãs de k-pop, música sul-coreana que atrai um público em sua maioria infanto-juvenil. Outra atividade já prevista para março de 2020 é a oficina gratuita de malabares e pandeiros, destinada a qualquer interessado com mais de dez anos de idade. Desse modo, a estação é um espaço de interesse não apenas de pessoas com memória de tempos de funcionamento da ferrovia. Ainda assim, frequentar um monumento que mantem características ferroviárias faz com que a memória da cidade não se perca.

Mais que preservar um monumento histórico, a conscientização populacional sobre seu passado e importância histórica é uma promoção de cidadania. Quando uma população reconhece seu valor histórico e regional a apropriação a determinado bem torna-se mais fecunda. Daí a importância em considerar a interdependência existente entre o patrimônio cultural imaterial e patrimônio material.

Além de um espaço cultural e de inúmeras aprendizagens, a Estação Cultura passou a ser um local que projetos sociais. Em parceira com pesquisadores da Unicamp e psicanalistas voluntários, a estação possibilita atendimento psicológico gratuitos a quem necessita, porém não consegue pagar. Em Campinas, a chamada “psicanálise de rua” teve início em fevereiro de 2020 e o projeto pretende se expandir para outros lugares da cidade. Aos interessados, basta apenas chegar e participar, não é um projeto que exige inscrições ou agendamento prévio.

O Patrimônio Material e Imaterial quando pensados em conjunto nos permite compartilhar um universo de significações, uma vez que o bem material se torna atribuído de simbologias e valores. Preservar o patrimônio é também reorientar o uso desse bem, uma vez que este não se encontra congelado no passado, mas faz parte do presente e da interpretação que ocorre na atualidade. Pensar o patrimônio no presente é identificar os sentidos e valores vivos na sociedade, é ter a oportunidade de perceber-se no tempo e consequentemente valorizar o passado, fazendo com que as comunidades consigam possuir sensação de pertencimento local.

CONCLUSÕES

Ao longo dos seus 136 anos a construção sofreu inúmeras transformações, sejam elas arquitetônicas ou de uso populacional. Para que o prédio fosse conservado e cuidado pela prefeitura ele modificado de modo que pudesse ser utilizado pela população com outros fins que não uma área de partidas e chegadas. A ressignificação do monumento deu vida a um espaço cultural visto como de extrema importância, onde este patrimônio voltou a fazer parte da vida urbana da cidade da população de Campinas e, por conta disso, ele é local de diversos eventos culturais.

A Estação Cultura mantém viva a memória ferroviária de Campinas e do Brasil. Os monumentos que ficam nos arredores da estação contam a história da cidade e do crescimento industrial que se desenvolveram juntos às ferrovias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

NORA, P. Entre a Memória e a História. In: **Projeto História**, nº 10, PUC, 1993.

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002).** Tese de Mestrado em História pela Universidade Estadual de Campinas, defendida em 2007.

SILVEIRA, F. L. A.; BEZERRA, M. Educação patrimonial: perspectivas e dilemas. In: LIMA FILHO, M. F.; ECKERT, C.; BELTRÃO, J. F. (org.). **Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneos.** Florianopólis: Nova Letra, 2007. p. 81-97.

ZAMBELLO, M. H. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista.In: **URBANA**, ano 3, nº 3, 2011 Dossiê: Patrimônio Industrial. P. 1 – 27.

ARQUIVO

Centro de Memória da Unicamp – Biblioteca e Centro de documentação.

SITES

Estação Cultura recebe encontro de fãs de K-Pop neste domingo em Campinas. **G1 Campinas e Região.** 25 jan. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/01/25/encontro-de-fas-da-cultura-k-pop-acontece-neste-domingo-em-campinas.ghtml> Acesso em 03 de março de 2020

Campinas recebe inscrições para oficina gratuita de malabares com pandeiro. G1 **Campinas e Região.** 20 jan. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/02/20/campinas-recebe-inscricoes-para-oficina-gratuita-de-malabares-com-pandeiro.ghtml> Acesso em 03 de março de 2020.

VERZIGNASSE, Rogério. Sem divã, a psicanálise na estação. **TodoDia**. 26 jan. 2020. Disponível em: <https://tododia.com.br/destaque/sem-diva-a-psicanalise-na-estacao/> Acesso em 04 de março de 2020.

DAS RUÍNAS DO TRABALHO AOS PATRIMÔNIOS DAS CIDADES: DURAÇÕES FERROVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO SUL

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ
<guillermorosagomez@gmail.com>

YURI SCHONARDIE RAPKIEWICZ
<yurirapk_@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

Esse texto tem por objetivo relatar os frutos de uma agenda de pesquisa antropológica compartilhada, centrada nas memórias ferroviárias do Rio Grande do Sul. Parte desse trajeto resultou em nossas dissertações de mestrado, gestadas no Núcleo de Antropologia Visual (Navisual) no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A investigações tem como principal enfoque etnográfico a memória coletiva narrada pelas comunidades ferroviárias e converge na Antropologia do Trabalho e na Antropologia Urbana. Estes campos de conhecimento também se mostraram como objetos de pesquisa de interesse do PPGAS, inaugurado nos anos 1980 na UFRGS. Uma tradição que se mantém hoje, mesmo que se apresente de forma mais complexa e entrecruzada por novos desafios e campos de interpretação.

Nossas pesquisas compartilharam a orientação da professora Cornelia Eckert, que tem longa tradição de orientação nas Antropologias do Trabalho e, assim, nos insere em uma linhagem de pesquisa que envolve o urbano, a imagem e a memória:

> Ela mantém a linha de pesquisa da Antropologia do Trabalho e também do Envelhecimento, temas que dão continuidade a estes 15 anos de estudos do trabalho e da vida dos trabalhadores. Seguiu e segue orientando esta linha de pesquisa, onde sempre cita a importância de ter orientado teses e dissertações sobre o trabalho dos mineiros de carvão no Rio Grande do Sul (Cioccari, 2004), mineiros de ouro no Chile (Jorquera Alvarez, 2017), sobre os trabalhadores de ferrovias (Nunes, 2010; Gómez, 2018; Rapkiewicz, 2018), trabalho de domésticas (Dantas, 2016), de bairros e vilas operárias (Melo, 2008; Lopo, 2012), cidades industriais (Lopo, 2016), feirantes (Vedana, 2004), pescadores (Adomilli, 2002; Castro, 1997), barbeiros (Soares, 2012), industrialização e impacto na gestão urbana (Pires, 1998), entre outros. (GÓMEZ; BALDISSERA; RODRIGUES, 2019, p.4)

Com essa filiação, nossas pesquisas seguiram as trilhas das estradas de ferro e de algumas de suas principais estações férreas: Porto Alegre, como capital do estado, importante centro articulador dos interesses econômicos e comerciais da região. Assim, na área metropolitana, a primeira ferrovia instalada no Rio Grande do Sul alcançava São Leopoldo, cidade caracterizada pelo histórico de receber a imigração alemã, conhecida pelo seu pioneirismo em manufaturas e empresas familiares; Pelotas, uma estação que ganhou importância não só como região economicamente relevante em tempos do domínio da produção pecuária, mas igualmente como território estratégico de segurança nacional; nas proximidades destacam-se outras estações, como Rio Grande, porto no sul do estado, e Capão do Leão; além destas, outras linhas férreas levam nossa pesquisa às regiões serranas de imigração italiana, como Caxias do Sul e

Bento Gonçalves, centro econômico da produção de uvas e de vinho; contando, ainda, com Passo Fundo, para inserir uma cidade da região missioneira.

Tivemos como interesse as imagens-memória das cidades, do trabalho, das transformações urbanas e das múltiplas formas de duração (o envelhecimento, as memórias, os "usos e desdobramentos" dos patrimônios culturais, as sociabilidades no presente e os projetos de futuro), aspectos que reverberam também a crise das ferrovias no Brasil. Hoje, estas estações são apenas rastros de um passado recente considerado promissor. Nestas cidades ainda residem os(as) trabalhadores(as) ferroviários(as) aposentados(as) e seus familiares, em sua maioria pertencentes a faixa etária dos sessenta aos oitenta anos. São estes os principais interlocutores de nossas pesquisas, pessoas com quem convivemos intensamente, graças ao seu consentimento e mesmo às suas demandas por projetos antropológicos de memória.

METODOLOGIA: ANTROPOLOGIA URBANA E IMAGENS

Nossa inserção no Navisual e no Banco de Imagens e Efeitos Visuais (https://www.ufrgs.br/biev/) dá base para essa proposta. Estes núcleos de pesquisa foram nossos espaços de formação e de reflexão sobre "o estatuto da representação etnográfica no contexto da cultura visual no mundo contemporâneo" (ROCHA & ECKERT, 2015a, p. 12) e seguindo essa linhagem nos filiamos à prática da Etnografia da Duração (ROCHA & ECKERT, 2013). A pesquisa de Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornelia Eckert possui o objetivo de propor uma investigação antropológica dos "jogos da memória" das populações urbanas, que são organizados e narrados a partir da conduta colecionista engajada do/a antropólogo/a. Isso significa considerar o fenômeno da memória desde sua pluralidade de imagens, fazendo com que o/a pesquisador/a atente para as formas narrativas pelas quais essas imagens assumem continuidade no tempo, isto é, pelos "esforços" (BACHELARD, 1988) com os quais habitantes das cidades agenciam os tempos vividos em uma composição narrativa.

O "grau de imersão" do/a antropólogo/a nos "jogos da memória do outro" (ROCHA & ECKERT, 2013, p. 54) está relacionado com sua compreensão das "identidades do si mesmo" (RICOEUR, 1991), narradas pelos interlocutores. A identidade narrativa, enquanto gesto criador e modo de articular os tempos vividos, é um projeto de continuidade frente às descontinuidades e às rupturas temporais. Esse "desejo de transcender o tempo" (ROCHA & ECKERT, 2013, p. 27) não diz respeito somente ao indivíduo, como ensina Maurice Halbwachs (2006), pois sua memória,

apoiada e tramada às memórias de sua comunidade afetiva, faz vibrar as imagens-memórias do coletivo. Se este fenômeno "raro" (BACHELARD, 1988), que é a memória, faz suscitar as mais variadas imagens, nossa aproximação das memórias e do imaginário das populações urbanas demanda uma abordagem antropológica bastante específica: investigar as rememorações mergulhando nas imagens em que o/a próprio/a narrador/a convida a navegar. Imagens são, portanto, a maneira pela qual acessamos o mundo do outro e como "narramos" (ROCHA & ECKERT, 2005) essa relação de interlocução.

RESULTADOS: REDES DE PESQUISA

O empreendimento de convergência entre nossas pesquisas, já tem, em si mesmo uma duração no tempo, representada pelas publicações em periódicos científicos (Cf. RAPKIEWICZ & GÓMEZ, 2016; GÓMEZ, RAPKIEWICZ, ECKERT, 2019), Já em nossas dissertações de mestrado, destacamos argumentos apreendidos em cada experiência etnográfica singular, sem desprezar o caráter dialógico dos estudos. Gómez (2018a) seguiu as narrativas da crise ferroviária desde as condições de inserção profissional, passando pela manutenção de projetos de estabilidade e pela memória do trabalho, contemplando a interação do imaginário com documentos, ferramentas, veículos de trabalho e paisagens. Destacou a especificidade narrativa dos modos temporais e imagéticos de narrar o "fim" do trabalho, acompanhando, também sob a chave interpretativa do tempo e da imagem, os projetos de resiliência e indignação durante o envelhecimento e aposentadoria.

Rapkiewicz (2018) apresentou narradores aposentados, colecionadores e militantes da memória ferroviária, agregando reflexões sobre o papel do antropólogo urbano e da restituição no âmbito de pesquisas relacionadas ao campo do patrimônio cultural. Contextualmente, a etnografia acompanhou projetos de duração associados aos desejos de memória do grupo no Sul do Brasil, observando como os "etnocolecionadores" (RAPKIEWICZ, 2018) são os guardiões protagonistas das histórias de trabalho que significam, no tempo presente, o patrimônio cultural ferroviário. Dialogou com a burocracia e os dispositivos de Estado que legitimam a continuidade formal deste recorte da memória industrial do país, abordando as políticas públicas de memória do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) e do Instituto do Patrimônio Artístico Nacional (IPHAN), de forma aplicada ao cotidiano dos interlocutores da pesquisa.

No ano de 2020, destacamos duas experiências – virtuais, respeitando a quarentena – que se somam a esse trajeto: A primeira é de videoconferência[1] organizada pelo Ponto de Cultura Ferrinho (localizado em Porto Alegre). A segunda, corresponde a organização do *Podcast* "Trilhos Sonoros". O áudio-encontro apresentou iniciativas de preservação e valorização do patrimônio ferroviário em diferentes cidades sulinas e abordou as memórias de trabalho de ferroviários aposentados e suas famílias, contemplando suas visões sobre a contemporaneidade. Reunimos pesquisadores/as, antropólogos/as e ferroviários/as aposentados em diálogo sobre os usos do patrimônio ferroviário nas cidades gaúchas de Porto Alegre, Santa Maria e Pelotas.



Figura 1. Card de divulgação da videoconferência organizada pelo Ponto de Cultura Ferrinho. Fonte: Acervo Ponto de Cultura Ferrinho (2020).



Figura 2. Identidade visual do *Podcast* Trilhos Sonoros. Fonte: Biblioteca de Imagens do Aplicativo *Anchor* (2020).

CONCLUSÕES

Neste e nos demais textos que publicamos destacamos a importância de um trajeto de aprendizados, principalmente no que diz respeito aos estudos antropológicos da memória. A filiação à etnografia da duração (ROCHA & ECKERT, 2013a) é fundamental para a forma como compreendemos o fenômeno da memória coletiva nas cidades contemporâneas e estruturamos metodologicamente nossas interpretações.

Nos esforçamos em operar eticamente com as imagens e as narrativas "dos outros" produzindo, de forma partilhada, histórias a serem narradas. Nossas chaves interpretativas estiveram organizadas na produção de imagens, regidas por categorias

1 Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=pIp657vpEnA

que nos foram caras, como as de crise, duração, patrimônio, projeto, ruína, cidade e trabalho. Nossas produções procuram situar os engajamentos da comunidade ferroviária do estado do Rio Grande do Sul a favor da permanência de sua memória coletiva frente à descontinuidade do tempo e de nossa participação, enquanto pesquisadores como aliados desses projetos de duração. Destacamos, ainda, o diálogo com o campo da etnografia do e no mundo do trabalho, em contexto de envelhecimento, aposentadoria e crise profissional. Ao centrarmos a abordagem nos "desejos de memória", acompanhamos uma comunidade de trabalhadores fora dos espaços e dos tempos que seriam mais comuns. Não estamos falando de trabalhadores na fábrica ou "na lida", ou de aposentados resignados ao abandono ou à depressão, por conta da "inutilidade" em uma sociedade cada vez mais produtivista mas, sim, de militantes pela memória coletiva da ferrovia, que expressam essa atitude desde a manutenção de acervos pessoais até à proposição de projetos amplos e coletivos.

A valorização dos narradores ferroviários fez com que acompanhássemos alguns dos projetos de memória dos grupos, transpondo a etnografia para contextos que eram, em princípio, inusitados, mas que foram se afirmando cada vez mais como importantes ao longo dos trajetos de pesquisa e de alianças. Os museus, as palestras, as falas públicas, os programas de rádio e de televisão, as atividades universitárias, os eventos acadêmicos, os grupos no Facebook e o recente *podcast* se transformaram em "lugares antropológicos" fundamentais para a compreensão da complexidade da duração e da memória coletiva do trabalho e das cidades contemporâneas. Em todos esses contextos, as imagens da memória ferroviária vibraram, acompanhando as narrativas comprometidas e a militância cultural e patrimonial dos ferroviários/as aposentados/as e de suas famílias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACHELARD, G. **A dialética da duração**. São Paulo: Ática, 1988.

GÓMEZ, G. S. R. **Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva**. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Orientação Cornelia Eckert, 2018a. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424

GÓMEZ, G.; RAPKIEWICZ, Y.; ECKERT, C. Etnografias da duração e os desejos de memória ferroviária no Sul do Brasil. In: **Amazônica: Revista de Antropologia**. v.11, n.1, 2019, p. 83-109. DOI: http://dx.doi.org/10.18542/amazonica.v11i1.6652

GÓMEZ, G.; BALDISSERA, M.; RODRIGUES, F. Cornelia Eckert, 'Chica'. Estudos de trabalho, memória, cidade e imagem. **Revista Latinoamericana de Antropología del**

Trabajo, v. 3, 2019, p. 1-18. Disponible en: http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/view/547/384?fbclid=IwAR3CddUFq2bo naCXCVwqgyl leDRF4yv4OBzzZZsx6ypTqiPDo1pE42tKo

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

RAPKIEWICZ, Y. S. **Cidades, Patrimônios e Etnocolecionadores: uma etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do Brasil**. 239 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientação de Cornelia Eckert, Porto Alegre, 2018. Disponível em: https://hdl.handle.net/10183/182798

RAPKIEWICZ, Y. S & GÓMEZ, G.S.R. Vestígios, Ruínas e os Sentinelas da Memória Ferroviária do Rio Grande do Sul: Ensaio Etnofotográfico nas cidades de Pelotas e Porto Alegre. **Revista Nova Amazônica**, v. 8, p. 1, 2016. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/0BwCIcth2qyvMR01aVmxGMjBjNDA/view

RICOEUR, P. O si e a identidade narrativa. *O si-mesmo como um outro*. Campinas, Papirus, 1991.

ROCHA, A. L. C. & ECKERT, C. (Org.*)*. **Etnografias do Trabalho, Narrativas do Tempo.** Porto Alegre: Marcavisual, 2015b.

ROCHA, A. L. C. & ECKERT, C. 2013a **Etnografia da Duração: Antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas**. Porto Alegre: Marcavisual, 2013. 256p.

ROCHA, A. L. C. & ECKERT, C. **Etnografia de Rua: Estudos de antropologia urbana.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2013b. 294p.

OS RAMAIS DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO EM CAMPINAS-SP E SÃO JOSÉ DO RIO PARDO-SP: SIG HISTÓRICO E NOVAS NARRATIVAS SOBRE OS AGENTES MODELADORES DO TERRITÓRIO E DA CIDADE

ANA BEATRIS FERNANDES MENEGALDO
<anabeatrisfmenegaldo@hotmail.com>

CAUANA LEMES CONDE NANDIN
<cauana_nandin@yahoo.com.br>

RAFAEL AUGUSTO SILVA FERREIRA
<rafaelaugustosferreira@gmail.com>

RENATA BAESSO PEREIRA
<renata.baesso@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO: OBJETO E PROBLEMATIZAÇÃO

Considerar a rede da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro leva-nos a reconstituir os investimentos de vários agentes, majoritariamente acionistas ligados ao capital gerado pelo café em São Paulo, nas suas ações que modificaram o território e o espaço urbano. Através do uso de Sistemas de Informação Geo-históricas (SIG histórico) o presente artigo tem por objetivo esclarecer as relações entre dois agentes modeladores do território e da forma urbana com a implantação de trechos de ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, nas cidades de Campinas e São José do Rio Pardo, a partir da segunda metade do século XIX,

No presente artigo, os agentes se traduzem em representantes da elite consolidada no período, responsável pelo acúmulo de capital proveniente da cultura do café. De acordo com Pereira da Silva, as demandas para expansão do cultivo do café tornaram-se oportunidades aos capitais nacionais e estrangeiros nas mãos de indivíduos que representavam o grande capital cafeeiro: homens de negócios que podiam ser ao mesmo tempo “cafeicultores, donos de indústria, acionistas de bancos e ferrovias, grandes comerciantes de importação e exportação, comissários de café e outros gêneros, além de, em muitos casos, ter participação na esfera política” (2013, p.190). Os investimentos nas construções de linhas de trens, estações e outros edifícios públicos urbanos materializaram um complexo cafeeiro da Província e depois Estado de São Paulo.

A hipótese que pretende-se demonstrar é que o trajeto das ferrovias e a localização das estações ocorria de acordo com o interesse de diversos agentes regionais, o que incluía favorecer a passagem por suas propriedades rurais, reafirmando sua proeminência regional, além de suas relações com grupos da elite paulista detentores de capital para investimento no setor produtivo do café. Zambello (2005, p.44) aponta que é possível constatar que os trilhos obedecem à itinerante cultura do café, associando as direções das linhas à perspectiva do grande plantador.

A pesquisa foi construída, portanto, a partir do exame da atuação de grandes cafeicultores e homens de negócio entendidos como “agentes modeladores”. Utiliza-se do conceito de “agente modelador da forma urbana” a partir de Vasconcelos (2009), compreendendo o agente como aquele que exerce uma função, direcionando suas ações e atuando diretamente no processo de construção urbana, tendo como consequência de suas condutas a produção de formas espaciais. Na presente pesquisa, o conceito foi estendido para a as intervenções desses mesmos agentes no território,

pois a natureza dos empreendimentos ligados ao binômio café-ferrovia nos leva a trabalhar com o jogo de escalas, do território ao espaço intraurbano.

Para o presente artigo aprofunda-se em estudos de caso dos vestígios de dois trechos, referentes a distintos ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (Figura 1). O primeiro, situa-se na cidade de Campinas, inaugurado em 1872 e outro para a então vila de São José do Rio Pardo – o "Ramal Férreo do Rio Pardo" – criado em 1884 e adquirido em 1888 pela Companhia Mogiana, fundindo-se ao ramal de Casa Branca, este último inaugurado em 14 de janeiro de 1878 (KÜHL, 1998, p. 132).

MATERIAIS E MÉTODOS

Utilizamos do método histórico, a partir da análise e cruzamento de fontes primárias textuais e cartográficas, para reconstituir o processo de formação das ferrovias nos estudos de caso, relacionadas à atuação de agentes modeladores, com o objetivo de caracterizar um patrimônio e uma memória ferroviária que se traduz na presença dos seus vestígios materiais na paisagem atual. Partindo dos dados obtidos através de fontes primárias e observando a cartografia histórica do período em questão, teve início o processo de georreferenciamento relativo, com o intuito de espacializar as fontes documentais textuais de forma a compreender as ações desses agentes modeladores do território e da forma urbana, através de análises espaciais.

A presente pesquisa se insere nos estudos históricos do território e do mundo urbano, trazendo a essencialidade da questão espacial, que justifica a necessidade do aporte da geo-história. Assim, vincular a formação histórica da cidade e do território às permanências atuais, insere a investigação na abordagem "braudeliana" da longa duração, trabalhando o jogo de escalas e das superestruturas confrontadas às contingências locais (BRAUDEL, 2009). Nesse sentido, o uso de ferramentas que as geotecnologias apresentam, auxilia na interpretação da sobreposição de camadas temporais no território e na cidade, bem como na identificação de vestígios materiais, entendidos como sedimentos e permanências de processos históricos.

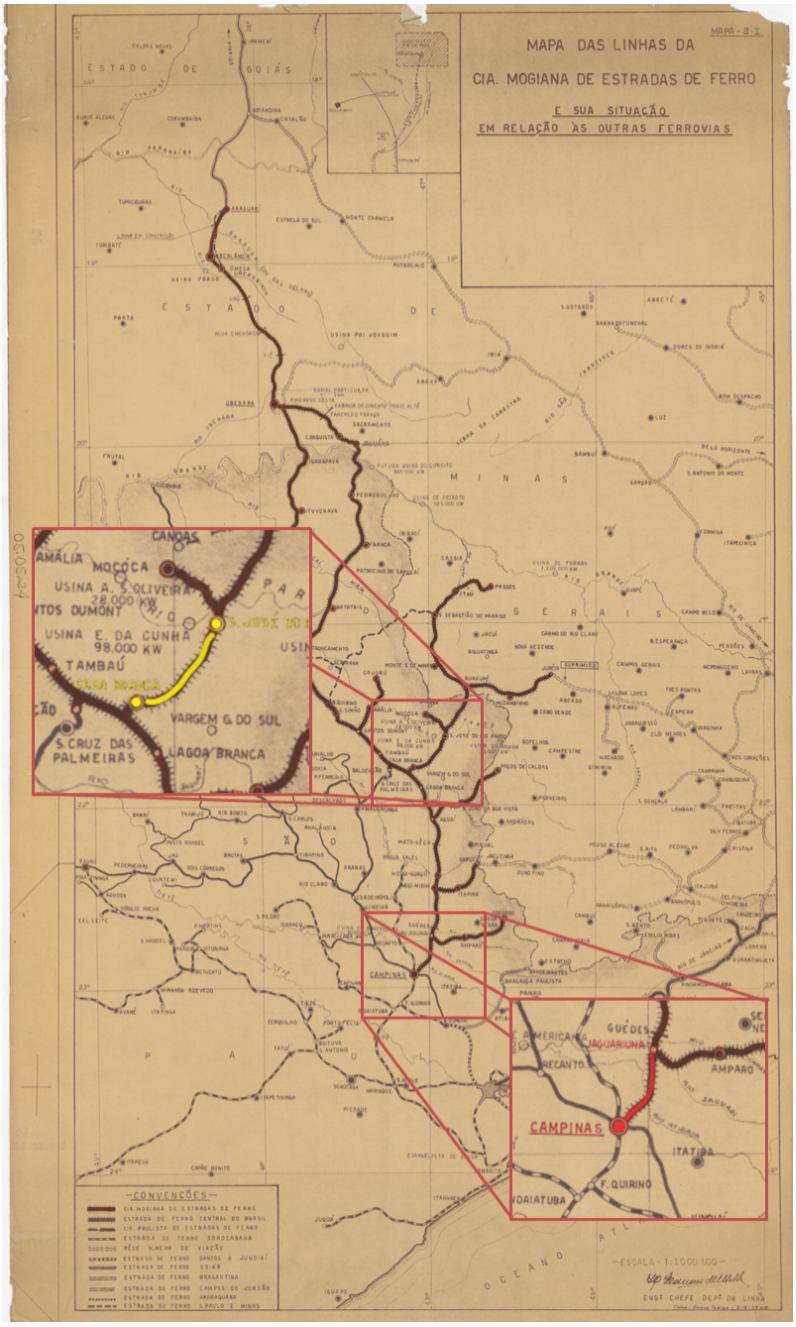


Figura 1: Mapa das Linhas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Destaque para os estudos de caso abordados no artigo: o primeiro trecho, que ligava Campinas a Jaguariúna, está destacado em vermelho, e o segundo trecho, que ligava Casa Branca a São José do Rio Pardo, está destacado em amarelo. Fonte: Acervo cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Modificado pelos autores.

Entendemos que as representações construídas a partir do georreferenciamento relativo de cartografias históricas contribuem para a interpretação da produção do espaço, conduzida pelas ações de determinados agentes modeladores. A base cartográfica utilizada para identificar essas estruturas permanentes no território até a atualidade, é o levantamento realizado pela Comissão Geográfica e Geológica do

Estado de São Paulo (CGG)[1]. Nela conservam-se traçados de caminhos, de estradas, são pontuadas as sedes das principais propriedades rurais, bem como a configuração das cidades na passagem do século XIX para o XX. Carrara e Laguardia (2013, p. 224) apontam que as bases elaboradas pela CGG de São Paulo reúnem informações históricas e geográficas como a altimetria, através das curvas de nível, parte de sua rede hidrográfica, estradas e nomes das fazendas. Nesse sentido, o processo de identificação das permanências adquire uma maior consistência quanto à base argumentativa. A escolha dessa base cartográfica se pauta na compreensão do mapa como uma representação, uma narrativa traduzida em geometria, que exprime interesses do Estado e de agentes privados voltados para a produção do café.

As fontes documentais cruzadas aos dados dessas bases cartográficas são relatórios da Companhia Mogiana, documentos cartoriais (registros de compra e venda de terras), Registros Paroquiais de Terras[2] (1854-56) para Campinas e São José do Rio Pardo, entre outros, com o intuito de reconstituir o processo formação do território e do espaço urbano pelos trajetos das ferrovias.

Para isso, aqui se propõe o uso de dois instrumentos computacionais, um para a vetorização das cartografias e outro para o georreferenciamento, através do Sistema de Informações Geográficas (SIG), de modo a permitir a sobreposição e análise da inserção dos dados textuais históricos, fazendo o uso de uma metodologia de análise diacrônica, tendo como base para sua construção o levantamento de cartografia histórica, retraçando o percurso das linhas férreas bem como as estruturas e os vestígios presentes ao longo desse percurso.

PAISAGEM FERROVIÁRIA EM CAMPINAS-SP: ESTUDO DE CASO SOBRE O BARÃO DE ITAPURA

Para o estudo de caso do Barão de Itapura o trecho a ser investigado atravessa parte do território da cidade de Campinas, abrangendo seis estações ferroviárias: Estação Guanabara (1893), Estação Anhumas (1875), Estação Tanquinho (1875), Estação Pedro Américo (1926), Estação Desembargador Furtado (1901) e Estação Carlos Gomes (1888). Dentre essas estações, entendemos como permanências a

[1] Folha topográfica de Campinas (1900) e folha topográfica de Casa Branca (1905), que fazem parte do acervo cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo.
[2] Essa série documental tem sua relevância a partir dos recenseamentos fundiários, onde informações referentes a confrontantes, formas de aquisição e extensão dessas propriedades são descritas.

Estação Guanabara, construída em terras de duas propriedades, a Chácara Itapura e a Fazenda Chapadão, ambas posses do Barão de Itapura, bem como a Estação Tanquinho, construída em terras da Fazenda Atibaia, propriedade do Barão de Itapura e de seu irmão, o Barão de Anhumas.

A implantação desse trecho em terras do Barão de Itapura, acionista da Mogiana e de seu irmão, o Barão de Anhumas, que chegou a ser presidente da Companhia, implica na valorização de suas terras e na garantia do escoamento eficiente de sua produção. O cruzamento de fontes primárias, associado ao recurso do georreferenciamento de cartografia histórica, revela a criação do ramal a partir de capital privado, financiado por membros da elite fundiária propulsora da maior produção de café da Província de São Paulo (Figura 2).



Figura 2: Recorte georreferenciado do ramal férreo da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro na cidade de Campinas. Destaca-se o leito férreo em amarelo, e o recorte em vermelho representa o limite da folha da cartografia elaborada pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Fonte: Elaborado pelos autores.

PAISAGEM FERROVIÁRIA EM SÃO JOSÉ DO RIO PARDO-SP: ESTUDO DE CASO DA ATUAÇÃO DE JOSÉ DA COSTA MACHADO E SOUZA

O segundo trecho, partindo de Casa Branca para a então vila de São José do Rio Pardo foi inaugurado em 1884 com o nome Ramal Férreo do Rio Pardo, idealizado por José da Costa Machado e Souza, cafeicultor em São José do Rio Pardo e que fora Presidente da Província de Minas Gerais entre 1867-1868 (MISSURA, 2003, p.3). O Ramal Férreo do Rio Pardo foi adquirido em 1888 pela Companhia Mogiana fundindo-se ao ramal de Casa Branca, que fora inaugurado em 14 de janeiro de 1878 (KUHL, 1998, p. 132). Costa Machado instalou-se, em 1877, nas terras de seu sogro, vindo a desbravar terras contíguas e formar a Fazenda Vila Costina, com 500 alqueires (DEL GUERRA, 2001, p. 28).

Procura-se demostrar a relação entre as atividades políticas e econômicas de Costa Machado em torno de sua Fazenda “Vila Costina”, na diversificação de suas áreas de atuação através do emprego do capital excedente proveniente da comercialização internacional do café. Nessa perspectiva, como bem aponta Missura, a diversificação de seus negócios, com a construção do Ramal Férreo do Rio Pardo, ligando-se ao ramal de Casa Branca, implicam em desdobramentos como privilégio de zona, concessões de juros (2003, p.6) e, como pretende-se demonstrar, valorização fundiária e projetos de loteamento e venda de terras.

A constituição de sua Fazenda “Vila Costina” e de sua estação ferroviária (1889), que deu origem ao trajeto da Mogiana em São José do Rio Pardo, serão analisadas mais a fundo, porém, sem deixar de levar em conta as outras estações no território de São José do Rio Pardo, a saber: Estação Central (1887); Vila Costina (1889); Engenheiro Gomide (1889); Ribeiro do Valle (1890); Dr. José Eugênio (1906); Venerando (1909); e Paula Lima (1914).

Rezende & Bortolucci (2017) identificam, nas estações ferroviárias do território de São José do Rio Pardo, um conjunto representativo do patrimônio ferroviário paulista. As autoras constroem uma análise sobre as transformações ocorridas a partir da chegada da ferrovia, em 1887, com foco na inserção urbana da Estação Central, inaugurada em 1887. Utilizando os conceitos de “paisagem” e “rugosidades”, a partir de Milton Santos (2002), Rezende & Bortolucci problematizam a necessidade de preservação desse conjunto ferroviário a partir do impacto que teve na produção da paisagem regional.

A partir de estudos como o de Rezende & Bortolucci (2017), buscamos avançar na caracterização da paisagem ferroviária em São José do Rio Pardo relacionada com a atuação de agentes modeladores do território e da forma urbana. O estudo de caso engloba as estações da Ferrovia Mogiana no território, discutidas a partir da chave de leitura da memória ferroviária, o que permite pensar seu papel na atualidade. Busca-se avançar em relação a trabalhos precedentes através da metodologia, que privilegia tecnologias SIG na leitura dos mapas, e também na discussão sobre as possíveis variações de trajetos para o trecho de São José do Rio Pardo, relacionado às propriedades rurais de uma elite regional.

Na escala do território, estuda-se a implantação do trajeto da ferrovia considerando sua passagem por fazendas e propriedades rurais de cafeicultores membros uma elite regional, assim como da elite política imperial e depois da república. No mesmo diapasão, relaciona-se as variantes de trajeto propostas para esse ramal no início do século XX, a partir de fontes cartográficas, de relatórios, ofícios e correspondências, onde evidenciam-se os interesses de membros dessas elites, identificando a atuação regional desses agentes. Nesse sentido, damos especial atenção para a atuação de José da Costa Machado de Souza, político do Império e cafeicultor (Figura 03).

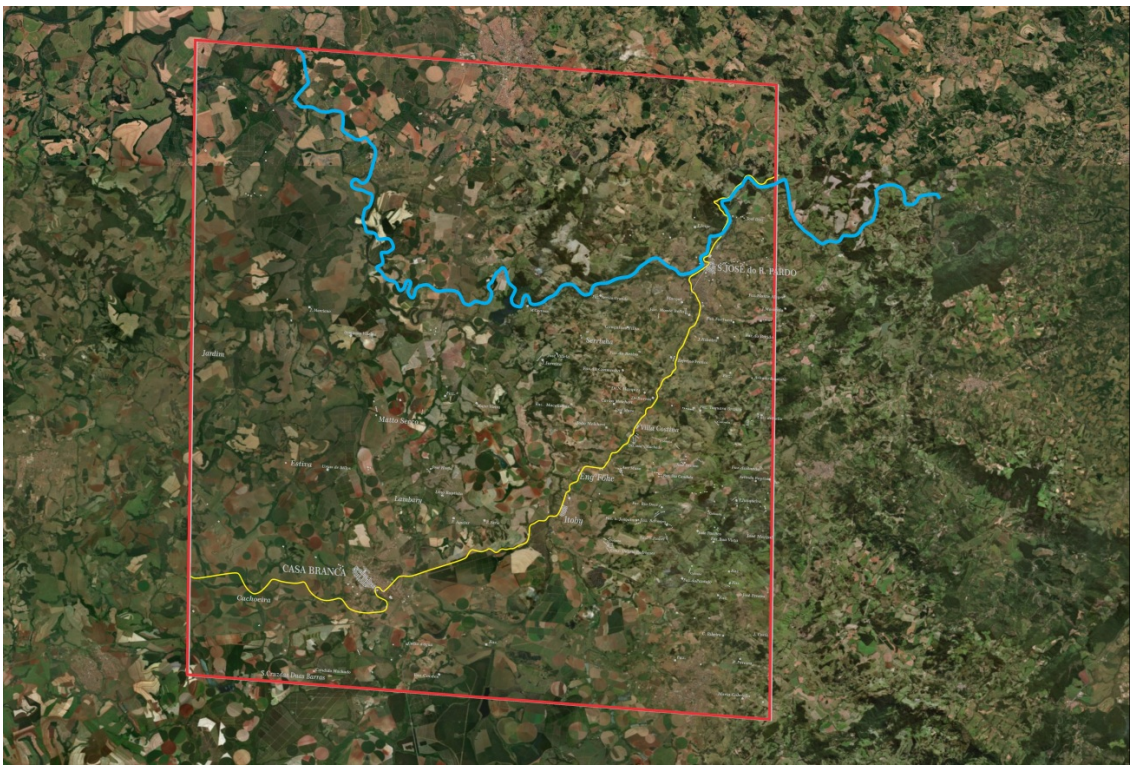


Figura 3: Recorte georreferenciado do ramal férreo da Companhia Mogiana de Estradas de

Ferro na cidade de São José do Rio Pardo. Destaca-se o leito férreo em amarelo, e o recorte em vermelho representa o limite da folha da cartografia elaborada pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Fonte: Elaborado pelos autores.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Em uma perspectiva de longa duração (BRAUDEL, 2009), as estruturas analisadas nesse trabalho representam permanências e persistências na paisagem, encaradas como vestígios para caracterizar a memória ferroviária nos municípios de São José do Rio Pardo- SP e Campinas-SP. O trabalho contribui para identificar a permanência de estruturas ferroviárias enquanto vestígios que permitem pensar o processo de formação urbana e de ocupação do território através da atuação de uma elite regional.

A reconstituição do traçado de trechos da ferrovia Mogiana por meio de ferramentas de SIG histórico contribui para uma análise diacrônica e para a abordagem de seus vestígios não como objetos isolados, mas como elementos que constituem de fato uma rede (estações ferroviárias, ramais, pontes etc.). Acreditamos que trabalhos dessa natureza contribuem para a fundamentação de políticas de preservação dos remanescentes do conjunto que conforma uma paisagem e uma memória ferroviária regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAUDEL, F. **Escritos sobre a história**. 2. Ed. Paulo, SP: Perspectiva, 2009.

DEL GUERRA, R. J. **No vente da terra mãe**. São José do Rio Pardo-SP: Graf-Center, 2001.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

MISSURA, F. A. **Costa Machado: ação política e empresarial na sociedade do café em Rio Pardo (1887-1917)**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2003.

PEREIRA DA SILVA, G. A formação familiar do complexo cafeeiro: a rede familiar e os investimentos dos Lacerda Franco na economia Paulista (1847-1893). 2013. **Saeculum-Revista de História** [29]; 189-207.

REZENDE, N. C.; BORTOLUCCI, M. A. P. C. S. AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS E A PRODUÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO. In: I Congresso Nacional para Salvaguarda do Patrimônio Cultural, 2017, Cuiabá (MT). **Anais I Congresso...** Cuiabá (MT): UFMT, 2017, p. 1-18.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

VASCONCELOS, P de A. “Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial”, in Pessotti de Souza, Luciene; Ribeiro, Nelson Porto (orgs.): **Urbanismo Colonial Vilas e Cidades de matriz portuguesa.** Rio de Janeiro, 2009. p.10-25.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviárias da Vila Industrial de Campinas**. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E MODELOS DE USO: OS TRENS TURÍSTICOS NO BRASIL

EWERTON HENRIQUE DE MORAES
<ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br>

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
<eduardo.romero@unesp.br>

SILVIA HELENA PASSARELLI
<silvia.ufabc@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Os trens turísticos estão presentes em diferentes cidades brasileiras e o segmento – turismo ferroviário – já conta com produtos consolidados, a exemplo do passeio entre as cidades de Curitiba e Morretes no Paraná. Dentro de um contexto relacionado à ampliação da oferta turística e preservação do patrimônio, a criação de novos serviços ferroviários tem sido incentivada pelo Poder Público. Isso ocorre através de investimentos no setor, legislações e outras ações direcionadas para os trens turísticos.

Em teoria, o uso turístico do patrimônio cultural é uma forma positiva de exploração econômica, já que pode gerar fundos para sua conservação e, simultaneamente, é capaz de promover a difusão de informações sobre o bem (LOHMANN; PANOSSO NETTO, 2012). Nesta mesma lógica, a criação de um trem turístico seria um auxiliar na preservação do patrimônio ferroviário, além de ampliar a oferta turística em determinado município ou região (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010; MORAES; OLIVEIRA, 2018).

Tal entendimento já permeia as ações da administração pública brasileira – em diferentes níveis – e pode ser encontrado como justificativa em novos projetos ou ainda em documentos de órgãos públicos. Em destaque o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Ministério do Turismo (MTUR), órgãos que fomentam os trens turísticos como novo uso para antigas instalações ferroviárias. Dentro destes são exemplos a Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010) e dos grupos de trabalho sobre turismo ferroviário, sendo dois de nosso conhecimento: o nacional; e outro do Estado de São Paulo.

Apesar de ser anterior a citada Cartilha e outras ações específicas da proteção da memória e patrimônio ferroviário, em especial, a lei de revitalização do setor ferroviário (Lei 11.483/2007), o Trem da Serra do Mar Paranaense também possui interfaces com a preservação patrimonial. Por exemplo, a operação turística mantém as estações de Curitiba e Morretes ativas, pelo menos em tempo parcial. Isso porque o trem turístico demanda infraestrutura para seus pontos de chegada e partida, tais como plataformas, guichês e banheiros, entre outros elementos necessários para o atendimento ao turista.

O caso exemplifica uma relação benéfica entre o turismo e o patrimônio, compatível com o paradigma atual, sintetizado nos primeiros parágrafos. Contudo,

cremos que isso não seja suficiente para compreender os trens turísticos como forma de uso do patrimônio ferroviário.

Com base na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) entre 2003 e 2018 foram concedidas 24 autorizações para circulação. Contudo, apenas 13 constam como serviços em funcionamento, os demais sequer foram inaugurados. O problema é maior se observarmos a inconsistência na oferta de serviços, caso do Trem Caipira (São José do Rio Preto/SP) - serviço com frequentes paralisações – ou o número de projetos que sequer chegaram a fase de autorização, ambas situações identificadas em jornais e revistas.

Por exemplo, entre 2006 e 2017, o Ministério do Turismo direcionou aproximadamente 9,9 milhões de reais para projetos de trens turísticos, apenas no estado de São Paulo (BRASIL, 2019). As verbas foram destinadas para projetos nas cidades de Campinas, Itu, Salto, Paraguaçu Paulista e São José do Rio Preto. Entre os quatro projetos contemplados no período, apenas um encontra-se ativo, a Viação Férrea Campinas Jaguariúna (Campinas, SP). Assim sendo, considerando que o objetivo de um projeto de trem turístico que utilize espaços e materiais rodantes históricos seja promover simultaneamente a preservação destes bens e o desenvolvimento do turismo local, nossa questão principal é: quais fatores são determinantes para a eficiência do trem turístico enquanto um modelo de uso do patrimônio ferroviário?

Nossa hipótese é que o sucesso deste modelo de uso dependa principalmente do equilíbrio entre as seguintes variáveis: atratividade turística, resultados da preservação – inclusive estética – e a compatibilidade com a operação e ou circulação de outros trens na linha escolhida.

MÉTODOS

A proposta é construir critérios capazes de abranger a complexidade do problema. Assim, propomos uma abordagem transversal, capaz de considerar a interação entre o **turismo, preservação e operação ferroviária.** Trata-se de uma contribuição teórica. Para nós, a bibliografia ainda está distante do pleno domínio de questões como a gestão dos bens ferroviários e, principalmente, da ferrovia enquanto um meio de transporte ativo, ou seja, distante da leitura do trem turístico como um projeto com impactos na operação ferroviária comercial.

Propomos uma análise transversal e visamos chegar a critérios de análise capazes de abarcar simultaneamente o turismo, a preservação e a operação. Para este estudo adotamos quatro casos brasileiros: Viação Férrea Campinas Jaguariúna (ABPF),

Trem da Serra do Mar Paranaense (Serra Verde), Expresso Turístico (CPTM) e Trem de Guararema (ABPF).

Estudo de Caso	Variável em Análise	Operador	Cidades Abrangidas	Linha
(1) Viação Férrea Campinas Jaguariúna	Preservação	ABPF	Campinas/SP e Jaguariúna/SP	Inativa
(2)Trem da Serra do Mar Paranense	Atratividade Turística	Serra Verde	Curitiba/PR e Morretes/PR	Ativa
(3) Expresso Turístico	Operação Ferroviária	CPTM	São Paulo/SP e Santo André/SP	Ativa
(4) Trem de Guararema	Transversal	ABPF	Guararema/SP	Ativa
Fonte: Elaborado pelo autor.				

Quadro 1. Detalhamento dos Estudos de Caso

O trabalho está organizado em seis etapas: (1) Aprofundamento Teórico; (2) Ferramentas de Planejamento: Plano Diretor de Turismo; (3) Leis de Preservação e Regulamentação dos Trens Turísticos no Brasil; (4) Preservação e Turismo: estudos de caso 1 e 2; (5) Operação Ferroviária: estudo de caso 3; (6) Análise Transversal/Critérios: estudo de caso 4.

Além da constante revisão bibliográfica – dado o propósito da pesquisa – a pesquisa documental possui papel central nesta pesquisa. A documentação elaborada pelas agências reguladoras e órgãos competentes (patrimônio, turismo e transportes) será fundamental para a compreensão das práticas vigentes e o entendimento de elementos como a preservação e o planejamento do turismo dentro da esfera pública.

Para os estudos de caso – fase de pesquisa de campo – contaremos também com outras técnicas e ferramentas como a observação *in loco*, entrevistas com os gestores dos trens, além da análise espacial através de softwares SIG.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Considerando os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC) o Brasil conta com 23 trens turísticos (MORAES; PASSARELLI; OLIVEIRA, 2019). Entre estes, oito estão localizados em São Paulo, estado com a maior concentração. Futuramente, o número de serviços turísticos pode ser ainda maior. Identificamos outros 17 projetos ou manifestações de interesse na criação destes atrativos, iniciativas que abrangem 26 cidades paulistas.

Entre 2006 e 2017, aproximadamente 23 milhões de reais do orçamento do MTUR foram direcionados para diferentes projetos relacionados ao patrimônio ferroviário em São Paulo (BRASIL, 2019). Entre estes estão trens turísticos e reformas de antigas estações. Por enquanto, indiferente do montante ou sua representatividade

do total, os dados ajudam a demonstrar a existência de relação entre turismo e patrimônio também nos investimentos do Estado.

Por outro lado, o mesmo levantamento permitiu identificar que as ações do poder público de incentivo a preservação e usos turísticos não necessariamente estão alinhadas. No caso de São Paulo, entre os 26 convênios entre o MTUR e prefeituras para reformas ou restauros de antigas estações apenas 6 figuram na lista de bens tombados em nível nacional e estadual (MORAES; PASSARELLI; OLIVEIRA, 2019). Ou seja, investimentos desconectados das políticas de patrimônio.

Especificamente sobre os trens turísticos, notamos um aumento na manifestação de interesses, contudo, não encontramos critérios claros para decisões fundamentais como o trecho ou o material rodante utilizado. Por exemplo, não encontramos na produção bibliográfica qualquer discussão sobre a preferência pelas locomotivas a vapor (MORAES; OLIVEIRA, 2018) e o impacto desta opção na atratividade turística e viabilidade operacional. Inclusive, as disputas por material rodante deste tipo – as popularmente chamadas marias-fumaça – reforçam a necessidade desta parte da reflexão[1].

Outros elementos como a morosidade na conclusão de parte dos projetos e as frequentes disputas com as empresas concessionárias pela autorização de uso das linhas e espaços sugerem que, na prática, essa é uma questão ainda aberta.

Nossa hipótese é que o sucesso deste modelo de uso dependa principalmente do equilíbrio entre as seguintes variáveis: atratividade turística, resultados da preservação – inclusive estética – e a compatibilidade com a operação e ou circulação de outros trens na linha escolhida. Neste sentido, a aproximação da lógica dos transportes ferroviários, pouco explorada pela bibliografia, será a nossa principal contribuição e se faz necessária para compreensão do uso e gestão do patrimônio. Por exemplo, o trajeto entre Curitiba e Morretes é parte da ligação com o Porto de Paranaguá e, por isso, conta com grande volume de circulação de trens de carga, com

[1] Temos conhecimento de casos nos estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina. Em todos, são aspectos comuns o interesse na retirada das locomotivas da sua localização atual sob a justificativa de operação em um trem turístico. Para nós, o mais representativo ocorreu em setembro de 2018, quando o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) definiu a cessão de uma locomotiva a vapor preservada no Museu Ferroviário de Tubarão/SC. O termo previa a transferência do equipamento para cidade de Miguel Pereira/RJ para atender a um trem turístico em projeto (“Cessão de locomotiva de museu de SC para município do RJ gera polêmica em Tubarão”, 2018). Mais do que o material, está em disputa a forma de preservação: estática (no Museu) versus operacional/dinâmica/em movimento (no Trem Turístico). A questão será abordada durante as pesquisas no item preservação.

trechos com até 85% de ocupação (ANTT, 2019)[2]. Ou seja, a questão está além das abordagens isoladas de potencial turístico, interesses de preservação ou mesmo investimentos no setor.

O estudo abrange ainda questões em aberto no planejamento do turismo e uso do patrimônio ferroviário. Em especial, o Plano Diretor de Turismo enquanto instrumento de planejamento e reflexões sobre a relação entre o tombamento – reconhecimento patrimonial – e a elevação dos bens ferroviários a atrativo turístico, reconhecimento dos gestores e visitantes. Assim, tomamos a atratividade turística, a operação ferroviária e a preservação como variáveis igualmente importantes para a viabilidade deste modelo de uso do patrimônio ferroviário.

CONCLUSÕES

Assim sendo, considerando o Estado como principal interessado na preservação e desenvolvimento do turismo no Brasil – aspectos declarados na Constituição Federal e Lei Geral do Turismo (Lei 11.771/2008) – e o aumento das propostas deste tipo de uso (vide 1.4), o estudo deste modelo de uso permitirá problematizar o foco das ações do Poder Público para o patrimônio ferroviário. Como resultado, esperamos oferecer critérios mais precisos e capazes de abarcar a complexidade do tema. A expectativa é que isso colabore para a administração pública, em especial, cidades voltadas ao turismo.

Quanto aos aspectos teóricos e metodológicos, a proposta é construir critérios capazes de abranger a complexidade do problema. Assim, propomos uma abordagem transversal, capaz de considerar a interação entre o turismo, preservação e operação ferroviária. Trata-se de uma contribuição teórica. Para nós, a bibliografia ainda está distante do pleno domínio de questões como a gestão dos bens ferroviários e, principalmente, da ferrovia enquanto um meio de transporte ativo, ou seja, distante da leitura do trem turístico como um projeto com impactos na operação ferroviária comercial: Trata um modelo específico e difundido no Brasil de apropriação pelo turismo, os trens turísticos; Incorpora questões sobre o planejamento do turismo e o consumo do patrimônio ferroviário, em especial, ferramentas de identificação e análise da potencialidade turística já utilizada no Brasil; Problematiza a viabilidade de manutenção dos usos originais e a preservação ativa do patrimônio industrial ferroviário

[2] Dados referentes a Declaração de Rede 2017.

(ideais disseminados pelas cartas patrimoniais do tema); e, discute o uso e reintegração de bens (principalmente tombados) as dinâmicas econômicas do território.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **ANTT - Declaração de Rede**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Declaracao_de_Rede_Geral.html>. Acesso em: 2 jun. 2019.

BRASIL. **Portal Convênios (SINCOV)**. Disponível em: <http://portal.convenios.gov.br/>. Acesso em: 2 jun. 2019.

LOHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do turismo**. 2 ed. ampliada e atualizada ed. São Paulo: Aleph, 2012. (Série Turismo).

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Cartilha de orientação para proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais.** [S.l: s.n.]. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf> 2010.

MORAES, E. H.; PASSARELLI, S. H. F.; OLIVEIRA, E. R. Preservação e Usos Turísticos do Patrimônio Ferroviário: Panorama dos trens turísticos no estado de São Paulo. In: **Anais XVIII ENANPUR 2019**, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais-sts/>. Acesso em: 2 jun. 2019.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. In: **usjt - arq.urb**, v. 3, 2010. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/315521047/pat-industrial-fetiche-memoria-pdf>. Acesso em: 18 mar. 2018.

UM OLHAR GEOGRÁFICO PARA OS ESPAÇOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

RAFAEL HENRIQUE DE MOURA
<rafaelgeomga@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é parte de uma pesquisa de mestrado em andamento, que traz um diálogo entre o espaço geográfico e o patrimônio ferroviário. Para Santos (1985) o espaço é esta totalidade em movimento e de acordo com essa metodologia entendemos o patrimônio ferroviário como uma rugosidade espacial materializada nas construções de um período pretérito e (muitas vezes, ainda) presentes nas cidades ferroviárias brasileiras. Nesta seara, propomos uma observação dos usos contemporâneos do patrimônio ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) e para isso, abordaremos o contexto de formação da CPEF e das ferrovias no Estado de São Paulo traçando relações com os conceitos pertinentes a essa proposta. A formação do território paulista e a expansão ferroviária ocorrem junto aos primeiros núcleos povoadores de algumas mesorregiões paulistas e ao desenvolvimento econômico estadual, nesse sentido, também é pertinente que façamos algumas considerações. Como parte final, apontamos possíveis usos atrelados à cultura e ao uso do espaço como uma possibilidade "aberta" e a ser constantemente modificada e construída como um espaço social. (SANTOS, 2002).

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA

O patrimônio ferroviário é a parte do patrimônio cultural é inclusa na categoria de patrimônio industrial. As transformações ocorridas nos transportes alteram significativamente as práticas humanas, sendo proferido em um relatório de Assembleia Geral da Companhia Paulista, a seguinte frase: "Então nós também teremos realizado esse milagre humano dos tempos modernos – o desaparecimento das distâncias" (RELATÓRIO DA COMPANHIA PAULISTA, 26/09/1869). Para Santos (1977, p.31) "a máquina a vapor nada mais é do que um instrumento da evolução social, uma forma criada por um novo momento histórico da formação sócio econômica e apenas um resultado desse momento". Mas, na medida em que a rede ferroviária se dinamiza, se intensificam também os fluxos de deslocamento de pessoas e mercadorias. Tornando-se imprescindível nos atentarmos os usos dos espaços ferroviários atualmente e para a preservação dos bens ferroviários.

Os bens ferroviários entendidos como patrimônio ferroviário podem ser os bens móveis (os vagões, locomotivas e os equipamentos em geral), os bens imóveis (as estações de passageiros, os edifícios ligados a infraestrutura da ferrovia, pontes e viadutos) e os bens intangíveis (o saber fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória

da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia) (CASTRO; MONASTIRSKY, 2013).

Para esse artigo, nossa atenção se volta para as estações ferroviárias da Companhia Paulista, estas são as formas materializadas no espaço que permitem a avaliação de série de processos ocorridos, entre estes, o tombamento dos bens ferroviários pelo CONDEPHAAT no Estado de São Paulo e também os usos contemporâneos destes espaços.

Os bens móveis e intangíveis fogem de nosso escopo, tendo em vista o caráter mutável dos bens móveis, a busca de definições para o registro do patrimônio ferroviário, bem como a viabilidade para a execução deste trabalho. Entretanto, entendemos que para o trabalho com as ferrovias paulistas é pertinente observar a escala do cotidiano, das memórias individuais, das sensações, sons e emoções, porque estas podem ser recorrentes quando se fala em desenvolvimento férreo. Portanto, mesmo em uma abordagem sobre a materialidade do patrimônio no espaço, os aspectos acima citados que são imprescindíveis para uma definição completa de patrimônio e que se assemelham ao patrimônio ferroviário imaterial.

Desse modo, o patrimônio cultural ferroviário carrega um valor simbólico, que permite a lembrança de acontecimentos, assim sendo, a análise do patrimônio ferroviário se faz necessária, tendo a contribuição da memória do antigo trabalhador ferroviário para a compreensão do processo de produção do espaço urbano, bem como dos usos contemporâneos dos espaços ferroviários.

Neste sentido, Scifoni (2017) afirma: “pensar o patrimônio nesta perspectiva da memória operária nos parece vital hoje, uma vez que se trata de fortalecer e valorizar elementos identitários de uma classe social” (SCIFONI, 2017). Sobre as ferrovias do Paraná, mas cabível as demais ferrovias do país, Monastirsky (2006) afirma: “A importância do patrimônio cultural para a sociedade está diretamente relacionada à carga simbólica que este patrimônio representa e com o poder de pertencimento que ele proporciona” (MONASTIRSKY, 2006).

O patrimônio ferroviário é parte de uma complexidade de relações materiais e simbólicas, onde também estão as questões econômicas e socioespaciais. Desse modo, há uma dualidade para compreender as questões patrimoniais, porque, estes bens transitam entre o passado e o presente. Portanto, os edifícios carregam as possibilidades de transmissão desta herança para as gerações futuras e também estão presentes nas dinâmicas contemporâneas do mundo globalizado.

O patrimônio ferroviário para esse trabalho é o ponto principal, e nossas reflexões sobre os usos do patrimônio vão no sentido, de compreender o que ocorre nestes espaços, quem usa, porque, para que, entre outros. Neste momento, nosso olhar se volta para usos do patrimônio ferroviário no Estado de São Paulo, especificamente na área da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que apresentaremos em seguida.

A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO – CPEF

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro vem atender a demanda do café para o interior do Estado de São Paulo. Em 1864, a São Paulo Railway Company, que construiu o entroncamento Santos-Jundiaí, declarou-se impossibilitada de construir os entroncamentos até Campinas. Em 1868, um grupo de fazendeiros do café, negociantes e políticos da época reuniram-se para fundar a Companhia Paulista, com o objetivo de atender principalmente o escoamento da produção de café das fazendas do interior paulista, sendo construído, em 1872, o entroncamento Jundiaí-Campinas. Devido à contínua necessidade de escoamento de mercadorias e a consequente organização espacial a partir das ferrovias, a CPEF compra outros entroncamentos e, em 1892, são adquiridos os entroncamentos que ligam Rio Claro a São Carlos e Araraquara e, posteriormente, são incorporados trajetos até a divisa com o Estado de Minas Gerais às margens do Rio Grande. Próximo a Itirapina, outra linha-tronco da Companhia Paulista segue para as cidades de Bauru, Marília, Tupã até chegar a divisa com o Estado de Mato Grosso do Sul. (Figura 1).



Figura 1: Companhia Paulista Estradas de Ferro. Autor, 2018. Fonte: http://museusferroviarios.net.br/antigas-companhias/companhia-paulista/

A Companhia Paulista foi considerada uma empresa modelo em seus segmentos de atuação, sendo pioneira, por exemplo, nos trens com tração elétrica. Além do pioneirismo à tração elétrica que pode ser verificado, por exemplo, com a Subestação Elétrica de Sumaré que foi tombada pelo CONDEPHAAT em 2013, a empresa dispunha de carros restaurantes e de luxo, conhecidos como do tipo *pullman*, com grande aceitação por parte do público. Diante do contexto de expansão do sistema ferroviário é imprescindível que seja destacado a grandiosidade da companhia férrea, não como forma de engrandecê-la, mas pensando esta como uma possibilidade de compreender os processos sócio-econômicos impulsionados neste território.

OS USOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NAS ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA

A análise dos usos do patrimônio ferroviário nos permite compreender melhor o momento presente. As funções do patrimônio ferroviário no período contemporâneo permite uma reconstrução da memória ferroviária, que caracteriza a expressão conhecida dos lugares de memória, estes lugares para rememorar os acontecimentos. (NORA, 2010).

Os estudos de caso para este artigo são as estações ferroviárias de Dracena - SP e Rio Claro – SP, ambas pertencentes a rede ferroviária da CPEF. A cidade de Dracena está localizada na região que leva o nome da empresa ferroviária (Alta Paulista) devido a importância da ferrovia para o desenvolvimento regional. A figura 2 mostra a estação ferroviária de Dracena atualmente.



Figura 2: Fachada e parte interna - Estação ferroviária de Dracena – SP. Fotografia de Rafael Henrique de Moura, 2018.

A cidade de Rio Claro tem uma importante *Oficina* da antiga Companhia Paulista, que passa a pertencer ao Estado de São Paulo (FEPASA), e que atualmente está em concessão para a Rumo Logística. O acesso ao local é inviabilizado por ser controlado pelo grupo privado. A estação municipal (Figura 3) é um patrimônio ferroviário tombado a nível estadual pelo CONDEPHAAT pelo processo de número: 22295/82[1].



Figura 3: A) Antigos galpões ferroviários atualmente com múltiplos usos culturais. B) Terminal Rodoviário Urbano. C) Parte interna da estação (Guarda Civil Municipal) D) Fachada da Estação ferroviária de Rio Claro – SP. Fotografia de Rafael Henrique de Moura, 2019.

Os registros fotográficos nos permitem evidenciar o processo de refuncionalização que vem ocorrendo nas estações, bem como no patrimônio ferroviário no estado de São Paulo. A refuncionalização é o processo em que as novas funções inserem novos usos nestes espaços, ocorrendo novas práticas que podem alterar a valorização destas áreas (PAES-LUCHIARI, 2006). Outras terminologias como gentrificação, revitalização, reurbanização, são utilizadas em trabalhos semelhantes, utilizamos refuncionalização por considerarmos o termo mais completo para uma abordagem do patrimônio pela Geografia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscamos reconhecer os usos do patrimônio ferroviário nas áreas da CPEF para identificarmos à ocorrência ou não do processo de refuncionalização nas estações desta empresa. Para tal, apresentamos os conceitos que norteiam a pesquisa, e uma contextualização das redes urbana e ferroviária no estado de São Paulo, que foram impulsionadas junto ao desenvolvimento da cultura cafeeira (MATOS, 1984).

[1] Mais informações disponíveis em: http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/estacao-ferroviaria-de-rio-claro/

Em práticas de campo, os registros fotográficos os permitiram observar se ocorre ou não o processo de refuncionalização que ocorre atualmente nas cidades de Dracena e Rio Claro. A Geografia pela perspectiva a qual a entendemos é a ciência que deve compreender os processos históricos, mas que mantem sua preocupação com o presente. Nesse sentido, é imprescindível que nos atentemos para as questões remetentes aos usos contemporâneos nos espaços ferroviários. Tal esforço não se esgota a partir desse trabalho, mas, ao contrário. Observar os usos do patrimônio ferroviário nos abre possibilidades para propor alguns apontamentos este território usado.

Na região do *Oeste Paulista* (Dracena – SP); os trilhos ainda se fazem presentes, mas nenhuma atividade ligada à questão ferroviária ocorre neste espaço. Atualmente a antiga estação ferroviária possui novos usos e praticas (refuncionalizada) com um ateliê de artes plásticas que permanece neste espaço há seis anos, em uma atividade gerida pela prefeitura municipal com a participação de um artista plástico local. Em algumas oportunidades de campo, podemos observar que no espaço da antiga estação ferroviária atualmente ocorrem práticas ligadas ao esporte, lazer e a cultura. (SANTOS, 2002) afirma que o espaço deve priorizar a cultura e não somente as atividades econômicas, sendo, portanto, um espaço social.

A estação ferroviária da cidade de Rio Claro é um bem ferroviário tombado junto ao CONDEPHAAT, que há dois anos a partir de uma iniciativa municipal abriga a guarda civil do município. Atentamos para o fato de ser necessária a identificação prévia para a entrada na estação ferroviária tombada por sua importância para o desenvolvimento do Estado de São Paulo. Esta estação serve de terminal rodoviário para os ônibus urbanos e suburbanos; além de possuir uma gare com estrutura metálica com possibilita um uso cultural. Há também uma área de esporte e lazer com a construção de uma pista de skate. Outro uso que ocorre nos galpões antigos da Companhia Paulista são as práticas com lutas marciais e artes cênicas e visuais. O processo de refuncionalização na Estação Ferroviária de Rio Claro, apresenta que as vivências são ligadas a grupos organizados que ocupam e reavivam estes espaços, dinamizando estes espaços, permitindo diferentes usos do patrimônio ferroviário.

As técnicas para transpor as barreiras naturais e a necessidade do escoamento da produção fazem com que as ferrovias evoluam pelo território paulista (MATOS, 1974). Desse modo, temos o patrimônio ferroviário da CPEF, como uma rugosidade que possui uma verticalidade como elemento para a compreensão da produção espacial.

As edificações, que são a materialidade das cidades paulistas possuem duas faces: por um lado são rugosidades que dificilmente serão alteradas ou demolidas ou em sua totalidade, por sua inviabilidade econômica ou pela possibilidade de refuncionalização destes espaços. Por outro lado, os espaços destinados as ferrovias de grande extensão em área central da cidade, são as possibilidades à serem construídas, considerando as extensões dos complexos ferroviários e sua localização na cidade.

Como possibilidade pensamos que os espaços do patrimônio ferroviário, este território usado deva valorizar a cultura popular, em um espaço que priorize a cultura e não a economia. Que este possa ser o lugar que a sociedade atual e gestões públicas pensem o patrimônio ferroviário de forma de acesso a cultura, onde se privilegie as pessoas e não a especulação imobiliária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRO, William Ricardo de; MONASTIRSKY, Leonel Brizzola. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: EGAL - ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA, 14, 2012, Lima. **Observatório Geográfico da América Latina**. 2013. p.1-18. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/08.pdf>. Acesso em: 01 set. 2017.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimento da economia cafeeira. São Paulo, Alfa Ômega, 1974.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia: patrimônio cultural**: Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**, São Paulo, n.10, dez. 1993, p.7-28.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano. In: **Revista GEOGRAFIA, AGETEO/UNESP**, Vol. 31, N. 01, Jan./Abril, pp 44-66, Rio Claro, 2006.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O espaço do cidadão**. São Paulo, Studio Nobel – 6ª ed., 2002.

SCIFONI, S. Cultura e problemática urbana. In: **Crise Urbana**. Org: CARLOS, A. F. A. São Paulo, Editora Contexto, p. 129 – 142, 2015.

DOCUMENTOS

REFCP - Relatório da Diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de Assembleia-Geral em 26 de setembro de 1869. **Estatutos da Companhia Paulista da Estrada de Ferro Jundiaí a Campinas.** Typographia do Correio Paulistano: São Paulo,1869.

AS FERROVIAS BRASILEIRAS NA IMPRENSA: UM ESTUDO SOBRE A ABORDAGEM JORNALÍSTICA DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO BRASIL

MARA RÚBIA DUARTE COUTO
<mararubiadc@gmail.com>

LUIZ ANTÔNIO SIGNATES FREITAS
<signates@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Já se passaram 165 anos desde o surgimento do primeiro trecho ferroviário do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá. Desde então, a história constituída por esse meio de transporte e locomoção nos mostra seus momentos de progresso e declínio, além da importância deste para o desenvolvimento e economia do país.

Segundo Oliveira (2013), o patrimônio ferroviário pode ser considerado um patrimônio industrial, pensamento que consiste em considerar as atividades industriais contemporâneas em seus aspectos tecnológicos, econômicos e sociais. E, assim como os demais patrimônios (culturais, históricos, materiais e imateriais) este também faz parte da memória do país.

A preocupação com a preservação e resgate da história do patrimônio ferroviário brasileiro se intensificou na última década. Esses objetos e espaços são elementos importantes para constituir a memória ferroviária.

Pode-se considerar que os meios de comunicação em massa, no caso desta pesquisa, os jornais, possuem um poder simbólico e contribuem para a construção da memória e da própria realidade ao registrar e propagar seus conteúdos. Segundo Thompson (1995, p.19), os jornais “se relacionam com a produção, o armazenamento e a circulação de materiais que são significativos para os indivíduos que os produzem e os recebem”.

O jornalista tem a responsabilidade de escolher minuciosamente as palavras ao escrever suas matérias, pois elas possuem força política e podem influenciar a forma como é constituída a memória da população com relação a algum fato ou objeto (TRAQUINA, 2005).

Deste modo, neste artigo examinou-se a forma como os jornais narram a história das ferrovias brasileiras e qual o nível de importância que dão a elas. Para isso, foram selecionadas todas as matérias publicadas no Portal de Notícias da Globo, o G1, neste ano de 2019 contendo o termo “ferrovia”.

Objetivou-se aferir qual o principal enfoque dado a essas notícias, se apenas para fins de informação ou se possuem algum caráter histórico. Além disso, almejou-se saber quais os principais assuntos relacionados a esse foram publicados e, com base nisso, definir a imagem que a imprensa possui das ferrovias brasileiras.

A hipótese a ser confirmada era de que a malha ferroviária no Brasil é usada majoritariamente para transporte de cargas, mas perdendo espaço para a malha rodoviária.

Este estudo justifica-se para fins de análise de como a história ferroviária vem sendo abordada e, deste modo, direcionar ações que possam modificar os rumos deste patrimônio.

MÉTODOS, RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

No percurso metodológico foi feito uma pesquisa de caráter quali-quantitativo, através de um levantamento bibliográfico e documental. Para coleta de dados foi pesquisado o termo “ferrovia” na sessão de busca no site de notícias G1 (nacional). A partir daí foram selecionadas todas as matérias publicadas sobre o tema no ano de 2019 até a presente data (dezembro de 2019) e extraídos os títulos destas para processamento das informações.

Para analisar os dados, foi utilizada a análise de conteúdo, sob a perspectiva de Bardin (2016). Esta metodologia se justifica devido a possibilidade de analisar dados quantitativos e qualitativos ao mesmo tempo.

Bardin (2016) dividiu as fases da análise de conteúdo (AC) em três polos cronológicos: (1) pré-análise, (2) exploração do material e (3) tratamento dos resultados, através de inferência e interpretação, conforme ilustrado na figura 1 abaixo.

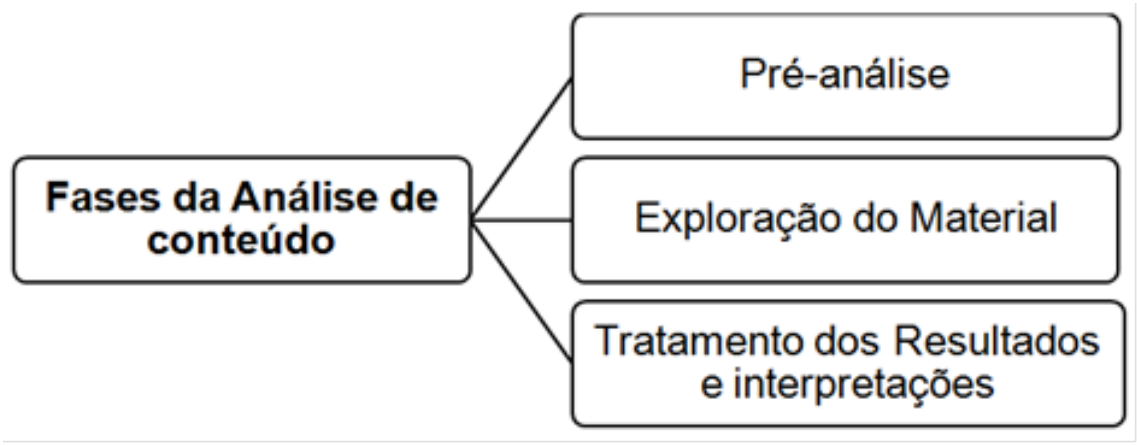


Figura 1: Fases da Análise de conteúdo. Fonte: elaborada pelos autores.

Através do título e do conteúdo das notícias, foi determinado o assunto abordado em cada uma. Após isso, foi quantificado a recorrência de cada um e, em seguida, foram distribuídos em blocos (meio de transporte de cargas, meio de transporte de passageiros, fato ou acidente, memória histórica, economia e política, outros).

Analisando a quantidade de notícias em cada bloco, notou-se uma concentração maior nos de economia e política, meio de transporte de cargas e fato ou acidente, nesta

ordem. Apesar disso, houve uma quantidade significativa de matérias com foco na memória histórica e preservação do patrimônio industrial ferroviário.

Como resultado desta pesquisa, pode-se interpretar que o site G1 tem mais interesse em noticiar assuntos relativos à economia e política do país que são influenciados pelo desenvolvimento das ferrovias. Além de fatos noticiosos de grande repercussão, como acidentes e interrupções no funcionamento, com títulos alarmantes.

No entanto, nota-se uma tentativa de resgatar a memória ferroviária com notícias sobre restaurações, tombamentos de estruturas antigas como patrimônio histórico e eventos celebrando algo relacionado as ferrovias, inclusive um caso com a integração de obras de artes contrastando com a arquitetura da ferrovia em questão.

Além disso, infelizmente, percebe-se uma quantidade significativa de acidentes ocorridos nos trilhos e, por vezes, associado a falta de manutenção ou treinamento dos responsáveis. Isso acaba agregando um valor negativo às memórias da história ferroviária.

CONCLUSÕES

Concluiu-se, portanto, que as ferrovias brasileiras são retratadas pelo jornalismo nacional de forma periférica, não como sendo um patrimônio industrial nosso, mas como um coadjuvante no desenvolvimento econômico do país.

Constatou-se também que o principal enfoque dado pelas notícias analisadas é de caráter informativo, retratando as ferrovias mais como um meio de transporte de cargas que algo pertencente à memória do país. No entanto, o caráter histórico também esteve presente, mesmo que em menor quantidade.

Foi confirmada a hipótese de que a malha ferroviária no Brasil é usada majoritariamente para transporte de cargas, sendo retratada de forma aquém com relação a malha rodoviária, detentora da maior parte do mercado de transportes de cargas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2016.

G1 – O portal de notícias da Globo. Disponível em: <https://g1.globo.com/busca/?q=ferrovia&order=recent&from=now-1y>. Acesso em: 29 de dez. 2019.

OLIVEIRA, E. R. O Centenário da Ferrovia Brasileira (1954): Ensaio Sobre a Elaboração da Memória Ferroviária no Brasil. In: **Espaço & Geografia**, v. 16, nº 2, p. 675-717, 2013.

Disponível em:
http://lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/274/199.

THOMPSON, J. B. **A mídia e a modernidade:** uma teoria social da mídia. Tradução de Wagner de Oliveira Brandão. 15 ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

TRAQUINA, N. **Teorias do Jornalismo:** Porque as notícias são como são. 2. ed. Florianópolis: Insular, 2005.

MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES: MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO

TAÍS SCHIAVON
<taischiavon@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

O objeto de estudo deste recorte, busca explicitar momentos históricos de suma importância. O primeiro passo, busca delinear a formação do território moderno conformado a partir do ideal lançado pela "economia atlântica", agregando em sua estruturação, a conformação do mercado internacional do trabalho e da formação dos engenheiros entre os séculos XIX e XX. Sobreposta a essa análise torna-se possível a avaliação dos processos em meio à substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, com o gradativo abandono das estações ferroviárias, integradas ao tecido urbano nos anos 1980 como "paisagens dentro da cidade" sendo, portanto, objetos passíveis de serem considerados patrimônio histórico. Com o advento da globalização e do liberalismo econômico tal contexto problematiza as estruturas pré-existentes, fortalecendo ou não, eixos estratégicos já existentes em paralelo à estruturação de novos eixos de articulação territorial e conformação de centralidades em função de um determinado nicho econômico.

A metodologia proposta permite o resgate dos fatores históricos, narrados por meio de seus respectivos acontecimentos (BRAUDEL, 1989, p.26), conjunturas e estruturas, entrelaçando fatos capazes de descrever os processos de transição em meio à ambientes desenvolvidos e subdesenvolvidos. Essa internacionalização se justifica como consequência do processo de circulação de ideais, ideologias, técnicas e tecnologias, que, ao longo do século XIX consolidam as nações hegemônicas europeias em detrimento ao processo de "colonização" e "modernização" mundial, rompendo assim, os limites impostos pelos oceanos.

A pesquisa em desenvolvimento busca criar a partir de suas discussões, um rico ambiente de confronto entre as soluções de diferentes regiões em meio ao contexto europeu e sul-americano, que de modo direto ou indireto sofreram influências de estratégias internacionais em meio à articulação de modais de transportes, que a partir de suas distinções, articulam e rearticulam modernidades.

MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES

Em sua obra Technics and Civilization, Munford (1955) classifica a evolução de caminhos e meios de transporte a partir de três períodos distintos: Ecotécnica, Paleotécnica, e a era Neotécnica.

Marcada pela Renascença, a Ecotécnica revela ao mundo a descoberta das Américas e as grandes navegações, propiciando o "progresso e aperfeiçoamento" dos

meios de transporte, incrementando cada vez mais as tecnologias voltadas para a navegação marítima e fluvial.

A invenção da máquina a vapor faz eclodir a era Paleotécnica. Ao longo de todo o século XIX o advento e a disseminação das ferrovias estruturam cada vez mais um novo ideal, marcado pela união do território, que deveria ser comunicado de oceano a oceano, impulsionando assim os lendários projetos de Transportes Continentais. A navegação marítima conjuga-se com o potencial de transporte e transformação territorial das ferrovias, impulsionando seu avanço em meio aos "sertões", permitindo trocas internacionais, aproximando populações e contribuindo para a dispersão de um novo estilo de civilização, inicialmente liderado pelas economias industrializadas.

As ferrovias seriam o sinônimo de velocidade, segurança, conforto e eficiência, aproximando regiões, desenvolvendo o comércio e criando novas fontes de riqueza, onde os novos atores protagonizados pelos "engenheiros modernos" disseminariam a construção de inúmeras infraestruturas (VARGAS, 1994; IANNI, 1971; SINGER, 1968) na conformação do "territoire modern et productif" (ALLIÈS, 1980; PICON, 1992; CHATZIZ, 2000).

O século XX inaugura a era Neotécnica, buscando cada vez mais a eficiência e velocidade em decorrência do motor a explosão. O petróleo eclode como combustível hegemônico, responsável por estratégias e conflitos em torno de sua produção e distribuição. As estradas se reestruturam, se modernizam, as rodovias pavimentadas exercem agora a função de integração anteriormente destinada às ferrovias. A dispersão do complexo rodoviário estimula também a expansão do território urbano, um processo fortemente sentido pelos países periféricos, que em geral não desenvolveram estratégias para o seu controle e gerenciamento.

A constante necessidade de se comunicar e modernizar o território movimenta investimentos e projetos inicialmente articuladas entre as principais potências econômicas sendo gradativamente disseminadas pelas nações periféricas (NUNES, 2011), rompendo assim, as barreiras entre os oceanos (VARGAS, 1994). Uma nova escala é alcançada com a disseminação de automóveis, nesta nova feição de modernidade, o ambiente urbano seria definitivamente marcado pelas mesmas estratégias do mundo industrial dominante (ASCHER, 2010), tendo seu colapso identificado a partir da década de 1950.

Sobreposta à "obsolescência" das infraestruturas de transportes, a mundialização econômica reflete também o abandono de complexos industriais, tornando ainda mais complexas as dinâmicas sociais, exigindo o reequacionamento do

território urbano. A década de 1960 demonstra um contexto mundial fisicamente reestruturado dos efeitos da guerra, ao mesmo tempo que se vê imerso em um novo momento de reestruturação da economia mundial. Deste processo, os antigos ambientes industriais e bairros anexos, problematizam questões em torno de sua requalificação.

Ícone de modernidade, o transporte ferroviário representa um contexto de coexistência entre modernidade e arcaísmo, sendo necessária uma verdadeira revolução cultural para que este recupere sua competitividade (UNIÃO EUROPEIA, 2001), onde “projetos urbanos” assumem emblemáticas obras buscando a regeneração de regiões vinculadas aos antigos modos de produção e comunicação territorial, uma vez que o planejamento urbano tradicional não atende mais as carências de tais áreas (SOMEKH, 2015).

MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO

Ao ressaltarmos o potencial de transformação vinculado ao conceito de modernização, afirmamos que seus impactos são responsáveis pela alteração de costumes e ambientes (ASCHER, 2010), onde a organização do espaço é por si só criadora de desigualdade e hierarquia (BRAUDEL 1989, JACQUES, 2005, TANSCHEIT, 2016), ações que em meio ao contexto urbano foram perpetuados por Haussmann, Cerdà, Sitte, Howard, Le Corbusier e tantos outros profissionais (HARVEY, 1992).

Considerando que os meios de transporte evoluíram conforme os acontecimentos humanos, podemos destacar o seu potencial de atuação ao encurtar as distâncias e facilitar o deslocamento. Para Flonneau & Guigueno (2009) « la mobilité ne se réduit pas à une suite de déplacements: c’est un capital – financier, social, cognitif – que le sujet constitue et gère au cours de sa vie » . Um contexto complementado por Urry (2005), como sendo « une nouvelle base épistémologique et critique pour les sciences sociales, au risque de n’être qu’une métaphore pour appréhender des phénomènes globaux – la mondialisation, les migrations, les nouvelles technologies de communication – et locales, comme la congestion des villes, due à notre désir d’auto mobilité » .

Para Jurgen Juhnke, (1968, p. 69):

> No desenvolvimento das cidades nos últimos 100 anos chama-nos a atenção, (...) 3 períodos, a saber: o 1° representado pelo trem, o 2° pelo bonde e o 3° foi devidamente dedicado ao automóvel, sem que nestes dois últimos tenha parado a influência da ferrovia sobre o desenvolvimento das cidades. No 1° período, o histórico núcleo da cidade foi rodeado por um compacto anel de subúrbios, (...) casa e trabalho, embora separados, ficavam suficientemente coordenados. (...) O 2° período iniciou-se no primeiro décimo do século XX, marcado por uma ruptura deste pétreo anel dos subúrbios (...) as rodovias avançam mais para o interior, (...) os diâmetros das cidades alongam-se consigo até 15km ou mais, de modo que a casa e o lugar de trabalho se distanciam mais entre si. No 3° (...) o diâmetro da região urbana cresce até 30 km ou mais.

Para Castro (2007, p.15) a cidade contemporânea configura-se pelos transportes e suas respectivas artérias de circulação, cuja fisionomia se transformava com as grandes obras públicas de eixos férreos e rodoviários. « La ville, c'ést le mouvement »: não apenas construções e atividades interligadas por circulações, mas uma dinâmica contínua de fluxos de pessoas, de bens, de serviços, (BRAUDEL, apud AMAR, 2004, p.12) sendo impossível compreender a cidade sem pensar nos deslocamentos e vice-versa.

Para Furtado (1975, p.7) a formação das sociedades de base industrial é um processo complexo, cuja compreensão requer a análise simultânea da inserção do progresso tecnológico e seus respectivos sistemas de produção, devidamente sobrepostos a análise das estruturas sociais e o quadro institucional pré-existentes.

Se no passado tais relações foram responsáveis pelo delineamento de inúmeras regiões, a pesquisa busca compreender como tais territórios se encontram atualmente destacando neste processo, as adaptações de seus principais eixos de transporte e sua correlação com o território urbano em um contexto econômico pautado por novos ideais e estratégias econômicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIÈS, P. **L'invention du territoire**. Collection Critique du Droit 6. Grenoble: Presses Universitaire de Grenoble. 1980.

ASCHER, F. **Os Novos Preceitos do Urbanismo**. Coleção RG bolso; 4. São Paulo. Romano Guerra, 2010.

BARAT, J. **A Evolução Dos Transportes No Brasil**. Rio de Janeiro; IBGE/IPEA, 385p, 1978.

BRAUDEL, F. **Gramática das Civilizações**. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

_____. **A Identidade na França: o espaço e a história**. Vol. 1. São Paulo: Globo, 1989.

BOUVIER, Y.; LABOIRE, L. (dir.). **L'Europe en Transitions:** Énergie, mobilité, communication: XVIIIe -XXIe siècles. Paris: Nouveau Monde, 2016.

CASTRO, M. B. **O bonde na cidade**: Transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: Anablume, 2007.

CHATZIZ, K. **La pluie, le Métro et l'ingénieur**: Contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains (XIXe-XXe siècles). Paris: L'Harmattan. 2000.

FLONNEAU, M. & GUIGUENO, V. **De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?** Mise en perspective d'un champ. Presses universitaires de Rennes, 2009

FURTADO, C. **A hegemonia dos Estados Unidos e o subdesenvolvimento da América Latina**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1975.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna:** Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. São Paulo. Edições Loyola. 1992.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IANNI, O. **Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)**. Série Coleção Retratos do Brasil, v. 83, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

JACQUES, P. B. Errâncias urbanas: a arte de perambular pela cidade. In: **Revista ARQTEXTO** n°7. 2005. Disponível em: http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_7/7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf

JURGEN JUHNKE, K. **A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano**. São Paulo. Editora Edgard Blucher. 1968.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de documentação e de divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. 1ª Edição. São Paulo. Editora HUCITEC. 1984.

MUNFORD, L. **Techinics and Civilization.** London: Routledge & Kegan Paul, 1955.

NUNES, I. **Integração ferroviária Sul-Americana.** Por que não anda esse trem? São Paulo. FAPESP/ANNABLUME. 2011

PICON, A. 1992. **L'invention de l'ingénieur moderne**. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851. Paris: Presses des Ponts et Chaussées

SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Edusp, 1968.

SOMEKH, N. **Patrimônio Histórico, Projetos Urbanos e Urbanidade**. Iphan. 2015,

TANSCHEIT, P. **Placemaking x gentrificação: a diferença entre revitalizar e elitizar um espaço público.** The City Fix Brasil. WRI Brasil, Cidades Sustentáveis. Julho de 2016.

UNIÃO EUROPEIA. **Livro Branco. A política Europeia de transportes no horizonte 2010**: a hora das opções. Itália, Comunidades Europeias, 2001.

VARGAS, M. (Organizador). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil**. Editora UNESP. São Paulo, 1994.

O SUJEITO E O PATRIMÔNIO CULTURAL INDUSTRIAL:
UMA ANÁLISE DA CONSTRUÇÃO DO SUJEITO A PARTIR DE SUAS MEMÓRIAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ASSIS

GEOVANA SOUZA SANTANA
<geovana.santana@unesp.br>

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
<eduardo.romero @unesp.br>

INTRODUÇÃO

A preservação ferroviária é uma forma de manter as múltiplas memórias e a identidade local presente na sociedade. A perda desta memória poderia cooperar com o desaparecimento de comunidades, como a que reside atualmente na vila e no pátio ferroviário de Assis (GAZZINELLI; CASTRIOTA, 2015; RODRIGUES, 2010). Dessa maneira, as relações estabelecidas entre os objetos e os sujeitos possuem um valor que vai além do material. Sem elas, os objetos teriam apenas propriedades físico-químicas, pouco elucidativas, diferente das desses moradores com este local, que por vezes podem chegar a se sentir parte desse espaço, conforme a relação que eles estabelecem com o patrimônio (RODRIGUES, 2010).

Halbwachs (1990) ressalta que, manter memórias grupais auxilia no momento de sua rememoração, pois é mais fácil de testar suas veracidades e de apoiar-se nelas. Mesmo que elas não sejam mais a mesmas e não entrem em concordância, não significa que deixam de ser coletivas. Isto porque dentro de cada indivíduo existem fragmentos de outras pessoas, mesmo que este não tenha vivido estes momentos materialmente, da mesma forma que as outros. Além disso estas podem também auxiliar no desenvolvimento da identidade e subjetividade deles.

A origem da cidade de Assis, localizada no oeste do estado de São Paulo, se deu após a doação de 80 alqueires de terras de lavrado à igreja, onde iniciou-se a construção da capela e das primeiras casas do povoado (ASSIS, 2015). Antes da ferrovia a cidade possuía um fraco comércio, e uma pequena população, além de ser um povoado rústico com valores relacionados à arte sacra. Com a construção da estação ferroviária de Assis, que fez ligação com a linha Alta Sorocabana, a cidade teve um progresso acelerado, trazendo com ele o aumento populacional - pelo aumento de oportunidades de emprego - e a atividade comercial. Por falta de investimento tanto por parte de empresas privadas e estatais conjuntamente com a decadência do sistema ferroviário, a linha de Assis foi desativada, os prédios hoje estão em ruínas ou sendo usados para outros fins que não tem ligação com a função original (MOTA, 2013).

A prática de construção de moradias para funcionários da ferrovia nesta cidade, as chamadas vilas operárias ou casas ferroviárias, teve início por causa da falta de moradias para as pessoas que estavam chegando na cidade com o intuito de trabalhar na ferrovia, e também como umas das maneiras de estabelecer uma relação entre o trabalhador e a empresa (MOTA, 2013). Na cidade de Assis foram construídas três vilas (conforme Figura 1) em torno o das Avenida Rui Barbosa e Avenida Vereador David

Passarinho, sendo estas umas das principais avenidas da cidade, onde também se localiza a maior parte de seu comércio atualmente.



Figura 1 Mapa da localização das vilas ferroviárias de Assis. O número um indica o local do primeiro conjunto de casas ferroviárias construídos. Fonte: Mota, 2013.

O objetivo desta pesquisa[1] foi estudar os moradores que residem no pátio ferroviário de Assis e nas vilas ferroviárias, que atualmente estão em condições variáveis de conservação física, desde alguns satisfatórios em uso até outros edifícios em condição de abandono ou mesmo de arruinamento. A pesquisa teve como ponto inicial saber qual a relação desses moradores com o prédio em que residem, e como a área ou edifício atua sobre a construção de identidade e da memória, e por fim verificar se existe alguma relação afetiva entre ambos e qual seria ela, e dentro disso compreender quais são as particularidades da cidade que possibilitaram que isso tenha sido possível.

METODOLOGIA

Na primeira etapa desta pesquisa foi feito um levantamento bibliográfico e leituras de livros, revistas e artigos sobre os temas de estudo: subjetividade, memória coletiva e patrimônio cultural industrial. Com foco principalmente em autores da psicologia social, e também autores das ciências humanas e sociais.

Para a coleta de dados foi usado o método da história oral, que consiste em entrevistas com sujeitos que vivenciaram acontecimentos do passado e do presente. Esta é uma metodologia baseada em conceitos das ciências humanas, mas pode ser usada em outras áreas também, mostrando ter um caráter interdisciplinar. Ela por si só não define o que aconteceu no passado e o que acontece no presente, esta necessita

[1] Este resumo é resultado de uma pesquisa de Iniciação Científica financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de S. Paulo (FAPESP) com o número de processos 2018/12693-4. Também auxiliado pelo projeto Memória Ferroviária também financiado pela FAPESP.

de análise e interpretação, e também pode ser utilizada pelos grupos entrevistados como um instrumento para reafirmar suas identidades (ALBERTI, 2000).

Desta forma, baseado nesta técnica de história oral foi elaborado um roteiro de perguntas, utilizado na fase de coleta de dados que foi feita com o auxílio de gravações, anotações e fotos, quando possível, e autorizado pelos entrevistados. As análises foram realizadas a partir das gravações e transcrições das narrativas através da teoria vigotskiana e também das teorias de memória de Halbwachs.

Foram realizadas 13 entrevistas sendo: 4 na Vila Ferroviária 01, 4 na Vila Ferroviária 02 e 5 na Vila Ferroviária 03. Por meio dos dados recolhidos, foi possível observar que tudo relacionado ao pátio ferroviário está no âmbito do passado, pois quando os moradores se referem a ele é sempre como algo que foi e não existe mais (LOWENTHAL, 1998).

RESULTADOS E DISCUSSÕES

As relações sociais são de extrema importância para os moradores, já que elas são o ponto de ligação do sujeito com o mundo e o que os ajuda a impulsionar seu desenvolvimento. Logo, sua construção como ser e trabalho, segundo Vigotski, é o meio mais efetivo para esse acontecimento. Não o trabalho no sentido senso comum, daquilo que sustenta o homem no molde capitalista, do que diz respeito ao emprego, mas aquilo que o leva a pensar antes de agir e transformar aquele pensamento em algo material (MARTINS & EIDT, 2010; DELARI JR, 2007), pois assim como as memórias são transformadas ao longo do tempo, o sujeito também é. E isto é causado pelo meio social (MOLON, 2011).

Com isso, foi possível verificar que há poucos vínculos dos moradores com suas residências quando se trata de alguém que não trabalhou nela, dado que elas não recebem tratamento especial, pois para eles o valor que elas têm é de moradia de residência própria. Esta relação pode ser vista quando pensada na questão memorial, já que as coisas são sentidas em intensidades diferentes e rememoradas com intensidades diferentes conforme a marca deixada pela experiência vivida. Isto porque mesmo quando se conta algo a uma pessoa, ela não vai sentir da mesma forma do que quem a contou, mesmo aqueles fatos que acontecem coletivamente podem ser esquecidos (HALBWACHS, 1990).

Na da narrativa dos entrevistados evidenciou-se que suas memórias se relacionam com acontecimentos que envolvem familiares e amigos, sendo que algumas dessas pessoas não estão mais vivas. Além disso, as relações com suas casas e a

vizinhança também exercem um papel de extrema importância para a construção desses sujeitos. Dessa forma, pode-se afirmar que a relação entre memória e subjetividade é estreita. Segundo Vigotski (1996), uma não existe sem a outra, pois elas se desenvolvem ao mesmo tempo e interferem-se durante esse processo, mesmo que de formas totalmente diferentes. Elas se constroem na relação com o meio externo e com as pessoas, por meio das ressignificações feitas pelos signos. Logo, as relações sociais dentro da teoria vigotskiana são de fundamental importância, pois é com elas que indivíduo se entende como sujeito e entende o mundo a sua volta.

As mudanças ocorridas ao longo desse tempo não estão relacionadas apenas às questões físicas, como acima citadas, mas também à memória, como elucida Bosi (1994), em conformidade com Vigotski (1996). Esta muda conforme o tempo e o processo de rememorar se torna cada vez mais difícil quando feito individualmente. Com isso, a memória coletiva mostra-se importante dentro dessa análise, já que só a partir da junção das narrativas de cada morador e por meio das memórias em comum foi possível entender sua subjetividade.

Do mesmo modo, com essas transformações, desenvolvemos outras áreas da percepção e, por este motivo, vemos as coisas de maneira diferente. Suas significações se modificaram. Como afirmam Inumar e Palangana (2004), a nossa memória, assim como a percepção, é formada pelas relações sociais e por outras aptidões humanas, além da interação com a objetividade. Posto isso, as memórias e as percepções sobre elas já não são mais as mesmas.

CONCLUSÕES

Em suma as entrevistas realizadas, em sua maioria, foram feitas com ex-ferroviários ou pessoas que tiveram familiares que trabalharam na ferrovia, ou seja, pessoas que estiveram durante grande parte de suas vidas ligadas aos trabalhos da ferrovia. O trabalho tem papel principal para muitas dessas pessoas, ele está em seus costumes, em seus hábitos e nos mais velhos em seus conselhos (BOSI, 1994). Dessa forma, o trabalho e a vida cotidiana estão fortemente ligados nessas pessoas, já que alguns deles chegaram a trabalhar nesse espaço por 30 anos, em alguns casos, sendo seu único trabalho ao longo da vida. O trabalho tem papel fundamental na constituição do sujeito, segundo Inumar e Palangana (2004), pois a partir dele o sujeito entra em contato com a vida em sociedade e deixa de ser um ser estritamente biológico, gerando modificações em suas funções psíquicas e no meio. Ela necessita que sejam estabelecidas relações sociais e entre o homem a realidade objetiva, assim como a

subjetividade, que é formada a partir de uma relação dialética entre as experiências do sujeito e a objetividade.

As memórias, além de relacionadas com pessoas, também estão relacionadas com o som do apito, que os lembra de como era a linha em funcionamento, um tempo que para muitos deles não volta mais, por serem facilmente rememoradas e involuntárias, por estarem ligadas (LOWENTHAL, 1998).

Logo, as relações estabelecidas com o espaço fizeram com que alguns “hábitos” fossem criados, como o de usar o som do apito como relógio. Este é um exemplo de como eles se relacionam com o mundo social, referindo-se desta forma a como eles estão construindo sua subjetividade, que está em constante transformação, conjuntamente com o mundo social. Dessa forma a uma significativa diferença entre as pessoas que trabalharam neste local, pois elas têm uma relação memorial direta com ele, já outras pessoas se relacionando com as memórias afetivas ligadas aos seus familiares, mas não com o espaço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, V.; FERNANDES, T. M.; and FERREIRA, M.M., orgs. História oral: desafios para o século XXI. In: ALBERTI, V. **Histórias dentro de história**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2000, p. 155-202.

ASSIS. Estado de São Paulo. Câmara Municipal de Assis. **História da Cidade**. 2015. Disponível em: < http://www.assis.sp.leg.br/institucional/historia/historia-cidade>. Acesso em: 26 fev. 2018.

BOSI, E. **Memória e Sociedade: Lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 53-63, 81-84, 405-452 e 468-481.

DELARI JR., A. Vigotski: Consciência, linguagem e subjetividade. São Paulo: Alínea, 2007.

GAZZINELLI, J. O; CASTRIOTA, L. Patrimônio, memória e preservação: o caso da estação ferroviária de marinhos. **Fórum Patrimônio - ambiente Construído e Patrimônio Sustentável,** Belo Horizonte , v.8, n.2, 2015.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vertice, 1990.

INUMAR, L. Y.; PALANGANA, I. C. A formação da memória no desenvolvimento psíquico: contributo à educação. Brasília: In: **Revista brasileira de Estudos Pedagógicos**, v. 85, n. 209/210/211, p. 101-113, 2004.

LOWENTHAL, D. **Como conhecemos o passado.** São Paulo: Projeto História, 1998, p. 83-87.

MARTINS, L. M; EIDT, N. M. Trabalho e Atividade: categorias de análise da psicologia histórico-cultural do desenvolvimento. **Psicologia em Estudo**, v. 15, 2010, p. 675-683.

MOLON, S. I. Notas sobre constituição do sujeito, subjetividade e linguagem. **Psicologia em Estudo**, v. 16, p. 613-622, 2011.

MOTA, B. M. **A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP: Da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem**. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC), 2013.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. **USJT - Arq. Urb**, n. 3. p. 31- 40, 2010.

VIGOTSKI, L. S. Formação social da mente: O desenvolvimento dos processos psicológicos superiores. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 51- 99.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha família pelo incentivo, ao meu orientador Eduardo por toda paciência e dedicação, a equipe do Memória Ferroviária pelo apoio e aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado nos momentos mais difíceis.

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA: VESTÍGIOS DAS OFICINAS E VILA OPERÁRIA DA PRIMEIRA FERROVIA CONSTRUÍDA NA AMAZÔNIA

LARISSE DE FATIMA FARIAS DA ROSA
<larisse.farias.rosa@gmail.com>

FLÁVIA OLEGÁRIO PALÁCIOS
<flavia.op@gmail.com>

INTRODUÇÃO

A Estrada de Ferro de Bragança foi a primeira ferrovia construída na Amazônia, as obras iniciaram em 1883 pelo Governo Provincial sendo concluídas em 1908 pelo Governo do Estado. Esta via férrea foi implantada para otimizar o escoamento da produção agrícola e a conexão entre a Capital do Pará (Belém) e as colônias agrícolas localizadas no Nordeste do Estado, tendo Bragança como cidade polo da Zona Bragantina.

A construção desta linha férrea objetivou incentivar a ocupação das colônias agrícolas presentes na Região Bragantina, fomentando o aumento da mão de obra atuante na lavoura, com intuito de atender a demanda do mercado interno e a exportação. Outro propósito da ferrovia era viabilizar a conexão por terra entre a capital do Pará (Belém) e a capital do Maranhão (São Luiz). Entretanto, o alto custo do empreendimento permitiu que somente parte do projeto fosse executado (SARQUIS, 2017).

A linha central (tronco) da Estrada de Ferro de Bragança percorria treze municípios **(Figura 1)**: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará (antiga Anhangá), Igarapé-Açú, Nova Timboteua (antiga São Luiz), Peixe-boi, Capanema, Tracuateua e Bragança. Os principais ramais da ferrovia eram: Ramal de Prolongamento (linha urbana de Belém), Ramal do Pinheiro (atual Distrito de Icoaraci em Belém), Ramal de Benfica (Benevides), Ramal de Santo Antônio do Prata (Igarapé-Açú) e Ramal de Benjamin Constant (Bragança).

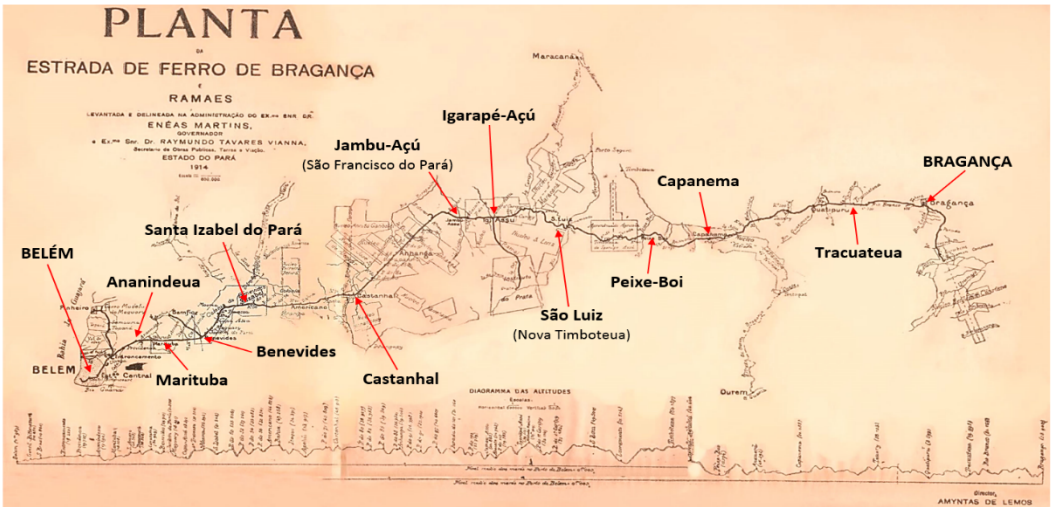


Figura 1: Planta da Estrada de Ferro de Bragança da linha tronco e ramais. Diretor Amynta de Lemos, 1914. Fonte: Mapa baseado na Planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramais. Disponível em: www.mapaseturrotasturisticas.com.br . Consultado em janeiro de 2018.

A estruturação dessa ferrovia ocorreu no início da Primeira República, na administração de Augusto Montenegro como Governador do Estado (1901-1909). Neste período, foram realizadas inúmeras modificações e ampliações nas obras da Estrada de Ferro de Bragança, entre essas, a criação da vila operária e construção das oficinas da via férrea em Marituba.

CONSTRUÇÃO DA VILA OPERÁRIA E OFICINA FERROVIÁRIA EM MARITUBA

O local escolhido para sediar as oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, foi proveniente da Fábrica de Papel Paraense que havia hipotecado casas e terras existentes na área após um grave incêndio em 1898. A não quitação da dívida possibilitou que o Estado ficasse com a tutela da propriedade. Com isso, Augusto Montenegro decidiu transferir as oficinas da ferrovia anteriormente localizadas às margens da Estação de São Brás em Belém (MONTENEGRO, 1903).

As obras em Marituba iniciaram em meados de 1903, Augusto Montenegro relatava o andamento da construção por meio de Mensagens Dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará: "*mandei levantar as plantas respectivas e fez-se a encomenda da parte metálica para a Europa (...) tendo-se já começado os trabalhos de terraplanagem e escavação de alicerces"* (MONTENEGRO, 1903, p.46). O governador construiu em frente ao prédio das oficinas uma vila operária, para servir de moradia dos operários que trabalhavam nas oficinas (MONTENEGRO, 1903).

As oficinas projetadas em Marituba (Figura 2) possuíam depósito de máquinas, carros, espaços para reparos em máquinas e carros, anexo para realizar fundições tanto para peças da ferrovia quanto para obras de outros departamentos do Estado. As "máquinas-ferramentas" foram importadas dos Estados Unidos e montadas nas oficinas de Marituba (MONTENEGRO, 1904).



Figura 2: Oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, década de 1950. Disponível em: www.estaçõesferroviaris.com.br. Consultado em fevereiro de 2018.

As instalações das oficinas em Marituba foram inauguradas em meados de 1905, segundo a declaração de Augusto Montenegro: “Encomendei para a Europa a superestrutura metálica para a rotunda das locomotivas: esta construção servirá para abrigar 7 locomotivas e custará cerca de 70 contos” (MONTENEGRO, 1905, p.62). O Governador encomendou também três hangares metálicos para substituição do antigo barracão da Fábrica de Papel que deu lugar às instalações da oficina ferroviária (MONTENEGRO, 1905).

Um girador para manobrar trens foi utilizado para compor as oficinas em Marituba, além de máquinas para variadas funções, forno para fundição, serraria, carpintaria, entre outros. Próximo às instalações em Marituba existia um igarapé onde foi construída uma casa para bomba de abastecimento de água para as oficinas e vila operária. Para compor a estação de Marituba foi construído um reservatório de água (Figura 3) em alvenaria com aparência robusta (MONTENEGRO, 1908).

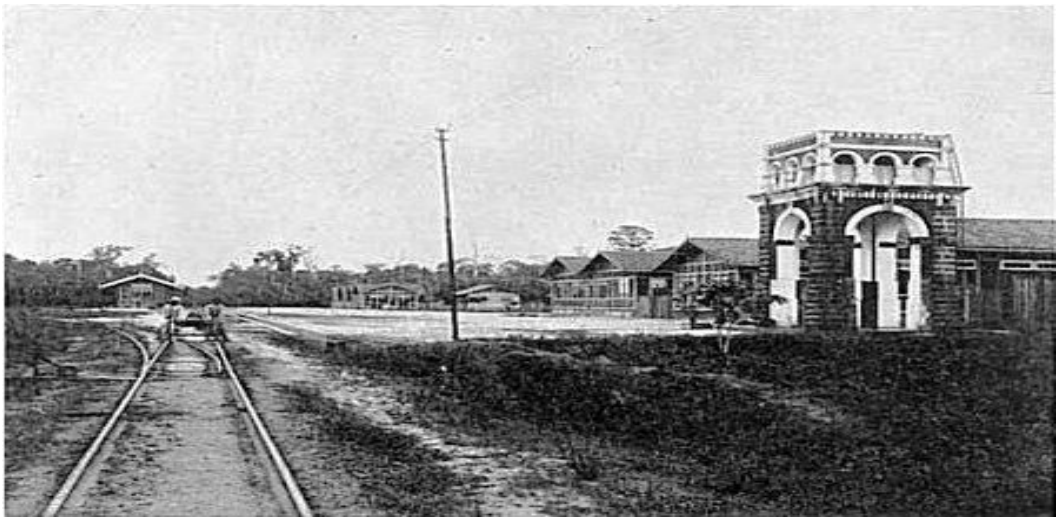


Figura 3: Reservatório para abastecimento de água em Marituba, sem data. Disponível em: www.pinterest.com. Consultado em agosto de 2019.

A vila operária em Marituba (Figura 4) foi inaugurada em meados de 1907 sendo a primeira empreitada desse perfil construída na região, o intuito era abrigar as famílias dos trabalhadores das oficinas da Estrada de Ferro de Bragança, incentivando a ocupação daquela região. Com isso, Montenegro (1906) planejou um espaço contendo dezessete grupos de casas, escola e moradia para professor, farmácia, uma casa para o chefe da estação e chefe das oficinas, armazém, açougue, praça arborizada com mangueiras, entre outros.



Figura 4: Vista da vila operária composta por grupos de casas, reservatório de água e poste da rede telegráfica, localizada em frente das oficinas ferroviária em Marituba. S/D. Disponível em: www.estaçõesferroviarias.com.br. Consultado em fevereiro de 2018.

As oficinas da Estrada de Ferro de Bragança operaram por aproximadamente 56 anos (1908-1964). No decorrer da década de 1960 a ferrovia de Bragança entrou em processo de desmontagem, estima-se que isso ocorreu por conta da política automobilística impulsionada na administração de Juscelino Kubitschek (1956-1961), período em que a economia brasileira passou pelo processo de internacionalização. Com isso, inúmeras empresas multinacionais se estabeleceram no Brasil, produzindo em larga escala automóveis, caminhões e ônibus. Os veículos automobilísticos demandavam o surgimento e estruturação de rodovias, acarretando o defasamento de inúmeras ferrovias brasileiras (RODRIGUES, 2017).

No ano de 1956 o Governo brasileiro autorizou estudos técnicos ferroviários que constataram alto déficit das vias férreas, acreditando-se que o prejuízo poderia ser contornado com a desativação e substituição das estradas de ferro (RODRIGUES, 2017).

Entre as ferrovias desativadas estava a Estrada de Ferro de Bragança, a suspensão dos serviços dessa via férrea ocorreu em janeiro de 1965. Após a desativação da ferrovia de Bragança seus elementos foram considerados obsoletos: locomotivas, estações e complexos ferroviários, instalações das oficinas, reservatórios de água, trilhos, itens telegráficos, entre outros. Resultando no abandono, descaracterização, perda parcial e total desses elementos.

A procedência serial e industrial impacta de forma significativa a preservação dos componentes ferroviários, considerando que grande parte desses itens não possuem apelo artístico, fator determinante em muitos casos para a salvaguarda

patrimonial. Entretanto, podem ser atribuídos outros valores aos elementos ferroviários como: histórico, documental, tecnológico, identitário, entre outros, justificando a importância da preservação desses componentes, pretendendo evitar a demolição arbitrária, inserção de elementos sem avaliação prévia e substituições pouco criteriosas que podem descaracterizar significativamente esses vestígios (KÜHL, 2008).

Entre os componentes que deixaram de ser utilizados após a inativação da Estrada de Ferro de Bragança, estavam as oficinas e vila operária em Marituba, sendo desmontados ao longo do tempo. Os vestígios (Figura 5) que permaneceram neste município foram as instalações da oficina ferroviária: galpão de reparos e rotunda, esta área atualmente é ocupada pela Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER/PA). No terreno foram construídos novos prédios, e parte das instalações da antiga ferrovia são utilizadas para depósito de carro da EMATER/PA. O antigo reservatório de água foi eleito símbolo do município de Marituba, por conta de o desenvolvimento da cidade estar diretamente ligado às atividades da antiga ferrovia.

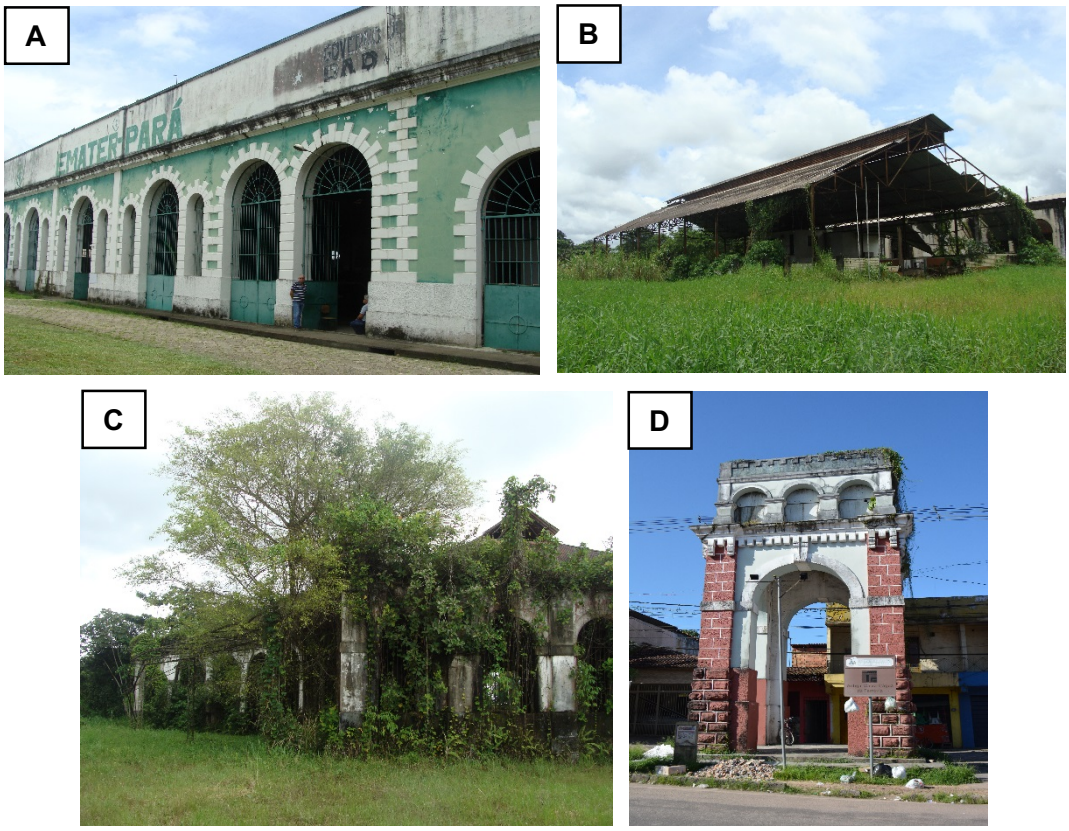


Figura 5: (A) Instalações das antigas oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, atualmente utilizadas como depósito da EMATER/PA; (B) Estrutura das antigas oficinas; (C) Prédio da antiga rotunda; (D) Reservatório de Marituba. Fonte: Acervo pessoal das autoras, 2019.

Com isso, a presente pesquisa objetivou pontuar valores que podem ser atribuídos aos vestígios ferroviários com intuito de contribuir para a preservação desses elementos.

A pesquisa foi desenvolvida por meio de investigação histórico-documental, em documentos oficiais como as Mensagens dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará. O recorte temporal foi de oito anos (1901-1908), período de construção e estruturação das oficinas e vila operária em Marituba. E ainda, visita técnica aos vestígios da antiga ferrovia em Marituba.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A desativação da Estrada de Ferro de Bragança resultou em transformações e perdas consideráveis do acervo da antiga via férrea. Os vestígios ferroviários ainda estão passando pelo processo de reconhecimento patrimonial, por isso, é de suma importância elencar possíveis valores que podem ser atribuídos a esses bens, com intuito de contribuir para sua preservação.

Apesar da ampla significância cultural e esforços expressivos por parte de órgãos de proteção patrimonial como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artísticos Nacional (IPHAN), os remanescentes ferroviários ainda enfrentam problemas como a ausência de manutenção, de uso e intervenções pouco criteriosas, entre outros. A ausência de reconhecimento patrimonial e preservação pode resultar no desaparecimento dos testemunhos de uma importante atividade que mobilizou diversas relações no percurso da Capital do Estado do Pará até a Zona Bragantina localizada no Nordeste Paraense.

REFERÊNCIAS

CARTA DE NIZHNY TAGIL. **Sobre o patrimônio industrial**, em português. Disponível em www.patrimonioindustrial.org.br. Consultado em novembro de 2019.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização –** Problemas Teóricos do Restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

RODRIGUES, D. B. **Ao apito do trem**: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança. *In*: Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos/ (Org.) SARQUIS, G. B.- Belém: IPHAN, 2017.

RIEGL, A. **O Culto moderno dos monumentos**: sua essência e sua gênese. 1903. Tradução: Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: Editora da UCG, 2006.

SARQUIS, G. B. **Chegadas e Partidas na Estrada de Ferro de Bragança**. *In*: Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos/ (Org.) Giovanni Blanco Sarquis.- Belém: IPHAN, 2017.

VIÑAS, S. M. **Teoría Contemporánea de la Restauración**. Espanha: Editorial Síntesis S.A. 2010.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **A Teoria Contemporânea da Conservação e a Arquitetura Moderna.** Textos para discussão nº 58. Editora: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. Olinda, 2014.

Fontes - Documentos Oficiais

MONTENEGRO, A. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1903 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, 1903**. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

MONTENEGRO, A. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1905 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, 1905**. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

MONTENEGRO, A. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1906 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, 1906**. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 09.11.2019.

MONTENEGRO, A. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, 1908**. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 09.11.2019.

A NOÇÃO DE PATRIMÔNIO URBANO NA TUTELA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: REQUALIFICAÇÃO A PARTIR DE ESPAÇOS FERROVIÁRIOS OBSOLETOS

TALYS NAPOLEÃO MEDEIROS
<talys.medeiros@ufpe.br>

NATÁLIA MIRANDA VIEIRA DE ARAÚJO
<natalia.vieira@ufpe.br>

INTRODUÇÃO

O sucateamento do sistema ferroviário brasileiro, atrelado a questões de ordem política e econômica, provocou o gradual encerramento das atividades do modal e, consequentemente, a perda da funcionalidade dos espaços ocupados por leitos e pátios ferroviários, processo acentuado a partir dos anos 1960. Apesar de serem parte do legado ferroviário e industrial, tais sítios encontram-se predominantemente degradados e ociosos, à margem das dinâmicas locais, ou foram ilegalmente ocupados. Demonstra-se, assim, a falta de efetividade ou até mesmo a inexistência de políticas de planejamento urbano no que diz respeito ao enfrentamento desta problemática, comum aos núcleos urbanos cortados por ferrovias.

Os espaços ferroviários obsoletos possuem uma inserção estratégica no meio urbano, pela sua escala e por serem linearmente dispostos; revelando, assim, o seu potencial enquanto elementos estruturadores para processos de requalificação urbana. Desse modo, é possível chegar à seguinte indagação: como considerar as possibilidades de reutilização desses sítios de maneira atrelada à preservação do patrimônio ferroviário, enquanto patrimônio urbano?

Este estudo tem como objeto empírico os espaços obsoletos da antiga Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP), implantada a partir de 1881 e que chegou a ligar o Recife a Salgueiro, no sertão do estado, totalizando mais de 600 km, totalmente inoperante há mais de duas décadas. Isto posto, tem-se como objetivo discutir a relação entre a tutela do patrimônio ferroviário e a noção de patrimônio urbano no âmbito de processos de requalificação urbana a partir de estruturas ferroviárias desfuncionalizadas, utilizando como objeto empírico de análise os espaços obsoletos decorrentes da EFCP em Moreno (PE).

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E REQUALIFICAÇÃO URBANA

O amadurecimento e o alargamento do conceito de patrimônio cultural foram fundamentais para que os elementos decorrentes da industrialização, incluindo as ferrovias, fossem gradativamente reconhecidos como bens patrimoniais. Além disso, a noção de patrimônio urbano – cujas raízes estão nas teorias de Gustavo Giovannoni, que aborda a dimensão urbana do patrimônio com uma visão ampla e integradora ainda nas primeiras décadas do século XX – foi aprofundada no contexto europeu do segundo pós-guerra e reverberou nas reflexões acerca do patrimônio industrial.

Estas mudanças de paradigma foram abordadas por documentos de referência como a Carta de Veneza (1964) e a Declaração de Amsterdã (1975). Nesse sentido, o patrimônio e sua escala urbana foram introduzidos no planejamento urbano, por meio de uma visão abrangente da tutela, no âmbito da conservação integrada.

Em um dos seus contextos interpretativos, a consolidação da noção de patrimônio urbano abre margem para a compreensão e valorização de determinados aspectos do patrimônio industrial e ferroviário que, pela natureza da sua configuração espacial e funcional, deve ser entendido como um conjunto, de forma ampla e sistêmica (SOTO, 2012), e não como um grupo de elementos distintos e dissociados. Aos avanços teórico-conceituais, somam-se a intensificação da desfuncionalização de instalações industriais e das ameaças a esse legado, que levaram ao aumento do interesse pela temática (RAHÓLA, 2007; RUFINONI, 2009; KÜHL, 2010b; RODRIGUES, 2010).

No contexto brasileiro da salvaguarda do patrimônio industrial e ferroviário, frequentemente são desconsideradas a complexidade, as especificidades e as interrelações entre os elementos (KÜHL, 2010a; RODRIGUES, 2010; FREIRE, 2017), vistos de forma descontextualizada, fragmentada e pontual, dissociada da noção de patrimônio urbano. A proteção institucional ineficiente soma-se às abordagens e intervenções inadequadas, demonstrando, então, a inexistência de uma política de preservação desse patrimônio no país.

No caso específico do patrimônio ferroviário, observa-se uma preferência pela preservação e reutilização restritas ao edifício da estação, em detrimento dos demais elementos do sistema. Com o agravamento do cenário de degradação pós-desfuncionalização, põe-se em risco a preservação de vários vestígios materiais do legado ferroviário. Evidencia-se, assim, a necessidade de reconhecimento de leitos e pátios ferroviários como bens patrimoniais de escala urbana, responsáveis pela articulação de todos os componentes do sistema através da linha férrea.

Os sítios afetados pela desfuncionalização possuem uma conotação negativa por não beneficiarem a coletividade nem cumprirem sua função social, mas, ainda assim, despertam interesses e expectativas acerca dos papeis que podem vir a desempenhar, das novas possibilidades de uso e da reversão do declínio e deterioração (BORDE, 2006; CAVACO, 2007). Ademais, apesar de serem vazios de uso, podem deter significados simbólicos relacionados aos usos originais (SAMPAIO, 2012).

Desse modo, as intervenções em sítios ferroviários devem priorizar o respeito às preexistências e a sua efetiva compreensão enquanto bens patrimoniais, no sentido de estabelecer um diálogo adequado entre o passado e as dinâmicas contemporâneas. O

conceito de requalificação urbana aproxima-se de tais intenções (MOURA et al., 2006; MOREIRA, 2007; VASCONCELLOS; MELLO, 2015), e deve ser visto não apenas como uma estratégia de reutilização de espaços urbanos, mas também de preservação, capaz de atender a diferentes demandas.

OS ESPAÇOS OBSOLETOS DA EFCP EM MORENO

O município de Moreno, situado na Região Metropolitana do Recife, foi alcançado pela EFCP em 1885, tendo seu núcleo urbano consolidado com a implantação de uma indústria têxtil, a partir de 1910. Assim como em outras cidades, o leito da ferrovia é um espaço livre de ocupação que corta a zona central, consolidada e densamente ocupada, e áreas periféricas, com diferentes padrões de ocupação. Ademais, relaciona-se com as margens do rio Jaboatão, com o sítio industrial têxtil, desfuncionalizado, e com outros vazios de uso e/ou ocupação em seu entorno imediato; espaços que devem ser compreendidos de maneira articulada.

Considerando as características físicas do leito ferroviário – como a continuidade, a segregação em relação ao sistema viário e suavidade de inclinações e de curvas – e a necessidade de um tratamento coerente e adequado sob o viés patrimonial, destaca-se a sua possibilidade conversão em parque linear. Trata-se de uma alternativa recorrente, sobretudo no cenário internacional (SENES et al., 2014), perspectiva de intervenção que amplia a oferta de espaços livres públicos de lazer e recreação, comumente associada a infraestruturas de mobilidade ativa, instigando novas formas de deslocamento e de apropriação do espaço público e do patrimônio.

Como pode ser observado em Moreno, a requalificação urbana operada a partir do leito ferroviário é capaz de alcançar um domínio territorial abrangente, devido ao seu caráter estruturador no tecido urbano. A partir dele, podem ser estabelecidas: conexões urbanas, (re)estruturando o sistema de espaços livres públicos e de circulação ativa e articulando diferentes porções do tecido urbano, equipamentos de uso coletivo, centralidades e outros bens patrimoniais; e conexões ambientais, por meio das massas vegetais e cursos d'agua. Um sítio degradado, visto como cicatriz urbana pode se tornar a espinha dorsal de um processo de requalificação.

A reutilização como parque linear permite que sejam mantidos íntegros os vestígios materiais da via permanente – trilhos, dormentes e lastro. Além de inserir os espaços obsoletos nas dinâmicas urbanas, a intervenção deve evidenciar e fazer referência aos valores e relações espaciais e funcionais do legado ferroviário, inclusive

com outros elementos – tais como estação, pátio de manobras, armazéns e sinalização – contextualizando o patrimônio e sua escala urbana. Desse modo, evoca-se a legibilidade do uso anterior enquanto testemunho do processo de industrialização e de conformação da própria cidade, relacionado à identidade, à memória coletiva e ao senso de pertencimento da população local.

Vale ressaltar que a companhia privada responsável pela EFCP, desde o início da concessão, no final dos anos 1990, não demonstra ter interesse em operá-la. Considerando também a obsolescência técnica da ferrovia, pode-se afirmar que é remota a possibilidade de reativação para fins comerciais. Faz-se necessária uma colaboração entre diversas instituições a fim de viabilizar, do ponto de vista legal, a reutilização da faixa de domínio da ferrovia para outros fins.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É evidente o grande potencial que os espaços ferroviários obsoletos apresentam para a requalificação em uma dimensão urbana, que imprescindivelmente deve ser associada à preservação do patrimônio ferroviário, tendo em vista o significativo legado contido nesses sítios. Desde que a disciplina do restauro se consolidou enquanto tal, ainda no século XIX, e apesar das várias divergências no que diz respeito às formas de atuar sobre o patrimônio, chama atenção o consenso sobre a necessidade de dotar de uso as estruturas que se almeja preservar.

Reitera-se, então, a indissociabilidade e a necessidade de alinhamento entre a tutela do patrimônio ferroviário e o planejamento urbano na definição das possibilidades de reutilização desses espaços. São oportunidades de, simultaneamente, requalificar o espaço urbano e preservar o patrimônio ferroviário, atribuindo novos usos fundamentais para a melhoria da qualidade de vida, que agregam impactos positivos do ponto de vista cultural, social, econômico e ambiental. Entretanto, tal postura nem sempre é seguida, tendo em vista as fragilidades e vulnerabilidades das políticas urbanas. Sendo assim, muitas vezes são atribuídas destinações inadequadas, que implicam na completa destruição dos vestígios materiais, suporte de memórias, valores e significados.

Por fim, considerando as dificuldades de reconhecimento e proteção dos espaços ferroviários enquanto bens patrimoniais e a recorrente problemática da sua reafetação, a noção de patrimônio urbano, então, pode apresentar significativas contribuições no que diz respeito tanto à compreensão da escala urbana como da relação e inserção desses sítios no contexto do patrimônio ferroviário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORDE, A. **Vazios urbanos**: perspectivas contemporâneas. Rio de Janeiro, 2006. 226f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CAVACO, C. Os espaçamentos ilegítimos ou a condição suburbana do vazio. In: SEMINÁRIO ESTUDOS URBANOS, 2007, Lisboa. **Actas**.... Lisboa, 2007.

FREIRE, M. **Patrimônio ferroviário**: a preservação para além das estações. Recife, 2017. 263f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

KÜHL, B. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. In: SEMINÁRIO DE PATRIMÔNIO AGROINDUSTRIAL, 2., 2010, São Carlos. **Anais**... São Carlos, 2010a.

_____. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. In: **Arq.Urb**, n.3, p.23-30, maio/ago. 2010b.

MOREIRA, M. Requalificação urbana: alguns conceitos básicos. In: **Arquitextos**, n.5, p.117-129, dez. 2007.

MOURA, D. et al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. **Cidades, comunidades e territórios**, n.12/13, p.15-34, dez. 2006.

RAHÓLA, E. Nuevo concepto de patrimonio industrial: evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. In: **Bienes culturales**, n.7, p.59-70, 2007.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória. In: **Arq.Urb**, n.3, p.31-40, maio/ago. 2010.

RUFINONI, M. **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. São Paulo, 2009. 336f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SAMPAIO, A. Vazios urbanos e patrimônio industrial: interfaces com o ordenamento urbanístico e o patrimônio cultural. In: BORDE, A. (Org.). **Vazios urbanos**: percursos contemporâneos. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012. p.142-165.

SENES, G et al. Le greenways come rete di mobilità alternativa: il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways. In: ISFORT. **Ferrovie, territorio e sistema di greenways**. Roma, 2004. p.44-71.

SOTO, J. Los ferrocarriles y el patrimônio mundial: del monumento al paisaje cultural. In: CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA, 6., 2012, Vitoria (Espanha). **Anais**... Vitoria (Espanha), 2012.

VASCONCELLOS, L; MELLO, M. Re: atrás de, depois de... In: VARGAS, H.; CASTILHO, A. (Org.). **Intervenções em Centros Urbanos**: Objetivos, Estratégias e Resultados. Barueri: Manole, 2015. p.61-74.

A HISTÓRIA NÃO PERDEU O TREM: O ADVENTO DA FERROVIA NA HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA CEARENSE

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES
<jaciara.azevedo2011@hotmail.com>

INTRODUÇÃO COM OBJETO E PROBLEMATIZAÇÃO

A construção de ferrovias pelo mundo foi pensada inicialmente no país considerado berço da industrialização: Inglaterra, a mãe do trem, teve sua primeira ferrovia oficial criada no começo do século XIX. A partir de então, a instalação dos trilhos foi sendo difundida pelo mundo, de modo que, ao pensarmos o final do século XIX, podemos refletir acerca dos fatores que impulsionaram a implantação da ferrovia no sertão cearense.

Essa pesquisa trata da compreensão do processo histórico, cultural e sociopolítico do desenvolvimento das ferrovias na zona norte do estado do Ceará. Dessa forma, procura-se entender essa historicidade e como ocorreram as diversas transformações ao longo dos anos na referida região. Mudanças que adentram o campo da história social, envolvendo tanto os ferroviários como também a população que assistiu admiradamente os efeitos desse símbolo de modernidade.

Objetiva-se entender o processo de como se configuravam as práticas cotidianas sociais da época, em que em todos os lugares onde a ferrovia foi instalada, houve contribuição econômica, resultando no desenvolvimento do que estava ao redor. A partir desse registro é possível adentrar nesse passado e recuperar um pouco das linhas apagadas dessa história, através dos relatos de pessoas que vivenciaram o “tempo do trem”, construindo assim, uma possibilidade de visão historiográfica local. Para Hobsbawm (1970, p. 72),

> Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. [...] nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era.

É importante ressaltar que assim como a ferrovia foi símbolo de desenvolvimento próspero no início do século XIX, décadas depois um discurso caracteriza esse meio de transporte como ultrapassado, apresentando-o como retrógrado em detrimento do surgimento das rodovias, não gerando mais tanto lucro, visto que seu funcionamento não estava mais cobrindo os gastos que gerava, havendo mais prejuízo do que sucesso financeiro.

O estudo aborda as devidas relações da ferrovia com o cotidiano, contribuindo para o desenvolvimento de futuras pesquisas voltadas para o trem no Ceará. A partir de entrevistas com pessoas que vivenciaram “o tempo do trem”, será possível trazer à tona as memórias dessa coletividade, muitas vezes despertadas pelo apito da locomotiva, ou até mesmo o som do sino, anunciando mais um dia de trabalho; vindas e partidas; acordando e moldando as cidades que se constroem no leito da ferrovia.

MÉTODOS

A identidade da coletividade envolvida no imaginário da ferrovia pode ser refletida através dos relatos orais, estes, por sua vez promovem o registro de uma possível história do cotidiano desses sujeitos. Nessa pesquisa se objetiva conhecer as memórias que envolvem o trem na cidade, assim como os valores coletivos que foram sendo adquiridos dentro da tradição ferroviária, enfatizando a classe de ex-ferroviários, e verdadeiros amantes do trem. Desse modo, Le Goff (2013, p. 435), afirma

> Mas a memória coletiva é não somente uma conquista, é também um instrumento e um objeto de poder. São as sociedades cuja memória social é, sobretudo, oral, ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita, aquelas que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória.

Ainda no que se discute, a história oral da população diz respeito às práticas sociais que são realizadas em determinado tempo e espaço. Na passagem acima se discute o valor da memória social e o quanto se precisa lutar pelo seu espaço na sociedade vigente de hoje. Na presente pesquisa, o perfil das pessoas entrevistadas é de idosas aposentadas, visando conhecer como eram as viagens da época como também adentrar no mundo do trabalho dos ferroviários.

Dessa forma, a associação dos ferroviários aposentados na qual se localiza ao lado do prédio da Antiga Rede Ferroviária Federal em Fortaleza, será de suma importância para validação do estudo, uma vez que trabalhadores da ferrovia cearense poderão relatar suas principais vivências e lembranças do seu tempo de serviço. As fontes disponíveis até agora ao longo do desenvolvimento da pesquisa serão confrontadas entre si, para assim se conhecer melhor sobre esse “tempo do trem” no Ceará.

É notório que o discurso oral vem ganhando espaço para uma nova ferramenta de fonte investigativa, contudo nem sempre se apresentou dessa forma. Em décadas passadas, o discurso oral não possuía tanta relevância por conta de não haver

comprovação teórica, uma vez que todo esse cenário se desenhava no modelo positivista da época. E, com o advento da escola dos Annales, mais especificamente em sua terceira fase, a história oral se inseriu como uma das possibilidades metodológicas de pesquisa histórica, podendo ser construída a partir do ponto de vista de quem viveu.

No presente estudo, o método investigativo de história oral não é considerado a única fonte, mas sim um complemento da pesquisa aqui abordada. Faz-se relevante se debruçar na documentação disponível no Museu Ferroviário cearense, tais como fotografias, relatórios e memorando, incluindo periódicos da época que tratam tanto do período de auge do trem de passageiros como do processo como esse meio de transporte foi se desativando.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Os resultados alcançados até o momento da presente pesquisa, mostram o perfil de saudade da época em que o trem transportava passageiros, onde a cidade e o trem foram cenários de múltiplas vivências, além das estações ser consideradas pontos de encontros e despedidas. Constatou-se que surgiram novos padrões de sociabilidades, em que foi possível traçar uma visão modernizadora desses locais. Assim, alguns teóricos dizem que o trem anunciou a era moderna, embora hoje em dia seja considerado uma tecnologia ultrapassada.

Lima e Pereira (2007, p. 147) descrevem o uso “ultrapassado” do trem no Ceará por conta dos investimentos em prol de uma dita modernização no setor de transportes:

> Com o incremento da indústria automobilística, o Estado passou a investir nas rodovias, seguindo uma tendência das grandes potências. Por falta de recursos financeiros, as ferrovias brasileiras ficaram em segundo plano. Ramais foram extintos, construções entraram em decadência. [...] com trilhos inúteis suprimidos, ocorreu a implementação de outros recursos e o trem continuou a ser utilizado comercialmente, mas conjugado com os carros e caminhões, promovendo o desenvolvimento da economia nacional

Como se torna nítido na abordagem dos autores, surgiram outros transportes alternativos para competir com o trem mundialmente, fazendo com que o trem de ferro ficasse em segundo plano. Todo esse quadro histórico mostra as relações sociais advindas desse equipamento que penetrou nos sertões como espetáculo; inovação tecnológica; símbolo da modernidade; campo de trabalho. A valorização da cultura patrimonial remete à preservação de antigas estações, maquinistas, marias-fumaça, chegadas e partidas que povoam a literatura, a música e a memória de muita gente.

Cada estação nas cidades interioranas cearenses é considerada ponto de lembranças com chegadas, partidas e esperança de buscar uma vida melhor na capital. O trem então terá uma parte fundamental na construção dessa história. Devido à desativação do trem de passageiros no Ceará, muitas estações hoje em dia se encontram abandonadas pelo poder público e até mesmo por parte da população. Alguns municípios possuem seus prédios revitalizados, entretanto na maioria dos casos, os prédios de estação estão em condições precárias, ocasionado por um certo desinteresse tanto por parte das autoridades governamentais como também da própria população local.

Após uma possível revitalização, acredita-se que esses espaços poderão ser frequentados pelos moradores, como também turistas que queiram conhecer mais sobre o tempo de funcionamento de referida estação. É importante preservar esse bem material-cultural, pois a implantação dos trilhos na maioria dos municípios representou um impacto significativo para a história socioeconômica e cultural do local marcando a emancipação e autonomia das cidades cearenses.

CONCLUSÃO

Por onde as ferrovias passavam, geravam empregos, trazendo uma modernização às cidades interioranas, como foi no caso do Ceará. Ao escutar o apito do trem, a cidade ficava eufórica, as pessoas ficavam animadas para ver o trem fazer sua parada e seguir viagem. Os sujeitos que viajaram muito de trem, tem muito o que contribuir nessa pesquisa, uma vez que é primordial registrar essas memórias dos mais velhos.

Esse estudo privilegia o estudo da história social de trabalhadores, as temáticas sobre cotidiano e a cultura da população envolvidas com o trem, são áreas que merecem o estudo profundo para conhecer toda sua fundamentação histórica. O desenvolvimento da referida pesquisa se faz importante para construção da historiografia ferroviária cearense, ampliando as discussões sobre a memória ferroviária local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HOBSBAWM, E. **A Era das Revoluções:** Europa 1789-1848. Trad. Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977

LE GOFF, J. **História e memória**, Trad. Bernardo Leitão...[et al.]. 7ª ed. Revista Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013

LIMA, F. A.; PEREIRA, J. H. **Estrada de ferro no Ceará**. Fortaleza: expressão Gráfica e editora LTDA, 2007

ENTRE COROA, IGAPÓ E ROCAS: AS DIFICULDADES TÉCNICAS E FUNDIÁRIAS DE INSERÇÃO DO PARQUE FERROVIÁRIO DA EFCRGN NO TRAÇADO URBANO DE NATAL – BRASIL (1908-1920)

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS
<gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br>

THAYSA FERNANDES TEIXEIRA
<thaysa.arquiteta@gmail.com>

ANGELA LÚCIA FERREIRA
<angela@ct.ufrn.br>

BRENO DE ASSIS SILVA ARAÚJO
<brenoafc@ufrn.edu.br>

INTRODUÇÃO

Construído e planejado com excelente qualidade técnica e monumentalidade o parque ferroviário da EFCRGN não atingiu sua função principal – de albergar passageiros –, ficando hoje, em parte, subutilizado. Em 1908 foi iniciada a construção do complexo, implantado na Esplanada Silva Jardim serviria à Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) e constituiria um conjunto arquitetônico de grandes proporções para Natal. Suas funções previam a recepção de passageiros, armazenamento de mercadorias, administração da companhia, oficinas de montagem de vagões e reparos de locomotivas.

O equipamento, uma vez construído, representou uma clivagem no espaço urbano ao separar dois bairros, Rocas (bairro popular) e Ribeira (bairro comercial/institucional); localizar de forma desfavorecida o tráfego dos comboios e locomotivas; representar uma imagem indesejada pelas elites, e enfrentar uma série de dificuldades técnicas, políticas e geográficas para sua implementação. As funções albergadas, entretanto, foram importantíssimas na definição de postos de trabalho na cidade e consolidaram a classe dos trabalhadores ferroviários. Além disso, eram nessas instalações que se realizavam os reparos de carros, vagões, locomotivas e todo o equipamento rodante da EFCRGN, somados aos setores administrativo e técnico.

Dada a importância inconteste desse equipamento, este estudo objetiva discutir as idiossincrasias relacionadas ao seu planejamento e execução, atentando para práticas políticas e fundiárias que estavam imbuídas no contexto. Parte-se das seguintes fontes de dados empíricos: periódicos em circulação à época; Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas (RMVOP); e plantas e imagens das estruturas do parque ferroviário. O cruzamento dos dados permitiu a construção de um quadro sobre as peculiaridades relativas à implantação do complexo ferroviário.

A CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DAS ROCAS E OS DESAFIOS GEOGRÁFICOS E FUNDIÁRIOS (1908-1920).

O principal edifício do conjunto localizado no bairro das Rocas era destinado à estação inicial/final da companhia e aos seus escritórios administrativos. As obras, iniciadas em 1908, foram noticiadas pelo periódico “A República” como realizadas “sob as mais rigorosas regras da archictetura moderna” – forma usada para se referir então

às edificações ecléticas – e que seria certamente uma das “mais bellas construcções dessa capital” (A REPÚBLICA, 17 de março de 1908, p. 02).

Concomitante à construção do edifício da estação central, a estrutura portuária da cidade vinha passando por grandes intervenções. A dragagem do rio tinha sido iniciada em 1909, bem como a desobstrução da conhecida Pedra da Baixinha, conjuntamente à fixação das areias das dunas adjacentes (BRASIL, 1910, p. 425). Essas obras eram fundamentais, uma vez que a articulavam a ferrovia ao porto, elemento essencial ao desenvolvimento econômico estadual. Ademais os melhoramentos advindos da instalação do parque ferroviário abrangiam a construção da ponte de Igapó, que seria a primeira estrutura a cruzar o Rio Potengi, e de um muro de arrimo que serviria de cais atracável para o porto e ramal de ligação com o parque da EFCRGN (BRASIL, 1912).

Por meio do Decreto 8765, de 31 de maio de 1911, os contratos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para construção e arrendamento da EFCRGN são transferidos à Companhia de Viação e Construções. A construção dos galpões e estruturas esbarrava muitas vezes em dificuldades técnicas prementes, especialmente relacionadas ao terreno escolhido para abrigá-las: uma área alagadiça, constantemente sujeita à ação das marés. O RMVOP do ano de 1911 relata as dificuldades técnicas: “[foram] construídos três galpões para deposito e oficinas, e se acham em construção a rotunda e a estação Central. Devido à natureza do terreno foi necessário, para este último edifício, o emprego de estacada nas fundações” (BRASIL, 1911, p. 99).

Essas características encareciam a obra e complexificavam sua execução. Em 1912, haviam sido iniciados os edifícios principais: estação Central, oficinas e almoxarifado, “que já têm prontas as respectivas alvenarias, com excepção dos armazéns, e concluídas as dos dois depósitos para abrigo dos carros” (BRASIL, 1912, p. 80). Os aterros feitos e a instalação da Comissão de Melhoramentos do Porto nos galpões construídos na área do complexo corroboram a vinculação entre os dois projetos de âmbito federal em Natal.

Porém, a instalação dessas obras de utilidade pública não estava isenta de disputas. No ano de 1913, o reclame de direitos fundiários na região ao redor do complexo ferroviário (Figura 1) se intensificava entre alguns dos grandes comerciantes e representantes da sociedade natalense da época. Inicialmente eram relativas à venda de casas na comunidade das Rocas por parte do capitão José da Penha em terrenos do comerciante Angelo Roselli, que possuía os títulos do domínio útil da terra urbana

onde estavam localizadas as propriedades comercializadas. Outra disputa se referia ao reclame por parte do comerciante Julius von Sohsten de indenização pela construção de um enrocamento de pedras para o cais atracável sobre terrenos aforados por ele (A REPÚBLICA, 25 de julho de 1918, p. 02).

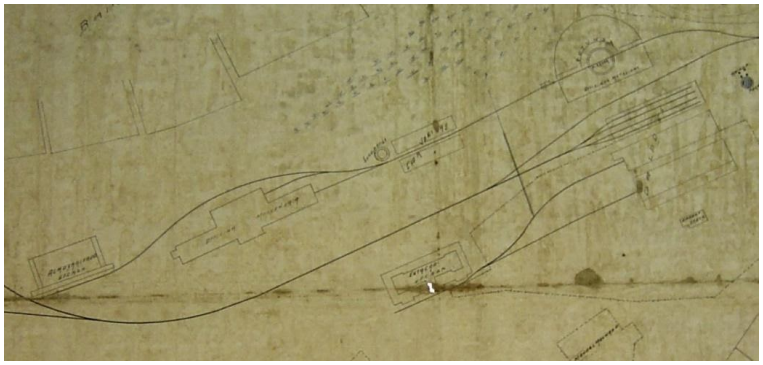


Figura 1. Trecho da planta original do complexo ferroviário.
Fonte: Acervo da RFFSA.

A disputa fundiária reacende em 1914, quando Roselli reclamou a posse do título enfitêutico onde o próprio parque ferroviário estava sendo construído, o que demandou a paralisação das obras já em avançado estágio de desenvolvimento (BRASIL, 1914). As paralisações se interromperam e a construção foi retomada no ano de 1915, com a conclusão de diversas obras do complexo ferroviário, entre elas oficinas, rotunda, ponte de atracação, almoxarifado, reservatório e depósitos para carros (BRASIL, 1915). Pode-se afirmar, portanto, que em 1916 apenas não estavam finalizados os edifícios da carpintaria e da estação central – os mais elaborados esteticamente, com riqueza de detalhes ecléticos nas fachadas (Figuras 2 e 3).



Figura 2. Fachada da Carpintaria.
Fonte: Acervo HCURB



Figura 3. Fachada da Estação.
Fonte: Acervo HCURB

O complexo ferroviário das Rocas foi inaugurado em 2 de julho de 1917. Entretanto, os vários inconvenientes em especial relacionados às dificuldades de interligação entre o equipamento e o término da linha da EFCRGN – que chegava até a estação da Great Western Railway Company (GWRC), existente desde a década de 1880 – transformaram a estrutura não em estação final da ferrovia, como havia sido projetada, mas sim em escritório administrativo e técnico da Central.

O transporte de passageiros e encomendas acontecia em 1917 na estação da GWRC, as mercadorias, por sua vez, eram transladadas a partir da estação da Coroa, no outro lado do rio. Essa situação se prolongou pelos anos seguintes, como atesta o excerto retirado do RMVOP do ano de 1918: "[...] ultimamente, o trafego de passageiros e bagagens continua a ser realizado pela parada provisória de Natal, o de mercadorias pela estação da Coroa, margem esquerda do Potengy, e o de animaes pela parada de Igapó, kilometro 4, a partir da Coroa" (BRASIL, 1918, p. 124).

Apesar disso, a EFCRGN parecia arrecadar receitas ascendentes. Entre 1918 e 1919 a companhia aumentou suas receitas em 25:147$468 (BRASIL, 1919, p. 426). Curiosamente, as tarifas vigentes quando comparadas com as da GWRC eram inferiores em cerca de 40%, demonstrando que a estrada era mais acessível monetariamente aos diferentes estratos da população potiguar. Embora essa aproximação fosse benéfica, os serviços da EFCRGN esbarravam nas dificuldades técnicas oriundas de más decisões projetuais, como por exemplo, no caso da construção do cais atracável, por onde passaria o trecho de trilho que conectaria a ponta da linha na GWRC até o complexo das Rocas.

A dificuldade de compleição do cais e a falta de comodidade no tráfego de comboios e locomotivas para reparo – que se dava pela Rua do Comércio, atual Rua Chile, nos horários noturnos – intensificava a subutilização da estrutura projetada na Esplanada Silva Jardim, especialmente o edifício monumental da estação central, que ficou desarticulado da estrutura do parque. Em 1920 a Companhia de Viação e Construções deixa de ser a arrendatária da EFCRGN, cuja gestão passa diretamente ao Governo da União. A falta de regularidade na construção dos equipamentos, bem como, a não conclusão de diversas obras de prolongamento da estrada estão entre os motivos elencados como determinantes para a cisão do contrato entre governo e companhia. A União recebeu o parque e a linha da EFCRGN em considerado "péssimo estado" de conservação (BRASIL, 1920, p. 141).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ferrovias possibilitaram o deslocamento de mercadorias e demograficamente alimentaram os principais centros urbanos brasileiros no início do século XX. Parques ferroviários articularam diferentes linhas de comunicação. As questões técnicas e fundiárias foram fatores que atravancaram o desenvolvimento do equipamento da EFCRGN no contexto urbano. A ocupação dos interstícios de terras que pertenciam à serventia da ferrovia adensava continuamente por meio da constante fixação de populações de baixo poder aquisitivo, configurando, assim, aspectos socioespaciais de Natal. Esse processo formatava uma imagem considerada negativa na percepção da cidade pelo visitante, discurso este reproduzido nos principais periódicos locais.

A concentração populacional às margens dos equipamentos e linhas ferroviárias crescia devido ao regime de migração causado pelas estiagens no interior. Enquanto parte da população migrante que se deslocava à capital nos períodos de seca (1904,1915,1919) retornava aos seus locais de origem, outra parcela significativa fixava residência. Fato este que influiu no crescimento demográfico natalense durante a década de 1920 – a população de 16.056 pessoas em 1900, praticamente dobra em 1920, passando a 30.696 habitantes (IBGE, 2010). A interligação entre Natal e Igapó – hoje Zona Norte da cidade – se intensificava com o tráfego constante de trens. Esses fatores ilustram como a cidade se expandia, especialmente no vetor dos trilhos ferroviários. A construção da Vila Ferroviária das Rocas no ano de 1955 pela Companhia Sampaio Correia – substituta da EFCRGN – consolidou mais ainda o processo de cristalização das populações ferroviárias nesse bairro da cidade, dando origem a modelos de apropriação do espaço muito peculiares.

O parque foi encampado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1957, e após sua extinção nos anos 1980, suas instalações passaram a ser desativadas de forma contínua. As edificações serviram a diferentes atividades e por diversas instituições, atualmente parte da estrutura é ocupada pelo campus IFRN/Rocas que abrange os edifícios das oficinas metálicas e Rotunda, na estação funciona o escritório do DNOCS. O restante da estrutura continua sem uso e em péssimo estado de conservação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

IBGE. **Sinopse do censo demográfico de 2010**. Brasília. Link: https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6. Acesso em: 10 de dezembro de 2019.

BRASIL. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas dr. Francisco Sá**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas dr. José Joaquim Seabra**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

_____. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas dr. José Barbosa Gonçalves.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

_____. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas dr. Augusto Tavares de Lyra.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914-1918.

_____. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas dr. José Pires do Rio.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919-1920.

REFLEXÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE VALORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO SUL DE MINAS GERAIS

LOURENÇO KALLIL TOMAZ
<lkt@ufmg.br>

MYRIAM BAHIA LOPES
<bahialopesmyriam@mac.com>

INTRODUÇÃO

A conservação do patrimônio tem sua gênese no reconhecimento de valores atribuídos a determinado bem, e as ações de preservação que visam a conservação dependem dos valores reconhecidos (RIEGL, 2014).

Na discussão atual, o conceito de patrimônio e o entendimento da sua preservação estão essencialmente relacionados às mudanças de paradigma nas relações sociais e às noções contemporâneas em torno da cultura (CARSALADE, 2014). Tal ampliação pode ser elucidada pelo desenvolvimento de categorias como patrimônio imaterial e paisagem cultural, que colocam em pauta valores subjetivos e relacionais intrínsecos aos bens e apresentam novos desafios para a sua preservação, uma vez superadas as concepções de patrimônio e preservação baseadas somente em aspectos estéticos e históricos, desenvolvidas desde a segunda metade do século XIX.

As paisagens culturais são entendidas como conjuntos integrados por bens culturais (materiais e imateriais) e naturais, sistemas complexos e dinâmicos que requerem respostas específicas ao contexto e estratégias capazes de preservar esses conjuntos de modo sistêmico e integral (RIBEIRO, 2007; ARAÚJO, 2009; e CASTRIOTA, 2013). Para isso, além da correspondência com as características socioculturais contemporâneas do lugar, o estabelecimento de uma postura diante dos bens deve ser também ação política, a fim de propor continuidade no tempo. Trata-se, portanto, da gestão do patrimônio.

Este trabalho tem como objetivo fomentar a discussão a respeito do desenvolvimento de estratégias integrais de preservação patrimonial. Em particular, discutir o momento inicial de valoração do patrimônio e refletir sobre o encaminhamento dessa valoração. Para isso, é apresentada uma investigação inicial sobre a presença da antiga Linha Sapucaí da Rede Mineira de Viação, localizada no sul de Minas Gerais, em trabalhos acadêmicos desenvolvidos em universidades da região do estudo de caso e como ela é entendida nesses trabalhos. O resumo apresenta uma das discussões compreendidas na Dissertação de Mestrado do autor no Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (PPG-ACPS/UFMG), que tem como objetivo geral a reconstituição da estrutura ferroviária da Linha Sapucaí através da construção de uma paisagem sensível, em desenvolvimento sob a orientação da professora Doutora Myriam Bahia Lopes.

UMA PAISAGEM DESENHADA PELA FERROVIA

O percurso de estudo no âmbito do Mestrado do autor parte da Estação Sapucaí, localizada no município de Jacutinga/MG, e segue pelo território que era conectado pela Linha tronco Sapucaí (Figura 1) da então Rede Mineira de Viação.

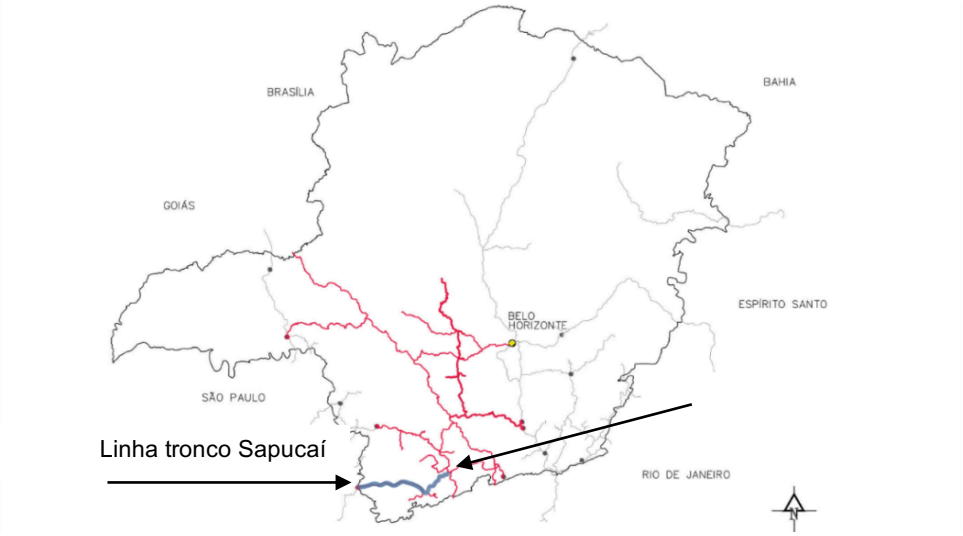


Figura 1 - Identificação da Linha tronco Sapucaí. Fonte: Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque em vermelho para a Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação (IPHAN, 2018) adaptado pelo autor (2019).

Ao longo da segunda metade do século XIX, os municípios sul-mineiros que ainda não tinham um papel definido nas culturas de abastecimento (milho, cana, feijão, fumo, suinocultura e pecuária) se voltaram para a produção do café (CASTILHO, 2012). Esses municípios se localizam próximos a divisa com o Estado de São Paulo, região de conexão entre as Estradas de Ferro mineiras e paulistas que estabeleciam um percurso entre os portos do Rio de Janeiro e Santos nas primeiras décadas do século XX.

A partir da década de 1970, com a desativação das atividades ferroviárias e a remoção dos trilhos da então Rede Ferroviária Federal (RFFSA) na década de 1990, essa estrutura passou à sua fase de degradação.

SOBRE O MATERIAL ANALISADO

Considerando o empenho da Universidade em contribuir para a orientação e o desenvolvimento do homem e do seu habitat, e compreendendo o patrimônio como elemento fundamental para a compreensão da vida do homem no seu tempo presente, propõe-se refletir sobre as abordagens da estrutura ferroviária através da análise de estudos já realizados em âmbito universitário. Para isso, foram utilizados os métodos de revisão bibliográfica e análise documental. Para compor uma amostragem inicial de

análise, definiu-se a busca por trabalhos em instituições públicas de ensino superior com proximidade territorial com o objeto de estudo do autor. Foram feitas buscas nos acervos digitais das seguintes instituições: Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL), Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), Universidade Federal de Lavras (UFLA), Universidade de São Paulo (USP), e também do Programa de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Optou-se pela análise de Dissertações e Teses devido ao aprofundamento permitido e apresentado por essas modalidades de trabalho. A consulta aos acervos não se limitou às áreas da Arquitetura e Urbanismo ou da Geografia, compreendendo que as relações entre a sociedade e o seu patrimônio são de diversas naturezas. Essa postura confere maior integridade para o entendimento do patrimônio como um sistema. No total, foram encontrados 16 trabalhos que abordam o tema do patrimônio ferroviário, apenas alguns deles particularmente sobre a antiga Linha Sapucaí. No item a seguir serão apresentadas breves análises desses trabalhos através de uma sistematização das abordagens de valoração identificadas nas pesquisas.

DAS ABORDAGENS DE VALOR

No website da UNIFAL não foram encontrados estudos relacionando a estrutura ferroviária às suas áreas de conhecimento. No caso da UFSJ, apenas um trabalho. A ausência de trabalhos não infere sobre a produção cientifica das instituições, podendo haver outras fontes dessas mesmas instituições não encontradas nessa busca inicial.

Por outro lado, algumas instituições apresentaram variedade de áreas que articulam suas pesquisas com o tema do patrimônio industrial, e algumas particularmente com o patrimônio ferroviário. A UFLA, por exemplo, apresenta estudos nas áreas de Administração, Agronomia, Engenharia Florestal e Tecnologias e Inovações Ambientais, enquanto a USP, que apresentou o maior número de estudos (10) relacionados a elementos da ferrovia, distribui as discussões nas áreas de Arquitetura e Urbanismo, Artes, Ciências Políticas, Filosofia, Geografia, História, Letras e Sociologia. Entre os valores identificados como mais recorrentes nos estudos, é predominante o valor histórico da ferrovia, seguido pelos valores de potencial econômico e potencial turístico, e também por um valor entendido como social.

Dentre os estudos que trabalham o valor histórico, o tema da ferrovia é apresentado através de narrativa histórica. O trabalho intitulado Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais - Bens Imóveis (IPHAN, 2018) reúne toda a estrutura ferroviária do Estado de Minas Gerais e elabora, pautado em um dito valor histórico nacional,

recomendações de preservação de determinados bens materiais. Nesse caso, a proposta de valoração, baseada na narrativa histórica em escala nacional, é direcionada a bens isolados. Apesar de o texto se referir a natureza de conexão e comunicação territorial da ferrovia, sua proposta de preservação apresenta uma abordagem fragmentada do patrimônio ferroviário e distancia-se da interpretação de paisagens culturais. Os elementos da ferrovia apresentada neste trabalho não figuram na lista elaborada pelo IPHAN como foco para preservação. Alguns trabalhos, ao discutirem dinâmicas territoriais, apresentam a estrutura ferroviária como componente de determinado contexto justificando sua importância para o lugar pelo seu valor histórico.

Os trabalhos que apontam o valor econômico são aqueles que de alguma forma vinculam as dinâmicas territoriais e a reativação de linhas. Nesses casos, observa-se que as propostas de reativação se limitam à compreensão econômica e não buscam corresponder à aspectos culturais e sociais que estão vinculados aos bens. Relacionam-se também estudos que abordam o potencial turístico deste patrimônio.

Outros trabalhos discutem questões de dinâmicas territoriais a partir de outros aspectos, como a ferrovia enquanto elemento a ser compreendido pelo planejamento urbano, e em outro caso, uma análise dos impactos ambientais relacionados a estrutura ferroviária. É importante enfatizar que as abordagens citadas até aqui não trazem o tema da ferrovia para uma discussão patrimonial, mas sinalizam as variáveis que envolvem o patrimônio.

Por fim, quanto ao valor identificado como social, os trabalhos abordam questões acerca do uso. Utilizam o termo sociais porque discutem sobre a articulação e correspondência entre relações sociais que se desenvolvem espontaneamente com o patrimônio e ferramentas de proteção. Um dos trabalhos encontrados trabalha com as questões do imaginário coletivo e da representatividade social relacionados a remanescentes do passado na cidade contemporânea.

CONSIDERAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

Embora na maioria dos estudos analisados não se discuta o tema da preservação, são tratadas interfaces urbanas com a estrutura ferroviária preexistente, ainda que simplesmente como cenário de um determinado contexto. O que por si só indica um tipo de relação com essa estrutura.

O valor histórico de uma ferrovia é inegável, seja em âmbito local, regional ou mesmo nacional. No entanto, esse valor é apenas o ponto de partida para a interpretação desse patrimônio, em vias de preservação. O valor histórico sozinho,

assim como qualquer outro valor isolado, é insuficiente para corresponder ao contexto contemporâneo que envolve determinado bem. Uma preservação imposta por valores com os quais as pessoas não se relacionam, tende a cair em obsolescência.

As abordagens da estrutura ferroviária quanto às suas interfaces com as variadas áreas de conhecimento sem, no entanto, compreendê-la como patrimônio, expõe-la a intervenções, alterações e supressões. O que pode prejudicar na preservação da sua mensagem e sua memória.

Como continuidade deste trabalho, serão ampliadas as buscas por estudos nas instituições, a fim de complementar a amostragem proposta e também elevar o número de trabalhos representativos da região do sul de Minas Gerais, aprimorar a sistematização entre os estudos encontrados (por meio de tabelas e gráficos, por exemplo) e aprofundar as análises aqui iniciadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, G. M. Paisagem Cultural: um conceito inovador. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). **Paisagem Cultural e sustentabilidade**. Belo Horizonte: IEDS/UFMG, 2009, v., p. 25-45.

BRANDI, C. **Teoria da restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

CARSALADE, F. L. **A Pedra e o Tempo**: arquitetura como patrimônio cultural. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

CASTILHO, F. F. A. As Estradas de Ferro do Sul de Minas. **Heera** (UFJF), v.7, n.12, p. 43-63, 2012.

CASTRIOTA, L. B. **Paisagem cultural**: novas perspectivas para o patrimônio. Arquitextos, 162.02, ano 14, nov. 2013. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.162/4960> Acesso em: 18 de ago. 2018.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais – Bens imóveis**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2018.

RIBEIRO, R. W. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan, 2007.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos**: a sua essência e a sua origem. São Paulo: Perspectiva, 2014.

A CRIAÇÃO DE UM ACERVO VIRTUAL NAS CIDADES *BOCAS DO SERTÃO* COMO PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE [1]: POR UM "CONHECIMENTO HISTÓRICO AMBIENTAL INTEGRADO NA PLANIFICAÇÃO TERRITORIAL E URBANA" [2]

ADALBERTO DA SILVA RETTO JR
<rettojr@faac.unesp.br>

TAÍS SCHIAVON
<taischiavon@hotmail.com>

CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROJETO

O título se refere à dupla inserção que emerge da problemática do objeto de estudo: a valorização do patrimônio industrial dentro do movimento cultural delineado nas últimas décadas; e a reinserção da problemática no debate do projeto da cidade contemporânea como forma de superar a tensão, por vezes falsa, entre tombamento e desenvolvimento urbano.

Dentre as muitas e diversas contribuições do trabalho, deve ser ressaltado o escopo comparativo na amplitude transoceânica[1]. Tal metodologia não é inédita, pois alguns investigadores já tinham percorrido os passos do geógrafo francês Pierre Monbeig, que estudou essas cidades de forma sistemática e as apresentou à *Universitè Sorbonne* como tese de doutorado com o título *Pionniers et Planteurs de São Paulo*, com a qual recebeu o prêmio da *Fondation Nationale des Sciences Politiques* de Paris, em 1950.

Entretanto, para potencializar o convite de Manfredo Tafuri de ("multiplicar as análises comparadas, para evitar, juntamente às generalizações, o fechamento dos estudos pontuais") "*moltiplicare le analisi comparate, onde evitare, insieme alle generalizzazioni, la chiusura in studi localistici*", e do próprio Pierre Monbeig, de que *"la zone pionnière de l'État de São Paulo est à plus d'un titre un loboratoire"* (as zonas pioneiras do Estado de São Paulo mais que um título é um laboratório), estabeleceu-se um arco temporal cujo início se deu nas décadas de 1860 e 1870 e avançou até a década de 1950, quando ocorreu a opção pelas rodovias.

As quatro linhas de investigação analisadas durante o Projeto Temático Fapesp refletiam a especialidade de cada pesquisador[2] e seguiram dois movimentos em um contínuo jogo de escalas como forma de captar, na sua especificidade e amplitude, a

[1] Para abarcar o tema, exploramos duas linhas de investigação: Formação e transformação das cidades do Centro-Oeste paulista: o rodoviarismo e a substituição do sistema ferroviário, e "O avanço da indústria no Oeste Paulista nos quatro ramais Ferroviários: Alta Araraquarense, Alta Paulista, Noroeste do Brasil e Sorocabana. Bolsas IC concedidas pela Fapesp:
Tema: Formação e transformação das cidades do Centro-Oeste paulista: o rodoviarismo e a substituição do sistema ferroviário. Ramal Noroeste do Brasil: Nathalie do Prado. Processo 10/17425- 6; ramal Sorocabana: Dâmaris Oliveira Barbosa Rodrigues. Processo: 10/17470-1; ramal Alta Paulista: Marília Campos Hildebrand. Processo: 08/53240-0;
Tema: O avanço da indústria no Oeste Paulista: ramal ferroviário da Alta Paulista: André Luiz Ribeiro. Processo 08/54741-3; ramal ferroviário da Alta Araraquarense: Wilson Lopes Christensen Barcellone. Processo 08/54740-7; ramal ferroviário da Noroeste: Taís Schiavon. Processo 06/61507-1.

[2] Profa. Dra. Norma Truppel Constantino: "As permanências da estrutura agrária na formação do tecido urbano do oeste paulista"; prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Júnior e prof. Dr. Nilson Ghirardello: "A circulação dos preceitos higiênicos e inovações técnicas na reconfiguração das cidades dos três ramais ferroviários do Oeste Paulista"; prof. Dr. Adalberto da Silva Retto e Profa. Dra. Marta Enokibara: "Saberes técnicos e teóricos sobre a cidade, entre Europa e as Américas: profissionais, ideias e técnicas na consolidação de uma cultura urbana no Estado de São Paulo"; prof. Dr. Célio Losnak: "As dimensões política e cultural da circulação dos saberes das cidades no Oeste Paulista: representações urbanas e os canais de divulgação (manuais, revistas)".

dinâmica e/ou o descompasso da implantação dos quatro ramais ferroviários: Alta Araraquarense, Alta Paulista, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Alta Sorocabana. No primeiro movimento, interno a cada ramal ferroviário, emergiram mais claramente problemáticas sobre a estratégia político-econômica da implantação de cada um dos ramais; no segundo, a partir do agrupamento de cidades por décadas, percebeu-se uma conjuntura econômica e política mais ampla, onde a força da elite cafeeira e/ou dos políticos pode ser medida pelo ritmo de implantação dos ramais.

O cruzamento de dados coletados em arquivos locais e de instituições de ensino internacionais, sobretudo francesas, portuguesas, belgas e italianas, descortinou numerosos profissionais brasileiros e estrangeiros que trabalharam na implantação das ferrovias, de empresas ferroviárias e companhias colonizadoras, de projetos e levantamentos para conhecimento do território, ratificando uma efetiva circulação de homens, produtos, formas e ideias, relevantes para avaliar o funcionamento do sistema complexo onde o caso examinado está efetivamente inserido e, aparentemente, em escala mais ampla do que aquela inicialmente estudada.

Do ponto de vista histórico, o objeto de estudo explicita dois momentos de suma importância: a formação do território moderno, à luz da “economia atlântica”, do mercado internacional do trabalho, da formação dos engenheiros além de elucidar como essa formação se caracterizou entre os séculos XIX e XX; e a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, como gradativo abandono das estações ferroviárias, que acabaram sendo integradas ao tecido urbano como paisagens e que, a partir da década de 1980, colocam-se como “paisagens dentro da cidade” e, portanto, objetos passíveis de serem considerados patrimônios históricos.

O projeto mais amplo, visa responder a esses dois momentos, ampliando a simples noção de tombamento da área e incorporando conceitos relevantes do patrimônio industrial como explicitado nas Actes du Colloque Régional (2014): Rénover, Réutiliser e Reconvertir le Patrimoine (AYRAULT; DANM, 2015). A proposta é criar um acervo em rede virtual que possa narrar o processo de configuração, reconfiguração e transformação das zonas pioneiras[3] do Estado de São Paulo como patrimônio da mobilidade, visando oferecer suporte ao conhecimento, tanto histórico como ambiental, para a planificação territorial e urbana.

[3]Neste artigo é por muitas vezes empregada a expressão “Oeste Paulista”, expressão que corresponde a regionalização geomorfológica adotada por Almeida (1974) ao caracterizar a região do Planalto Ocidental Paulista. Neste ambiente, a expressão "áreas pioneiras", corresponde ao termo adotado por Monbeig (1984) para caracterizar as áreas que primeiro foram abertas pelas ferrovias.

O arquivo digital reunindo documentos, planos urbanísticos, cartografias, patrimônio arquitetônico industrial e fotografia, entre outros, teve como produto inicial a sistematização do material levantado pela equipe da Unesp, campus de Bauru, durante o Projeto Temático FAPESP "Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano - Estado de São Paulo, séculos XIX e XX", e avançou até o século XXI, com o intuito de mapear reconfigurações de partes de cidades que foram incorporadas ao tecido urbano como paisagens: projetos de reestruturação de áreas ferroviárias, centros históricos e tramas urbanas[4].

Continuando os estudos desenvolvidos no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP, a pesquisa desenvolvida para o master TPTI[5] caracterizou-se pela releitura dos dados coletados previamente no Brasil e por sua adaptação metodológica ao conceito de Patrimônio Industrial realizado a partir da identificação da ferrovia como o elemento propulsor ao processo de desenvolvimento econômico e consequente urbanização da região Oeste do Estado de São Paulo. O vínculo desta pesquisa com a Instituição Francesa AHICF[6], permitiu que os conhecimentos em torno do desenvolvimento ferroviário na porção Oeste do Estado de São Paulo fossem dispersos por novas fronteiras de estudo.

CONTEXTO DA ANÁLISE:

Este trabalho busca identificar o desenvolvimento do modelo ferroviário de transportes como elemento propulsor ao processo de urbanização da região Oeste do Estado de São Paulo, assim como identificar as influências nacionais e internacionais exercidas em meio ao processo de organização deste sistema e de sua paisagem urbana como um meio de promover a valorização do Patrimônio Industrial e o Patrimônio da Mobilidade no Brasil, uma vez que conforme descrito por MONBEIG (1998) “confunde-se a geografia das cidades com a das comunicações”.

[4]O quadro mais articulado de discussões e debates sobre intervenções para reconfigurar partes das cidades como paisagem urbana começou a ser montado a partir do curso internacional de Extensão Universitária “A dimensão paisagística no projeto da cidade contemporânea”, estruturado em viagens de estudos e que conta com a colaboração de pesquisadores/professores locais desde 2006.

[5] Master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l’Industrie), um convênio entre as Universidades Paris 1 Panthéon Sorbonne (Paris-França), Università Degli Studi di Padova (Padova-Itália) e Universidade de Évora (Évora-Portugal). Orientação Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora, Portugal) e a Co orientação Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru). Em 2015 a pesquisa foi finalista do *Prix CILAC Jeunes Chercheurs,* uma iniciativa desenvolvida pela CILAC. Em 2017, finalista do *III Pemio Promoción del Patrimonio Arquitectónico e Industrial, Aula G+I_PAI*, promovido pela Universidade Politécnica de Madrid.

[6] AHICF _ Association pour l’Histoire des Chemins de Fer _ Rails et Histoire _ Apoio financeiro e metodológico de pesquisas entre Brasil e França. Orientação profª Drª Karen Bowie. «*Chemin de fer, mobilité et transformation urbaine: une comparaison internationale (São Paulo, Brésil et France)* ».

As ferrovias abertas em meio ao “sertão” representam o primeiro meio de comunicação territorial sobreposto à disseminação técnica e industrial de suas regiões, cuja maior parte das cidades, ainda em processo de formação, teria como suporte, uma qualificada rede de infraestruturas urbanas, dignas dos grandes centros nacionais, modificando consideravelmente sua paisagem “selvagem” em meio aos “sertões desconhecidos”. (SALGUEIRO, 2006)

Por muitos anos, as ferrovias foram responsáveis pela absorção de produtos e seu direcionamento aos portos, utilizando neste processo os chamados "corredores de exportação". Até o século XX, companhias eram criadas à medida que novas áreas de produção eram abertas ou conforme o interesse de renomados produtores de café em possibilitar a dispersão de sua produção agrícola.

O século XX abre um novo processo à dispersão ferroviária no país, o avanço em direção à região Oeste do Estado de São Paulo demonstra claramente esta nova lógica. Neste ambiente “selvagem” (LANGENBUCH, apud SALGUEIRO, 2006), as ferrovias tornam-se responsáveis pela abertura do território e pela consequente criação de cidades, uma atitude pouco comum no Brasil, sobretudo no Estado de São Paulo, onde as companhias muitas vezes serviam áreas previamente produtivas e urbanizadas (RETTO Jr., et al, 2011).

O processo de implantação de cidades da primeira metade do século XX pode ser caracterizado como um marco ao planejamento urbano brasileiro, sobretudo da região oeste do Estado de São Paulo, cujo principal objetivo girava em torno da obtenção de um rápido retorno do investimento empregado por fazendeiros, ferrovias e companhias de colonização, responsáveis pelo traçado das cidades e dispersão de equipamentos de qualificação urbana e carências de seus habitantes. (MENEZES, 2008)

A relação de dependência entre ferrovias, núcleos urbanos e a variabilidade da produção, se torna maior se comparada aos modelos anteriores. Essa articulação marcará por longo período a implementação e o crescimento de indústrias e a transformação de inúmeras cidades, existindo vários exemplos no próprio Estado de São Paulo (...). Ademais, muitos complexos ferroviários são verdadeiras usinas, existindo oficinas de produção de componentes, de montagem e de reparos que apresentam uma organização do trabalho e encadeamento de produção de fato industrial. (KÜHL, 1998)

Uma revolução que conforme descrito por AZEVEDO (1950) não obteve semelhança em nenhuma outra região da América do Sul. Resultado do avanço do

modelo ferroviário de transportes, as cidades da porção Oeste do Estado de São Paulo representam o primeiro momento do delineamento de um sistema de criação hierárquica de cidades, responsável pela articulação do território com a aproximação das novas regiões produtoras, culminando com o aumento do peso das capitais regionais, além de garantir o beneficiamento de regiões de maior influência rodoviária.

NOTAS

[1] Título do Projeto apresentado à Fapesp – Bolsa Pós-Doutorado de Excelência do Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 2007.

[2] RETTO JUNIOR (A. S.) (Org.); CONSTANTINO (N. R. T.) (Org.); ENOKIBARA (M.) (Org.). Anais do 1º Workshop Internacional: Conhecimento histórico ambiental integrado na planificação territorial e urbana: um contributo de Bernardo Secchi. 1. ed. São Paulo: 2006. Textos dos convidados: Aziz Ab'Saber: As micropaisagens remanescentes e as transformações da paisagem paulista; Juergen Richard Langenbuch: Ferrovias e cidades do Oeste Paulista; José Cláudio Gomes: O espaço da cidade de Agudos; Bernardo Secchi: Medium sized cities and the new form south and European metropolis, e Witold Zmitrowicz: A estrutura viária na formação do território metropolitana em São Paulo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, F. **Um trem corre para o oeste**: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Martins Editora S.A, 1950

AYRAULT, P., DANM, P. **Rénover, réutiliser, reconvertir le patrimoine,** SOMOGY: Région Île-de-France, 2015.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização, Problemas Técnicos de Restauro.** Ateliê Editorial, Cotia, São Paulo. 2008.

LANGENBUCH, J. R. Ferrovias e cidades do Oeste Paulista. In: RETTO Jr., A. S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T.; MAGALHÃES, K. C. **Conhecimento histórico – ambiental integrado na planificação territorial e urbana. São Paulo**: Cultura Acadêmica. 2011.

MENEZES, E. P.. **A quadrícula e suas Variações na ocupação extensiva do território do Oeste Paulista**: Estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários. BP. IC. Ap. Tem. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo: 06/58396-3. 2007.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

RETTO Jr, A. S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T. The grid and its variations on the extensive occupation of the West of São Paulo State: A comparative study on the four railroads. In: **15th International Planning History Society Conference**. Cities, nations and regions in planning history.

SALGUEIRO, H. A. (org). **Pierre Monbeig e a geografia humana brasileira.** Bauru: EDUSC, 2006

PATRIMÔNIO, ARQUITETURA E MODAIS DE TRANSPORTE: O CASO DA ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA DE BRASÍLIA

ANDRÉ FRANÇA
<email>

GUILHERME MICHELIN
<guilherme.michelin@mackenzie.br>

HANIEL SAULO MATOS ARAÚJO ISRAEL
<hanielisrael.92@gmail.com>

ISABELA CORREIA GIANNELLA
<isabelagiannella@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Brasília, tida como auge da produção arquitetônica modernista brasileira, é uma cidade que estreia junto com intenção de tombamento, visando o reconhecimento de suas construções e do conjunto urbanístico, cuja engenhosidade é remetida às figuras dos arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. O objeto empírico escolhido para análise, salvo idiossincrasias do autor, faz parte do acervo de obras construídas naquela cidade após sua inauguração. Trata-se de um caso interessante pelas sucessivas transformações de uso, onde atinge sua plenitude no curto período em que recebe a alcunha de um terminal intermodal.

Os procedimentos metodológicos aqui adotados centram-se basicamente na leitura do objeto arquitetônico enquanto material empírico e no estudo comparativo a partir desse junto à análise dos planos de conservação do conjunto urbanístico. Para tanto, selecionou-se o caso da Estação Rodoferroviária de Brasília, e os planos urbanísticos de conservação, sendo um desses desdobrados em portarias elaboradas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, e outro pela Secretaria de Estado de Gestão do Território e da Habitação, SEGETH, hoje intitulada por SEDUH - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA DE BRASÍLIA

Edifício quase esquecido desenhado por um arquiteto bem conhecido, a Estação Ferroviária (Figura 1) foi inaugurada nos anos 70 e ali teve seu funcionamento até 2010, ano em que as atividades ligadas ao terminal rodoviário interestadual foram transferidas para um novo prédio com instalações mais modernas. De início, a estação foi projetada para atender as linhas ferroviárias, sendo substituída paulatinamente, pelo transporte rodoviário. Hoje funcionam salas administrativas ligadas aos departamentos do Governo do Distrito Federal.

A antiga estação localizada na extremidade oeste do Eixo Monumental, apresenta valor relacional simbólico às novas gerações de candangos que passaram a chegar em Brasília a partir da sua inauguração. Trata-se de um dos marcos memoráveis e referenciais ao projeto político de interiorização nacional, traduzidos em aspectos tangíveis sobre a existência da nova capital, assim como também deste exemplar da arquitetura brasileira.



Figura. 1 - Vista do prédio da Estação Rodoferroviária de Brasília
Foto: Flávio Cavalcanti, Década de 1970. Disponível
em:<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/fotos/brasilia.jpg>

Caso a execução da obra contemplasse integralmente os espaços previstos, a estação contaria com 27.000m² (REFESA, década de 1970) de área coberta. No entanto, dentro do projeto apresentado por Niemeyer eram previstos espaços maiores. Os 21 milhões de cruzados orçados para a construção (REFESA, década de 1970), valor consignado na época pelo Programa Plurianual de Investimentos no triênio 72/74, foram empregados para que se obtivesse um edifício simples e funcional, mas com uma arquitetura arrojada e dotada de infraestrutura, como se esperava para um edifício público de qualidade em Brasília.

Comporta basicamente dois blocos, os quais serão intitulados aqui por principal e secundário, abrigando no primeiro caso os usos de administração e serviços e, no segundo, as plataformas para parada dos trens. Em frente a um amplo estacionamento, circundado por vias de acesso hierarquicamente bem divididas, estão posicionados os blocos, com desenho de implantação em “H”. O espaço já estava previsto para receber um equipamento no plano de Lucio Costa para Brasília de 1957, cujo desenho aparece nas linhas retas da “cauda do avião”, mas precisamente na via EPIA - Estrada Parque de Indústria e Abastecimento.

BRASÍLIA E OS PLANOS URBANÍSTICOS DE PRESERVAÇÃO

Sabe-se que o conceito da conservação urbana integrada (CI), remonta suas origens no urbanismo progressista italiano em meados de 1970. O caso da cidade italiana de Bolonha, no que tange o plano de reabilitação do centro histórico, foi uma

experiência de política pública bem-sucedida, pela qual obteve engajamento das autoridades do Partido Comunista no final da década de 1960. A partir de então, houve uma propagação dessas ideias para outras cidades italianas e espanholas que, segundo Zancheti e Lapa, "ilustrou uma imagem política de eficiência administrativa, justiça social e participação popular" (2012, p.19).

O tombamento de Brasília, isto é, o reconhecimento de valor do seu conjunto arquitetônico e urbano, está inserido em três instâncias nos quais estão na atuação, a saber, a esfera distrital através Governo do Distrito Federal (GDF), a esfera nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a esfera global por intermédio da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). Em se tratando desse último, a ação de salvaguarda considerou a representação artística e única da cidade como obra do gênio humana, assim como também o caráter exemplar do conjunto arquitetônico significativo para a história da humanidade (IPHAN, 2007, p; 37).

PORTARIA FEDERAL Nº. 314/1992

A Portaria 314, de 08 de outubro de 1992 aponta para a preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, definindo *a priori* o *locus* a ser preservado, detalhando-se o conjunto do Plano Piloto, em projeto vencedor do concurso nacional, de autoria do arquiteto Lúcio Costa. Contempla, portanto, o espaço entre a orla do Lago Paranoá, a leste; a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), a oeste; e pelos córregos Vicente Pires, ao sul, e Bananal, ao norte (Figura 2).

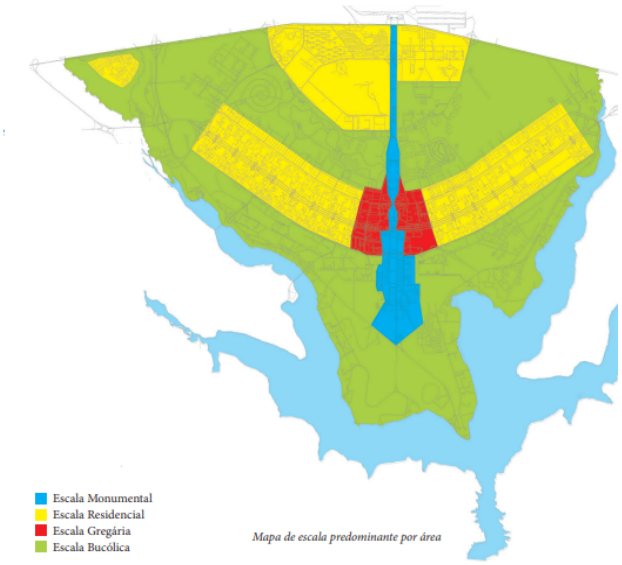


Figura 2 - Mapa de Tombamento do Conjunto Urbanístico - Portaria nº 314/1992.
Fonte: Portaria 166/2016 (IPHAN, 2016, p. 17).
Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_doc_tec.pdf

PLANO DE PRESERVAÇÃO DO CONJUNTO URBANÍSTICO DE BRASÍLIA (PPCUB - PLC 78/2013)

O Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 78/2013 prevê a atualização de parâmetros da área tombada de Brasília, para adequar a cidade às alterações ocorridas no decorrer dos anos. Serve para tanto do crescimento populacional, das mudanças da dinâmica urbano-espacial e das demandas por terrenos de comércio e serviços. Para isso, prevê o crescimento da mancha urbana para um novo núcleo a ser criado no Setor Militar Complementar (SMC) e no Parque Ferroviário, localizado atrás do conjunto da Rodoferroviária, com gabarito máximo de 27 metros. Também passa a se prever o aumento de gabarito em diferentes setores da cidade, sendo viabilizado pela aplicação de instrumentos urbanísticos como Outorga Onerosa do Direito de Construir (ODIR), Outorga Onerosa de Alteração de Uso (ONALT), além da constituição de uma Operação Urbana Consorciada (OUC). Essas e outras alterações são previstas conforme mapa elaborado (Figura 3)

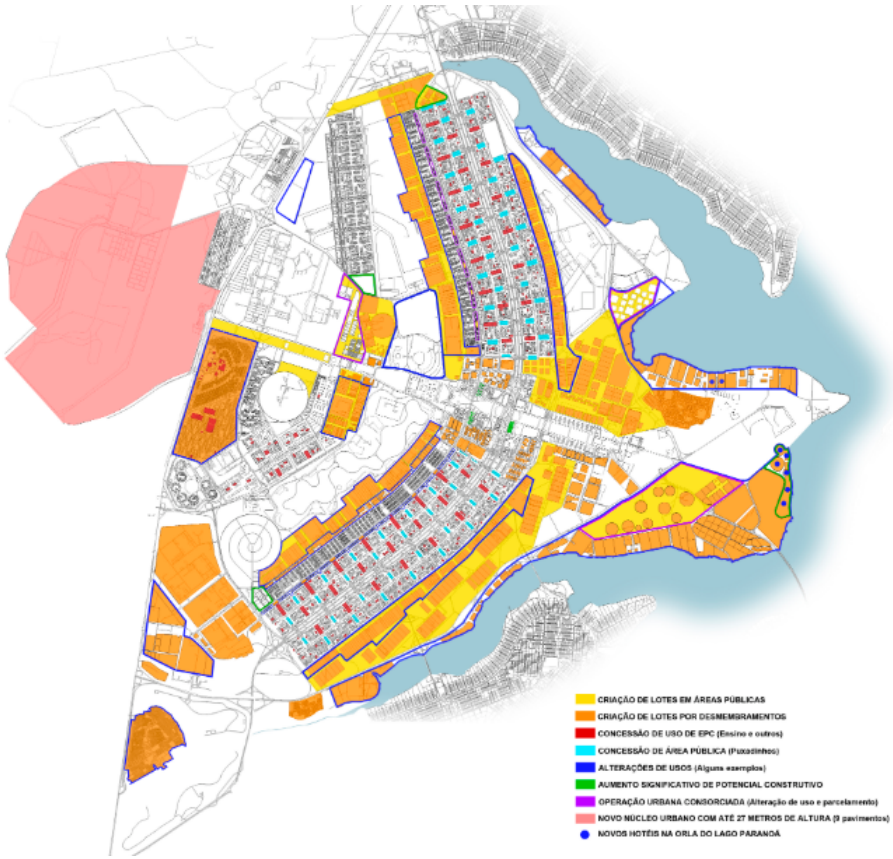


Figura 3 - Principais alterações propostas pelo PPCUB
Fonte: Urbanistas por Brasília
Disponível em: urbanistasporbrasilia.files.wordpress.com/2013/11/ppgeralb4.jpg

ANÁLISE DOS RESULTADOS

A localização do terminal rodoferroviário na via EPIA - Estrada-Parque de Indústria e Abastecimento, foi planejada segundo uma estratégia operacional de logística, dadas as demais funções similares, também setorizadas nas adjacências da esplanada ferroviária. Nessa situação, o edifício estaria designado mais para uma função de terminal de cargas do que propriamente de passageiros, a considerar o programa de necessidades. Seu posicionamento “nos fundos” do Eixo Monumental, isto é, de frente para as vias N1 e S1, permite deduzir que o plano excederia a questão logística para também atender, por hipótese, o interesse de preservar a paisagem bucólica naquela área através de um nó ferroviário em conjunto com a implementação do terminal, inibindo assim a construção de outros edifícios não-públicos que poderiam descaracterizar o Eixo Monumental.

Não obstante, os planos de salvaguarda que vigoram em Brasília nos diferentes estamentos da esfera pública, estão aquém do alcance à Estação Rodoferroviária por deter especificamente nessa área um caráter rígido, em última análise, operando tecnocraticamente nas suas limitações. O painel de azulejos de Athos Bulcão, recentemente restaurado, é contemplado por uma política palpável de preservação que foi possibilitada graças ao tombamento realizado pelo Governo do Distrito Federal. O mesmo órgão público e suas repartições fazem usufruto das atuais instalações do terminal desde a sua desativação. Porém, mais que uma reciclagem do edifício, a qual consubstanciou-se no emprego de usos diferentes daqueles que foram previstos no projeto original, é necessário um plano de preservação das formas significativas e de controle das patologias construtivas à escala da própria edificação.

Percebe-se que, no âmbito das políticas públicas de salvaguarda de conjuntos urbanos, nas quais se manifestam pretensões tangíveis à escala do edifício e em suma nos de caráter modernista para transporte em Brasília, há operações de cunho efetivamente duvidoso. Tomando o conhecimento de que as ações de tombamento não corresponde de imediato à preservação do edifício em si, embora seja de contribuição para o reconhecimento de seu valor histórico e cultural, o poder público, em casos específicos atua fragilmente frente a essas questões. Na Estação Rodoferroviária, por exemplo, a ocupação feita por salas do GDF, desencadeou um novo ciclo de descaracterização da sua forma arquitetônica. Por outro lado, também existe a inevitável demanda cada vez mais crescente por alojamentos de setores administrativos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Brasília, por si, acaba por traduzir a utopia de uma dinâmica urbana referencial, demarcando usos, organizando o território, além de prever circulações e estilos de vida à população local. Da mesma forma, a Estação Rodoferroviária de Brasília está posicionada com a possibilidade de ordenar não somente chegadas e partidas, mas também a matriz urbanística da cidade. Localizada na base da "cauda do avião", sua estrutura de acesso delineia o corpo do Eixo Monumental, garantindo a ordem de amplitude visual ao Plano Piloto. A estrutura margeia os limites da ocupação urbana, juntamente com a linha ferroviária em que está integrada, induzindo ponto de conexão da cidade com as demais regiões do Planalto Central.

A lógica de construção urbana também aparece no desenho da estrutura. A forma facilmente identifica sua função, um prisma retangular em *vierendeel* que associa diretamente a um vagão de trem. A estrutura robusta em concreto armado ganha nível de leveza ao se elevar em pilotis; mas também ganha em funcionalidade. A lógica de separação de usos, transferindo à caixa elevada as funções administrativas e de serviços, liberando os níveis inferiores à movimentação de cargas e passageiros.

Essa lógica, porém, acaba por se inverter quando da passagem do tempo. A alteração da dinâmica da cidade induziu o crescimento populacional e mudança dos ritos e trajetos. A linha férrea passou a reduzir suas operações e finalizou o transporte de passageiros, o que por certo, passou a limitar a função ferroviária da estação; sendo, portanto, adaptado às ligações rodoviárias. Com rampas incluídas para acesso dos coletivos à plataforma inferior, e posterior uso das plataformas da ferrovia como ponto de parada dos ônibus, a estrutura registrou a mudança de modal sem o devido planejamento; tanto que o acúmulo de fumaça fora taxado como grande problema da estação.

Como imagem de uma cidade dinâmica, as condições se modificaram com o tempo, e a rodoviária também foi transferida para outra região. Hoje, setores administrativos da Justiça estão locados no edifício, que precisou novamente se adaptar: de terminal de cargas e passageiros para espaço de escritórios. Salas, muros e depósitos imputam ao edifício o caráter provisório da adaptação e uma lembrança dos planos que não seguiram em frente.

Com essa alteração, a antiga Estação Rodoferroviária passaria a registrar mais uma mudança. Além de perder as funções de conexão, perderia também a intenção de ser o limiar da mancha urbana de Brasília. A porta de entrada que demarca a condição bucólica da cidade-parque, passaria a ter seu *locus* alterado e envolvido pela área

urbanizada, entre prédios altos, comércios e serviços. A estrutura em forma de vagão já não associa sua função à forma, e agora passaria a não ter sua implantação compondo a lógica de proteção visual e de distribuição urbana da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLOG LENÇO ENCARNADO. **O adeus da rodoferroviária. Brasíllia**, Blog Lenço Encarnado, 23 jul 2010. Disponível em: <http://lencoencarnado.blogspot.com/2010/07/o-adeus-da-rodoferroviaria.html> Acesso em: 08/05/2019.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 15ª Superintendência Regional. **Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação**. Coordenação de: Sandra Bernardes Ribeiro e Thiago Pereira Perpétuo. Brasília, DF: IPHAN/15ª Superintendência Regional, 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/plano_piloto_50_anos(2).pdf> Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria nº 314 de 08 de outubro de 1992**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_314_de_8_de_outubro_de_1992.pdf>. Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. **Inventário da obra de Athos Bulcão em Brasília**. Coordenação de: Sandra Bernardes Ribeiro e Thiago Pereira Perpétuo. Brasília-DF, 2018. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/athosbulcatilde_menor.pdf> Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. **Conjunto urbanístico de Brasília**: Complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992. Portaria nº 166/2016 - Complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992 Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_doc_tec.pdf> Acesso em: 04/05/2019

CAVALCANTI, F. Estação de Brasília: esperando o trem. Ferrovias para o Planalto, Brasília. **Jornal Brasília**, dez. 2012, Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Brasilia-projeto.shtml> Acesso em> 02/05/2019

CORREIO BRAZILIENSE. Desde a inauguração da nova Rodoviária, o antigo terminal está às moscas. Cidades. **Correio Braziliense**, 15 nov. 2010. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/11/15/interna_cidadesdf,223140/desde-a-inauguracao-da-nova-rodoviaria-o-antigo-terminal-esta-as-moscas.shtml> Acesso em: 02/05/2019

FUNDAÇÃO ATHOS BULCÃO. **Painel de Azulejos Rodoferroviária de Brasília**, 1972. Disponível em: <https://fundathos.org.br/abreGaleria.php?idgal=52> Acesso em: 02/05/2019

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação (SEGETH). Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - Coordenação de Preservação. **Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília**. Brasília-DF, 2016. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/apresentacaoo_ppcub_ccpptm_24052016.pdf>. Acesso em: 06/05/2019

GUEDES, R. S.; QUEIROZ, C. J. P. V. A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília. In: **7º Seminário Nacional DOCOMOMO Brasil**, 2007, Porto Alegre. Disponível em: <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/046.pdf>. Acesso em 06/05/2019

GUERRA, A. A construção do campo historiográfico. In:_____. **Arquitetura e natureza**; Abílio Guerra; organização de: Fernando Luiz Lara e Silvana Romano Santos. - São Paulo: Romano Guerra; Austin: Nhamerica, 2017. Cap. I, p. 20 - 35 (Pensamento da América Latina: 1)

HISTÓRIAS DE BRASÍLIA. **Antiga rodoviária interestadual em 1980**. Brasília, 18 jul 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/historiasdebsb/photos/antiga-rodoferrovi%C3%A1ria-interestadual-em-1980-foto-de-regina-ferreira/987780914737352/>. Acesso em: 08/05/2019.

LEYENDECKER DE ANDRADE, L.; LUNA DE MELO, C. E. **Histórico do concreto em Brasília:** Uma visão sobre a estrutura de obras em concreto armado na Capital. Arquitextos, São Paulo, ano 14, n. 161.02, Vitruvius, out. 2013. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4913>. Acesso em 13/05/19

MARTINS, R. DF: as faces da Rodoferroviária de Brasília. **Blog Pense Mobilidade**, 12 jan. 2010. Disponíel em: <http://www.pensemobilidade.com.br/2010/01/df-as-faces-da-rodoferroviaria-de.html> Acesso em: 02/05/2019

NIEMEYER, O. Terminal Rodoferroviário - Rodoferroviária de Brasília [EFB - estudo preliminar]. Fundação Oscar Niemeyer, **Coleção Oscar Niemeyer**. Disponível em: <http://www.niemeyer.org.br/obra/pro224>. Acesso em: 02/02/2019

ROCHA-PEIXOTO, G. **A Estratégia da Aranha**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013

ROSSETTI, E. P. **Brasília-patrimônio:** Cidade e arquitetura moderna encarando o presente. Arquitextos, São Paulo, ano 13, n. 149.07, Vitruvius, out. 2012 Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.149/4547>.Acesso em: 04/05/2019

SANTOS, M. A. Brasília e o Tombamento: Patrimônio e Especulação na Cidade Modernista. In: **8º Seminário Nacional DOCOMOMO Brasil**, 2009, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/064-1.pdf>. Acesso em 06/05/2019

SCHVARSBERG, B.; ANDRADE, T. **Recado para o futuro de Brasília e inverdades do PPCuB**. Política & Polícia - DF, 28 mar. 2014. Disponível em: <http://politicaepoliciadf.blogspot.com/2014/03/recado-para-o-futuro-de-brasilia-e.html> Acesso em:10/05/2019

SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador:** São Paulo 1920-1939. 1994. Tese (doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

URBANISTAS POR BRASÍLIA. PPCUB 2013 - **Mapa com as principais alterações**. Urbanistas por Brasília, 9 nov. 2013. Disponível em: <https://urbanistasporbrasilia.wordpress.com/2013/11/09/ppcub-2013-mapa-com-as-principais-alteracoes/> Acesso em: 08/05/2019

WAISMAN, M. **O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos**. São Paulo: Perspectiva (Coleção Estudos ; 308)

ZANCHETI, S. M. LAPA, Tomás. Conservação Integrada: evolução conceitual. In: LACERDA, Norma. ZANCHETI, Silvio Mendes (orgs.): **Plano de gestão da conservação urbana**: conceitos e métodos. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012. Cap. I, p. 18 - 30.

ZEIN, R. V. **A década ausente:** É preciso reconhecer a arquitetura brasileira dos anos 1960-70. Arquitextos, São Paulo, ano 07, n. 076.02, Vitruvius, set. 2006 Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.076/318>. Acesso em: 12/05/2019

ZEIN, R. V. Há que se ir às coisas. In:_____. **Leituras Críticas**; Ruth Verde Zein; organização de: Abílio Guerra, Fernando Luiz Lara e Silvana Romano Santos. - São Paulo: Romano Guerra; Austin: Nhamerica, 2018. Cap. I, p. 12 - 67 (Pensamento da América Latina: 5)

ENTRE O ESQUECIMENTO E AS MARCAS DE UMA ARTÉRIA FÉRREA DO NOROESTE PAULISTA: ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA – EFA (1895 – 1912)

EDUARDO BACANI RIBEIRO
<eduardoribeiro5@usp.br>

INTRODUÇÃO

O A instalação e desenvolvimento da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) não foi um fato isolado no histórico estadual paulista, mas parte de amplo processo de introdução e expansão de ferrovias no estado de São Paulo, que se processou, sobretudo, a partir da década de 1860 e que acarretou, por diferentes perspectivas, significativas alterações para o território paulista.

Com base nas produções de Silveira (1915) e Almeida (1948), que levantam informações sobre a cidade de Araraquara em dois momentos distintos, é possível observar que foi em decorrência dos esforços de um grupo de fazendeiros locais que objetivavam dotar suas lavouras com um caminho férreo que diminuísse os custos do transporte dos produtos em carros de boi que o decreto nº 310 de 17 de setembro de 1895 concedeu a Guilherme Lébeis e à Casa Bancária Lara, Magalhães e Foz a licença para a construção e exploração de uma estrada de ferro conectando a cidade de Araraquara à vila de Ribeirãozinho, atual Taquaritinga – um percurso de aproximadamente 80 km. Com o passar dos anos, a EFA superou em muito seu projeto original e percorreu mais de 400 km no noroeste paulista, até às margens do rio Paraná, divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, edificando um complexo ferroviário que influenciou diretamente a sociedade dessa parcela estadual.

No entanto, a Araraquarense tem se mantido à margem do debate sobre o sistema ferroviário paulista, sendo pontuada por alguns trabalhos que abordaram o processo de expansão dos trilhos ou outras empresas ferroviárias que se formaram e se desenvolveram nesse território[1], o que a diferencia de outras Companhias como a Santos Jundiaí (antiga São Paulo Railway), a Paulista, a Sorocabana, a Mogiana, a Noroeste do Brasil, e, até mesmo, de pequenas empresas férreas como a Douradense e a Rio-clarense (ambas fundadas próximas à região de Araraquara), todas elas já investigadas por pesquisas desenvolvidas em pós-graduações de universidades brasileiras.

MÉTODO

A EFA perdeu sua marginalidade, acredita-se, recentemente por meio dos trabalhos de Silva (2013 e 2018). Dessa forma, objetivando alcançar informações documentais que abrissem novas frentes de discussões sobre tal Companhia, levantou-

[1] Ver: Pinto (1977; 1 ed 1903), Azevedo (1950), Matos (1974), Kühl (1998), Nunes (2005), Soukef Junior (2005), Grandi (2005 e 2010).

se, no acervo do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (Dnit), os primeiros relatórios anuais produzidos pela empresa e, também, peças gráficas referentes às primeiras construções edificadas pela Companhia, tendo por intenção esclarecer dados operacionais e aspectos arquitetônicos vinculados aos seus primeiros anos de funcionamento, os quais, posteriormente, foram tabulados e, assim, discutidos isoladamente e comparativamente.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÂO

O método utilizado na pesquisa permitiu identificar, por exemplo – tomando-se por base o relatório produzido pela EFA em 1900, quando a empresa operava com apenas quatro estações ferroviárias – o movimento em seu transporte, o qual pode ser observado no quadro a seguir:

Estações	TRÁFEGO				
	Viajantes (nº)	**Bagagens e encomendas (kg)**	**Animais (nº)**	**Veículos (nº)**	**Telégrafo (nº palavras)**
Araraquara	11.874	95.598	136	-	3.141
Cruzes	2.380	12.224	58	-	1.753
Itaquerê	4.514	27.840	81	-	2.818
Matão	7.487	73.655	334	2	18.168
TOTAL	**26.255**	**209.281**	**609**	**2**	**25.880**

Quadro 1. Movimento EFA, 1899. Fonte: Estrada de Ferro Araraquara,1900, s.p; elaboração do autor (2019)

Pode-se observar que a EFA foi um elemento que não apenas facilitou o intercâmbio comercial de produtos agrícolas como, também, foi uma artéria por meio da qual se deslocaram indivíduos com diferentes hábitos sociais e culturais e informações, mediante o uso do sistema telegráfico ou correspondência escrita. Dessa forma, a Araraquarense, no contexto e no recorte territorial sobre o qual se desenvolveu, foi um instrumento multifacetado de articulação e conexão material e espiritual entre diferentes agentes e espaços, operando como um corredor onde se intercambiavam aspectos sociais, culturais, econômicos, antropológicos, tecnológicos, entre outros. Toda essa importância se amplia quando se leva em consideração o fato da mencionada Companhia ter fecundado e vascularizado uma área distante dos grandes centros e

que, até aquele momento, se mantinha à margem do processo de desenvolvimento econômico e tecnológico pelo qual passava o estado de São Paulo e que era, direta ou indiretamente, influenciado, sobretudo, pela produção cafeeira.

Tomando-se como referência o ano de 1899, por meio do quadro a seguir (Quadro 2), pode-se observar que a EFA, nos seus primeiros anos de operação, transportava não apenas café como, também, outros produtos:

Tráfego de mercadorias	Estações				
	Araraquara	Cruzes	Itaquerê	Matão	TOTAL
Café (kg)	14.180	364.268	806.378	3.045.575	4.230.401
Cereais (kg)	30.442	138.954	618.027	2.995.199	3.782.622
Diversos (kg)	241.501	257.533	197.592	914.081	1.610.707
Materiais de construção (kg)	130.787	21.870	66.514	175.962	395.133
Sal (kg)	48.849	8.164	42.581	197.617	297.211
Açúcar (kg)	72.338	13.216	38.391	143.541	267.486
Aguardente (kg)	34.619	538	27.141	38.802	101.100
Fumo (kg)	1.079	253	53	13.986	15.371
Toucinho (kg)	441	158	32	6.591	7.222
Couros (kg)	-	205	-	1.561	1.766
Algodão (kg)	-	409	-	-	409
TOTAL (kg)	**574.236**	**805.568**	**1.796.709**	**7.532.915**	**10.709.428**

Quadro 2. Movimento mercadorias EFA, 1899. Fonte: Estrada de Ferro Araraquara,1900, s.p; elaboração do autor (2019)

Pode-se observar que o principal produto transportado pela EFA em 1899 era o café – em sua maioria, proveniente da estação de Matão –, seguido dos cereais, que apresentavam um valor expressivo em um momento no qual a rubiácea apresentava sinais de desvalorização[2], o que pode indicar que que a produção de cereais tenha sido uma alternativa para os agricultores da região naquele período. De qualquer forma, é possível observar que a EFA, assim como outras empresas férreas paulistas que

[2] Autores como Monbeig (1984) e Araújo Filho (1956) mencionam problemas relacionados ao preço do café entre finais do século XIX e início do XX.

surgiram na virada do século XX, estava associada, mormente, à produção agrícola, cumprindo a função de facilitar e baratear o escoamento desses produtos.

Não apenas os relatórios produzidos pela EFA como também outros documentos mencionados por eles permitem a compreensão de determinadas características presentes nos primeiros anos de desenvolvimento da Araraquarense, a exemplo dos projetos das primeiras estações ferroviárias desenvolvidas pela empresa. As imagens a seguir (Figura 1 e 2) mostram a estação de Matão, inaugurada em 1899 e reconstruída em 1901:



Figura 1. Fachada estação de Matão (1901). Fonte: Acervo Dnit (2019)

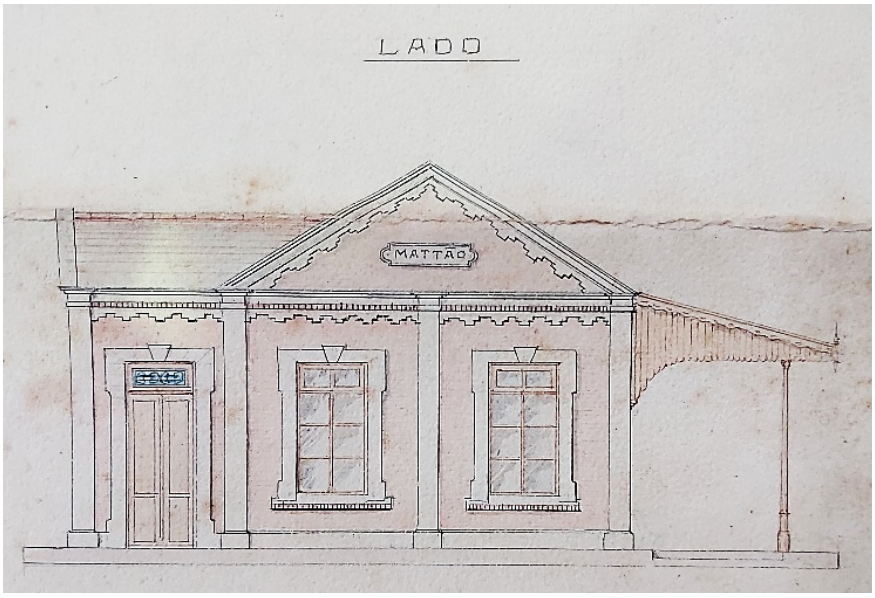


Figura 2. Vista lateral estação de Matão (1901). Fonte: Acervo Dnit (2019)

As imagens anteriores podem ser tomadas como exemplo para se refletir aspectos estilísticos[3], programáticos[4], organizacionais, materiais[5] e técnicos que, direta ou indiretamente, estavam conectados a essa tipologia férrea edificada pela EFA. Além disso, permitem realizar um rebatimento entre o projeto elaborado no início do século XX e a estação atual de Matão, presente nas imagens a seguir:



Figura 3. Fachada estação de Matão. Fonte: Foto do autor (2019)



Figura 4. Vista lateral estação de Matão. Fonte: Foto do autor (2019)

O comparativo entre as imagens (Figura 1, 2, 3 e 4) possibilita compreender que, mesmo com as transformações estilísticas e materiais que se operaram na estação de Matão ao longo dos anos, ainda é possível identificar traços da construção original na modenatura da atual.

[3] A edificação de Matão é a primeira estação produzida pela EFA que apresenta certo refinamento formal, como, por exemplo, a aplicação de pinázios, frontões decorados e lambrequim.
[4] A planta das primeiras estações da EFA ainda não contavam com vestíbulo, de forma que não apenas o intercâmbio de produtos como também a compra dos serviços oferecidos pela Companhia se davam no espaço da plataforma. Na estação de Matão, essa característica não está mais presente e já é possível observar um corpo central (vestíbulo) ladeado por ala administrativa e outra de serviços; disposição, possivelmente, influenciada por Tratados Ferroviários produzidos no século XIX.
[5] As estações da EFA, diferente das estações de outras Companhias ferroviárias paulistas, não utilizam elementos metálicos em suas construções, utilizando apenas a alvenaria de tijolos associada à madeira em determinadas estruturas à mão francesa do abrigo das plataformas.

CONCLUSÃO

A presente reflexão, destaca alguns pontos de um vasto material documental levantado no trabalho de mestrado intitulado “Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis”, de autoria deste autor e defendido no presente ano (2020) na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Tal investigação buscou não apenas levantar e discutir determinadas características documentais da EFA como, também, destacar um rico acervo relacionado à empresa que por diferentes perspectivas demanda investigações que possam esclarecer e observar com mais detalhes essa importante – e deslembrada – artéria férrea do noroeste paulista.

AGRADECIMENTO

Agradecimento à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo: 2020/02418-6)

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, N. M. (Org. e ed.). **Álbum de Araraquara 1948**. Araraquara, 1948

ARAÚJO FILHO, J. R. O café, riqueza paulista. **Boletim paulista de geografia**. São Paulo, 1956.

AZEVEDO, F. **Um trem corre para oeste**: estudo sobre a noroeste e seu papel na viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1900.

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1899.

GRANDI, G. **A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903**. Dissertação (mestrado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Estadual de São Paulo, 2005.

_____. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial – FAPESP, Secretaria da Cultura, 1998.

MATOS, O. N. D. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, SP: Alfa Ômega Sociologia e Política, 1974.

MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Ed. Ucitec-Polis, 1984.

NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

PINTO, A. A. **História da viação pública em São Paulo**. 2 ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

RIBEIRO, E. B. Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino. **Revista CPC**, v. 14, n. 27, p. 114-143, 29 jul. 2019.

RIBEIRO, E. B. **Estrada de Ferro Araraquara**: da Morada do Sol à "Boca do Sertão" – os espaços invisíveis. 2019. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SILVA, A. L. **Um francês no interior paulista**: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916). 119 f. 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013.

SILVA, A. L. **Os circuitos do escroquerie**: o caso da Estrada de Ferro Araraquara (1896-1916). 112 f. 2018. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2018.

SILVEIRA, J. (Ed.). **Álbum de Araraquara 1915**. Araraquara, 1915.

SOUKEF JUNIOR, A. **A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru**. Tese (doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005.

HISTÓRIA, MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: O LEGADO DA CENTRAL DO PIAUÍ EM PARNAÍBA-PI, 1916 A 1980

LÊDA RODRIGUES VIEIRA
<ledarodrigues@phb.uespi.br>

INTRODUÇÃO

Nos anos 1889 à 1930, ocorre o auge das ferrovias no Brasil, com o avanço entre os anos de 1897 à 1914, de 12.386 km, com um total de 26.062 km de trilhos a cortar o territorio nacional, sobretudo nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Essas ferrovias foram implantadas através de investimentos estrangeiros, principalmente de empresários ingleses, que procuravam maiores lucros com o transporte da produção de café (sul) e açúcar (norte). Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca[1].

A estrada de ferro era sinônimo de progresso em todo o país e, o Piauí não poderia ficar de fora desse ideal, ocorrendo o aparecimento de inúmeros projetos voltados para a construção de trechos ferroviários que visavam interligar, principalmente regiões produtoras aos mercados consumidores como as que ligariam as cidades de Petrolina (PE) à Teresina (PI), São Luis (MA) à Teresina, Crateús (CE) à Teresina e, principalmente, Teresina à Amarração, atual cidade de Luís Correia[2].

No Piauí, as ferrovias eram consideradas como alternativa para “aprofundar as ligações com o universo regional como forma de superar as limitações do meio” (QUEIROZ, 1998, p. 23), sobretudo as dificuldades de navegabilidade do rio Parnaíba por conta do assoreamento e a falta de um porto marítimo. Os discursos em torno das construções ferroviárias no Piauí podem ser observados desde o período imperial com propostas de ligações ferroviárias de Petrolina-PE a Amarante-PI e Parnaíba-PI a Amarração-PI. Mas, foi somente em 19 de novembro de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do Estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24 km de extensão. Nesse mesmo dia foi também lançada a pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba.[3]

A ferrovia chegou ao Piauí num momento em que o governo federal começava a se preocupar em integrar e desenvolver as diversas regiões brasileiras através da construção de rodovias em todo o país. Nesse sentido, as ferrovias assumiam a posição

[1] A região nordeste do país era identificada como “área-problema” devido, principalmente ao fenômeno da seca e suas danosas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir seus efeitos, promoveu políticas públicas assistencialistas como a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformado em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias, etc.

[2] A mudança do nome de Amarração para Luiz Correia foi uma homenagem ao jornalista e escritor Luiz de Morais Correia, pelo governador Leônidas de Castro Melo que sancionou a lei estadual n. 6, de 4 de setembro de 1935.

[3] Cidade situada na região norte do Estado do Piauí a 365 km da capital Teresina e a 18 km de Luís Correia e do mar.

secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos. No Piauí não seria diferente, antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX. Mas, por iniciativa do governo federal, acabou sendo efetivado alguns desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração (1916) às principais cidades da região norte do estado: Bom Princípio (1920), Frecheiras (1920), Parnaíba (1920), Cocal (1923), Deserto (1923), Piracuruca (1923) e Piripiri (1937).

O transporte ferroviário foi de grande relevância no cenário social e econômico dessas cidades e povoados, principalmente de Parnaíba. O trem de ferro, durante sessenta anos, de 1922 a 1982, fez parte do cotidiano do povo parnaibano, acompanhou o crescimento da cidade e marcou parte considerável da população, que usufruiu de seus serviços aos domingos em direção à praia, à festa de Bom Jesus dos Navegantes, às férias em Amarração, ao transporte de alimentos de outras localidades vizinhas, a exemplo de Frecheiras e Cocal. Além disso, a ferrovia proporcionou trabalho a centenas de trabalhadores provenientes tanto do Piauí quanto de Estados vizinhos como, por exemplo, Maranhão e Ceará.

O recorte temporal da pesquisa abrange os anos de 1960 a 1990, podendo recuar para os primeiros anos do século XX, quando teve início, em 1916, a construção do primeiro ramal ferroviário do Piauí ligando Portinho a Cacimbão na região norte do estado. Esse recorte temporal de 1960 a 1990 se justifica por ser o período marcado predominantemente por governos militares, com a consolidação da malha ferroviária em poucas empresas públicas e erradicação de ramais antieconômicos como, por exemplo, a Estrada de Ferro Central do Piauí, ocasionando aposentadoria e/ou transferência para o Maranhão de muitos funcionários a partir da desativação dos trabalhos da ferrovia no norte do Piauí. Além do aumento da utilização dos transportes rodoviários por parte da população das cidades piauienses e o abandono de grande parte das estruturas ferroviárias.

Já o recorte espacial da pesquisa abarca as relações de identidade e memória ferroviária dos trabalhadores aposentados da ferrovia e de parte da população que utilizou dos serviços ferroviários na cidade de Parnaíba, que passou por profundas transformações no espaço urbano ao permitir a entrada dos novos símbolos do mundo moderno, sendo a ferrovia parte desse cenário e que representou importante transporte tanto para a economia piauiense, pois em seus vagões eram embarcadas diversas mercadorias (tucum, mamona, cera de carnaúba, óleo de babaçu, mandioca, etc.)

típicas do Piauí quanto para a população que vivia em seu entorno devido as viagens até as cidades e povoados dotadas de estações ferroviárias como, por exemplo, Cocal (1923), Piracuruca (1923), Piripiri (1937), Campo Maior (1952) e Teresina (1969). A ideia que movia seus administradores era que os trilhos atingissem a capital Teresina, na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial e de pessoas entre a capital e as cidades da região norte do estado.

Diante disso, analisamos o processo de construção das identidades coletivas sobre a ferrovia, a partir das memórias de ferroviários aposentados que atuaram em diferentes espaços sociais, perpassando o mundo do trabalho (as estações ferroviárias, as locomotivas, os trilhos, etc.) e do tempo livre (a moradia, a família, os bares, etc.) e, as consequências da desativação da ferrovia Central do Piauí, principalmente acerca do estado de abandono de grande parte das estruturas ferroviárias e as políticas públicas de preservação do patrimônio industrial ferroviário em Parnaíba. Nesse sentido, buscou-se construir uma história do auge das ferrovias até sua decadência, quando ocorreu a desativação da rede ferroviária na região norte do Estado.

Na estação de Parnaíba foi montado um grandioso pátio de operação que conciliavam diversas funções: operação ferroviária e de caráter administrativo, o que incluía a diretoria e os demais serviços da ferrovia. Nesse sentido, concomitante a estação foram surgindo outras edificações que auxiliavam os trabalhos ferroviários como oficinas de manutenção, concerto e reforma; almoxarifado, para administração interna; posto telegráfico, comunicação entre as estações; caixas d'água, abastecimento das locomotivas; posto médico, atendimento aos funcionários e passageiros acidentados; vila ferroviária, que servia para dar suporte ao funcionamento e à manutenção das linhas e abrigava os funcionários da via férrea. Nas oficinas, por exemplo, fundiam-se peças e reformavam-se vagões danificados, com um pessoal altamente qualificado, capazes de solucionar quaisquer problemas ao longo da via permanente, como era chamada a linha de ferro. Desde o início, a estação de Parnaíba foi a mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí. Alguns dos entrevistados mencionavam as estruturas da ferrovia e da estação de Parnaíba. O senhor Geraldo Alves, que trabalhou na Rede Ferroviária Federal S.A lotado no sexto distrito de Parnaíba como artífice de via permanente, quando questionado sobre a estação afirmava que:

> Enquanto lugar de trabalho ele tinha a pasta de, de, de, a bilheteria pra vender o bilhete para os passageiros primeiro, segundo, terceira classe, tinha a pasta do, do, do, da, da, das comunicações e a outra ficava recebendo é... no caso se tivesse um trem em Piripiri, em Bom Princípio pra vim pra cá se tivesse outro voltando daqui pra, pra passar

> em Bom Princípio aí o de lá tinha que esperar o daqui depois que o daqui passasse lá aí dava linha franca pro outro lá vim pra cá. [...] Tinha a comunicação. [...] Tem o almojarifado, tinha o encadernamento dos próprio livros, dos cadernos, tinha uma tipografia. [...] As oficinas funcionavam era uma das melhor do nordeste, das mais, das maior que tinha aqui no nordeste era aqui em Parnaíba, aqui fez, fizeram até peça para avião, um avião deu um problema aqui e fizeram a peça trouxeram aí os torneiro fizeram. (ALVES, 2009)

Atualmente, a ferrovia passou a ser patrimônio cultural[4] no Piauí ao fornecer novos significados e representações as diversas estruturas construídas e denominar com nomes que faz referência ao mundo ferroviário as avenidas, ruas e praças de várias cidades. Em Parnaíba, um dos exemplos dignos de nota é a homenagem ao primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, o engenheiro Miguel Furtado Bacelar, nascido em 1877 na cidade de Brejo (MA), casou-se com Flora Castelo Branco Clark Bacelar, filha de James Frederick Clark, inglês que chegou em Parnaíba em 1869 e se tornou um dos grandes empreendedores comerciais de Parnaíba, através da *Casa Inglesa*. Bacelar formou-se em Engenharia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e, atuou como fiscal da antiga construção ferroviária do Estado. Como forma de homenagear as ações deste engenheiro na construção dos primeiros trilhos ferroviários em solo piauiense passou a ser nome da praça em frente ao edifício da estação da EFCP, agraciado com um busto.

Nas cidades que não há mais movimento ferroviário, em geral, tiveram os trilhos arrancados e as construções ocupadas pela prefeitura, que geralmente transformam as estações em museus, como forma de preservação da memória ferroviária. O complexo arquitetônico mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí foi a estação ferroviária de Parnaíba. De acordo com Maria Elita S. de Araújo:

> Na avenida Presidente Vargas (Rua Grande), os trilhos da Estrada de Ferro Central do Piauí, já desceram por ela, indo até ao Porto das Barcas (Porto Salgado), favorecendo a ida e vinda de vagões puxados pela Maria Fumaça, no transporte de cargas destinadas a vários lugares, através de gaiolas que ali aportavam (o rio era navegável). (ARAÚJO, 2002, p. 36)

[4] Segundo Gonçalves: Os patrimônios culturais são estratégias por meio das quais grupos sociais e indivíduos narram sua memória e sua identidade, buscando para elas um lugar público de reconhecimento, na medida mesmo em que as transformam em "patrimônio". Transformar objetos, estruturas arquitetônicas e estruturas urbanísticas em patrimônio cultural significa atribuir-lhes uma função de "representação", que funda a memória e a identidade. GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRAS, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade*: história e desafios. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002. p. 121.

A antiga Rua Grande era a porta de entrada das elites parnaibana nas primeiras décadas do século XX, pois residir nessa rua significava sinônimo de riqueza e poder, os casarões de importantes famílias da cidade situavam-se nela que era conhecida como grande corredor da vida social do período. Dentre as edificações existentes próximo a antiga Rua Grande se pode destacar a estação ferroviária composta de outras edificações anexas: plataformas, rampas, prédios onde funcionavam a Inspetoria de Telégrafo e Iluminação, a Tipografia, a Caixa d'água, além de um espaço do velho curral, onde desembarcava o gado transportado pelo trem.

O governo federal através da Secretaria do Patrimônio da União vem organizando um Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA com objetivo de apoiar ações locais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante a regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., - RFFSA, visando, por sua vez, assegurar o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público. Este programa destina-se aos Municípios e entidades privadas sem fins lucrativos interessados na utilização de imóveis da União da extinta RFFSA para fins de implantação de programas, projetos e ações sociais de preservação do patrimônio ferroviário. Nesse sentido, a estação ferroviária de Parnaíba atualmente abriga um pequeno e representativo museu, o Museu do Trem do Piauí, inaugurado em 2002. Foi criado através de convênio entre a prefeitura de Parnaíba e a Rede Ferroviária Federal S. A., que concedeu à prefeitura todo o terreno do parque da antiga estação de passageiros com seus diversos imóveis e uma coleção de peças e equipamentos da época de funcionamento da ferrovia.

Em Parnaíba, o acervo de bens móveis históricos do Museu do Trem do Piauí é constituído de um aparato completo que auxiliava os operários e passageiros da ferrovia como uma estação de passageiros, pátio de manobra, inspetoria de transportes e comunicação, arquivo, almoxarifado, posto médico, tipografia e uma oficina de manutenção das linhas férreas, da locomotiva, dos vagões, locomoveis, gôndolas, trolleys, etc. Além de fotografias que retratam a história da ferrovia (do primeiro engenheiro, Miguel Furtado Bacelar, das antigas locomotivas, de operários, do universo do trabalho, etc.) e equipamentos de apoio da estação e dos funcionários (relógios, cadeiras de passageiros, telefones, carimbos, alicates perfuradores de passagens, carregador de bateria, relógio de pressão, tacógrafo de locomotiva, máquinas de calcular, dentre outros).

Diante disso, podemos perceber que existe muito a ser desvendado da história e memória ferroviária piauiense. A ferrovia no Piauí representou em seu período áureo, na segunda metade do século XX um sistema de grande utilidade, principalmente nas cidades do interior situadas na região norte do Estado como Parnaíba, Cocal e Piracuruca. Nessas cidades podem ser encontradas pessoas que trabalhavam na estrada de ferro ou que conviveram em seu dia a dia com a locomotiva a passar próximo as suas casas ou utilizado para transporte de passageiros e mercadorias. Além disso, grande parte das estruturas da ferrovia Central do Piauí encontra-se abandonada, necessitando de ações concretas de preservação para que não ocorra o esquecimento da importância que foi para o desenvolvimento das cidades da região norte do Estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, G. G. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira.** Parnaíba, 10 mar. 2009.

ARAÚJO, M. E. S. **Parnaíba:** o espaço e o tempo. Parnaíba: SIEART, 2002.

OLIVEIRAS, L. L. (Org.). **Cidade:** história e desafios. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002.

QUEIROZ, T. J. M. **Os literatos e a República:** Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. João Pessoa/Teresina: EDUFPB/EDUFPI, 1998.

GUAIANASES: A FERRORIA E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE UM DISTRITO DA REGIÃO LESTE DE SÃO PAULO, 1875-2000

MAYARA PEREIRA DE JESUS
<mayara070199@gmail.com>

CRISTINA CAMPOS
<cristina.campos@saojudas.br>

INTRODUÇÃO

Discorrer sobre a evolução urbana do distrito de Guaianases implica diretamente no entendimento de como este processo está atrelado à cidade de São Paulo. Situado na região metropolitana da capital paulista, o desenvolvimento urbano do distrito ocorreu em virtude da crescente urbanização vivida por São Paulo ao longo do século XX.

A cidade de São Paulo se expandia do triângulo central para outras regiões, atravessando o ribeiro do Anhangabaú, bem como na porção leste, na várzea do Tamanduateí. Os negócios da agricultura prosperavam, atraindo novos trabalhadores, sobretudo estrangeiros, que se dirigiam para as grandes fazendas localizadas nas frentes produtoras do interior.

Os trabalhadores pobres, que viviam na cidade de São Paulo, procuravam locais de moradia dentro do que os seus parcos recursos permitiam. Na área central da cidade, moravam em cortiços (BONDUKI, 2004) ou instalavam-se próximos de fábricas, situadas nas regiões mais baixas da cidade, em sua porção leste, entre as linhas ferroviárias da São Paulo Railway e da Estrada de Ferro do Norte.

Ao longo do século XX, com a consolidação da industrialização brasileira, São Paulo sente os efeitos de tais mudanças. Indústrias, desenvolvimento do setor de serviços e a atração de trabalhadores nacionais e estrangeiros. É dentro deste contexto de formação da metrópole e adensamento da periferia que esta pesquisa pretende atuar, com estudo sobre a evolução urbana do Distrito de Guaianases, que surge a partir dos inúmeros caminhos criados para conectar São Paulo com outras regiões.

Na segunda metade do século XX, com o avanço da industrialização, a região leste mantém a vocação industrial e de moradias populares. É preciso salientar que cada vez mais loteamentos vão surgindo em regiões ainda mais distantes, afastando-se da região central. A ocupação se intensifica, impulsionada pelas novas vias de acesso viário. Guaianases é um distrito da cidade de São Paulo, localizado no vale do Ribeirão Lajeado, ocupação iniciada a partir de um pouso para os viajantes que se deslocavam entre São Paulo e Rio de Janeiro. Ainda no século XIX, próximo ao bairro rural, foi instalada a Estação Carvalho de Araújo, da Estrada de Ferro Central do Brasil, aparecendo assim o povoamento que foi chamado de Lajeado Novo, situado em terras que eram conhecidas como "Baixada das Bananeiras", entre São Paulo e Mogi das Cruzes (PMSP, 2013). Em 1948 Lajeado Novo foi rebatizado como Guaianases.

No correr do século XX, o estudo produzido pela Prefeitura Municipal de São Paulo aponta para o aumento da população urbana em Guaianases na década de 1920, com a chegada de trabalhadores nacionais. Guaianases atravessa por picos de

desenvolvimento entre as décadas de 1950 e 1970, com a consolidação da região metropolitana de São Paulo, com mudanças em cada uma das zonas que a compõem (SZMRECSANYI, 2004). Guaianases cresce impactada pelas obras viárias realizadas na região leste, como a Radial Leste e o metrô.

A pesquisa tem como objetivo entender a ocupação e formação do distrito de Guaianases, partindo-se da hipótese que a instalação da linha férrea em fins do século XIX foi determinante para a urbanização do distrito. Toma-se como balizas temporais duas datas, que marcam o distrito de Guaianases: 1875, com a abertura da estação Lajeado, pela Companhia Estrada de Ferro do Norte e 2000, quando a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) inaugura a Estação de Guaianases.

MÉTODOS E RESULTADOS

A pesquisa bibliográfica consiste em um levantamento sobre São Paulo, seus distritos e sua região metropolitana, enfocando principalmente informações sobre Guaianases. Os dados primários serão coletados em arquivos e repositórios digitais sobre a cidade de São Paulo e o distrito de Guaianases. Destaca-se o uso de material cartográfico sobre Guaianases e a região metropolitana de São Paulo, que permite ao pesquisador visualizar a ocupação do espaço e sua evolução urbana ao longo das décadas.

Os dados coletados durante os trabalhos de pesquisa serão trabalhados à luz de referencial teórico sobre a urbanização brasileira que a entendem como um processo social, fruto das interações entre os atores sociais com desdobramentos no espaço. Assim, indica-se que estes autores que guiarão a sistematização e análise dos dados são Reis Filho (1968) e Beatriz Bueno (2004;2009;2010).

CONCLUSÕES

A ferrovia como objeto técnico foi determinante para o processo de urbanização da zona leste e do distrito de Guaianases.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil:** arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BUENO, B. P. S. Decifrando mapas: sobre o conceito de" território" e suas vinculações com a cartografia. **Anais do Museu Paulista**: História e Cultura Material, v. 12, n. 1, p. 193-234, 2004.

_____. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). **Anais do Museu Paulista:** História e Cultura Material, v. 17, n. 2, p. 251-294, 2009.

_____. A cidade como negócio: mercado imobiliário em São Paulo no século XIX. **Cidades latino-americanas:** um debate sobre a formação de núcleos urbanos. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP. **Subprefeitura Guaianases**. Programa Patrimônio e Referências Culturais nas Subprefeituras. 2013. 32 slides. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Guaianazes_web_1392056801.pdf Acesso em: 25 de abril de 2019.

REIS FILHO, N. G. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1968.

“UM SURTO DE PROGRESSO NO PIAUÍ”: A CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS NA REGIÃO NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

LAILA PEDROSA SILVA
<lailasilva.p@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

Este trabalho, parte integrante de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz - COC/Fiocruz, busca descrever e analisar o processo de elaboração e implantação de projetos ferroviários no estado do Piauí. A proposta de análise tem como foco as primeiras décadas do século XX, no intuito de entender a justificativa das elites piauienses para construção de estradas de ferro na região.

Até a segunda metade do século XIX, o Piauí era apresentado por seus dirigentes políticos como uma região deplorável, sem nenhum recurso que chamasse atenção e arrasada pelas secas (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1861, p.19). Somando-se a esses fatores, havia também a percepção de que se tratava de uma província abandonada e isolada, considerando, sobretudo, à distância com a capital federal, à época, o Rio de Janeiro. No próprio território da província não havia uma coesão, pois as grandes distâncias entre as populações caracterizavam-nas como dispersas em um território a ser ocupado (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1861, p.16).

Além disso, na primeira década do século XX, alguns intelectuais piauienses, pautados nas discussões científicas do determinismo climático e geográfico, descreveram o clima e a natureza como responsáveis pela degeneração dos habitantes, tornando-os fracos, pacíficos, indolentes, preguiçosos e incapazes de uma reforma. Um dos intelectuais piauienses que nos apresenta aspectos para refletirmos acerca da questão climática no Piauí é Abdias Neves. Em 1907, o intelectual publicou sua clássica obra, *A Guerra do Fidié,* na qual elegeu aspectos climáticos e geográficos como determinantes de uma suposta *piauiensidade.* Neves foi político, literato, jornalista, professor e historiador. Teve uma atuação ativa na imprensa piauiense onde fundou alguns jornais, entre ele podemos citar *A Ideia, A Notícia* e *O Dia.* Também foi cofundador dos jornais *A Luz, O Norte, O Estafeta* e membro da Academia Piauiense de Letras (APL) e do Instituto Geográfico e Histórico Piauiense (IGHP). Nessas duas últimas instituições publicou importantes trabalhos, como, por exemplo, *A Guerra do Fidié*, 1907; *Um Manicaca*, 1909; *O Piauí na Conferência do Equador*, 1921; *Aspectos do Piauí*, 1926 (GONÇALVES, 2003, p. 278-279). Neves fazia parte do grupo de intelectuais que nas primeiras décadas do século XX desenvolveram uma produção historiográfica que procurava romper com narrativas monarquistas e viabilizar a construção de uma história patriótica piauiense republicana. O autor foi o primeiro a discutir sobre a questão de uma identidade piauiense, dando base para o desenvolvimento de narrativas sobre uma história local (SOUZA, 2008).

Nesse sentido, o diagnóstico que conferia ao Piauí a identidade de sertão oscilava entre fatores ambientais e um suposto abandono estatal. No entanto, quando o discurso higienista criou representações sobre o Brasil e suas populações, a questão do clima como determinante de uma suposta identidade piauiense foi gradativamente dando espaço para os debates em torno das doenças. Desse modo, ao dar maior ênfase a essas questões pretendia-se retirar a culpa do atraso do Piauí dos aspectos climáticos e do sertanejo, a fim de mostrar que havia meios de amenizar aquela situação degradante.

As mazelas tornaram-se o ponto principal para se pensar a nação a partir das dualidades litoral/sertão, saúde/doença, moderno/atrasado (HOCHMAN, LIMA, 2004, p.497). Nesse contexto, o relatório da viagem cientifica de Arthur Neiva e Belisário Penna, teve importante papel no desenvolvimento de ações voltadas para alcançar as mais diferentes partes do território. A viagem foi promovida pelo Instituto Oswaldo Cruz, em 1912, e percorreu regiões localizadas no norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauí e norte a sul de Goiás. Como resultado das pesquisas realizadas durante o período que os sanitaristas do IOC permaneceram nessas regiões, foi publicado um relatório, em 1916, contendo informações sobre a fauna, flora, geografia e povos do interior do Brasil. A partir da divulgação do relatório, e de outros documentos, generalizou-se a ideia das doenças endêmicos como maior obstáculo para o progresso nacional. No Piauí, Neiva e Penna estiveram nos municípios de São Raimundo Nonato, Caracol, Paranaguá e Corrente, onde visitaram várias vilas, povoados e fazendas, coletaram materiais e realizaram exames. Os sanitaristas descreveram a região como “primitiva” e de “natureza hostil”, chamando atenção para a “linguagem pitoresca”, moradia rústica e alimentação restrita das populações (NEIVA, PENNA, 1916, p.189-190).

A questão do isolamento era um dos aspectos destacados pelos sanitaristas. Para eles o isolamento era ocasionado pela quase inexistência de estradas, que dificultava a circulação de pessoas, ideias e mercadorias. Nesse sentido, a vida no Piauí era reduzida “ao que concerne a criação miunça, e ao gado, as vicissitudes da seca, a previsão do inverno e nada mais” (NEIVA, PENNA, 1916, p.191). A solução apontada pelos sanitaristas para remissão desse quadro de isolamento era a construção de estradas de ferro.

Os projetos ferroviários elaborados nas primeiras décadas do século XX para aquela região foram os seguintes: Estrada de Ferro Central do Piauí - Amarração a Teresina - concluída em 1968; Estrada de Ferro São Luís a Teresina, finalizada em 1939

quando foi inaugurada a ponte ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba; Estrada de Ferro Crateús a Teresina, que atingiu somente a cidade de Campo Maior em 1972, não cumprindo seu projeto original; e a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, que mudou o traçado e percorreu solo piauiense apenas até a cidade de Paulistana em 1938.

De modo geral, as ferrovias no Piauí foram projetadas para atingir regiões de grande importância econômica e ligar o território aos estados vizinhos, como, por exemplo, Ceará, Pernambuco e Maranhão, que funcionavam como importantes entrepostos comerciais. Entretanto, como aponta Lêda Rodrigues Vieira (2010), a história das ferrovias naquele estado foi marcada por vários projetos que durante anos ficaram paralisados.

Nesse sentido, analisar esse contexto faz-se necessário para compreendermos as dificuldades na construção das ferrovias no Piauí. Nossa proposta busca apontar em que medida, os referidos projetos ferroviários nos permitem leituras acerca da relação entre ferrovias, integração e modernização para aquele sertão. Além disso, procuramos entender o papel das elites políticas e econômicas piauienses no desenvolvimento de estradas de ferro.

MÉTODOS

Para o desenvolvimento do presente trabalho, foram analisadas fontes localizadas no Arquivo Público do Estado do Piauí – APEPI, no Departamento de Arquivo e Documentação da Casa de Oswaldo Cruz – DAD e na Hemeroteca Digital. Primeiramente, por meio de uma discussão bibliográfica, procuramos obter subsídios para uma reflexão acerca da construção das ferrovias no Piauí. Em seguida, a fim de examinar os discursos que envolviam os projetos de modernização e integração voltados para aquela região, realizamos um levantamento e análise dos dados, por meio da pesquisa de fontes, sobretudo institucionais.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

As ferrovias foram percebidas como meio ideal para a modernização, ligando territórios, transportando pessoas e produtos (BORGES, 2011). A partir dessa perspectiva, nas primeiras décadas do século XX as elites piauienses passaram a reivindicar a tecnologia ferroviária como espécie de compensação pelo descaso governamental quando no período do Império aquela porção do território brasileiro teria

sido negligenciada. Assim, diferentemente das concepções que apresentavam somente um sertão atrasado, isolado e doente, as elites piauienses empreenderam-se na tentativa de construir uma nova visão da região, evocando seu protagonismo para efetivação da integração nacional brasileira, uma vez que era um dos "grandes estados do norte do Brasil" com um "terreno fertilíssimo" (CORREIO DE OEIRAS, 1909, p.2).

A construção de estradas de ferro não facilitaria apenas o transporte de produtos da economia piauiense, também representaria a integração do próprio estado. Isso porque a perspectiva à época era de que as ferrovias, quando em funcionamento, se estenderiam por longínquas regiões e formariam povoados ao longo das vias. Assim, as vias férreas naquele estado, tal qual em outros estados brasileiros, foram justificadas "como forma de superar as limitações do meio" (Queiroz, 1998, p. 23), tendo em vista que, na medida em que os trilhos avançavam pelos territórios revelavam várias tensões que, por sua vez, modificavam não só as estruturas sociais e econômicas, mas também do meio físico.

A ideia da possibilidade da locomotiva penetrar o sertão do Piauí causou bastante ânimo nas elites piauienses. A expectativa era de que a mesma vencesse distâncias e possibilitasse o desenvolvimento das indústrias do estado, uma vez que eram consideradas, "quase todas, em sua infância." Assim a tecnologia ferroviária foi apresentada como "mensageira de uma nova era de progresso" (MENSAGEM GOVERNAMENTAL, 1913, p.46).

CONCLUSÃO

A presença das ferrovias no Piauí contribuiu para uma nova percepção sobre os espaços e o dia a dia das populações, ocasionando um novo modo de vida nas cidades que foram contempladas com estações ferroviárias (VIEIRA, 2010; CERQUEIRA, 2015). As distâncias diminuíram, as mercadorias e as pessoas chegaram mais rápidas aos seus destinos. Assim, a expansão das ferrovias pelo território piauiense – como em outros estados do Brasil - foi justificada como forma de integrar aquela região percebida como sertão desde suas primeiras representações.

Nesse contexto de início do século XX, as discussões levantadas a partir da campanha pelo saneamento do Brasil foram sendo incorporadas as narrativas das elites piauienses como forma de reclamar ações para o desenvolvimento da região. Suas contribuições estavam justamente na junção das ideias de saneamento, integração e exploração das riquezas do estado. De certa forma, a imagem descrita por Neiva e Penna sobre o sertão do Piauí e a solução apontada pelos sanitaristas para a remissão

desse quadro de isolamento, que foi a construção de estradas de ferro, somaram-se as demandas das elites locais que desde finais do século XIX reivindicavam maior atenção do governo central para a região.

O combate às doenças e o saneamento representavam apenas uma das possíveis estratégias para redimir esses espaços. Concomitantemente tiveram repercussão também projetos que visavam à integração regional, como a já mencionada construção de estradas de ferro. A percepção de que as ferrovias seria a solução pode ser percebida à luz do que apontou Eric Hobsbawn ao se referir ao século XX, quando diz que este foi "repleto de uma tecnologia revolucionária e em avanços constante" (1995, p.22). Diante desse contexto, a constatação das elites econômicas e políticas de que o Piauí iniciava o século XX sem "nenhum palmo de estrada de ferro" permitiu que alguns projetos de construção ferroviária ganhassem maior fôlego (DIÁRIO DO PIAUHY, 1911, p.1).

Assim, a elaboração de projetos ferroviários, foi oportuno para as elites piauienses reproduzirem seu lugar social no século que se iniciava, promovendo junto à União ações que visavam o desenvolvimento da região. Havia, portanto, a esperança de que o regime republicano poderia impulsionar as transformações necessárias para o desenvolvimento e respectivamente garantir *status quo* daquelas elites.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGES, B. G**.** Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, ano 13, n.11, p.27-36, dez. 2011.

CERQUEIRA, M. D. F. **Entre trilhos e dormentes: a Estrada de Ferro Central do Piauí na memória dos parnaibanos (1960-1980).** Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí. Teresina, 2015.

GONÇALVES, W. C. **Dicionário Enciclopédico Piauiense Ilustrado**: Edição ilustrada e comentada. Teresina, 2003.

HOCHMAN, G., and LIMA, NT. "Pouca saúde e muita saúva": sanitarismo, interpretações do país e ciencias sociais. In: HOCHMAN, G., and ARMUS, D., orgs. **Cuidar, controlar, curar**: ensaios históricos sobre a saúde e doença na América Latina e Caribe [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2004. História e Saúde collection, pp. 492-533. ISBN 978-857541-311-1. Available from SciELO Books http://books.scielo.org.

HOBSBAWN, E. **A era dos extremos: o breve século XX.** 1941-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

QUEIROZ, T. J. M. **Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo**. João Pessoa/Teresina: EDUFPB/EDUFPI, 1998.

SOUZA, P. G. C. **História e Identidade: as narrativas da piauiensidade**. 289 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2008.

VIEIRA, L. R. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960.** Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí. Teresina, 2010.

FONTES

ESTADO DO PIAUÍ. Jornal *Correio de Oeiras*, 31 de maio de 1909.

ESTADO PIAUÍ. Jornal *Diário do Piauhy*, Therezina, 18 de abril de 1911.

ESTADO DO PIAUÍ. Mensagem apresentada a Câmara Legislativa, no dia 1 de junho de 1913, pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa, governador do estado, Teresina.

NEIVA, A.; PENNA, B. Viagem cientifica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. **Mem. Inst. Oswaldo Cruz**; 8 (3): 74-224, 1916.

PROVÍNCIA DO PIAUÍ**. Relatório com que o Exm. Sr. presidente da província do Piauí Dr. Manoel Antônio Duarte de Azevedo passou administração ao Exm. Vice-presidente Dr. José Marianno Lustoza do Amaral no dia 15 de abril de 1861**.

TERCEIRO T.R.E.M: A LINHA DA MÁQUINA SANTISTA, UMA NOVA OBSERVAÇÃO SOBRE O OBJETO

ORLANDO GONÇALVES FAYA JÚNIOR
<landojr@usp.br>

INTRODUÇÃO

A **Linha da Máquina**, eixo ferroviário que por muitos anos participou da vida cotidiana da população do município de Santos, no litoral Sul do Estado de São Paulo, tornou-se uma expressão referencial para os santistas, em função da presença, durante décadas, dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), que atravessavam o município, desde o bairro do José Menino, na divisa com o município vizinho, São Vicente, até o bairro do Estuário, já em conexão com o Porto, possibilitando sua integração com os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo *Railway* (SPR).

O trecho ferroviário em questão, que não diferente de tantos outros existentes no país, representou também um curioso paradoxo. Reconhecidamente, a partir de sua implantação no início do XX, os trilhos, inicialmente da *Southern* São Paulo *Railway*, e posteriormente, da Sorocabana foram elementos responsáveis pelo progresso da região, servindo como meio para o transporte e escoamento de produções agrícolas do litoral e, a partir da implantação do ramal Mairinque - Santos, também do interior do Estado, e até do país, para o Porto de Santos.

Se já em meados do século XX, sua presença, dentro das cidades as quais atravessou, passou a ser considerada indesejável, uma vez as atividades e operações ferroviárias interferiam diretamente nas dinâmicas urbanas que se estabeleciam em cada um "dos lados", sua presença e extensão passam a ter nova função e significado. Podemos concluir que, de alguma forma, a **Linha da Máquina** ***"***subverteu seu significado, tendo passado de "índice de desenvolvimento" a entrave para a população, representando uma "segunda orla" – de características negativas – para a cidade." (FAYA JR.,2012)

Em T.R.E.M - Trilhos Reintegradores do Espaço Metropolitano[1], foram analisados os impactos da presença de um trecho ferroviário - do qual o trecho referente à **Linha da Máquina** faz parte - aproximadamente 10 Km - da Estrada de Ferro Sorocabana, dentro do perímetro urbano dos municípios de Santos e São Vicente, no litoral Sul do Estado de São Paulo.

A ferrovia, naquele momento já caracterizada por sua atividade quase marginal (apenas em horários específicos durante o dia) e subutilização de áreas remanescentes, agregadas a funções que pouco estimulavam seu uso, contato e convívio com a população que ao seu lado circulava, colaboraram para que esta reafirmasse sua

[1] A pesquisa teve origem durante a elaboração do Trabalho de Graduação Interdisciplinar, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Católica de Santos, em 1998, tendo sido utilizado, em 2012, como subsídio para a elaboração de artigo publicado na revista eletrônica Vitruvius. (Em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.140/4291> Acesso em: outubro/2018)

característica de elemento divisor, desviante e inconveniente dentro da estrutura urbana das cidades que dividiu.

A pesquisa então empreendida buscou conhecer o trem, seus trilhos, os lugares/as cidades que atravessava e seus habitantes, a fim de caracterizar o eixo ferroviário implantado, observando suas características preponderantes: elemento divisor do tecido urbano de seu sítio de inserção; "terreno vago" - caracterização imediata das orlas ferroviárias, ainda que edificações, muitas vezes abandonadas ou com seu uso subvertido, estivessem presentes nestes espaços; infraestrutura implantada que, ao negar a escala humana, cria rompimento com o seu entorno.

O momento presente, no qual as orlas ferroviárias passam a ser identificadas como potenciais novos espaços de fruição e uso coletivo de seus sítios de inserção, se mostra bastante rico para que sejam realizadas investigações a respeito da presença das orlas ferroviárias e as possibilidades que estas representam.

A utilização e requalificação destes espaços integra diversas propostas presentes em planos diretores, operações urbanas e reestruturações ligadas aos sistemas de transporte implantado em diversos municípios.

O próprio trecho ferroviário referente à antiga **Linha da Máquina** santista passa, atualmente, por acelerado processo de alteração de perfil, em virtude da implantação do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, da Baixada Santista, um projeto da EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo. O projeto utiliza parte do trecho ferroviário já analisado no estudo anterior[1], propondo um traçado análogo ao de seu antecessor.

Nos interessa, neste trabalho, observar a influência que exerceu a presença ferroviária dentro da estrutura urbana do município de Santos, apresentar e traçar comparação entre a situação pretérita e a presente, demonstrar como a ferrovia influenciou a estruturação urbana e a definição da morfologia urbana do sítio de inserção, a partir de qual momento, a ferrovia passa a ser observada como um rompimento urbano e, finalmente, observar a mudança de seu perfil, no momento posterior à implantação do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, da Baixada Santista.

MÉTODOS

Para a elaboração deste estudo é proposta a adoção de uma pesquisa exploratória, baseada no estudo de caso, utilizando dados primários e secundários para traçar o perfil do objeto deste estudo: as formas de uso, ocupação e as práticas de apropriação dos territórios ferroviárias existentes nos espaços metropolitanos.

Assim, foi realizada a revisão bibliográfica, com a qual será possível ampliar a compreensão a respeito do tema, levantamento iconográfico, a fim de produzir uma série histórica que permita analisar os seguinte aspectos: a evolução de ocupação do território urbano a partir do eixo ferroviário implantado, a sua influência na definição da morfologia urbana resultante, bem como a criação e a consolidação do repertório das formas de uso e ocupação (compartilhamento do espaço) dos territórios ferroviários, pela população.

É proposto também o levantamento de campo, do qual fazem parte o levantamento fotográfico e a observação *in loco* das dinâmicas estabelecidas, entre a população e estes espaços, identificando a recorrência de modos similares de apropriação e uso.

A análise qualitativa permitiu observar a aderência (pertinência e adequação), no que tange critérios técnicos e de segurança das práticas adotadas. O estudo de caso possibilitou a identificação de práticas similares existentes, para que sejam estabelecidos parâmetros quanto a recorrência e similaridades de formatos de uso, ocupação e apropriação dos territórios ferroviários, consolidando assim um panorama das práticas usuais.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

A partir do momento em que muitas linhas férreas passaram a ser desativadas e subutilizadas no país, ou ainda quando tiveram sua função original subvertida, os problemas gerados pelo abandono e mau uso de suas áreas remanescentes passaram a ser uma questão urbana muito presente nas cidades que as contêm. Temas como: direitos de propriedade, detenção de concessão e, principalmente, desacordo entre interesses públicos e privados, figuram ao lado de questões como uso do solo, ocupações irregulares e inadequação das destinações dadas a estes espaços, criando um cenário que dificulta ainda mais o resgate, a reversão de uso ou requalificação espacial efetiva destas áreas.

Porém, durante a observação desenvolvida para a elaboração deste trabalho, nos interessou somente a pontuação das evidentes diferenças existentes entre as áreas que ficaram totalmente abandonadas e aquelas que de alguma forma tiveram qualquer tipo de tentativa de apropriação regulamentada, pelo poder público, ou espontaneamente, pela população.

Entre as iniciativas do poder público podem ser destacadas experiências notadamente bem-sucedidas, como a construção de praças e quadras poliesportivas,

bem como a permissão para a instalação de unidades de serviços, como sedes de comunidades de amigos de bairro e postos policiais. Ao fazer destas áreas remanescentes elementos de uso cotidiano e de extremo interesse para a população que dela se avizinha, surge uma solução interessante e eficaz, que proporciona a requalificação através da utilização destes espaços.

Outra evidente sinalização do sucesso deste tipo de inciativa foi o surgimento de eventos que denominamos neste levantamento como Praças Espontâneas.

Em sua maioria muito precárias, construídas a partir de sucata e elementos que em algum momento já fizeram parte das montanhas de entulho que ocupavam esses terrenos; as Praças Espontâneas se destacavam por serem iniciativas totalmente desvinculadas de projetos formais ou permissões estatais para a sua instalação. Sua curiosa e legível customização, com a criação de mobiliário voltado algumas vezes para uso infantil (brinquedos, balanços), outras para uso adulto (mesas para jogos de tabuleiro e bancos), demonstra o vínculo criado entre estes espaços e seus usuários cotidianos; uma vez que claramente visavam atender às necessidades específicas das populações residentes nos trechos determinados.

Chama também atenção, o paradoxal sentimento de apropriação que geravam na população local, claramente expresso em placas com inscrições do tipo “Proibido jogar lixo”, em lugares que tiveram o entulho como sua matéria prima original.

Outro ponto de destaque neste levantamento, diz respeito à criação dos percursos locais informais.

A necessidade de acesso da população residente no bloco dos bairros depois da Linha da Máquina a vias/eixos de circulação com maior disponibilidade de transporte coletivo, presentes no bloco dos bairros antes da Linha da Máquina, fez surgir aberturas e rasgos nos muros que escondem os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana. Estes rompimentos proporcionaram a criação de travessias informais, que cortam transversalmente o eixo da Linha da Máquina, tornando possível a ligação entre as vias locais e avenidas de fluxo intenso.

Apesar de pouco segura devido à falta de sinalização e construção adequadas, a criação destes percursos locais informais responde de forma veemente à barreira concreta e ao isolamento que os muros procuraram criar.

A partir dos exemplos citados, podemos concluir que apesar de espontâneas e tendo origem em projetos não formais de apropriação e uso, as soluções criadas para englobar a Linha da Máquina à vida da cidade, surgem da necessidade de resolução de dificuldades que a presença da própria criou. Um tipo de auto regulação não planejada

se apresenta como solução para problemas que de alguma forma foram negligenciados ou, simplesmente, não tiveram a devida atenção.

CONCLUSÕES

As questões urbanas relacionadas à desativação e ao sucateamento do serviço ferroviário no país ganharam destaque com o passar dos anos. A partir do momento que passa a representar uma barreira física, a infraestrutura ferroviária evidencia seu papel como elemento divisor, fracionador das cidades que as contêm.

As especificidades da infraestrutura ferroviária como dimensões, extensão, abrangência, rotinas operacionais, entre outras são naturalmente responsáveis por conflitos entre a ferrovia e a população. Ao negligenciar a escala humana, a relação estabelecida entre a ferrovia e a cidade reafirma a falta de conexão entre as estruturas urbanas e seus habitantes.

Uma consequência evidente desta situação está relacionada aos problemas gerados pelo abandono e mau uso de áreas ferroviárias remanescentes. De variadas formas, as populações convivem com estes espaços buscam formas de incluí-los em suas rotinas cotidianas.

A observação desenvolvida para a elaboração desta pesquisa, buscou identificar evidentes diferenças existentes entre as áreas que ficaram totalmente abandonadas e aquelas que de alguma forma tiveram qualquer tipo de tentativa de apropriação por parte da população.

Entre as experiências de ativação - criação de superfícies de contato – observadas para a realização da pesquisa, as Praças Espontâneas pontuam claramente esta diferença.

> [...] podemos concluir que apesar de espontâneas e tendo origem em projetos não formais de apropriação e uso, as soluções criadas para englobar a Linha da Máquina à vida da cidade, surgem da necessidade de resolução de dificuldades que a presença da própria criou. Um tipo de auto-regulação não planejada se apresenta como solução para problemas que de alguma forma foram negligenciados ou, simplesmente, não tiveram a devida atenção.” (FAYA JR.,2012, p.16)

Ao fazer destas áreas remanescentes elementos de uso cotidiano e de extremo interesse para a população que dela se avizinha, surge uma solução interessante e eficaz, que abre caminho para a possibilidade de reversão do papel da ferrovia de elemento divisor a reintegrador do espaço metropolitano.

> Possivelmente a tendência mais forte do urbanismo contemporâneo é a busca e o resgate da escala humana perdida nos tempos do urbanismo moderno. Além de proporcionar cidades 'caminháveis' e espaços nos quais as pessoas gostam de estar, nos últimos anos o foco de ações urbanas relacionadas à adaptação às mudanças climáticas, resiliência, sustentabilidade, segurança, entre outros aspectos, tem se voltado para as necessidades da comunidade. (TAVARES, 2014).

A implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos, da Baixada Santista obteve, a partir de seu projeto, a requalificação de seu sítio de inserção, promovendo um ambiente urbano mais adequado para o uso e convívio com a população, que com ele compartilha aquele território.

Porém, a dimensão humana, identitária e culturalmente rica, de alguma forma foi perdida. O desafio a ser enfrentado agora, é o resgate desta dimensão, sem a qual a desejada reconexão entre ferrovia e cidade ainda nos parece incompleta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FAYA JUNIOR, O. G.; MIYASAKI, R. M.; Avaliação dos estudos de inserção urbana das linhas e da infraestrutura ferroviária da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. **21º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito - ANTP** - Comunicação técnica, junho/2017. Disponível em: http://files.antp.org.br/2017/7/10/519_avaliacaoestudosinsercaourbanacptm-.pdf

FAYA JUNIOR, O. G. T.R.E.M. Trilhos Reintegradores do Espaço Metropolitano. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 12, n. 140.06, Vitruvius, mar. 2012 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.140/4291>.

TAVARES, S. **Placemaking, urbanismo e o futuro dos espaços públicos**. 2014. Disponível em:< http://www.placemaking.org.br/home/tag/ativacao-espacos/ > Acesso em: 19 de julho de 2018.

MEMÓRIAS DE UMA NOVA CENTRALIDADE: O COMPLEXO DA ESTAÇÃO DE TRIAGEM EM BAURU

NATASHA NEME GONÇALVES DE ALMEIDA
<natashaneme@gmail.com>

SAMIR HERNANDES TENÓRIO GOMES
<samir.hernandes@unesp.br>

INTRODUÇÃO

A expansão da cultura cafeeira no Estado de São Paulo trouxe o desenvolvimento da malha ferroviária paulista (KÜHL, 1998, p. 129). Juntamente com a ferrovia houve o desenvolvimento urbano de diversas cidades do interior paulista e ainda, formou-se um patrimônio arquitetônico e cultural riquíssimo. Contudo, o declínio das ferrovias em detrimento da implantação do urbanismo rodoviarista provocou o abandono de inúmeros conjuntos ferroviários. Essa realidade se expressa no município de Bauru (SP) – município que abriga um entroncamento ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana (1905), da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906) e da Estrada de Ferro Paulista (1910). Segundo, Bittencourt *et. al.* (2008, p. 46 – 47) esse abandono gerou diversos problemas sociais e urbanos em seu entorno como a desconexão da malha urbana e a formação de inúmeros vazios urbanos.

O tombamento é o principal instrumento de proteção patrimonial utilizado pelo município e abarca essencialmente a região central da cidade – área do entroncamento protegido pelo Condephaat. Ainda assim, a reversão do abandono dos conjuntos ferroviários delineia uma série de questões complexas que ultrapassam a lógica do tombamento, entre elas destacam-se: a inexistência de uma política pública voltada para preservação dos conjuntos ferroviários, a desconexão de identidade entre a população e as áreas da ferrovia e a não incorporação da proteção patrimonial no planejamento urbano-territorial e na normativa brasileira. Assim, inúmeras áreas no município mantêm-se desassistidas e aguardam o processo de tombamento por tempo indeterminado – como o conjunto ferroviário de Triagem pertencente à antiga Companhia Paulista. Por isso, esse estudo visa evidenciar o potencial do local como promotor da ocupação de parte do vazio urbano ferroviário da cidade, de modo a reconectar a malha urbana fragmentada por meio da criação de uma nova centralidade – abancando os conceitos de uma cidade compacta. O objetivo geral é efetivar um levantamento historiográfico e físico da área que compõe o Complexo da Estação de Triagem em Bauru, a fim de, registrar a memória do lugar e propor diretrizes e estratégias de gestão para o planejamento urbano e territorial da área em potencial.

MÉTODOS

A Avaliação Qualitativa atua na percepção de fenômenos considerados no contexto em que ocorrem e a partir da perspectiva dos grupos sociais são levantados pontos de vista relevantes (GODOY, 1995, p. 21). Para tanto, nesse estudo foram empregados três métodos de avaliação qualitativa para a coleta de dados e análise dos resultados, os quais foram descritas a seguir:

- **Pesquisa documental**: houve a consulta à documentos históricos em museus municipais e estaduais (como Museu Ferroviário Regional de Bauru e o Museu Histórico Municipal, o Arquivo Público do Estado de São Paulo, a Secretaria de Planejamento em Bauru e no DNIT - Bauru); e a pequisa a legislação voltada para patrimônio envolvendo a Constituição Federal - 1988, o Estatuto da Cidade - 2001 e o Plano Diretor Participativo de Bauru – 2008 e órgãos de proteção como o IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o Condephaat - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo e o Codepac - Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural;
- **Pesquisa narrativa**: foram realizadas entrevistas com usuários-chave que participaram da história do local entre eles: moradores da vila ferroviária demolida em Triagem e trabalhadores do complexo, indivíduos que efetivaram estudos referentes ao patrimônio e a memória de Triagem e gestores do patrimônio representados pelos acervos de pesquisa documental;
- **Pesquisa de campo**: foram efetivadas visitas in loco e observação direta, a fim de reconhecer as condições das construções ainda existentes no Complexo da Estação Triagem e seus respectivos potenciais de reabilitação.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

A conexão da inserção urbana do Complexo de Triagem Paulista com a malha urbana consolidada viabiliza a implantação de infraestrutura necessária para o desenvolvimento de usos diversificados (comércio, serviços e habitacional). Nesse sentido, a demarcação da área pelo Plano Diretor Participativo (2008) como Zona de Indústria e Comércio (ZICS-C), também contribui com esse processo. O sistema viário do entorno conta com vias de hierarquicamente relevantes para Bauru – de ligação aos municípios vizinhos e conexão direta com o Centro. O local apresenta grande

diversidade de linhas de ônibus e de acesso aos bairros e ao Centro. A Figura 1, a seguir, ilustra esses itens e a dispersão do patrimônio cultural em Bauru:

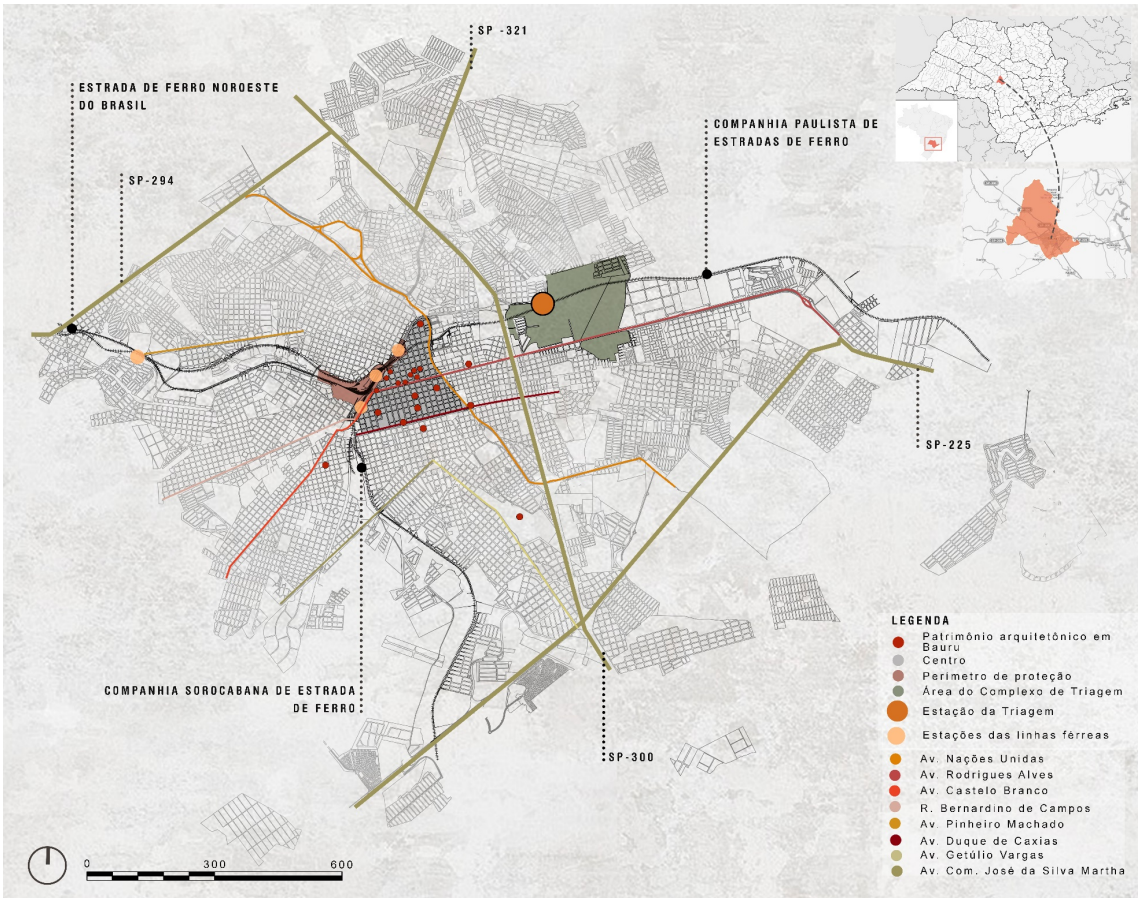


Figura 1. Conexão viária a patrimônio existente em Bauru. Fonte: Acervo pessoal dos autores.

O uso e ocupação do solo do entorno (Figura 2) apontou para um intenso déficit de equipamentos comunitários e a inexistência de equipamentos urbanos ativos. No local também há o funcionamento do contexto operacional da concessionária Rumo – utilizando parte da área de Triagem e excluindo o conjunto ferroviário antigo o que não culminou na recuperação do patrimônio local (Figura 3).

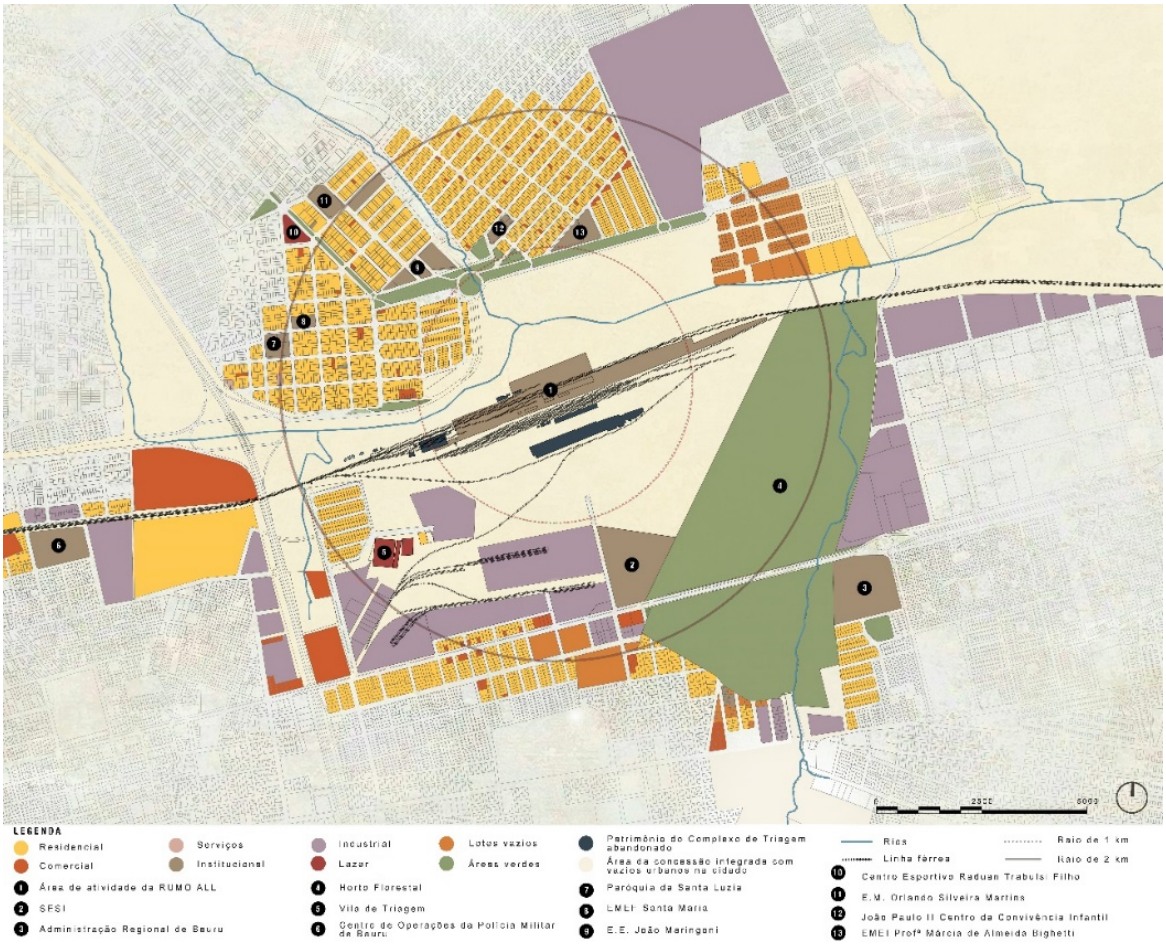


Figura 2. Uso do solo e equipamentos comunitários. Fonte: Acervo pessoal dos autores.

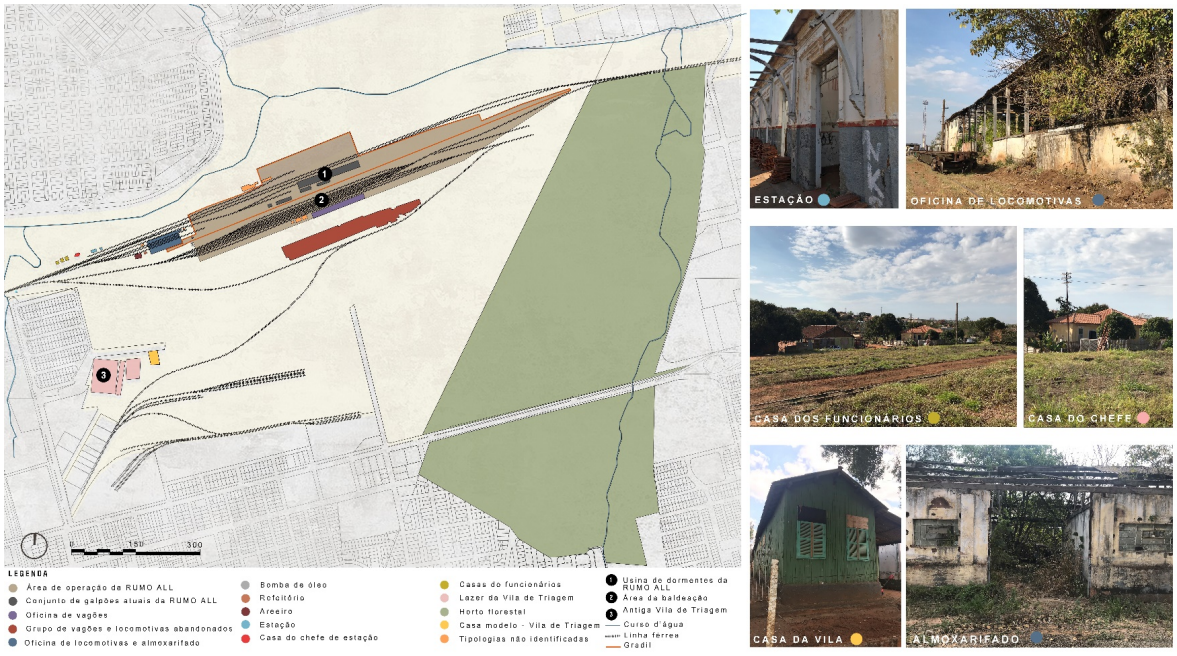


Figura 3. Edificações existentes em Triagem Paulista. Fonte: Acervo pessoal dos autores.

CONCLUSÕES

Hoje, a necessidade de reconexão da identidade coletiva da população com a Triagem Paulista compõe uma das bases dentro da educação patrimonial para preservação do conjunto ferroviário. Nesse quadro, vê-se a emergência do atrelamento da preservação do patrimônio a uma política pública continuada que trace metodologias, objetivos e finalidades a fim de concretizar um projeto de reabilitação e salvaguarda. A existência do contexto operacional da concessionária Rumo agravam ainda mais os conflitos na área – uma vez que o contrato estabelecido entre o Poder Público e a empresa deixam diversos pontos em aberto no que tange à preservação. Assim, o Poder Público deve se apropriar dos instrumentos urbanísticos a fim de regulamentar a proteção da paisagem e reabilitação de seus edifícios e unir o tombamento dentro dessa lógica. As estratégias para preservação e reabilitação do patrimônio ferroviário devem sempre ser pautadas em bônus e cobranças de contrapartidas. Ainda que com inúmeras problemáticas identificadas, o complexo existente em Triagem Paulista apresenta intenso potencial estratégico e projetual para a formação de uma nova centralidade e certamente, a ocupação de vazios urbanos aliados à preservação e desenvolvimento compacto da cidade devem integrar a elaboração de uma política pública para Triagem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BITTENCOURT, L. C. A dimensão urbanística dos leitos, edifícios e pátios ferroviários da cidade de Bauru. In. FONTES, Maria Solange G. C., GHIRARDELLO, Nilson. (Org.). **Olhares Sobre Bauru**. Bauru, v. 1000, p. 45-54, 2008.

GODOY, A. S. Pesquisa qualitativa tipos fundamentais**.** In: **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v. 35, n. 3, p 20-29, 1995. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0034-75901995000300004. Acesso em: 07/09/2019.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. Ateliê Editorial, 1998.

OS PÁTIOS FERROVIÁRIOS DE CAMPINA GRANDE: PELAS LINHAS DO TREM, PELAS LINHAS DO TEMPO

ALCILIA AFONSO DE ALBUQUERQUE E MELO
<kakiafonso@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

O objeto de estudo do trabalho trata sobre o estado da arte dos pátios ferroviários da cidade de Campina Grande, localizada no agreste do estado da Paraíba. A cidade possui dois pátios ferroviários, vinculados ao patrimônio industrial do ciclo do algodão: o pertencente à antiga Estação (1907), e o pátio ferroviário da Estação Nova (1957).

Justifica-se apresentar aqui tal tema, por se considerar o abandono pelo qual esses conjuntos arquitetônicos vêm passando por parte da política pública estadual, que não tem priorizado em sua agenda a utilização dessa rede ferroviária e de seus conjuntos arquitetônicos nos dias atuais, encontrando-se esses, abandonados e marginalizados.

A investigação que resultou na produção desse artigo faz parte de uma linha existente no Grupo de pesquisa Arquitetura e Lugar, cadastrado no CNPq/ MEC e na UFCG/ Universidade Federal de Campina Grande, que está voltada para o estudo de acervos do patrimônio industrial ferroviário no território do nordeste brasileiro.

Apoia-se em uma literatura voltada para questões patrimoniais trabalhadas por Choay (2001), Ascher (2010), Castriota (2009), Casarlade (2014), Kühl (2009), Zanchetti (2012), entre outros autores, que se dedicam a observar as complexas relações (in) existentes entre patrimônio, acervo industrial, cidade, e memória nas cidades brasileiras.

PROBLEMATIZAÇÃO

O apogeu econômico de Campina Grande se deu quando o trem chegou à cidade, em 1907, impulsionando o comércio local, e a população deu um salto de mais de 600%, chegando à marca de 130 mil habitantes no transcurso de pouco mais de três décadas-época que a cidade virou um centro atrativo de pessoas que foram trabalhar em volta da indústria algodoeira.

Segundo Autor (2017), a cidade possuía quatro praças algodoeiras, que recebiam essa produção, e foram nesses lugares que se implantaram as primeiras edificações voltadas para o beneficiamento do produto: Praça do Algodão, atual Praça João Rique; Praça do Açude Velho, no entorno da Estação Ferroviária antiga; a Praça das Boninas; e a Praça do açude Bodocongó.

A ferrovia, atrelada à infraestrutura que compunha o ciclo do algodão, trouxe a implantação de várias fábricas, escritórios, galpões de armazenamento, que configuraram uma nova forma urbana para a cidade.

Foram construídos dois pátios ferroviários para dotar a cidade de uma infraestrutura necessária para o desenvolvimento econômico algodoeiro (figura 1): o mais antigo, inaugurado no início do século XX, em 1907; e o mais novo, cinquenta anos após, em 1957. Ambos são tombados por lei estadual, porém, observa-se que o estado de conservação do mais antigo está bem melhor que o do mais novo, conforme será visto a seguir ao analisar-se brevemente cada um deles.

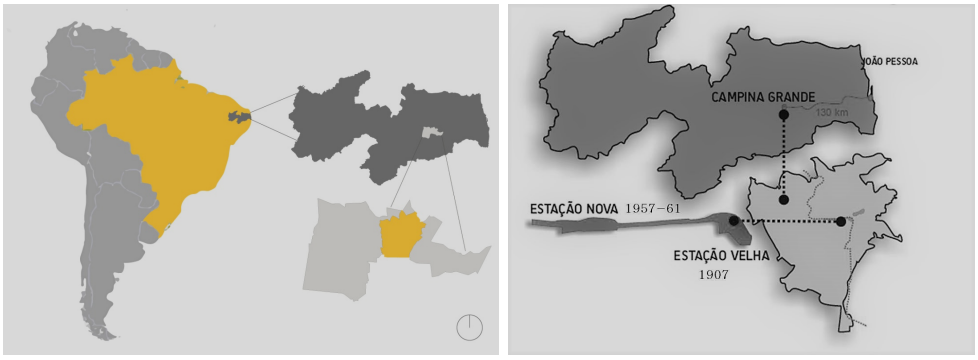


Figura 1: Mapa de localização de Campina Grande e dos dois pátios ferroviários na cidade.
Fonte: Montagem da autora. 2019.

O PÁTIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO ANTIGA

Para atender ao transporte do algodão, foi inaugurada em 1907, o primeiro pátio ferroviário da cidade, com a edificação da estação ferroviária em estilo eclético, construída pela Great Western, como ponta de linha do ramal de Campina Grande, em um conjunto que faz parte do primeiro pátio ferroviário local, que atualmente pertence ao governo municipal e é protegido legalmente através de tombamento, em 2001, pelo IPHAEP/ Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba.

Localizada em uma área próxima ao centro, o conjunto vem sendo utilizado como "Museu do Algodão", espaços livres para feiras e eventos. (figura 2)



Figura 2: Imagens da Estação Ferroviária Antiga de Campina Grande. Fonte: Montagem da autora. 2019.

Ao analisar-se a relação da área do pátio ferroviário da Estação Antiga com a cidade, observa-se que essa apresenta uma série de problemas urbanos, tais como:

1) Uma baixa integração com o entorno e isolamento devido à concentração de espaços vazios e falta de atrativos para o próprio complexo; 2) Histórico de ocupações irregulares no entorno do pátio, gerando segregação espacial, socioeconômica e contrastes dentro da paisagem; 3) Barreiras: gabarito dos prédios entre açude e estação, muros altos ladeando áreas livres ladeadas de muros altos e grades do Museu; 4) Residências localizadas em áreas não edificantes próximas aos cursos d'água e na faixa de domínio da linha férrea; 5) Presença de atividade industrial conflitante com os demais usos; 6) Existência de áreas superadensadas no entorno.

O PÁTIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA

Nos anos 50, a Rede Ferroviária Nacional/ RFN- na época, a responsável pelas atividades ferroviárias nacionais- a fim de ampliar a estrutura ferroviária e para atender às novas demandas, iniciou a construção do novo pátio ferroviário da cidade- um conjunto arquitetônico- que teve sua construção iniciada em 1957, ao construir o prédio principal, o da estação, que foi inaugurado no dia 14 de fevereiro de 1961.

O pátio ferroviário da Estação Nova é composto pelos seguintes edifícios: Edifício 1 - Era usado como depósito de transbordo/ triagem- encontra-se destelhado, em estado de ruínas; Edifício 2 - Edificado somente na década de 70, foi projetado para abrigar o setor de engenharia e administração/ a 8º residência de engenharia. Nele trabalhavam os técnicos tais como engenheiros, topógrafos, setor de segurança; Edifício 3 - Edificação destinada à Estação Nova- Prédio em estilo Art Déco, onde se realizavam os embarques e desembarques de passageiros, e de pequenas mercadorias. Sediava também o sino da estação, o relógio, e o castelo do maquinista; Edifício 4 - Galpão grande- galpão da via permanente; ferramentaria (trilhos, dormentes,

grampos), oficina, posto de abastecimento- edifício dos mais antigos, antes mesmo da estação; Edifício 5 - Depósito de via permanente.



Figura 3: pátio da Estação Nova de Campina Grande. Fonte: GRUPAL. UFCG

Além dessas edificações, o conjunto é formado por uma extensa área externa, (figura 03) composta por duas praças (pracinha da 8º residência e a praça da rede), que serviam de locais de encontros e desencontros da sociedade campinense naqueles anos.

MÉTODOS

A metodologia da pesquisa que vem sendo realizada se apoia em Serra (2006), que propõe que o processo em estudo- no caso, os pátios ferroviários- se relacionem com o sistema que o circunda, procurando entender a composição de aspectos, e condicionantes que acarretaram na construção do objeto estudado. Para tanto, trabalha com fontes primárias e secundárias.

Tendo como fontes primárias, no caso em pauta, os próprios conjuntos arquitetônicos- que conforme colocou Katinsky (2005), são considerados documentos realizados em pedra e cal. As fontes secundárias se apoiam em artigos, livros, textos, escritos e publicados por autores que ao longo dos anos se dedicaram a tratar do tema dos pátios ferroviários.

A pesquisa que vem sendo desenvolvida desde 2015 relaciona aspectos da história, arquitetura, urbanismo e também introduz metodologias especificas de cada área.

RESULTADOS

As áreas existentes entre estes dois pátios ferroviários vêm sendo objeto de estudos acadêmicos e técnicos municipais no sentido de buscar novos usos para estes vazios urbanos, que na cidade encontram-se de certa maneira, mal e subutilizados, sendo locais vulneráveis às ocupações irregulares.

Atualmente, o prédio da Estação Nova e a malha ferroviária estão sob a responsabilidade do DNIT/ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, que por força do Art. 8º da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, recebeu, por transferência, entre outros bens, a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA.

Contudo, existe um processo em tramitação na Justiça para repassar toda a área para o domínio municipal, que tem negado assumir o conjunto, alegando falta de recursos para intervenções. Tal polêmica e lentidão processual judicial vêm gerando a rápida degradação do conjunto que vem sendo sucateado por vândalos e ocupações indevidas.

A situação do pátio ferroviário da Estação Antiga é melhor, considerando-se que a mesma tem sido conservada e utilizada com novos usos.

INTERPRETAÇÃO

Observa-se que o lugar da Antiga Estação possui potencialidades, tais como uma boa inserção na malha urbana com presença de vias arteriais e coletoras, capazes de interligar a área estudada com outras áreas da cidade; Um potencial paisagístico; Conexão regional (linha férrea) com possibilidade de reativação; A diversidade de usos (vitalidade urbana) e a proximidade com áreas centrais bem servidas de equipamentos e serviços.

Dessa forma, na busca em aproveitar as potencialidades locais, está sendo proposta a criação de um Polo de Eventos, que possui como princípios norteadores, o respeito aos condicionantes locais: como o pátio da Estação Ferroviária, o canal do Prado, utilizando espaços livres marginalizados, revalorizando a área de forma sustentável. Estudos vêm sendo realizados para o pátio da Estação Nova, contudo o problema judicial tem prejudicado demasiadamente a conservação do conjunto.

CONCLUSÕES

Os conjuntos ferroviários, integrantes do patrimônio industrial, ocupam grandes áreas na paisagem urbana, fazendo com que a preservação dos mesmos assuma papel estratégico, estando ligado à escala urbana e territorial, localizados em zonas centrais, incidindo sobre eles uma considerável pressão da especulação imobiliária.

Conforme colocou Kühl (2008, p.22), o valor afetivo e simbólico associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações, possuem grande relevância e devem ser examinados e ponderados. E essa é a proposta desse artigo: examinar a relação existente entre estes pátios e ponderar sobre caminhos a serem trilhados para a preservação e revitalização com novos usos para os mesmos.

Infelizmente, as edificações, muitas vezes, devido ao precário estado de conservação não aguentam a demora processual, e passam por perdas naturais ou provocadas por vândalos que depenam o pouco do que resta dos elementos arquitetônicos do conjunto. Insistir na preservação e não abandonar os ideais é a meta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFONSO, A. A relação da paisagem urbana com os antigos pátios ferroviários. O caso de Campina Grande. Paraíba. Gijon: **XIX Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial – INCUNA**. 2017.

AFONSO, A. Pelas linhas do trem. Pelas linhas do tempo. O pátio ferroviário da Estação nova de Campina Grande. Belo Horizonte: In: **A língua que habitamos**. 2017.

ASCHER, F. **Os princípios do urbanismo moderno.** São Paulo; Editora Romano Guerra. 2010.

CARSALADE, F. **A pedra e o tempo. Arquitetura como patrimônio cultural**. Belo Horizonte: UFMG. 2014.

CASTRIOTA, L. B. **Patrimônio cultural:** Conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Anablume. 2009.

CHOAY, F. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

KATINSKY, J. **Pesquisa acadêmica na FAUUSP**. São Paulo: FAUUSP. 2005.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. Problemas teóricos de restauro. Cotia, Ateliê / FAPESP. 2009.

SERRA, G. **Pesquisa em arquitetura e urbanismo.** São Paulo: EDUSP. 2006.

ZANCHETTI, S. M. & LACERDA, N. **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos.** Olinda: CECI.MDU.2012.

O PAPEL DA REVISTA INFORMAÇÃO GOYANA NO PROCESSO DE PROLONGAMENTO DOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO GOYAZ

LARISSA SILVA ARTIAGA
<larissaartiagajornalismo@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Este resumo expandido apresenta os resultados da pesquisa que propõe analisar o papel da revista *A Informação Goyana* no processo de prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz em solo goiano. Nesse sentido, nossa pesquisa tem por objetivo compreender as estratégias utilizadas pela revista na defesa dos interesses goianos, em meio a disputa entre Goiás e Minas Gerais ocorrida durante o prolongamento dos trilhos em solo goiano.

A Informação Goyana foi fundada em 1917, no Rio de Janeiro, por Henrique Silva[1], intelectual goiano natural de Bonfim, atual Silvânia, que ganhou projeção nacional por causa de sua variada produção jornalística. De periodicidade mensal, a publicação conservou como principal característica a divulgação das potencialidades do Brasil Central, especialmente de Goiás. Com a morte de Henrique Silva, em 1935, a revista chegou ao fim (BORGES, 2013).

Partimos da hipótese geral de que A Informação Goyana se constituiu em um campo político e ideológico, que tinha por finalidade lutar pela integração do Brasil Central, mais especificamente o estado de Goiás, ao centro-sul do país, por meio da divulgação das potencialidades e riquezas goianas. Nesse caso, os interesses goianos no prolongamento dos trilhos foram defendidos pela publicação, já que a ferrovia era considerada a forma mais eficaz para a integração do estado à nação.

Para tanto, utilizamos como método a análise de discurso, tendo como instrumentos de coleta de dados a pesquisa documental e o levantamento bibliográfico. Escolhemos a pesquisa documental pelo fato de que a fonte da coleta de dados está restrita a documentos (LAKATOS, 2003). Além disso, utilizamos o levantamento bibliográfico para ter acesso ao conteúdo existente sobre a Estrada de Ferro Goiás e a revista *A Informação Goyana* (GIL, 2002).

Em relação à análise de discurso, partimos da definição de Eni Orlandi, que concebe o discurso como uma mediação entre a linguagem, o homem e a realidade que o cerca. Assim, o discurso enquanto meio torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento do homem e, consequentemente, da realidade em que ele vive (ORLANDI, 2005).

Segundo a autora o processo de análise de discurso divide-se em etapas. A primeira delas consiste na definição do corpus, ou seja, do material que será analisado. Verifica-se ainda a linguagem empregada no discurso. Na segunda etapa, por meio da

[1] GALVÃO, E. G. **A produção textual de Henrique Silva no jornal O Paiz e em a Informação Goyana como projeto de memória**: a escrita de si e a recepção dos leitores 1890-1935. 2017. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

análise do processo de significação, viabilizado pelo uso de paráfrases e sinonímia verifica-se como se dá a formação discursiva o que foi dito objetivamente e os elementos subjetivos do discurso. A terceira e última etapa compreende a análise da formação ideológica do discurso (ORLANDI, 2005).

Inicialmente, optamos por realizar um levantamento de dados aprofundado sobre a relação entre a revista Informação Goyana e a Estrada de Ferro Goyaz via online, na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Para fins de análise no presente artigo, no delimitamos o espaço temporal entre os anos de 1917 e 1920, pois foi neste período que as disputas políticas, sociais e econômicas entre Goiás e Minas Gerais, em torno da construção da estrada de ferro aconteceram (BORGES, 1990).

Ao fazermos uma breve contextualização histórica, temos que entre as últimas décadas do século XIX e o início do século XX, Goiás era considerado um território distante do resto do país. Com o declínio da mineração, as poucas estradas construídas pelo governo imperial foram negligenciadas. O gado, principal produto da economia goiana, só podia ser comercializado nas províncias vizinhas porque se autotransportava (CHAUL, 1997).

Esse quadro econômico só começou a mudar, a partir do século XX, com a chegada dos trilhos ao estado. A expansão cafeeira no litoral brasileiro, aliada ao processo de industrialização, provocou a necessidade de ampliação do mercado, fator que tornou imprescindível a integração do país por meio de uma rede ferroviária eficiente (BORGES, 1990).

Em 1913, foi inaugurada a primeira estação ferroviária de Goiás, por meio da construção do ramal entre a cidade mineira de Araguari e Catalão, município localizado no sudoeste goiano. Em Araguari, os trilhos chegaram em 1896, através do prolongamento da linha da Estrada de Ferro Mogiana e lá ficaram paralisados (BORGES, 1990).

É nesse contexto histórico, de profundas transformações políticas, sociais e econômicas para Goiás, que surge *A Informação Goyana.* Ante o exposto, propomos os seguintes questionamentos: Qual foi o papel da revista *A Informação Goyana* no processo de prolongamento dos trilhos até Goiás? Quais eram os fatores ideológicos subjetivos presentes na argumentação em favor dos interesses dos goianos frente a disputa com os mineiros na questão ferroviária? Para responder a essas questões, apresentamos a seguir os resultados obtidos mediante a análise de discurso dos artigos publicados no periódico entre os anos de 1917 e 1920.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Em 1917, ano de fundação de *A Informação Goyana*, mesmo com a construção do ramal entre Catalão e Araguari já tendo sido concluída há três anos, os mineiros continuavam a reivindicar alterações no traçado da Estrada de Ferro Goyaz. Pretendiam com isso, fazer com que uma outra linha, a qual partiria de Formiga em direção a Catalão, fosse entroncar com a Mogiana passando pelo município mineiro de Estrela do Sul. Com isso, pretendiam os mineiros retirar de Goiás o avanço comercial trazido pela estrada de ferro.

O assunto "Estrada de Ferro Goyaz" aparece pela primeira vez logo no primeiro número de *A Informação Goyana*. No artigo "Os municípios do estado de Goiás suas produções, suas exportações", a revista destaca o quanto as exportações da produção agrícola de Catalão cresceram depois que a cidade recebeu os benefícios da estrada de ferro goiás. O texto salientava ainda, a esperança de que os resultados fossem ainda melhores depois que o estado fosse diretamente ligado ao porto de angra dos reis, fato que não se consumou (OS MUNICÍPIOS, 1917, p.4).

Com base em nossa pesquisa por palavra-chave na Hemeroteca Digital[2], identificamos que ao longo de 1917, foram publicados 12 artigos relacionados à disputa entre Minas e Goiás no processo de prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz. A primeira referência à disputa entre Goiás e Minas aparece no dia 15 de setembro de 1917, no artigo[3] escrito por Victor de Carvalho Ramos, intitulado "Uma região desconhecida".

Percebemos, mediante a análise de discurso do artigo citado acima, o uso de adjetivos e palavras de significação negativa no contexto, como por exemplo, "malgrado", "má ideia", "arrastando", etc., como forma de reforçar o quanto a contribuição de Goiás era positiva para a economia do país e ao mesmo tempo os interesses dos goianos eram deixados em segundo plano em comparação a Minas Gerais.

[2] Arquivo digital da Biblioteca Nacional no qual são disponibilizados diversos jornais e revistas para pesquisa.

[3] "Só agora, não obstante os longos e contínuos intervalos de completa paralisação do serviço, vai se arrastando sertão adentro o ramal da Estrada de Ferro Goiás, que os ex-presidente Afonso Pena tivera a má ideia de alterar o traçado, deslocando-a de Araguari, primitivo ponto inicial, centenas de quilômetros distante, malgrado os reiterados protestos do senador Bulhões", **A Informação Goyana**, ano I, Vol. I, n.2, p.22. 15 de set. 1917.

Além do uso de adjetivação e palavras de significação negativa, a revista também faz uso da ironia como sustentação argumentativa. No artigo[4] "Estrada de Ferro Goyaz", de 15 de fevereiro de 1918, o periódico faz um trocadilho entre o nome da Companhia e o moroso prolongamento dos trilhos no estado.

A Informação Goyana também fez questão de enfatizar seu pioneirismo na imprensa, ao ter iniciado os protestos contra as alterações propostas pelos mineiros no traçado da ferrovia. Em artigo[5] publicado no dia 15 de abril de 1919, além de reforçar sua participação em defesa dos interesses goianos, a revista teceu duras críticas ao então ministro da viação e obras públicas, Afrânio de Melo Franco e ao então presidente Delfim Moreira, que na interpretação do periódico, priorizavam Minas Gerais.

Com o passar do tempo, as próprias dificuldades financeiras da Companhia Estrada de Ferro Goyaz contribuíram para que os conflitos entre Goiás e Minas por causa do prolongamento dos trilhos cessasse. Ademais, a introdução do modal rodoviário no país, com a expansão das estradas de rodagem como alternativa, fez com que o trem perdesse o protagonismo aos poucos (POLONIAL, 1995).

Em síntese, a partir da análise de discurso dos artigos publicados na revista *A Informação Goyana*, entre os anos de 1917 e 1920, verificamos que surge como elemento ideológico subjetivo presente no discurso de defesa dos direitos dos goianos no processo de prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz, a necessidade de formação da identidade do povo goiano, que sob o ponto de vista da revista, só poderia ser realizada por meio da estrada ferro, elemento material responsável pela integração do estado à nação por meio dos transportes. Conforme a revista, a ideia de que Goiás era um estado atrasado poderia ser superada por meio do desenvolvimento econômico propiciado pela ferrovia.

Dessa forma, qualquer tipo de posicionamento que atrapalhasse a evolução dos trilhos em Goyaz, era interpretado pela revista, do ponto de vista ideológico, como uma ameaça à divulgação de uma imagem positiva sobre Goiás. Por conseguinte, qualquer ação de oposição ao prolongamento dos trilhos, era encarada pelo periódico como um fator de manutenção da concepção de "estado atrasado".

---

[4] "Note o leitor que escrevemos Estrada de Ferro Goyaz e não Estrada de Ferro de Goyaz – por isso que a malfadada via-férrea só tem o nome. De Minas Gerais, ou mais propriamente, de Belo Horizonte às localidades do triângulo mineiro já beneficiadas por estradas de ferro é que ela continua a ser". **A Informação Goyana**, Ano II, Vol. I, n. VIII, p. 96.

[5] "Ludibriando os seus antigos eleitores pés de boi, de Araguari, os inefáveis coronéis da briosa, que um dia meteram na cachola a ideia de desviar para o brejo alegre a linha tronco da Estrada de Ferro Goyaz. O que sua excelência pretende e nós estamos informados, não é deslocar o eixo da malfadada linha férrea para os lados daquele seu feudo eleitoral, mas para Piracatu, a decadente cidade mineira que registrou os primeiros vagidos do *enfânte gate* do senhor Delfim Moreira". A **Informação Goyana**, ano III, vol. II, n. IX, p.123, 15 de abr. 1919.

CONCLUSÃO

A partir da análise de discurso de artigos publicados pela revista *A Informação Goyana,* entre os anos de 1917 e 1920, pudemos compreender o papel da revista no processo de prolongamento dos trilhos em solo goiano. Mediante o uso do levantamento bibliográfico e da pesquisa documental, tivemos acesso ao acervo digital do periódico e realizamos a contextualização histórica da chegada da ferrovia no estado de Goiás e também da fundação da revista

Acreditamos que a escolha da análise de discurso como método e dos instrumentos de coleta de dados foi adequada, pois conseguimos traçar a relação entre a linguagem e o aspecto ideológico do discurso existentes na campanha empreendida por *A Informação Goyana* com o intuito de lutar pelos interesses goianos no contexto do desenvolvimento ferroviário em Goiás.

Como resultado da nossa análise, percebemos que para além do uso de adjetivos, ironia e demais recursos linguísticos apresentados nos artigos, do ponto de vista ideológico, o discurso constante no periódico demonstra a necessidade de formação da identidade do povo goiano, que segundo a revista, só se concretizaria através da expansão ferroviária.

Com base nisso, inferimos que qualquer atitude contrária ao prolongamento dos trilhos em território goiano, configuraria, sob o prisma de *A Informação Goyana* uma ameaça à construção de uma imagem positiva sobre Goiás, pautada na valorização das potencialidades do estado.

Pensamos que trabalhos que envolvem o estudo da linguagem e a aplicação da análise de discurso como método, são polissêmicos por essência. Especificamente no que diz respeito a esse trabalho, o entendimento da forma como uma palavra pode adquirir um novo sentido dependendo da situação, foi fundamental para a nossa compreensão acerca do objeto de estudo e dos fatores políticos que permearam a construção da Estrada de Ferro Goyaz.

Assim, consideramos que o estudo dos artigos presentes em *A Informação Goyana* constituem relevantes fontes de informação, que colaboram para descortinar elementos da história das ferrovias, da comunicação e da cultura do estado de Goiás em relação aos outros estados do país.

REFERÊNCIAS

BOATOS sobre a mudança da estrada de ferro goyaz. **A Informação Goyana**. Ano III, Vol. II, n. IX. Rio de Janeiro, 1919. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=176648&pesq=> Acesso em 13 dez. 2019

BORGES, B. G. **O despertar dos dormentes**. Goiânia, Cegraf/ UFG, 1990.

BORGES, R. M. R. **Pensamentos dispersos, hegemonias concentradoras**: discursos jornalísticos e movimentos de territorialização no cerrado. Tese apresentada à Linha de Pesquisa "Espaço e Práticas Culturais" do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia, Área de Concentração "Natureza e Produção do Espaço", do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2013.

GIL, A. C. **Como elaborar Projetos de Pesquisa**. Atlas, 4a edição, São Paulo, 2002.

CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

ESTRADA de ferro goyaz. **A Informação Goyana**. Ano II, Vol. I, n. VIII. Rio de Janeiro, 1918. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=176648&pesq= > Acesso em 13 dez. 2019.

GALVÃO, E. G. **A produção textual de Henrique Silva no jornal O Paiz e em a Informação Goyana como projeto de memória**: a escrita de si e a recepção dos leitores 1890-1935. 2017. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5a edição, São Paulo, 2003.

ORLANDI, E. P. **Análise do discurso**: princípios e procedimentos. Campinas, São Paulo. Pontes, 6ª edição, 2005.

POLONIAL, J. **A estrada de ferro e a urbanização de Anápolis (1907-1935)**. 1995. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de pós-graduação em História – Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

MIRAÍ-MG E A ESTRADA DE FERRO: ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE O RAMAL FERROVIÁRIO CATAGUASES-MIRAÍ DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA E A CONFIGURAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

GABRIELA DE OLIVEIRA BRAZ
<gabioliveirabrazz@live.com>

MICHELLY FRANCO SANTOS
<michellyfranco8@gmail.com>

JOSIELLE CÍNTIA DE SOUZA ROCHA
<josiellecintia@yahoo.com.br>

INTRODUÇÃO

Este *paper* trata de um levantamento histórico sobre a configuração das cidades da região da Zona da Mata Mineira. A pesquisa reúne análises sobre a relação entre os diversos aspectos envolvidos no desenvolvimento urbano das cidades da região. Dentro desse escopo, destacam-se os aspectos referentes ao papel da ferrovia e seus ramais na evolução urbana dessas cidades. Para esse trabalho, optou-se por analisar a relação entre a ferrovia e o desenvolvimento urbano da cidade de Miraí, por se tratar do ponto final do ramal Cataguases-Miraí da Estrada de Ferro Leopoldina, assim, configurando-a como recorte espacial.

Dada a importância dessa estrada ferroviária, o estudo tem como objetivo demonstrar a relação entre a ferrovia e a configuração e desenvolvimento da cidade, de modo a evidenciar o seu papel no contexto urbano. Apresenta-se, como objetivo ainda, apresentar um levantamento bibliográfico e documental do acervo do Museu Ataulfo Alves, situado na cidade de Miraí. Com esses objetivos, pretende-se reunir informações textuais e fotográficas que visa constituir material de referência em pesquisas futuras, bem como se apresentar como uma forma de manter em discussão a memória dos lugares, principalmente aqueles situados no interior do país.

A cidade de Miraí, situa-se na Zona Leste da Mata mineira, Brasil. Segundo o censo 2010 do IBGE, o município possui 13.808 habitantes e uma área de 322,11 Km² e densidade demográfica de 42,84 hab/km². O município originou-se através de parte da Fazenda Três Barras em 1852, cedido pelos fazendeiros da região para a construção da capela de Santo Antônio. Essa localidade desempenharia a função de rezas, encontros de comércio e local de hospedagem de tropeiros. A princípio, a cidade recebia o nome de Arraial do Brejo, no qual se perdurou por quase um século (MOREIRA, 2013; PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRAÍ, 2018).

O povoado passou à categoria de Distrito de Paz com divisas próprias em 1859, quando recebeu o nome de Santo Antônio do Muriahé. Em 1872, o distrito passa a ser Freguesia, na altura em que João Evangelista de Rezende apresentou na capital a foto da igreja que havia sido construída - a mais alta e ampla da região. Em 1883, a cidade ficou conhecida como Santo Antônio do Camapuan, nome que não prosperou e retornou a ser chamada de Brejo. O nome “Mirahy” passou a nominar a cidade apenas em 1901, por intermédio do Coronel Moisés José Moreira, porém esse nome já havia sido dado à Estação Ferroviária em 1895 (MOREIRA, 2013).

A estrada de ferro desempenhou importante papel no desenvolvimento da cidade de Miraí de forma que sua história se funde a própria vida urbana. De fato, existe uma emergência em percorrer a história das cidades, configurando-a como uma área de conhecimento para estudantes, pesquisadores, gestores ou administradores e até mesmo os próprios citadinos. Nota-se que, nas análises históricas da cidade de Miraí fazem referência à estrada ferroviária, entretanto se percebe uma desconsideração de seu papel no desenvolvimento urbano. Com efeito, esse desdém em relação à historiografia da estrada ferroviária constitui uma lacuna na própria história e memória local. Percebe-se, ainda, que nas discussões acerca da configuração do espaço urbano em Miraí, não há referências entre a estrada férrea e o traçado urbano. Enquanto em outras localidades servidas por estradas ferroviárias, nas análises sobre suas configurações urbanas nota-se relevantes discussões sobre a relação entre o ramal ferroviário e o traçado urbano.

Para que seja possível analisar a relação entre o Ramal Ferroviário Cataguases-Miraí e a configuração do espaço urbano da cidade de Miraí, a pesquisa em andamento se fundamenta em material documental, fotográfico e bibliográfico que faz parte dos acervos da Bibliografia Municipal, do Museu Ataulfo Alves e da Prefeitura Municipal. Dentro do universo do acervo consultado, destacam-se o livro “MIRAHY: História, Terra, Povo”, do historiador Fernando Ciribelli Moreira e o Plano de Inventário do Patrimônio Cultural de Miraí (2018).

No que se refere aos resultados e interpretações, a essa altura é possível apontar que a Estrada de Ferro instalada em Miraí, trouxe uma nova perspectiva de economia para a cidade, uma vez que começou a desenvolver a produtividade cafeeira em maior escala, tornando a mesma uma grande potência no setor. O sistema ferroviário se mostrou importante instrumento no processo de urbanização a partir do momento em que Miraí passa a atrair investidores, fazendeiros e profissionais liberais. Nesse processo de urbanização, destaca-se algumas infraestruturas urbanas importantes para o desenvolvimento urbano, tais como o Serviço Postal da Companhia de Telefones Interestaduais, a energia elétrica da Companhia Força e Luz Cataguases-Leopoldina, o hospital Casa de Caridade São Vicente de Paulo, o Cine Teatro Miraí, o Largo da Matriz (atual Praça Dr. Miguel Pereira) e o Telégrafo Nacional (MOREIRA, 2013).

Do exposto, nota-se a inegável importância do Ramal Ferroviário Cataguases-Miraí para a cidade de Miraí, uma vez que, ele trouxe importantes benefícios e

desenvolvimento urbano. Destaca-se o crescimento da economia, com a potencialização da indústria cafeeira, além de fazer a integração ferroviária de regiões adjacentes, viabilizando o transporte de pessoas, fatos que não deveriam ser esquecidos. Faz-se necessário a manutenção dessas memórias, levantando tais aspectos da historiografia urbana, que, além de ser uma forma de manter a cidade viva, valoriza todos os pormenores e relações estabelecidas com o contexto urbano. De alguma forma, integrar a população a esses fatos, faz com que a história seja preservada e que esse campo de conhecimento seja construído.

A RELAÇÃO ENTRE O RAMAL LEOPOLDINA E O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE MIRAÍ

A origem do ramal ferroviário Cataguases-Miraí data de 1888, quando um comitê requereu a construção de uma linha ferroviária que ligasse a cidade de Cataguases ao Arraial de Santo Antônio do Muriahé (atual Miraí), junto à Ouro Preto que era capital do estado naquela altura. Segundo Moreira (2013) a construção do ramal foi autorizada pela província de Minas Gerais à Carlos de Andrade (Leis nº 3.652, 01 de setembro de 1888 e nº 3.785, 14 de agosto de 1889), com contrato assinado em 27 de março de 1890. Com a oficialização do contrato, a construção deu-se início, sendo seu último trecho inaugurado em 31 de dezembro de 1895, recebendo o nome de Mirahy (Figura 1).



Figura 1. Estação Ferroviária de Miraí, década de 1900. Fonte: Moreira (2013).

Em 10 de outubro de 1902, o Banco Construtor vendeu o trecho da ferrovia referente à Estação Ferroviária Mirahy ao Banco da República do Brasil, que o revendeu para a The Leopoldina Railway Company Limited, passando a ser chamado de Ramal de Mirahy. O percurso com 36 quilômetros começava em Miraí, passava por João Rezende (Fazenda Santa Helena), Santa Tereza, Aldeia, Glória, Joaquim Vieira, Sereno, São Diniz e finalizava em Cataguases. Esse ramal foi extinto em 1965, por determinação do Ministério da Viação e Obras Públicas e seus trilhos retirados em 1966 (ibid.).

Após um ano a implantação da Estrada de Ferro, em 1895, o café começou a ser cultivado na região, atraindo fazendeiros, pessoas em busca de emprego, bem como o surgimento de novos estabelecimentos comerciais. Nessa altura, Miraí era considerado o mais importante e mais rico distrito do município de Cataguases, sendo chamado de “Terra do café”, pois produzia e exportava grande quantidade desse produto. Os trens do Ramal Mirahy, além de transportar pessoas (Figura 2), levavam também as sacas da farta produção, passando pelas fazendas e recolhendo-as até o entroncamento com o Ramal da Estrada de Ferro Leopoldina, seguindo para o porto do Rio de Janeiro (ibid.).



Figura 2. Estação Ferroviária de Miraí. Passageiros lotando a plataforma, na hora do embarque, década de 1920. Fonte: Moreira (2013).

Em 1923, a localidade é emancipada de Cataguases e elevada à categoria de município. Nesta época, a cidade já apresentava infraestruturas urbanas como: fornecimento de energia elétrica, telefônica, escolas, serviços postais, comércios, estrada ferroviária, além de se destacar na região como uma grande produtora de café (ibid.).

O ramal ferroviário influenciou diretamente na economia da cidade de Miraí, não apenas por servir como meio de transporte de café, mas como possibilidade de comunicação de pessoas e diversos bens de consumo. De fato, os trens que desempenharam importante papel para economia local também contribuíram para seu desenvolvimento urbano. Com a extinção do ramal ferroviário, em 1965, associada ao crescimento do transporte rodoviário, houve uma desvalorização da ferrovia, bem como do patrimônio que o edifício da estação representava para história e memória local. De acordo com um levantamento realizado por técnicos da Prefeitura, o prédio da estação ferroviária ficou vazio sem desempenhar nenhuma função até o ano de 1985, quando passou por reformas e foi transformado em Terminal Rodoviário Municipal (Prefeitura Municipal de Miraí, 2018).

Destarte, foi possível, por meio da historiografia da cidade identificar a relação entre a Estrada de Ferro e o desenvolvimento urbano de Miraí. Segundo Moreira (2013) “o trem trouxe a urbanização e oportunidades de bons negócios, atraindo compradores, professores, médicos, advogados, negociantes e fazendeiros, construindo residências dentro do povoado, vislumbrando interesses políticos”. Com a chegada de novos fazendeiros à cidade, bem como investidores, a partir de então, Miraí começa a desfrutar de infraestruturas urbanas como o Serviço Postal da Companhia de Telefones Interestaduais, que chegou à cidade em abril de 1909 e energia elétrica da Companhia Força e Luz Cataguases-Leopoldina, em 1913, com contrato assinado pelo Coronel Duarte (ibid.). Um ano depois, é inaugurado hospital Casa de Caridade São Vicente de Paulo, atual Hospital de Miraí.

O progresso continua presente na cidade, como é registrado em 1921, com a inaugura-se o Cine Teatro Miraí e o Largo da Matriz, conhecida como Praça Dr. Miguel Pereira, em homenagem ao idealizador do jardim, proprietário do Cine Teatro e advogado residente na cidade. A partir de 1922, aparecem os primeiros veículos automotores, o Telégrafo Nacional, a chegada de imigrantes, criação de pontes e estradas em antigos caminhos que interligavam às outras cidades, como Cataguases. Até a extinção do ramal, em 1965, Miraí deu um salto significativo no que diz respeito ao desenvolvimento, pois instalaram na cidade um diversificado comércio, indústrias e equipamentos públicos, trazendo à essa localidade um meio urbano estruturado e de qualidade (ibid.). Com efeito, nota-se a importância do papel desempenhado pelas ferrovias enquanto instrumento de desenvolvimento de Miraí, assim como diversas outras cidades do interior do país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do exposto, destaca-se o papel desempenhado pela ferrovia na cidade de Miraí-MG. Com a chegada do Ramal Ferroviário Cataguases-Miraí e instalação de sua estação, a cidade assume papel relevante para profissionais liberais, investidores, fazendeiros e comerciantes, dando início a um processo de desenvolvimento econômico e urbano. Inicia-se um período de grande circulação de mercadorias e de pessoas, que contribui para o incremento de infraestruturas urbanas, acelerando o desenvolvimento da cidade.

Com efeito, a discussão apresentada nesse trabalho provoca a emergência no debate acerca da relação entre a historiografia do sistema ferroviário, o desenvolvimento urbano e a memória local. Nesse sentido, pretende-se que essa pesquisa contribua para outros estudos, futuras intervenções urbanas e, inclusive, para divulgar a histórica aos próprios moradores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRAÍ. **Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil**. Disponível em: <http://www.mirai.mg.gov.br/site/index.php/municipio/indice-de-desenvolvimento-humano>. Acesso em: 07 nov. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRAÍ. **Plano de Inventário 2018**. Disponível em: <http://patrimoniocultural.mirai.mg.gov.br.portalsysweb.online/docs/index.php/?str_doc=14>. Acesso em: 13 nov. 2019.

MOREIRA, F. C. **MIRAHY: História, Terra, Povo**. 1. ed. Miraí: Juiz Forana, 2013.

A ESCOLA E OS TRILHOS: CONTRIBUIÇÕES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PARA O ENSINO DE HISTÓRIA

JOSE WAGNER SANTOS
<jowagner.ds@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Como pensar a prática do ensino de história relacionada ao patrimônio ferroviário na educação básica é a questão inicial desta pesquisa, em que as estações Luz e Júlio Prestes da CPTM - Companhia Paulista de Trem Metropolitanos, na cidade de São Paulo, são tomadas como objeto. Sob a perspectiva de se evidenciar e construir subsídios teóricos e práticos voltados para professores desta e de outras regiões marcadas historicamente pela chegada do trem, de modo a sugerir chaves de interpretação sobre como olhar uma estação, maquinário, linha ou conjunto ferroviário com seus alunos.

As referidas estações e seu contexto local específico, também nos coloca o objetivo em se estabelecer vínculos afetivos, pragmáticos etc. com a cidade e a ferrovia, mesmo nos lugares em que é imposta uma “degradação”, que também é histórica, no caso desta parte do centro da capital paulista.

Também presente neste cenário, está a Escola Estadual João Kopke, onde durante minha experiência como docente foi peça fundamental no levantamento das questões aqui levantadas, fomentando a dimensão prática deste trabalho. Situada entre os bairros paulistanos de Campos Elíseos e Bom Retiro, onde o traçado das ferrovias é delimitador, a escola completa 120 anos de existência. Esta foi criada às margens da Estrada de Ferro Sorocabana no ano de 1900, em frente a posterior Estação Júlio Prestes e notoriamente próxima da então Estrada de Ferro São Paulo Railway, representada pela Estação da Luz.

Pensando em como trabalhar de forma significativa a história a partir das ferrovias, ou mesmo a história destas, nota-se a ausência de material específico para o professor, de modo geral, ficando comumente restrito a pequenos trechos de livros didáticos, ou simplesmente o assunto é mencionado em parte de uma única aula, ainda como somente um reflexo da economia cafeeira e do capitalismo internacional no Brasil. Enquanto professores, isso nos remete a olhar para o fato de estarmos diante de um vasto acervo de bens ferroviários espalhados pelo Brasil com suas particularidades, carregados de histórias, narrativas e dotados de grande potencial pedagógico quando falamos em prática de ensino de história e questões ligadas ao patrimônio.

É consenso de que no âmbito educativo escolar, é grande a importância de se discutir e desenvolver questões relacionadas ao patrimônio cultural, mesmo com os desafios de sua amplitude. Podemos levar em conta indagações inerentes a este campo: Como podemos olhar, reinterpretar ou ressignificar um patrimônio que é tombado oficialmente, de arquitetura europeia, conhecido popularmente, dito

monumental, portanto, já consagrado? Diante disso entendemos como fundamental a ampliação do olhar para este bem, o que significa destacar as expressões culturais contidas no universo das estações ferroviárias e trazer a narrativa das pessoas que vivem no lugar, os usos que fazem, sua memória e visão sobre o local. Neste sentido:

> "A preservação da Memória Ferroviária, preponderante "cultura do povo de uma região", deve ser entendida com suas especificidades, importância local e visão de rede cultural". (L´ESPACE Du Voyage: les gares apud IPHAN, 2010).

Tal premissa, reforça assertivamente que é preciso ir além da contemplação visual sobre o objeto, ou tomá-lo como mero transmissor de conteúdo histórico, do olhar guiado em que o condutor declara o que se está vendo (MENESES, 2012). É interessante que se busque explorar diversificadas formas de apreensões possíveis sobre o patrimônio. nesta abordagem acaso o conjunto ferroviário.

Esta perspectiva se ampara na a ideia de que o patrimônio material, ou imaterial, tem sua importância derivada de seu suporte ou natureza material, e por serem selecionados, mobilizados, por grupos sociais, comunidades etc., que nele geram valores através de interações e alterações, fazendo surgir e terminar crenças, significados afetivos ou não, juízos, usos e costumes em transformação, etc., etc. Portanto, não se torna importante somente por sua essência, ou originalidade, como algo que termina em si próprio, ou ganha importância somente por existir (MENESES, 2012).

Certamente a arquitetura de ambos os conjuntos possuem características gerais e especificas, por isso a opção pelas duas estações ao invés de apenas uma. Decisão esta, que se apoia na ampliação de possibilidades para diversificar e enriquecer as ligações e abordagens para o ensino de história.

Para isso, é definido um caminho teórico metodológico a ser percorrido com objetivo de construir a pesquisa e seus resultados de maneira mais sólida possível. Sendo este trajeto organizado nos eixos apresentados aqui:

Apresentação da EE João Kopke, sua história e apontamentos sobre a cultura escolar atualmente, com enfoque na relação de alunos e professores com o entorno, sob o prisma da escola enquanto lugar (FRAGO, 1995). Bem como um recorte histórico dos bairros envoltórios das estações e escola, Campos Elíseos, Luz, Santa Ifigênia e Bom Retiro, se faz necessária, visto que apresentam uma realidade complexa, cheia de diversificados elementos histórico-culturais em constante movimento.

A trajetória das estações Júlio Prestes e Luz, o contexto histórico em que foram implantadas suas respectivas ferrovias, as relações com a cidade ao longo do tempo,

são espinhas dorsais para esta pesquisa, pois fomentam as bases para o ensino de história e patrimônio cultural, intrinsecamente relevantes para projetos que focados neste acervo de bens.

A arquitetura suscita destaque quando da importância em compreender fatores fundamentais a serem considerados, como: sobre qual programa essas edificações representam e a finalidade para qual foram planejadas?; elementos que as caracterizam; materiais utilizados na construção e seu contexto histórico de uso; detalhes específicos em cada estação; como era o projeto original, quais alterações significativas foram realizadas e como estão hoje. (KUHL, 2008).

Na medida em que esta dimensão de estudos fornece base teórica substancial sobre relações entre patrimônio ferroviário e ensino de história, escolhemos como objetivo a elaboração de material direcionado para professores utilizarem como ferramenta na construção de projetos educativos. Trata-se de indicações de caminhos e conexões contidas hoje no conjunto das edificações ferroviárias, que possam ser utilizadas no ensino de história, ou melhor, o que essa materialidade pode nos mostrar e ensinar na prática sobre história local, regional e sua relação com conjunturas mais amplas. Alinhado com questões do patrimônio cultural, podem contribuir posições acerca da preservação deste e de outros acervos reconhecidos ou não.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BITTENCOURT, C. M. F. **Ensino de história**: fundamentos e métodos. 2. ed. — São Paulo: Cortez, 2008

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo. Editora UNESP, 2006.

FELDMAN, S. **Santa Efigênia, Luz e Campos Elíseos***:* a Prefeitura derruba. 2017. Artigo disponível em: https://diplomatique.org.br/santa-efigenia-luz-e-campos-eliseos-a-prefeitura-derruba/#_ftnref4. Acesso em 05/08/2019.

FRAGO, A. V.; ESCOLANO, A. **Currículo, espaço e subjetividade**: a arquitetura como programa. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

HARTOG, F. “Tempo e patrimônio”. **Varia História**, v. 22, n. 36, jul./dez. 2006, p. 261-273.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Iphan, Programa Monumenta, 2010.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. 1. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998. v. 1. 438p.

MENEGUELLO, C. & RUBINO, S. 2004. Patrimônio industrial: perspectivas e abordagens. In: **Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas**, 2004.

MENESES, U. B. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. I **FÓRUM NACIONAL DE PATRIMÔNIO CULTURAL.** 2009, Ouro Preto. Conferência Magna. Brasília: Iphan, 2012, p.25-39

MONTEIRO, A. M. F.C. Aulas de História: questões do/no tempo presente. In: **Educar em Revista**. Curitiba, n.58, p.165-182, out./dez.2015.

OLIVEIRA, E. R. **Memória ferroviária e cultura de trabalho**: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários. São Paulo: Alameda, 2017

TOLENTINO, Á. (org.). **Educação patrimonial**: reflexões e práticas. Caderno Temático 2. João Pessoa: Iphan-PB, 2012, p.30-37.

SCIFONI, S. Para repensar a educação patrimonial. IN: PINHEIRO, A. R. (org.). **Cadernos do patrimônio cultural**: educação patrimonial. Fortaleza: Seccultfor/Iphan, 2015a, p.195-206.

SIQUEIRA, L. S. A construção da memória, a ideia de patrimônio histórico e o ofício do historiador. In: Elisabete Leal; Odair da Cruz Paiva. (Org.). **Patrimônio e História**. 1ed.Londrina: Unifil, 2014, v. 1, p. 63-71.

_____. Educação Patrimonial e Ensino de História nas áreas metropolitanas. In: **REVISTA HISTÓRIA HOJE**, v. 8, p. 302-325, 2019.

SOUKEF JR, A. **Cem Anos Luz**. 02. ed. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2000. v. 01. 130p.

_____; RUBINO, S. **Estação Júlio Prestes**. 01. ed. São Paulo: Prêmio Editorial, 1997. v. 01. 145p.

_____. *Estação da Luz*. **Revista CREA SP**, São Paulo, p. 01 - 32, 03 abr. 2002.

_____. **Sorocabana Uma Saga Ferroviária**. 01. ed. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001. v. 01. 130p.

TOLENTINO, Á. O que não é educação patrimonial: cinco falácias sobre seu conceito e sua prática. IN: TOLENTINO, Á & BRAGA, E. (orgs.). **Educação patrimonial:** políticas, relações de poder e ações afirmativas. Caderno Temático 5. João Pessoa: Iphan-PB; Casa do Patrimônio da Paraíba, 2016, p.38-48.

ENTRE PLANEJAMENTO E PATRIMÔNIO: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE BARRINHA-SP E O PROCESSO DE EXPANSÃO DA CIDADE

LUIZ DE LUCCA NETO
<luiz.lucca.neto@usp.br>

INTRODUÇÃO

No limiar da última década do século XIX o Brasil, enfim, adentrou o universo republicano e do trabalho livre, que largamente se verificava na absoluta maioria dos países latino-americanos, mas que permaneceu alheio à perspectiva brasileira ao longo daquele século. A particularidade da sociedade brasileira naquele momento, na qual se verificava a existência de um regime monárquico, mesmo após o processo de independência, atrelado a permanência do sistema escravista, evidenciava, como defendeu Octávio Ianni, a inviabilidade de o Brasil se alinhar ao ritmo da história mundial (IANNI, 1992, p.13), não aderindo ao movimento do próprio desenvolvimento capitalista, da ascensão do trabalho livre e das repúblicas liberais.

Alcançada tardiamente a República e parcialmente incorporados os princípios liberais, restava a tentativa de se constituir como país, de fato, independente e remediar o atraso histórico no qual estava submerso. Incontestavelmente, malgrado os esforços democratizantes de alguns grupos, venceram os interesses já estabelecidos de uma burguesia ascendente. Em São Paulo representados pelos cafeicultores do oeste paulista, em aliança com os interesses canavieiros (IANNI, 1992, p.22), que assumiam a dianteira da produção do café na esteira do declínio da região do Vale do Paraíba.

A indissociável relação entre economia cafeeira e mão de obra escrava que definiu a hegemonia do Vale do Paraíba é, também, fator importante para o princípio de sua estagnação e da ascensão do oeste paulista, que se desenha nas décadas finais do século XIX. Lado a lado com a substituição da força de trabalho, que passava do escravizado ao imigrante, se desenvolvia o transporte ferroviário, a partir de 1860, como recurso ao escoamento da produção que se movia ao oeste. No decorrer deste processo foram se constituindo novos núcleos urbanos atrelados à economia do café e à pujante expansão da malha ferroviária. Na segunda metade do século XIX o Brasil, ainda apoiado na produção cafeeira do Vale do Paraíba e na intensa exploração do trabalho escravo, passava a comandar uma cadeia de consumo em massa de um produto elementar à vida urbana nas sociedades industriais centrais, como demonstram os historiadores Rafael Marquese e Dale Tomich:

> […] o Brasil se tornou capaz de determinar o preço mundial de um artigo indissociável do cotidiano das sociedades urbanas industriais, cujos ritmos de trabalho passaram a ser marcados pelo consumo da bebida. Nas fábricas, no comércio, nas repartições públicas, nos hospitais, nas escolas ou em qualquer outro lugar no qual a cadência fosse ditada pelo tempo do relógio, o estimulante se tornou onipresente. (MARQUESE e TOMICH, 2008, p.56)

Não se deve, portanto, desprezar a amplitude de tal processo de expansão proporcionado pela economia cafeeira a partir da segunda metade do século XIX. Segundo o historiador Nicolau Sevcenko, o empreendimento orquestrado por técnicos e por capitalistas estrangeiros em associação com os fazendeiros paulistas, permitiu que a cidade de São Paulo se tornasse o centro articulador desta economia voltada à exportação que, agora, passava a ser mediada com o mundo pelo porto de Santos e dispondo de São Paulo como dirigente econômico deste projeto (SEVCENKO, 1992, p.108).

Às dezenas de novas cidades, que se originam com a expansão da malha ferroviária no interior do estado, se somam as demais já existentes e que receberão um novo impulso para o seu desenvolvimento e expansão urbana e demográfica. Apesar do processo inédito, amplo e acelerado que descrevemos até aqui e que aproximam a origem e as características da formação destes núcleos urbanos, existentes ou deliberadamente gerados por este processo, estas cidades guardam, evidentemente, algumas distinções.

Nilson Ghirardello (2010) recorre aos patrimônios religiosos para demonstrar o transcurso desta urbanização do centro-oeste paulista que se caracterizava, além da ferrovia e do café, pela sua origem atrelada aos edifícios religiosos, como capelas, por exemplo. Estes edifícios eram tidos como marcos em áreas rurais, que organizavam a vida social das populações do campo, sendo, a princípio, concedidos à Igreja Católica como área de sua propriedade. Estas áreas, que estavam sob poder da igreja, passaram a constituir povoados, até serem alçadas à condição de cidade. Com o desenvolvimento econômico ocasionado pela díade ferrovia e café, foram mantidas como territórios de posse da Igreja (GHIRARDELLO, 2010, p.16-7).

A ordem das coisas, segundo descreve Nilson Ghirardello, do patrimônio religioso antecedendo o binômio café e ferrovia demonstra, também, o papel desempenhado pelo patrimônio na dinâmica de alargamento do poder político e econômico destas pequenas aglomerações. De outro modo, demonstra como, para alcançar determinada relevância, assim como alavancar o desenvolvimento, se fazia necessário a instituição da Igreja Católica naquela localidade, como passo para a elevação da vila ou povoado através da doação de terras por uma elite local altamente interessada na consumação deste movimento, que culminaria com a chegada da ferrovia (ibidem, p.20).

De forma oposta aos casos citados e já inserido no que poderíamos definir como uma segunda fase deste processo de urbanização do interior de São Paulo, a ferrovia é, para o caso do município de Barrinha, impulso inicial de sua expansão como povoado. Apesar da presença do edifício religioso numa malha ortogonal que configura o atual centro da cidade, o impulso à expansão urbana acontece pela chegada da ferrovia no ano de 1903 e pela construção do prédio da estação nos anos 1920 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.



Figura 1. Fotografia sem data, provavelmente dos anos 1950, da entrada da Estação a partir da praça Matriz. Fonte: imagem cedida por Benedito Martins, morador da cidade, sem data.



Figura 2.Fotografia recente da estação, vista pela plataforma de acesso e com a torre da Igreja Matriz ao fundo. Fonte: autor, 2015.

Antes da ferrovia, no entanto, já havia a presença de um porto fluvial de mesmo nome, datado das últimas décadas do século XIX, também operado pela mesma Companhia. O que parece se configurar, neste caso, é uma possível continuidade do processo de expansão das ferrovias no qual se inserem as primeiras cidades descritas por Ghirardello (2010), oriundas do patrimônio religioso e que, em municípios mais recentes como Barrinha, vão originar novas localidades caracterizadas por uma espécie de herança morfológica destes municípios: um traçado caracterizado por uma malha ortogonal e organizado a partir da centralidade da catedral.

No caso de Barrinha a catedral virá posteriormente à chegada da estação e junto do processo de emancipação política do município na virada para os anos 1950. Localizada à frente da estação ferroviária (figuras 1 e 2) e ocupando a praça central, a Igreja será construída nos anos 1940 e em 1953 o antigo distrito de Sertãozinho – atual cidade vizinha – é elevado à categoria de município.

Em suma, estas construções (ferrovia, estação) parecem estar associadas ao movimento de forte expansão da economia cafeeira, que vem das últimas décadas do

século XIX, mas que já demostravam uma notável desaceleração na passagem de século e sinalizava a necessidade de uma nova matriz econômica. Novamente, Nicolau Sevcenko nos explica este movimento ao comentar a publicação do livro *O desenvolvimento industrial de São Paulo,* em 1918.

> Suas estatísticas e números revelavam uma pujança industrial surpreendente, até então mal conhecida, e que indicava como inevitável o que de fato se tornaria realidade após 1920: o valor da produção industrial de São Paulo passava a ser superior ao do total das sacas de café vendidas. (SEVCENKO, 1992, p.118)

Os vestígios da transformação econômica no próprio centro organizador do sistema cafeeiro dão indícios do impacto que acarretaria a crise do café para o interior paulista, em economias instauradas para um modo único de funcionamento, bem como simboliza a entrada tardia de cidades como Barrinha neste ciclo. Os signos da tardia implantação das ferrovias num quadro inaugural de profundas transformações da sociedade brasileira.



Figura 3. Imagem de satélite da mancha urbana do município. Em vermelho, a linha ferroviária que define uma barreira ao crescimento da cidade, que se espalha a nordeste. Em magenta, a região do centro, delimitado a oeste pela ferrovia. Fonte: Google Earth, 2020, editado.

Nas últimas duas décadas a importância da estação para a cidade recai sobre a questão do patrimônio histórico. Evidente que este não se trata de um caso isolado vista a dimensão do processo de expansão ferroviária no estado durante o ciclo do café. É pertinente, no entanto, que estudos particularizados sobre estas cidades se

disseminem, a fim de lançar luz à questão do impacto intraurbano (VILLAÇA, 2001) destas estruturas no modo de organização da malha urbana destes municípios.

Para o caso de Barrinha, a ferrovia acabou por tolher o crescimento da cidade (figura 3), nas proximidades do Rio Mogi-Guaçu, ao delimitar uma barreira física e intransponível à malha urbana, criando um centro urbano pouco ocupado, enquanto novos bairros surgem nas franjas distantes da área central. Surge aqui um caso evidentemente ligado ao processo de formação originado pela ferrovia e de caráter inédito em cidades pequenas como Barrinha, com pouco menos de 33 mil habitantes. Verifica-se o aparecimento de áreas privilegiadas na cidade e indícios de especulação sobre a terra urbana que retardam a urbanização de áreas disponíveis próximas ao centro.

Aumento do valor da terra urbana, áreas centrais não urbanizadas e numerosos vazios urbanos, espalhamento da mancha urbana e segregação. Atreladas à inabilidade do poder público local, estas questões, que se tornaram cada vez mais latentes nas últimas duas décadas, nos impele a pensar a ferrovia e a estação como patrimônio material de indiscutível relevância para a memória da cidade, assim como objeto de investigação acerca do seu desregulado crescimento urbano.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a professora Dra. Vera Lucia Blat Migliorini, minha orientadora durante a graduação, e à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo pelo apoio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

IANNI, O. **A idéia de Brasil moderno**. 1. ed. São Paulo, Brasiliense, 1992.

MARQUESE, R. B. & TOMICH, D. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. IN: GRINBERG, K. & SALLES, R. (ORG.). **O Brasil Império (1808-1889)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, Cap.8, Vol.2 (1831-1870).

GHIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900)**. São Paulo, UNESP, 2010.

SEVCENKO, N. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

UM ESTUDO DE ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA: ABASTECIMENTO DE ÁGUA DO SISTEMA

ÉRICA LEMOS GULINELLI
<ericagulinelliarq@gmail.com>

IVONE SALGADO
<salgadoivone@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

As ferrovias tiveram papel fundamental na formação territorial paulista e impulsionaram os serviços de infraestrutura nas cidades da rede urbana que iam desenhando requalificando as infraestruturas territoriais e as urbanas. Campos (2011) entende que para as cidades do interior que iam conformando a rede ferroviária, esta trazia melhoramentos em seus sistemas viários, projetos de novas redes de abastecimento e esgotamento sanitário. A estrada de ferro traz todo um aparelhamento, principalmente se a cidade, por algum motivo, for escolhida como sede de alguma atividade especial da estrada: armazéns, escritórios, oficinas, local de baldeação ou ponto de cruzamento de trens (MATOS, 1990). A rede de cidades estudada neste trabalho, polarizada por Bauru e Lençóis Paulista, com destaque para a Estrada de Ferro Sorocabana, possuía essas atividades, e, portanto, é possível encontrar exemplares de equipamentos e edifícios ligados a elas, como armazéns, oficinas, rotunda, escritórios, caixas d'água, reservatórios e outros. Nos complexos, como em muitos outros edifícios destinados ao transporte ferroviário, foram empregados de forma racional materiais industrializados por excelência e havia organização industrial do trabalho (KÜHL, 2012).

Neste contexto, os serviços de abastecimentos de água foram beneficiados com a vinda dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana e toda a tecnologia e mão de obra especializada que a ferrovia trazia. Não foi diferente nas cidades do centro oeste paulista, aqui estudadas. Na abordagem metodológica deste trabalho procuramos desvendar o papel da implantação da infraestrutura ferroviária na tríade: formação urbana, implantação da infraestrutura das redes de águas e sistema infra estrutural do território. O recorte geográfico compreende o ramal Botucatu-Bauru da Estrada de Ferro Sorocabana, com estudo de caso nas cidades de Botucatu, Bauru e Lençóis Paulista. Em relação ao recorte temporal, o trabalho engloba o cenário da Primeira República (1889-1930). A pretensão é elucidar questões voltadas a implantação das redes ferroviárias na ocupação do território observando o papel das caixas de água neste processo visando compreender o diálogo entre a técnica e a materialidade. A intenção é compreender a importância deste patrimônio industrial nos primórdios do abastecimento dos núcleos urbanos, lembrando que muitas vezes as caixas de água são elementos esquecidos no complexo ferroviário.

MÉTODOS

Metodologicamente, o estudo adotou o método teórico/historiográfico e bibliográfico, com utilização de fontes primárias e secundárias para a primeira parte teórica e conceitual. Com relação ao levantamento documental de fontes primárias, foram realizadas diversas investigações em arquivos de Jornais de época, Atas de Câmaras Municipais; Posturas Municipais e Material Iconográfico. Estes materiais foram encontrados: nos Museus Históricos Municipais das cidades em estudo, no Núcleo de Documentação Histórica da Universidade do Sagrado Coração (USC) – NUPHIS, no Arquivo Histórico do Jornal da Cidade (Bauru), no Núcleo Histórico do Jornal da Cidade, as Câmaras Municipais, nas prefeituras Municipais, nos Departamentos de Água e Esgoto, SABESP, Arquivo Do Estado de São Paulo, Cúria Metropolitana, Arquidiocese de São Paulo e Museu da Sorocabana na cidade de Sorocaba. O estudo adotou também o método analítico e descritivo, utilizando técnicas de abordagem qualitativa, para análise e interpretação dos dados sobre a infra estruturação territorial do ramal da Sorocabana, com relação às caixas de água da ferrovia. Realizamos também visitas *in loco* nas ferrovias, levantando e fotografando as caixas de água ainda existentes do completo ferroviário da Sorocabana, no trecho em estudo. No tocante a compreensão de estudo de casos específicos, avaliou-se as divergências e convergências das tipologias das caixas de água nas cidades estudadas.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Numa análise inicial, observamos como se dava o abastecimento de água do sistema ferroviário que inicialmente era a vapor. Em seguida, procuramos analisar como o excedente do abastecimento de água era utilizado nas estações ferroviárias, nas demais edificações do complexo ferroviário e, por fim, nos núcleos urbanos. Na paisagem do complexo ferroviário, as caixas d'água e reservatórios tiveram papel importante na infraestrutura urbana, visto que em algumas delas, o bombeamento das águas de abastecimento vinha do líquido utilizado pela ferrovia e era fornecido a população por meio de torneiras de forma gratuita. As companhias necessitavam abastecer as caldeiras das locomotivas e se utilizavam de pequenas bombas para captar a água dos córregos próximos (GHIRARDELLO, 2010). No caso da Estrada de Ferro Sorocabana, havia modelos para a construção da caixa de água, sendo uma das tipologias em ferro e o outra com base em alvenaria de tijolos. Na pesquisa em andamento, foi encontrado apenas o modelo de projeto com base em alvenaria. O

material está arquivado no Museu Histórico da Sorocabana, na cidade de Sorocaba. Interessante que a denominação do projeto das caixas de água é referenciada como "Obra de arte *typo"*, juntamente com outros desenhos. A prancha técnica contém plantas, cortes, vistas detalhadas dos elementos da ferrovia: "Gyrador", "Carvoeiro", "Latrina" e "Caixa de água". Este documento tem grande relevância pois informa o padrão tipológico de construção das caixas de água da Ferrovia Sorocabana. O modelo consiste na edificação composta por estrutura de alvenaria de tijolos e reservatório metálico, com uso do ferro. Percebe-se que a implantação da mesma deveria locar próxima dos trilhos (figura 1).

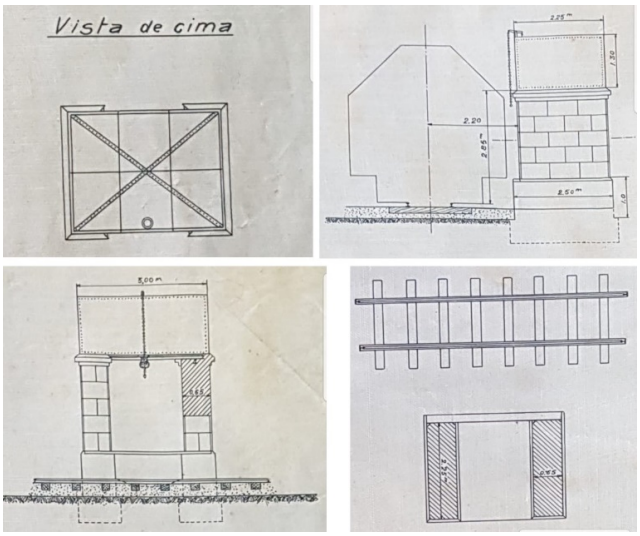


Figura 1. Detalhes do projeto da caixa de água – sem data. Fonte: Museu Ferroviário da Sorocabana (2018).

Nas visitas *in loco,* foram encontrados exemplares desta tipologia encontrada no Museu Histórico da Sorocabana nas estações de Botucatu e no Distrito de Rubião Junior, na cidade de Botucatu. Na cidade de Botucatu, os vestígios arqueológicos de duas caixas de água estão localizados entre as casas de turmas e os galpões (figura 2). Estas duas caixas de água são de ferro, uma delas reproduz a planta *tipo* encontrada no Museu Histórico da Sorocabana. Elas não estão próximas da estrada de ferro, o que reforça a ideia de que este sistema também abastecia os demais edifícios do complexo ferroviário, como as residências e os edifícios do complexo da estação. Uma vez que possuía maior capacidade de armazenamento do volume de água. Provavelmente, ajudavam no abastecimento das edificações no entorno da ferrovia, fornecendo água aos moradores que residiam próximo, por meio de um ponto de torneira, visto que se posicionava em uma área de topografia elevada. A caixa de água em Botucatu está em processo de tombamento pelo CONDEPHAAT, juntamente com o complexo ferroviário

(Resolução 91, de 11/10/2012 – Processo 59930/091). Em Rubião Junior (distrito da Cidade de Botucatu) também foi encontrado um exemplar de caixa de água, apresentando mesma tipologia do documento encontrado nos arquivos do Museu Histórico da Sorocabana. Esta caixa de água está próxima a linha férrea. (figura 3)



Figura 2. Caixa de água da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu. Fonte: Gulinelli (2019).



Figura 3. Vista caixa de água no Distrito Rubião Junior, cidade de Botucatu. Fonte: Google Maps (2019).

As ferrovias foram responsáveis pela importação de inúmeros tipos de materiais industrializados e mão-de-obra especializada, como também pela racionalização da construção. Além da tipologia de caixas de água apresentada, ao longo da linha da Estrada de Ferro Sorocabana foram implantados reservatórios com materiais provenientes do processo de industrialização. O outro modelo encontrado, durante a pesquisa, possui na sua forma e estrutura a materialidade do ferro: a caixa de água é formada por base em concreto, seus pilares e caixa de armazenamento do líquido são compostos do mesmo material, o ferro. A caixa guarda características do estilo ferroviário da época. Encontramos estes modelos nas estações de Alfredo Guedes (figura 4) e Virgílio Rocha (figura 5), ambas no município de Lençóis Paulista. No Distrito de Alfredo Guedes, o complexo ferroviário apresenta dois reservatórios neste modelo e se localiza próximo a linha, pois abastecia as máquinas a vapor. Em virtude de seu tamanho e do volume de armazenamento, o líquido excedente provavelmente fornecia água para os moradores que residiam próximo da Estação da Sorocabana visto que se posicionava em uma área de topografia elevada. A caixa de água está localizada em topografia elevada em relação ao bairro próximo. Hoje, esta caixa já apresenta desgaste do tempo, está em estado de degradação e quase não possui mais o fundo. Na estação de Virgílio Rocha, a caixa de água também é de ferro, mas possui apenas um reservatório (figura 5). Não está localizada próxima aos trilhos como em Alfredo Guedes.



Figura 4. Caixa de água na estação Alfredo Guedes. Fonte: Gulinelli (2018).



Figura 5. Caixa de água na estação Virgílio Rocha. Fonte: Gulinelli (2018).

CONCLUSÕES

Na paisagem industrial estudada do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana, no centro-oeste paulista, no trecho entre Bauru e Lençóis Paulista, as caixas d'água e reservatórios trouxeram importante contribuição na infraestrutura da cidade, visto que estes elementos foram facilitadores no processo de infraestrutura de água nos primórdios da cidade. Botucatu, Bauru e Lençóis Paulista apresentavam esta situação: o excedente do líquido produzido pela ferrovia e armazenado nas caixas de água era fornecido a população no entorno, por meio de torneiras. A pretensão foi elucidar questões voltadas a importância do patrimônio industrial que as das caixas de água representam, patrimônios estes encontrados nos complexos ferroviários. Esperamos, através deste registro histórico dos elementos dos sistemas de abastecimento de água da Estrada de Ferro Sorocabana que ainda estão preservados, permitir uma leitura e reflexão do passado, e que estas informações colaborem com estudos sobre a história urbana e o patrimônio Industrial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMPOS, C. Ferrovia e Urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da Alta Paulista (1905-1962). in: CAMPOS, C.; OLIVEIRA, E. R.; GITAHY, M. L. C. (org). **Território e Cidades**. Projetos e Representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011.

GHIRARDELLO, N. A **Formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900).** São Paulo: UNESP, 2010.

KÜHL, B. M. **A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio**. Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones, n. 23, p. 156-187, 2012.

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

ENTRE PONTOS E REDES: A FERROVIA MOSSOROENSE NA ARTICULAÇÃO URBANA DO OESTE POTIGUAR – RN/BRASIL (1920-1951)

BRENO DE ASSIS SILVA ARAÚJO
<brenoafc@ufrn.edu.br>

ANGELA LÚCIA FERREIRA
<angela@ct.ufrn.br>

INTRODUÇÃO

A desarticulação entre os povoados do sertão do Rio Grande do Norte (RN) e desses com o litoral trazia, no início do Século XX, sérios problemas de escoamento da produção interiorana e, no sentido contrário, de fazer chegar produtos e ajuda nos momentos de estiagem. As intervenções realizadas pelo Governo Republicano no sentido de dotar o país com sistema de circulação que permitisse integrar regiões e potencializar trocas comerciais, vão resultar no Nordeste em ações viabilizadas pela Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), criada em 1909. As duas redes ferroviárias iniciadas anteriormente no RN, entre 1883 e 1906, interligavam a capital Natal e sua área portuária a centros de produção açucareira – Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (EFNNC) – e de produção agropecuária – Central do Rio Grande do Norte (EFCRN). Somente em 1915 deu-se início as atividades da Mossoró-Souza (EFMS), que buscava colocar fim a ausência de integração ressentida no Oeste Potiguar.

A conexão entre Mossoró e municipalidades dessa região, estreitada pela ferrovia, acarretou alterações socioespaciais nas localidades alcançadas. Isso nos leva a discutir o papel da estrutura ferroviária na constituição de uma rede urbana na mesorregião Oeste do RN, mediada pela centralidade regional mossoroense. Para tal, avaliou-se o processo de expansão demográfica dos municípios associados ao itinerário da linha férrea – indicando direcionamentos na consolidação do caráter polarizador dos fluxos espaciais engendrados por Mossoró entre os anos de 1920-1951 – e a relação entre as “Obras Contra as Secas” e os primórdios do projeto dos caminhos do comboio. Amparou-se a análise em dois conceitos medulares: o de lugares centrais, trabalhado por Christaller em 1933, e o de redes técnicas, discutidos por autores como Corrêa (1989, 1996) – centralidade regional no contexto brasileiro; Dias (2000, 2005) e Sposito (2008) – redes geográficas; complementados pelos aportes de Santos (2008, 2009), acerca do sistema de objetos e de ações circunscritos no espaço. A relação entre Lugares Centrais e Redes Técnicas auxilia na compreensão da centralidade regional como fruto de processos históricos empreendidos por agentes e estruturas heterogêneas.

Para contextualizar o problema recorreu-se às contribuições de Andrade (1994) sobre os momentos de ocupação do território norte-rio-grandense; de Medeiros (2018) e Farias (2008) acerca das ferrovias e intervenções no território atingido pelas secas. Foi fundamental a literatura produzida sobre Mossoró por Felipe (1982) – referência na periodização da história econômica – e Oliveira (2017) – atinente à expansão do espaço intraurbano. Constituem as fontes empíricas o relatório técnico-governamental

elaborado por Roderic Crandall em 1910, as “Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil”, relativas ao período 1932-1936, e mensagens do governo do RN. Utilizou-se da plataforma digital do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) para coleta de informações econômicas e demográficas.

DE AREIA BRANCA À ALEXANDRIA: ESTABELECENDO ARTICULAÇÕES E HIERARQUIAS

A linha férrea Mossoró-Souza, parte da rede ferroviária norte-rio-grandense, tratava de explorar e inserir a porção semiárida em uma economia regional integrada. Para isso, era necessário, inicialmente, agregar as principais áreas de produção da região Oeste com a portuária, localizada ao norte do estado na localidade de Areia Branca. A região, entretanto, tardaria a obter beneficios. Com implantação iniciada em 1912, a EFMS teve seu processo de expansão acentuado somente em 1928, quando os trilhos ultrapassaram o então distrito de São Sebastião. Embora lenta sua construção, assentando 77,241 km da linha nesse primeiro momento, o trecho era estratégico, pois reservava um importante elemento econômico: as primeiras jazidas de gipsita exploradas em território nacional (RIO GRANDE DO NORTE, 1930).

Ao principiar a década de 1920 se verifica uma reestruturação produtiva em Mossoró, ensejada pelo declínio do status de “Empório Comercial” face à ascenção de outros centros comerciais – a exemplo de Campina Grande (OLIVEIRA, 2017). Especialmente a partir de 1930 a economia mossoroense apresentava dois eixos norteadores: a ampliação da estrada de ferro e o surgimento de um conglomerado de indústrias de pequeno porte, voltadas, sobretudo, ao beneficiamento de produtos agrícolas produzidos ao longo da sua região de influência, a exemplo do descaroçamento do algodão. Ambos elementos caminhavam em associação, adensando a atividade industrial conforme o prolongamento da ferrovia (FELIPE, 1982). Os resultados positivos dessa década são evidentes em seus índices (Quadro 1).

Ano	Passageiros Transportados (nº)	Mercadorias Transportadas (ton.)	Saldo Financeiro (Rs)
1932	12.549	48.114	393:103$112
1933	15.187	36.005	360:234$922
1934	19.975	56.849	596:860$820
1935	28.730	49.056	478:604$933
1936	35.155	48.871	377:104$923

Quadro 1. Dados referentes à Ferrovia Mossoró-Souza (1932-1936). Fonte: BRASIL. MVOP. Estatísticas publicadas em 1934, 1935, 1936, 1937, 1938. Nota: Elaborado pelos autores.

Com o aparelhamento do novo trecho, a drenagem da gipsita realizava-se diretamente pela linha férrea até o porto. De modo que, se antes de 1930 sua exportação não excedia as 2.000 toneladas, em 1938 atingiu-se a cifra de 17.326 quilogramas (ROSADO, 2006). Assim, no desenvolvimento do núcleo urbano mossoroense, parte da produção agropecuária confluía às unidades industriais da cidade onde ocorria a etapa de processamento dos bens primários, necessária à exportação aos mercados europeu e do sudeste brasileiro (FELIPE, 1982; OLIVEIRA, 2017). Nessa dinâmica, os produtos advindos do sertão eram acondicionados, da mesma forma que dali partia o sal voltado ao consumo no interior, denotando o caráter central de Mossoró. No intervalo de 1936 a 1941 construíram-se mais cinco estações, permitindo a linha férrea operar em cinco importantes municípios: Areia Branca, Mossoró, Caraúbas, Patu e Martins (Figura 1).



Figura 1. Prédio das Estações de Caraúbas (Década de 1930), Patu (2007) e Mossoró (2007).
Fonte: Medeiros (2018).

Essa nova rota comercial, completamente independente da capital, evidenciava uma redefinição da centralidade regional de Mossoró, tido como principal centro urbano do Oeste potiguar (MEDEIROS, 2018). A EFMS apenas alcançaria o último município dentro dos limites norte-rio-grandenses em 1951 com a construção da estação Ulrich Graf, em Alexandria. Seu alcance espacial, doravante, compreendia parte do RN de forma direta e outra parcela, inclusive de estados vizinhos, indiretamente. Isto porque as localidades que não estavam contempladas no trajeto da ferrovia cuidavam de adotar estratégias que possibilitassem sua utilização. Na década de 1930, decorrente da limitação imposta por sua característica geomorfológica, deu-se início à construção de uma estrada de rodagem interligando a sede municipal da serra de Martins à estação localizada no então povoado de Almino Afonso, a fim de encurtar a distância até Mossoró (GOUTHIER, 2006).

Pese a ausência de dados desta natureza para anos anteriores, verifica-se entre 1940 e 1950 uma significativa expansão da população urbana dos municípios que competiam ao trajeto da linha férrea, importante apontamento do papel da ferrovia mossoroense na estruturação da rede de cidades (Figura 2).

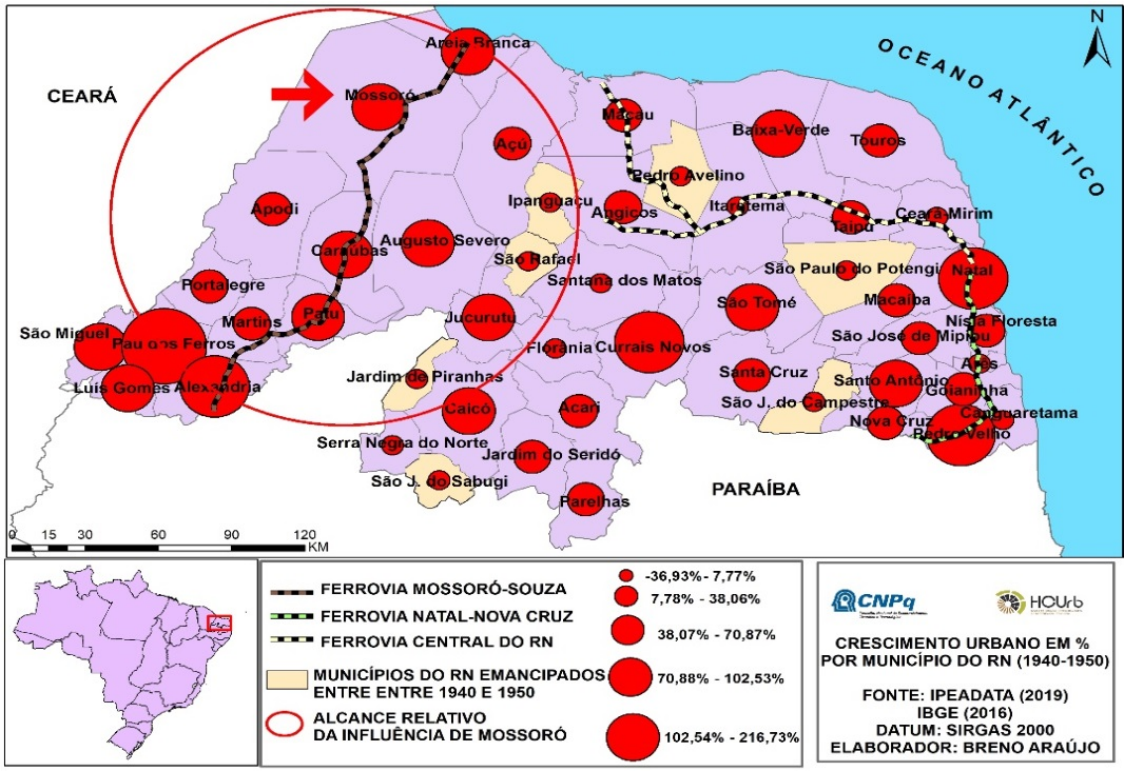


Figura 2 – Índices de crescimento da População Urbana, 1940-1950, por município do RN.

Em 1951, as oito municipalidades interconectadas pela estrada de ferro Mossoró-Souza constituíam uma primária rede de cidades no Oeste potiguar. A produção agrícola desta região afluía em grande parte para Mossoró, onde era beneficiada por processos industriais e, posteriormente, escoada pelo porto aos centros consumidores, estabelecendo importante dinâmica para a economia estadual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento diferenciado do espaço geográfico, ao evidenciar áreas tidas como centrais pela concentração da oferta de bens e serviços, diz respeito à lógica de inserção do sistema capitalista sobre o território (SANTOS, 2009; CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011), gerando regiões com características e funções distintas conforme a maximização do uso das vantagens locacionais é realizada (CORRÊA, 1989). No arranjo da EFMS, o privilégio locacional mossoroense permitiu o adensamento de atividades mais complexas em seu sítio urbano, ao passo que as atividades

agropecuárias e de extração mineral se disseminam nas demais zonas da malha ferroviária. Nesse sentido, é a rede técnica ferroviária o elemento que permitiu, simultaneamente, o aperfeiçoamento da ligação entre estas duas regiões e ressaltou a convergência das interações espaciais realizadas para a Área Central.

O avanço da estrada de ferro estimulou o crescimento industrial da cidade, uma vez que facilitou o acesso aos insumos necessários e ampliou a conquista de mercados consumidores. Por consequência, a afluência de mercadorias no fluxo ferrovia-porto intensifica a centralidade regional de Mossoró, denotando uma rota comercial singular independente da capital do estado. No desenho da rede urbana proporcionada pela estrutura ferroviária, os pontos nodais envolvidos possuíam diferentes níveis de influência, estando Mossoró como centro gestor desta articulação. O crescimento demográfico e da população urbana visualizados entre 1940 e 1950 na hinterlândia mossoroense é um indicador que aponta para a afirmação desse arcabouço. O recorte espacial e as estruturas atuantes para a consolidação desta rede ressaltam a importante compreensão da realidade local na construção da dinâmica regional.

Embora paulatinamente desativada entre 1953 e 1995, parte importante dos equipamentos e edificações da EFMS adquiriram outra funcionalidade. A remota estação em Mossoró, por exemplo, é hoje sede do Museu do Petróleo, que conta com exposição sobre a história da exploração desse mineral na cidade e no estado. O inventário do patrimônio material construído pela ferrovia realizado antes será brevemente atualizado para atender a uma pesquisa em desenvolvimento.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos 1933 a 1936**. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, publicadas entre 1935 e 1938.

_____. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1932 e 1933 (em parte)**. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1934.

CRANDALL, R. **Geografia, geologia, suprimento d'água, transporte e açudagem nos estados orientais do nordeste do Brasil: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba**. Mossoró-RN: Fundação Guimarães Duque, [1910] 1982.

Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada – IPEADATA. **Dados Regionais**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>. Acesso em: 15 mai. 2019.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada pelo presidente Juvenal Lamartine de Faria a Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da 1ª sessão da 14ª legislatura**. Natal-RN: Imprensa oficial, 1930.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, M. C. **A produção do espaço norte-rio-grandense**. 2 ed. Natal: UFRN. Pró-Reitoria de Extensão; FUNPEC, 1994.

CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Trajetórias Geográficas**. São Paulo: Bertrand, 1996.

FERREIRA, A. L.; DANTAS, G. A. F.; SIMONINI, Y. (Edis.). **Contra as secas: Técnica, Natureza e Território**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018.

DIAS, L. C. Redes: Emergência e Organização. In: CASTRO, I. E.; GOMES; P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L.. (Orgs.). **Redes, Sociedades e Territórios**. Santa Cruz do Sul-SC: EDUNISC, 2005.

FARIAS, H. T. M. **Contra as Secas: A Engenharia e as origens de um Planejamento Territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Natal-RN: UFRN, 2008.

FELIPE, J. L. A. **Organização do espaço urbano de Mossoró**. Mossoró-RN: Fundação Guimarães Duque, Volume CCXXXVI, 1982.

GOUTHIER, M. **Almino Afonso: nas trilhas de uma cidade**. Mossoró/RN: Fundação Vingt-Un Rosado, 2006.

MEDEIROS, G. L. P. **O sonho grafiano: A estrada de Ferro de Mossoró a Souza e suas implicações sócio-espaciais**. Anais do I SNHSS. Crato-CE: URCA, 2018.

OLIVEIRA, J. P. **Uma análise da formação e expansão do urbano de Mossoró: dinâmica e contradições**. Revista Pensar Geografia, v. 1, n. 1, 2017.

RIBEIRO, M. A. **Abordagens analíticas das redes geográficas**. Boletim Goiano de Geografia, v. 20, n. 1/2, 2000.

ROSADO, V.. **Mossoró**. 2.ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2006.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: EDUSP, 2008.

SPOSITO, E. S. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

ESPACIALIZANDO A MEMÓRIA: A CONTRIBUIÇÃO DOS ESPANHÓIS, ENTRE FABRICAS E FERROVIAS, NA FORMAÇÃO DE TERRITÓRIOS SOROCABANOS

LARISSA GIRARDI LOSADA
<larissalosada28@gmail.com>

REGINA ANDRADE TIRELLO
<rtirello@unicamp.br>

INTRODUÇÃO COM OBJETO E PROBLEMATIZAÇÃO

Os fluxos imigratórios de europeus para Brasil, ocorridos durante o final do século XIX e início do século XX, são comumente associados à presença dos italianos e portugueses. Seguindo as demandas econômicas nacionais por substituição de mão de obra escrava, um expressivo contingente de espanhóis também aportou no país no mesmo período, sendo o Estado de São Paulo um dos principais centros de recepção desses "braceiros". Nesse contexto, os expatriados da Espanha integraram o terceiro maior número de estrangeiros que escolheu o Brasil em busca de novas oportunidades de vida, segundo conhecidas estatísticas [1] sobre o tema.

Como os demais imigrantes, os espanhóis deslocaram-se para trabalhar nas fazendas de café do interior do estado e tiveram papel de especial destaque no processo de industrialização e metropolização de cidades paulistas. No entanto, apesar da relevância numérica dos ibéricos, a incipiência da produção acadêmica a respeito da trajetória territorial e das características de seus assentamentos faz com que o grupo dos espanhóis permaneça caracterizado, pelos historiadores, como "invisibilizado" (CÁNOVAS, 2004; 2011).

A imigração espanhola teve suas especificidades. Como o apogeu de seus fluxos ocorreu no primeiro decênio do século XX, é considerada tardia, se comparada à imigração italiana. Em consequência disso, parte dos postos laborais já haviam sido ocupados por aqueles vindos da Itália e demais grupos de estrangeiros. Assim, ainda que muito presentes no processo de metropolização da capital, em sua busca de trabalho, os espanhóis acabaram se distribuindo de modo pulverizado pelo Estado de São Paulo, procurando assentamento principalmente nas zonas rurais. Tal disseminação e interiorização é tida como um dos principais fatores de "ocultamento" de sua história, uma vez que as fontes, além de raras, tendem a dispersão (TRUZZI; PALMA, 2014).

A cidade de Sorocaba, localizada no interior de São Paulo, se tornou especial polo de atração para estrangeiros em decorrência de seu intenso processo de industrialização iniciado no final do século XIX, quando ali se implantaram grandes indústrias têxteis e ferrovias, valendo-lhe o epíteto de a "Manchester Paulista". Em compasso com os grandes melhoramentos urbanos das duas primeiras décadas do século XX, tais como a instalação dos serviços de água, esgoto e eletricidade, cresce a necessidade de mão de obra para as indústrias, ferrovia e abastecimento dos canteiros de obras. Um desenvolvimento acelerado que põe a cidade em lugar de exceção em

um estado ainda predominantemente marcado pela rotina dos cafezais, tornando-a muito atraente para os expatriados que já haviam cumprido suas cotas nas lavouras ou que aportavam no Brasil nesse período (CARVALHO, 2008).

As reflexões trazidas neste texto, como contribuição para discussões no evento, decorrem de pesquisa de Mestrado em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Tecnologia e Cidade da Universidade Estadual de Campinas que tem como objeto central de estudos a "Região do Além Ponte", em Sorocaba, e cuja ênfase recai na realização de inventário crítico do conjunto edificado que circunscreve esta região da cidade identificada com o assentamento dos imigrantes espanhóis. Associando a compreensão das características de ocupação deste espaço urbano e paisagem construída que o define, dar-se-á prioridade a avaliação das referências memoriais tangíveis deste ciclo, ainda marcadas na contemporaneidade entre velhas fábricas e trilhos de trem hoje parcialmente desativados.

Sobre a interligação entre imigração e a urbanização local, cumpre destacar que Sorocaba é uma cidade cortada por um rio. Nessa geografia, tomando-se o Centro como referência, a "Região do Além Ponte" corresponde ao território que se localiza do outro lado do rio, uma barreira física. Para Oliveira (2002), o rio, além de condicionante divisório, era também um separador de culturas. Para este autor a cultura espanhola estaria sendo impressa desde de seus primórdios nas margens de um povoamento incipiente, ao passo que a cultura dos sorocabanos tradicionais da área central se consolidava a partir de características regionais próprias.

O fato é que os espanhóis formaram sua colônia em meio ao processo de urbanização de uma zona específica da cidade, a "Região do Além Ponte", cujo crescimento foi propulsionado pela fundação da tecelagem "Santa Maria" (1892), de sua vila operária e da Estrada de Ferro Votorantim (1918). Deste modo, a formação das tessituras urbanas dessa região, bem como de suas práticas e modos de vida, ocorreu de forma imbricada entre imigração, fábrica e ferrovia, constituindo e legitimando uma herança cultural dos espanhóis e seus descendentes que ainda hoje se conhece apenas parcialmente. A expansão paulatina dessa colônia originou diversos bairros e foi indiscutível fator de urbanidade, contudo nem mesmo o número de expatriados da Espanha, assentados na região foi precisado ao longo dos anos. Estima-se que na década de 1930, cerca de 12 mil espanhóis habitavam Sorocaba (OLIVEIRA, 2002).

A "Região do Além Ponte", até os anos 1950, manteve seu cotidiano operário atrelado ao processo de imigração. A partir desse período, as políticas nacionais de incentivo ao rodoviarismo e a mudança dos setores industriais sorocabanos, que

passaram a priorizar a fabricação de bens de consumo duráveis e a extração de minério, ocasionam, progressivamente, um novo ritmo de produção e circulação de mercadorias. Além disso, o esmaecimento da produção de algodão e as disputas com o mercado externo levam, a partir da primeira metade dos anos 1980, à desativação gradual das tecelagens. Em consequência, alterações nos modos de vida e na fisionomia dos bairros da "Região do Além Ponte" passam a ocorrer.

A tecelagem "Santa Maria" fecha suas portas em 1982 e no início dos anos 1990 é quase integralmente demolida, mesmo estando em processo de tombamento em nível municipal. A Estrada de Ferro Votorantim, por sua vez, deixa de transportar passageiros em 1966 e termina com seu transporte de cargas em 1998. Alguns trens que nela passavam, conhecidos popularmente como "trens marmiteiros", pois transportavam em seus vagões as refeições dos operários, também encerraram atividades.

Com essa nova situação os bairros da "Região do Além Ponte", aproximadamente oito, que já correspondiam a uma parcela da cidade em franca expansão, mudam consideravelmente sua configuração espacial primitiva e começam a se dissociar cada vez mais da tríade que os particularizam: imigração, ferrovia e fábrica. O Além Ponte, outrora área periférica, se torna quase central e, como nas demais cidade em expansão urbana desordenada do Estado de São Paulo, passa também a ser objeto de especulação dos empreendedores imobiliários (TIRELLO; SFEIR, 2013).

Apesar das consequências ocasionadas pelas mudanças trazidas pelos novos modos de produção industrial, na região em questão ainda permanecem interessantes edificações, características de vilas operárias e de práticas culturais consolidadas relacionadas a gastronomia e costumes, que explicitam a herança operária e imigrante de Sorocaba. No entanto, a inventariação de suas características físicas, associadas às práticas cotidianas e de trabalho, é inexistente, uma lacuna que tenciona-se colmar, ao menos em parte, com a pesquisa em curso.

O estudo em andamento se propõe a realização de um inventário de natureza arquitetônica, abarcando tanto as particularidades da ocupação espacial originária, como as permanências tangíveis e intangíveis, espacializadas nos bairros da "Região do Além Ponte", com especial atenção para as arquiteturas ditas "menores" e tessituras urbanas que, considera-se, compõem o *spiritu loci* fundamental para a compreensão das maneiras de viver na colônia dos espanhóis tornados sorocabanos.

MÉTODOS

A metodologia de estudo adotada para os levantamentos primordiais associa pesquisas históricas realizadas em arquivos públicos e privados à levantamentos in situ, realizados com técnicas de registros gráficos e fotográficos pertinentes às sistemáticas de inventariação arquitetônica e urbana adotadas em estudos de preservação do ambiente construído. Estes estudos iniciais incluem ainda entrevistas, gravação de áudios e produção de material fotográfico específico para registros do patrimônio imaterial. Nesta etapa inicial, as diretrizes das entrevistas seguem as propostas de Ecléa Bosi (2004).

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Busca-se criar um corpus documental consistente que possibilite elucidar a história dos imigrantes espanhóis na Região do Além Ponte em Sorocaba, suprindo parte das lacunas bibliográficas a respeito desse grupo de expatriados, visto como "invisibilizado" pela historiografia. Como resultado, a partir da inventariação proposta, objetiva-se ainda colaborar com os órgãos engajados na preservação do patrimônio cultural sorocabano na busca por políticas públicas mais adequadas para a preservação de contextos urbanos formados pelas arquiteturas ditas "menores" e que colaborem com a compreensão de tessituras de natureza industrial e ferroviária. A interpretação dos dados coletados e das referências bibliográficas está em processo, uma vez que a pesquisa está em desenvolvimento.

CONCLUSÕES

Enseja-se a possibilidade de contribuir com o aprofundamento e o reconhecimento das estruturas urbanas atuais de Sorocaba, auxiliando na percepção dos elementos componentes da paisagem cultural contemporânea agregando bens culturais edificados que porventura tenham sobrevivido na área de estudo e disponibilizando os documentos esparsos a serem reunidos no decurso da pesquisa. Espera-se viabilizar futuras ações de salvaguarda do patrimônio ambiental, que deve ser entendido como conjunto formado pelo desenho urbano e pela arquitetura que lhe dava feição, como projeto urbano representativo das contribuições dos imigrantes em contexto industrial e ferroviário no final do século XIX e início do século XX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASSANEZI, M. S.; SCOTT, A. S.; BACELLAR, C.A.; TRUZZI, O. M. S. **Atlas da imigração internacional em São Paulo, 1850-1950**. 1. Ed. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

BOSI, E. **O tempo vivo da memória**: ensaios de psicologia social. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

CÁNOVAS, M. D. K. **Os imigrantes espanhóis na Paulicéia:** trabalho e sociabilidade urbana (1890-1922). São Paulo: Editora de Universidade de São Paulo, 2009.

CÁNOVAS, M. D. K. A grande imigração europeia para o Brasil e o imigrante espanhol no cenário da cafeicultura paulista: aspectos de uma (in)visibilidade. In: **Saeculum – Revista de História**, João Pessoa, número 11, ago-dez. 2004.

CARVALHO, R. L. P. **Fisionomia da cidade**: cotidiano e transformações urbanas 1890-1943. São Paulo: Biblioteca 24 horas, 2008.

OLIVEIRA, S. C. **Os espanhóis**. Sorocaba: TCM, 2002.

TIRELLO, R.; SFEIR, M. “Projetos De Reabilitação De Conjuntos Industriais Históricos Em Centros Urbanos Paulistas: Usos Possíveis Na Contra Corrente Dos ‘Centros Culturais’”. In: IV ENCONTRO NACIONAL SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO, 4., 2013, Salvador, BA. **Anais...**Salvador, BA: Instituto dos Arquitetos do Brasil e Universidade Federal da Bahia, 2013.

TRUZZI, O.; PALMA, R. A imigração espanhola no interior paulista: inferências a partir de um estudo de caso. In: **Contemporânea**: revista de comunicação e cultura, volume 4, número 2, páginas 461-480, jul-dez, 2014.

[1] BASSANEZI, M. S.; SCOTT, A. S.; BACELLAR, C.A.; TRUZZI, O. M. S. **Atlas da imigração internacional em São Paulo, 1850-1950**. 1. Ed. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

LAS POSIBILIDADES DE ACTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO FERROVIARIO EN ONCATIVO

NÉSTOR FABIÁN GARCÍA
<arqnestorfabiangarcia@gmail.com>

LAURA INES MAITA
<lauramaita.maita@gmail.com>

INTRODUCCIÓN

Cuando hablamos de posibilidades de actualización hacemos referencia a intentar abrir un camino hacia nuevas intervenciones y futuros estudios que tengan en cuenta la convivencia entre el soporte físico construido y las nuevas actividades que surgen en nuestros tiempos.

Nos referimos a las distintas miradas y perspectivas que tiene y ha tenido el hombre a lo largo de la historia, a los múltiples enfoques y modos de accionar que existen en relación al radio en que gira el patrimonio agro-industrial.

Planteamos como territorio de estudio a Oncativo, “situado sobre la Ruta 9 Nacional”, sobre el gran eje conector norte/centro de Argentina, en plena pampa cordobesa, articulándose por ambas circunstancias a la matriz productiva y económica del país”. (A. BAULINA, 2015, Apuntes y propuestas de orden urbano). (Figura 1).

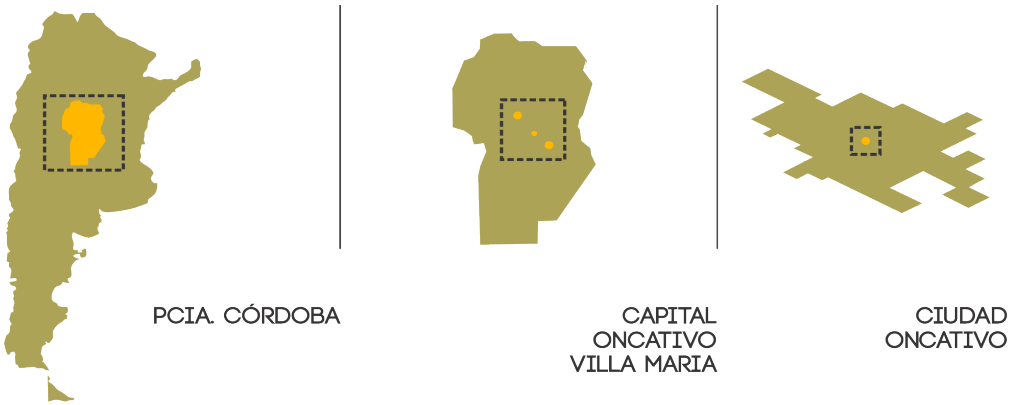


Figura 1. Ubicación Oncativo en territorio. GARCÍA, Néstor Fabián - MAITA, Laura Inés. 2017

Una de las claves de su importante desarrollo regional es el modelo económico que posee, basado principalmente en la actividad metal-mecánica y agrícola-ganadera, que coloca a la Ciudad en un lugar de privilegio.

Pero sus grandes incertidumbres están reflejadas en la degradación de sus bienes industriales, la estación, los galpones, los equipamientos de trabajo, los silos y todos los elementos que conforman el paisaje propio.

Nos encontramos en un escenario en donde las políticas de gestión del estado son casi inexistentes, el modo de accionar se da a través del “desmantelamiento”, el derrumbe de patrimonio edificado y los cambios críticos que el paisaje agroindustrial está sufriendo.

Con este panorama general buscamos por medio de un proceso de diagnóstico, nuevas metodologías de abordaje y estrategias con intervenciones posibles, para finalmente abrir a debate cuáles serán las futuras actuaciones, modificaciones y re-significaciones que estos territorios merecen.

CONTEXTO HISTÓRICO, ECONÓMICO Y SOCIAL

El territorio donde se encuentra esta Ciudad, era parte del camino real que unía la ciudad de Buenos Aires con Córdoba.

Oncativo no tiene fecha de fundación ni fundadores, fue un pueblo que surgió con la llegada del Ferrocarril Central Argentino.

Esta importante obra llega a nuestro lugar en agosto de 1869 y el 1º de septiembre del mismo año se habilita al uso público la estación. Originariamente no contó con un edificio administrativo, sino con un punto de encuentro ubicado próximo a la bomba surtidora de agua que comenzó a utilizarse para el despacho y recibimiento de mercaderías generales, como así también para el ascenso y descenso de pasajeros.

A mediados del siglo XIX con la llegada del ferrocarril, la población local recibió gran cantidad de inmigrantes transoceánicos, en especial italianos de Piamonte seguido de españoles, lo que le permitió particularmente a Oncativo, definir una identidad e imagen propia, cambiando la fisonomía arquitectónica.

En los últimos años del siglo XIX se construyó finalmente la estación oficial del ferrocarril y los primeros equipamientos industriales.

El modo de implantación de esta Ciudad corresponde a un modelo institucional, en donde encontramos hacia el lado norte las edificaciones patrimoniales más importantes que aún funcionan, como el Palacio Municipal frente a la Plaza General Paz y el Teatro Victoria, provocando con el paso del tiempo un nuevo cambio en la estructura e imagen urbana de Oncativo. (Figura 2).

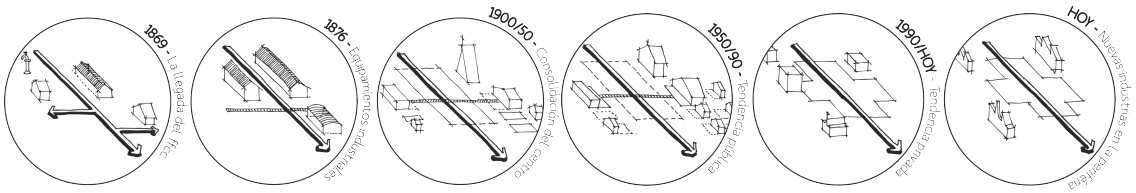


Figura 2. Esquema crecimiento Oncativo. García, Néstor Fabián - Maita, Laura Inés. 2017

CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE AGROINDUSTRIAL

LOS EQUIPAMIENTOS RURALES QUE TRANSFORMARON LA IMAGEN Y ESTRUCTURA URBANA

Existen diversas formas de valorar e identificar un edificio. En el Patrimonio Agro-Industrial las tendencias arquitectónicas más simbólicas y representativas son los espacios productivos de trabajo, vinculados directamente a los medios de movilidad más dinámicos de la época. En el caso de Oncativo, está conformada por la bomba de agua, la estación del ferrocarril de estilo inglés, los galpones próximos a las vías y los silos que generan hitos en el territorio.

Con las nuevas necesidades de esta economía, nacieron los primeros talleres en relación al campo, creando nuevas herramientas que con el éxito dieron lugar a las primeras fábricas.

Situados en nuestra contemporaneidad y teniendo en cuenta aproximaciones al concepto de patrimonio ferroviario en relación al contexto histórico, social, político y económico planteamos la problematización que se repite en distintas ciudades de nuestro país.

PROBLEMATIZACIÓN DE LAS CIUDADES FÉRREAS EN “RESISTENCIA”

PROBLEMÁTICA GENERAL

En el territorio local de estudio hemos encontrado similitudes con otras ciudades que acompañan a la red ferroviaria.

Los cambios en el sistema de transporte han provocado el abandono y la decadencia del ferrocarril y como consecuencia algunas ciudades se vieron afectadas, impidiendo su desarrollo.

En las últimas décadas el número de escenarios sin privilegios aumentó considerablemente, compartiendo el mismo desafío “resistir” y “transformarse”.

Actualmente no se ve reflejado un interés en los territorios ferroviarios por parte de las instituciones gubernamentales para la revalorización y promoción de estos espacios. Tampoco se promueven políticas públicas de gestión como normativas que

regulen criterios para conservar el patrimonio agroindustrial, leyes de amparo, planes y proyectos futuros.

PROBLEMÁTICA PARTICULAR

Oncativo es una ciudad que “resiste”, y esto se da debido a que posee una situación territorial y ubicación geográfica privilegiada. En nuestra investigación identificamos una serie de problemas “físicos” que serán los grandes retos a debatir.

En primer lugar mencionamos a la “barrera física” que generó la llegada del ferrocarril, ya que dividió a la ciudad socialmente en dos.

Luego, con las necesidades económicas de las últimas décadas se obtuvo un impacto desfavorable en la estructura urbana territorial, puesto que con la construcción de las nuevas industrias se produjo una fragmentación y desarticulación en los espacios de trabajo.

Con la relocalización de las industrias en la periferia, el área fundacional donde se dio el origen quedó sin uso, provocando el abandono de los bienes patrimoniales ferroviarios y llegando a impactar también sobre el tejido modesto en donde se encuentra una serie de viviendas emblemáticas que poco a poco pierden su valor edificado.

DIAGNÓSTICOS, METODOLOGÍAS Y ESTRATEGIAS

Desde el campo de la arquitectura y la historia, en la Ciudad de Córdoba, se ha comenzado a despertar el interés por identificar los bienes industriales que se encuentran en peligro desde su valor patrimonial.

En estos nuevos intentos por debatir y reconocer qué tipo de acciones se deben tomar sobre los predios del ferrocarril y su contexto, proponemos sostener nuestras intenciones desde el campo teórico en conjunto con posibles estrategias de acciones urbanas aplicables al territorio.

Como proceso metodológico la investigación se realizará en cuatro fases:

I. Campo Teórico: Clasificar las lecturas que valoren la salvaguarda del Patrimonio Industrial Nacional.

Como parte de nuestra búsqueda de antecedentes, es sumamente importante considerar como *documentación legal internacional* a la Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), así como la experiencia de otros países.

Además de recopilar información a través de casos de estudio seleccionados, que sirvan como referentes.

II. Campo de análisis y proceso de información: traducir la información obtenida en el punto I, trabajando con mapeos, encuestas a los habitantes del lugar, análisis de sitio que permitan registrar líneas y criterios futuros.

III. Campo de propuestas y alternativas viables: presentar a través de un soporte estrategias de acción a nivel urbano con diferentes soluciones que consideren la problemática de Oncativo. Expuestas en tres alternativas, que sirvan para generar nuevos planes reguladores con criterios específicos para conservar y recuperar el patrimonio agroindustrial.

IV. Campo de debate y conclusiones: reflexionar, reconsiderar y reinterpretar cuál es el sentido de visibilizar el patrimonio en conjunto a todos los habitantes y los representantes del estado de cada municipio.

CONCLUSIÓN

La ciudad conjuga pasado (es memoria), presente (es vida) y futuro (es imagen). Igualmente evoluciona, cambia y se transforma a ritmos diferentes y a veces en sentidos opuestos.

Con el presente trabajo, buscamos reflexionar, reconsiderar y reinterpretar cuál es el sentido de visibilizar el patrimonio ferroviario en la Ciudad, y cómo podemos abordar posibles líneas de acción para valorizar y sensibilizar la cultura, la memoria del trabajo, los cambios sustanciales de los procesos tecnológicos y las transformaciones que las estructuras urbanas van presentando.

Buscamos abrir el debate sobre cuáles serán los futuros desafíos que tenemos que entender, y que tipo de vestigios debemos defender, para así poder implementar las alternativas más adecuadas.

Teniendo siempre presente que nuestras estrategias no son ideas absolutas sino más bien una oportunidad abierta, un punta pie inicial para futuras actuaciones y

modificaciones que incentiven la re-significación de estos territorios que han quedado en el pasado.

La historia de los territorios ferroviarios debe seguir latente, tiene que mantener su carácter integrador, nuestra herencia debería perdurar en el tiempo y convertirse en un resorte para su valorización.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAULINA, A.; “Ciudad de Oncativo”. **Apuntes y propuestas de orden urbano.** Oncativo: UCR, 2015.

BOSSIO, S. N. **Rehabilitar para mejorar la calidad de vida: Criterios y ejemplos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico y urbano.** Buenos Aires: Comunicación - VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del P.A y ED. UBA, 2006.

MALISSIA, J. A. **Efemérides Oncativences.** Córdoba, Oncativo, 2014.

SIMAL, J. S. **Proyecto de Avance de Carta de Restauro.** Elaborado pelo Território Español.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial.** 2003.

O BONDE NA HISTÓRIA URBANA DE MACEIÓ/AL (1866-1931)

ROSEMARY LOPES RODRIGUES
<rosemary.lopes@ifsp.edu.br>

INTRODUÇÃO

Este estudo está enquadrado na área de conhecimento da História do Urbanismo. Objetivou realizar um exame sobre a relação da implantação de trilhos urbanos e o processo de expansão da cidade de Maceió/Alagoas. Como recorte temporal adotamos o período em que foi celebrado o primeiro contrato referente à implantação de bondes na capital de Alagoas, em 1866, até a dissolução da Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos (CATU) ocorrida em 1931. Apesar desta delimitação temporal reconhecemos a relevância de discutir eventos anteriores e posteriores para melhor compreensão do objeto investigado.

Esta pesquisa adotou o método de Pesquisa Histórica levando a utilização dos seguintes procedimentos: (i) levantamento bibliográfico e (ii) levantamento documental. No primeiro procedimento realizamos buscas em livros, artigos científicos, teses e dissertações. Para o segundo, consideramos recortes de jornais, legislação, contratos e relatórios provinciais. O uso de mapas e fotografias antigas também foi relevante para a elucidação de informações incipientes em outras fontes.

A ausência de evidências materiais na cidade que denunciem a existência dos bondes que circulavam em outrora, nos motivou a estudar quais as relações que esse meio de transporte teve com a produção do espaço urbano. Os bondes estiveram presentes na dinâmica da cidade até meados do século XX, quando, além de outros fatores, perderam protagonismo diante das vantagens apresentadas pelo automobilismo. Contudo, percebemos que por muitos anos foi o único meio de transporte de caráter coletivo em Maceió, tendo seu primeiro trecho inaugurado ainda no Império. Por esta razão, buscamos contribuir para uma reflexão sobre a importância dos trilhos urbanos na ideia de modernização de Maceió, enquanto infraestrutura urbana que garantia a mobilidade na cidade.

OS BONDES CHEGAM À CIDADE

A Maceió que recebeu os primeiros bondes passava por mudanças que eram comuns nas principais cidades brasileiras na segunda metade do século XIX, e que se refletiram por toda província. Dentre as principais melhorias podemos citar: 1) regulamentação do funcionamento de equipamentos urbanos da capital como hospitais, cemitérios e mercado públicos; 2) exaustivos trabalhos realizados para o provimento de água potável, com distribuição em torneiras e chafarizes nos principais pontos da cidade; 3) extensão e otimização da iluminação pública; 4) construção da primeira ponte de ferro da província; 5) adoção de uma série de medidas que visava à melhoria da

comunicação da capital com o interior, por meio da construção de novas estradas, pavimentação das principais ruas de Maceió, estímulo à navegação a vapor nas águas dos rios e lagoas que poderiam favorecer a economia provincial, entre outras ações. A cidade precisava se integrar, melhorar os caminhos para atender a economia agroexportadora (Figura 1).

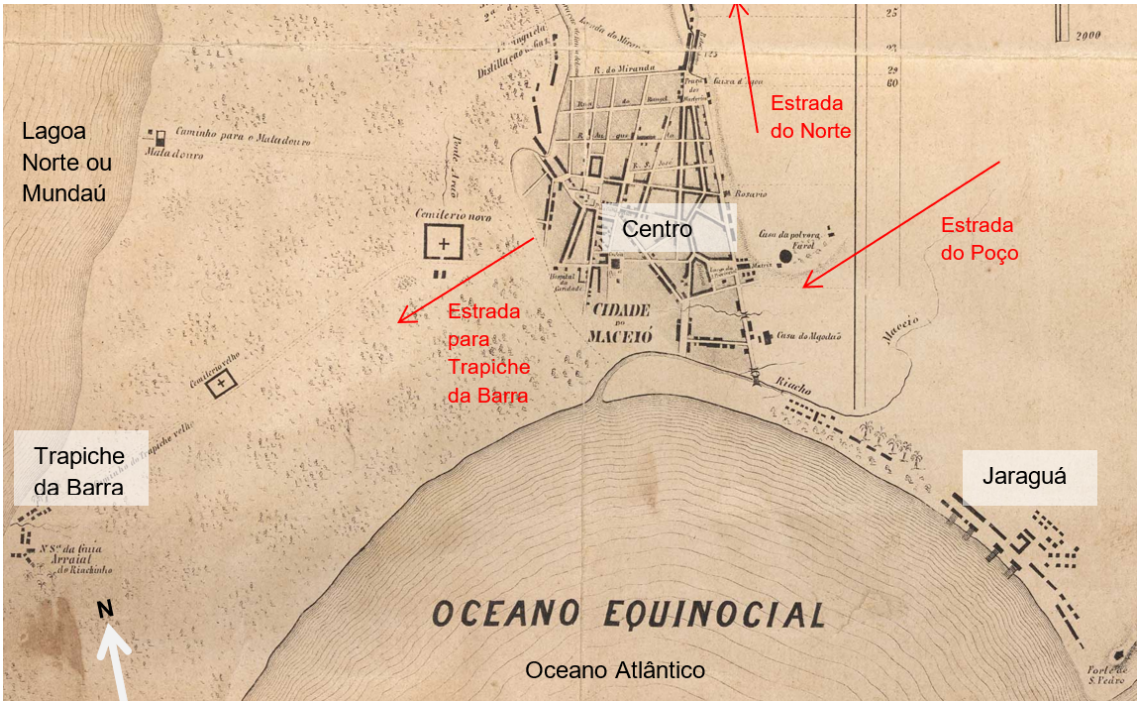


Figura 1. Principais vias de comunicação de Maceió com o interior da província (1859). Fonte: Biblioteca Nacional Digital, edição nossa.

Segundo Tenório (1977), um dos historiadores que mais se dedicou à história ferroviária de Alagoas, a gênese dos caminhos de ferro da província está na implantação da navegação a vapor. Foi na presidência de Esperidião Eloy de Barros Pimentel, segundo os relatórios provinciais, que houve o convite às companhias de navegação atuantes na província de Alagoas (Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor e a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor) para que as mesmas pudessem apresentar interesse pela navegação nas lagoas (Norte e Manguaba). Porém, segundo o presidente, apenas a Companhia Bahiana Navegação a Vapor foi ao seu encontro. Pimentel (1866) descreveu o diálogo que teve com Hugh Wilson, engenheiro e agente da companhia. Na conversa, Wilson apresentou que era preciso comunicar as lagoas ao porto de Jaraguá. Com argumentos técnicos, o engenheiro inglês conseguiu convencer Pimentel de que a melhor opção para comunicar as lagoas ao porto de Jaraguá seria por meio da implantação de trilhos, e esta seria a condição para a celebração de um contrato entre a companhia e a província.

Com esse discurso o inglês assinou, em 24 de março de 1866, o contrato em que firmava o compromisso com a província de Alagoas em promover a navegação interna das lagoas Norte e Manguaba, e implementar uma estrada de ferro que conectasse o Trapiche da Barra ao porto de Jaraguá, tendo um ramal passando por Maceió (considerada na redação do contrato como a parte alta da capital). O contrato permitiu à companhia optar por motor animal ou mecânico a vapor para o sistema *tramway.* Em 25 de março de 1868 foi inaugurado o primeiro trecho da linha férrea, o ramal entre Jaraguá e o Centro de Maceió, dias após foram iniciadas as atividades do porto ao Trapiche da Barra.

Neste período, o centro da cidade - área comercial, residencial e administrativa - possuía um número significativo de edificações e era alvo de planos urbanos que visavam à melhoria da qualidade e embelezamento de seus espaços. Essas mudanças estavam em consonância com a ideia de modernidade representada pelos bondes. A criação do ramal que partia de Jaraguá ao Centro de Maceió atendia ao comércio local com o fluxo de mercadorias e transporte de passageiros. Facilitava o transitar pela cidade de um público privilegiado, pois segundo Ivo Junior (1992, p. 21), os bondes de tração animal eram o meio de transporte da classe média, os pobres da cidade andavam a pé e utilizavam esses veículos apenas “em casos de extrema necessidade”.

Com o desenho viário estabelecido e densidade construtiva significativa, os bondes influenciaram na melhoria da infraestrutura do Centro com o calçamento e nivelamento de vias e ladeiras, para benefício próprio. Se o Centro de Maceió na época era considerado um bairro elitizado, com a expulsão progressiva dos pobres para os subúrbios da cidade, conforme apontado por Cavalcanti (1998), os bondes elevaram ainda mais seu valor imobiliário. Este primeiro ramal atendia às expectativas do discurso do presidente da Figueiredo Junior de que uma capital era o cartão postal do progresso na província (FIGUEIREDO JUNIOR, 1870). Outras áreas passaram a ser atendidas pelas linhas de bondes que partiam do Centro. As ramificações dos trilhos dentro do próprio centro da cidade tornaram sua malha complexa e atingiram bairros de reconhecida importância para a capital, como a Levada (Figura 2).

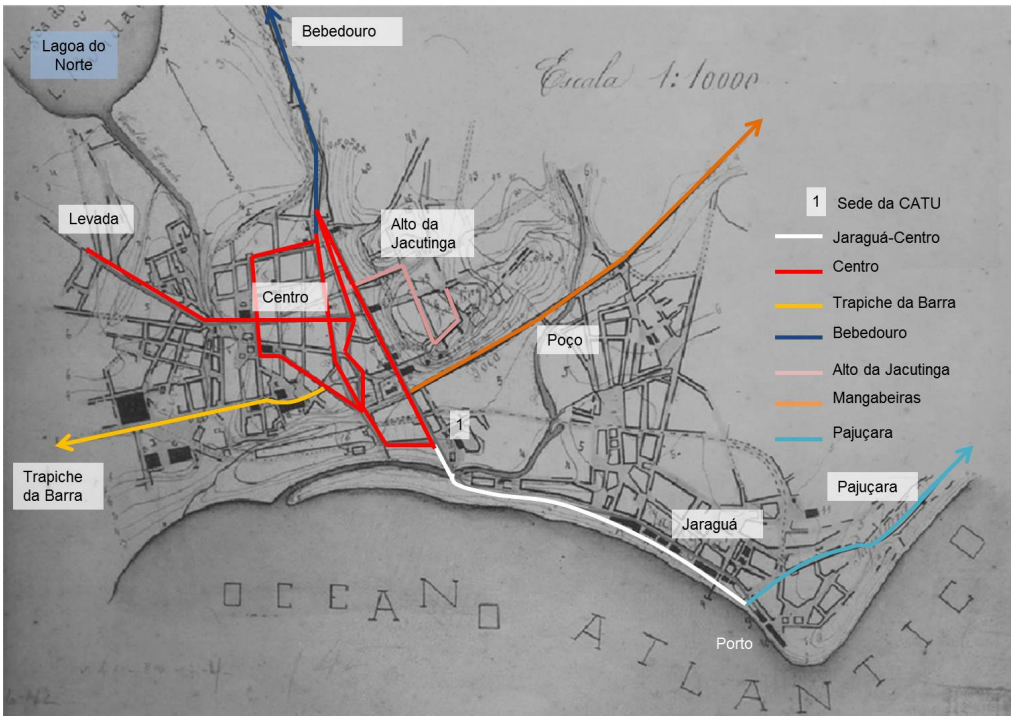


Figura 2. Traçado dos trilhos urbanos de Maceió. Baseado em Fortes (2011a) e Cavalcanti (1998). Fonte: Campello (2009), edição nossa.

Considerado subúrbio de Maceió, a povoação Trapiche da Barra era um local de passagem e ligação das lagoas (Norte e Manguaba) com o Centro da capital e o porto de Jaraguá. Esta povoação abrigou os equipamentos que, segundo as ideias higienistas da época, precisavam estar distantes do centro urbano, como o primeiro cemitério público da capital. Neste povoado também foi implantado o matadouro da cidade.

Os trilhos urbanos fortaleceram a função de passagem do Trapiche da Barra. Embora ausente da maioria dos mapas da cidade no século XIX, encontramos em jornais da época anúncios de venda de imóveis na povoação. Isso significa que após a implantação dos trilhos houve um crescimento no número de edifícios e a valorização do solo no local.

A integração de Bebedouro ao Centro da capital por meio dos bondes foi realizada seguindo o percurso das mercadorias da antiga estrada do norte. Este caminho contornava as margens da lagoa Norte e alcançava o interior da província (FORTES, 2011a) (Figura 2). Nessa época, a maioria das casas de Bebedouro eram sítios e chácaras. De acordo com Cavalcanti (1998), as características da povoação negam a necessidade do investimento em bondes no local, pois seus habitantes possuíam veículos próprios e só ocupavam a região nas festas de fim de ano. Entretanto, os bondes chegaram até Bebedouro como uma extensão do ramal de

Jaraguá ao Centro da capital, e tinham por objetivo servir a futura Estrada de Ferro Central.

No fim do século XIX e início do século XX, a elite maceioense foi atraída pela infraestrutura e festividades locais, passando a construir palacetes ecléticos em Bebedouro. Segundo Lima Junior (2001), em 1896, a CATU teve como um de seus diretores Jacintho José Nunes Leite, um dos personagens mais influentes da história dessa povoação. Bebedouro ainda era considerado um subúrbio da capital (FORTES, 2011a), entretanto somados a outros fatores, a infraestrutura dos bondes contribuiu com a valorização imobiliária e com a expansão urbana de Maceió em sua direção, sendo elemento importante nas dinâmicas socioculturais que lá ocorriam.

A classe dominante de Maceió, no início do século XX, passou a ocupar o planalto, sobretudo pelas condições de higiene oferecidas por ele. A infraestrutura dos bondes acompanhou o fluxo dessas personalidades e passou a oferecer o transporte que interligava o Alto do Jacutinga ao Centro da capital, local onde se concentrava o "trabalho, serviço e comércio" (FORTES, 2011b, p. 83) (Figura 2). Ressaltamos a moradia de um dos maiores acionistas da CATU, Comendador Teixeira Bastos estava localizada neste bairro. Antes dessa expansão, o empreendedor Manoel de Araújo Pinheiro criou a Empresa Jacutinguense, porém, pela falta de ocupação urbana anterior a implantação dos bondes, a receita da empresa foi insuficiente para dar continuidade às atividades.

Foi seguindo essa lógica de levar infraestrutura a localidades ocupadas por pessoas influentes da capital, que o traçado dos trilhos urbanos foi sendo construído. No começo do século XX os sítios da Pajuçara, bairro vizinho ao Jaraguá, foram servidos pelos bondes que também, seguindo a estrada do Poço, alcançaram as grandes propriedades de Mangabeiras (Figura 2).

CONCLUSÕES

Os primeiros trilhos urbanos foram implantados seguindo o propósito da economia agroexportadora, interligando o interior da província ao porto de Jaraguá, contudo, logo adquiriu uma conotação urbana. Dentre as linhas de bondes aqui apresentadas notamos que a maioria se instalou em lugares já adensados, conforme alertou Diegues Junior (1981). Podemos falar que houve uma valorização imobiliária modesta no Trapiche da Barra e mais explícita em Bebedouro, após a chegada dos bondes. Porém é necessário reforçar que a primeira povoação era habitada pela camada pobre da população, enquanto a segunda, por um grupo elitizado. Apesar de

termos consciência de que houve certo movimento imobiliário nesses locais, a afirmação de que os bondes impulsionaram ou influenciaram diretamente a expansão urbana de Maceió é passível de questionamentos. O sistema *tramway* não foi um condicionante do desenvolvimento urbano da capital, nesse sentido compartilhamos da ideia de Fortes (2011a) de que esse sistema de transporte organizou o território maceioense.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVALCANTI, V. R. **La production de l'espace à Maceió (1800-1930)**. 1998. 430 f. 1998. Tese (Doutorado) – Institut D'étude du Développement Économique et Social, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, Paris, 1998.

DIEGUES JUNIOR, M. (1932). Evolução urbana e social de Maceió no período republicano. In: COSTA, Craveiro. **Maceió**. 2 ed. Maceió: Sergasa, 1981. p. 197-219.

FIGUEIREDO JUNIOR, J. B. da C. **Relatorio lido para Assembléa Legislativa da Provincia de Alagoas no ato de sua installação em 16 de março de 1870 pelo Presidente da mesma Exm. Snr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior**. Maceió: Typ. Comercial de A. J. Costa, 1870.

FORTES, C. N. da R. (2011a). **Maceió nos itinerários de Pedro Nolasco Maciel.** In: _____ (2011b). **Para além do guia dos navegantes: o Farol de Maceió (1827-1951).** 2011. 147 f. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2011b.

IVO JUNIOR, F. **Crônicas e Depoimentos**. Recife: Cia ed. de Pernambuco, 1992.

LIMA JUNIOR, F. **Maceió de Outrora**. Vol. 2. Maceió: Edufal, 2001.

PIMENTEL, E. E. de B. **Relatório com que o Exm. Snr. Dr. Esperidião Eloy de Barros Pimentel Presidente da Provincia das Alagoas entregou a administração da mesma provincia no dia 19 de abril do 1866 ao 1º vice-presidente Dr. Galdino Augusto da Natividade e Silva**. Maceió: Typ. do Bacharel Felix da Costa Moraes, 1866.

TENÓRIO, D. A. **As ferrovias em Alagoas: estudo da implantação do transporte ferroviário nas Alagoas durante o período imperial até o alvorecer do período republicano**. 1977. 341 f. Dissertação (Mestrado em História) – Curso de Mestrado em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1977.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM CATANDUVA/SP: UMA ANÁLISE SOBRE O CONJUNTO DO "ARMAZÉM DO CAFÉ"

MARINA GUIMARÃES DESTRO
<marina.destro@usp.br>

ALINE COELHO SANCHES
<alinecoelho@sc.usp.br>

INTRODUÇÃO

Este estudo trata do patrimônio ferroviário na cidade de Catanduva/SP, tendo como objeto de análise o conjunto de edifícios conhecido como “Armazém do Café”, originalmente um cotonifício da S/A Fábrica Votorantim e atualmente utilizado como local de eventos. A investigação é parte de uma pesquisa de Mestrado em andamento no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do IAU-USP, intitulada “O Legado da Estrada de Ferro Araraquara em Catanduva/SP: Patrimônio Industrial e o Processo de Expansão Urbana (1910-1958)”. Os objetivos específicos deste artigo foram: 1) reconstituir o histórico dos usos e dos proprietários do conjunto; 2) levantar as transformações, supressões e adições realizadas ao longo do tempo. Buscando avançar diante da exígua literatura existente sobre o tema, esta pesquisa procurou relacionar a produção arquitetônica ferroviária de Catanduva com os processos de modernização ligados ao binômio café-ferrovia e ao surto do algodão, disparadores de transformações materiais na cidade, dentro das quais se inclui este conjunto de edifícios. Uma das principais problemáticas que motivaram esse trabalho, portanto, foi a falta de conhecimento do valor arquitetônico, histórico e documental do “Armazém do Café”, principalmente por se tratar de um bem singular na cidade. Ainda não tombado, ele continua, a cada ano, sofrendo pelas ações do tempo e por reformas que o descaracterizam. Apesar dos esforços dos proprietários em realizar manutenções ao “Armazém do Café”, a falta de uma definição mais clara dos valores do bem, que possa orientar as diretrizes de intervenção, vem dando margem à perda das particulares características de um dos mais valiosos exemplares da arquitetura industrial de Catanduva. Como forma de contribuir a promover a proteção do conjunto e salvaguardar esse patrimônio, esta pesquisa pretende, como objetivo geral, auxiliar a sistematizar o seu valor, a fim de ratificar a sua identidade como patrimônio ferroviário e reivindicar o seu espaço na memória dos catanduvenses. Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário; Catanduva; Armazém do Café.

MÉTODOS

Este trabalho usou os métodos da Pesquisa Histórica e do Estudo de Caso, a partir de análise e cruzamento do material coletado em fontes secundárias e primárias, e dos levantamentos de campo. Os seguintes autores e seus respectivos temas foram utilizados como base do trabalho: Beatriz Mugayar Kühl (2006; 2011), Cristiane Bardese (2011), Cristina Meneghello (2014) e Carta de Veneza (1964) sobre questões relativas

a Patrimônio Industrial. O levantamento documental das fontes primárias acerca do objeto de análise foi feito junto ao acervo do Museu Padre Albino, dos Cartórios de Registro de Imóveis de Catanduva e dos proprietários do "Armazém do Café". Foram utilizados certidão de matrícula e escritura do imóvel; desenhos técnicos do "Armazém do Café", tais como plantas, cortes e fachadas, memorial descritivo do projeto completo realizado por ocasião em que o imóvel teve de ser adaptado segundo a NBR9077; antigas fotografias e reportagens de jornais e revistas locais. Estas documentações contribuíram para uma melhor análise das intervenções ocorridas ao longo do tempo, da caracterização arquitetônica do "Armazém do Café", da história do conjunto, do contexto urbano onde está inserido e seus usos, desde sua construção até os dias atuais. Por fim, a pesquisa de campo complementou as fontes primárias, contribuindo na análise da edificação, do estado atual de conservação do imóvel, das suas transformações, seus valores, suas fragilidades e, por fim, como o edifício se insere na cena urbana. Com o auxílio do levantamento fotográfico, foi possível complementar o material de estudo através da análise das figuras.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

O conjunto de edifícios do "Armazém do Café" foi construído na década de 1930, ao lado da ferrovia de Catanduva (Figuras 1 e 2).



Figura 1. Implantação do Armazém do Café. Fonte: Google Earth (2019)



Figura 2. Principal edifício do conjunto. Fonte: dos proprietários (2019)

Até há pouco tempo, acreditava-se que o conjunto tinha sido construído em 1929 e que seus primeiros proprietários teriam sido a empresa norte-americana Anderson Clayton, como lê-se a seguir:

> O Armazém do Café é um dos primeiros prédios de Catanduva. Ele resgata a memória do café em nossa cidade justamente por manter as mesmas características de 1929, data de sua fundação. Construído pela Construtora Votorantim, inicialmente foi propriedade de Anderson Clayton, com a produção de algodão. (JORNAL ATUAL, 24/07/2003, p.5)

Documentos de cartório mostram que as terras onde hoje se localiza o "Armazém do Café" pertenciam à Fazenda Cerradinho e eram de propriedade do coronel José Pedro da Motta. Os proprietários venderam, em 1934, o terreno para a "S/A Fábrica Votorantim", que construiu o cotonifício. Em 1941, a Votorantim vendeu o cotonifício para a Anderson Clayton & Cia. Ltda, que prosseguiu com o ramo algodoeiro. Em 1966, a Anderson Clayton vendeu o local para o empresário Fuad Bauab, que, em 1973 vendeu o imóvel para a Comissária e Exportadora Ariano Ltda. que atuou com a atividade cafeeira. Em 1977, a empresa vendeu o local para a Cafeeira Higienópolis Ltda, que já no ano seguinte, em 1978, vendeu para a Wahib Pachá & Cia. Ltda., família dos atuais proprietários. As atividades de beneficiamento de café mantiveram-se até 1996, ano do falecimento de Pachá. Entre 1996 a 2000, o estabelecimento manteve-se inativo, até que, após o ano 2000, o imóvel mudou o ramo de suas atividades e passou a ser utilizado para a realização de eventos, como segue até hoje. A partir de então, o local começou a ser conhecido como "Armazém do Café" e passou a sofrer maiores modificações, devido às necessárias adaptações para comportar o novo uso. Algumas dessas intervenções não levaram em conta o valor do conjunto edificado, e acabaram por descaracterizá-lo, como por exemplo as pinturas realizadas sobre a parede de alvenaria de tijolos, no interior e no exterior do edifício (Figura 3), a supressão de partes da edificação e maquinário ou a construção de um lago artificial com deck de madeira, na entrada do prédio principal.



Figura 3. Pinturas no exterior e no interior do edifício e lago com deck de madeira Fonte: Da autora (2019)

O “Armazém do Café” pode ser qualificado como exemplar do estilo industrial inglês, ainda que a sua caracterização arquitetônica necessite de estudos posteriores, em fase de realização por esta pesquisa. Seria um dos poucos exemplares, em Catanduva, deste estilo que utiliza a alvenaria de tijolos aparentes como sistema construtivo. Essa técnica foi trazida pelos ingleses e difundida no Brasil a partir de 1870, principalmente devido à expansão das ferrovias e à vinda de imigrantes europeus (BARDESE, 2001). Neste sentido, é importante lembrar que de acordo com a Carta de Veneza (1964), uma intervenção em um monumento deve buscar “(...) salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico” e este seria, portanto, um valor a ser considerado para a conservação do edifício, evitando modificações que possam alterar suas relações de materiais, cores e volumes, como verificado atualmente através das pinturas recentes que cobriram parte dos tijolos, sem muitos critérios. O monumento é também um documento e possui, como já dito, um valor histórico e, portanto, as modificações deveriam ser realizadas em respeito à sua matéria original e aos documentos autênticos. A maior parte do maquinário que antes existia no local foi retirada, restando apenas uma antiga máquina para beneficiar café, chapéus de abertura para café e marcas de antigas aberturas onde passavam esteiras que levavam os grãos:



Figura 4. Máquina para beneficiar café, chapéus para abertura de café e antigas aberturas para esteira. Fonte: Da autora (2019)

Esse maquinário remanescente é parte integrante do conjunto, possui valor documental e sua manutenção é importante para o conhecimento histórico e caracterização das atividades realizadas nesse edifício, como testemunho material que remete diretamente à memória da economia cafeeira. De acordo com Cristina Meneghello, esses maquinários e ferramentas

> (...) têm importância inseparável dos objetos a que fazem referência. São vestígios que permitem compreender técnicas desaparecidas, processos de trabalho, usos e memórias associadas ao patrimônio industrial. São estes documentos e monumentos que dão sentido e permitem compreender os remanescentes industriais porventura existentes. (MENEGHELLO, 2014, p.12)

Por fim, levando em consideração todo o exposto, as intervenções a várias intervenções que o conjunto vem passando ao longo dos anos, bem como seu estado relativamente degradado, deve-se urgentemente levar em conta a necessidade de se estabelecer instrumentos de proteção desse valioso patrimônio.

CONCLUSÕES

Em virtude da pesquisa realizada, por via do levantamento bibliográfico, documental e da pesquisa de campo, conclui-se que o "Armazém do Café" necessita de maior reconhecimento de seu valor arquitetônico, como exemplar do patrimônio ferroviário na cidade, testemunho do período de industrialização no estado de São Paulo e do surto do algodão e do café. O descaso não aparece apenas no edifício, mas também no seu entorno, já que o edifício do armazém da cooperativa de recicláveis "Recicla Catanduva" se encontra depredado. As áreas localizadas ao lado da ferrovia, que outrora eram as mais valorizadas durante o auge o ciclo cafeeiro, hoje encontram-se muitas vezes relegadas ao abandono. Apesar de o binômio café-ferrovia ser válido como força motriz ligada aos usos do edifício, pois o conjunto já abrigou atividades voltadas para o beneficiamento de café, pôde-se mostrar o papel do ciclo do algodão na produção do patrimônio industrial e ferroviário catanduvense, já que se confirmou a propriedade e a responsabilidade da construção do Armazém, ligada à produção deste produto pela S/A Fábrica Votorantim.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARDESE, C. I. **Arquitetura industrial. Patrimônio edificado, preservação e requalificação: o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela**. 2011. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

DE VENEZA, Carta. Carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios. In: **II Congresso internacional de arquitetos e técnicos dos monumentos históricos**. 1964.

KÜHL, B. M.. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. **Revista do IEEE América Latina,** Brasília, v. 4, p. 1-10, 2006.

KÜHL, B. M. O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação. In: CORREIA, T. B.; BORTOLUCCI, M. Â. P. C. S. (Org.). **Lugares de Produção: arquitetura, paisagens e patrimônio.** 1 ed. São Paulo: Annablume, 2012, p. 21-42.

MENEGUELLO, C. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: **Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011



Realização: unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" PUC CAMPINAS PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA

Apoio: FAPESP ICOMOS AIHC IHHA AIHP ICHHST·USTB