

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS – CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL - PPGMS
LINHA DE PESQUISA: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO**

JOSÉ GERALDO ESQUERDO FURTADO

**HISTÓRIA E MEMÓRIA ENTRE RUINAS:
O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ALÉM PARAÍBA**

Rio de Janeiro 2015

José Geraldo Esquerdo Furtado

**HISTÓRIA E MEMÓRIA ENTRE RUÍNAS:
o patrimônio ferroviário de Além Paraíba**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Memória Social, da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Memória Social.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Regina Maria do Rego Monteiro de Abreu

Rio de Janeiro
2015

F992h Furtado, José Geraldo Esquerdo.

História e memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. / José Geraldo Esquerdo Furtado. – Rio de Janeiro, 2015.
179 p. ; il.

Inclui referências.

Orientador: Profa. Dra. Regina Maria do Rego Monteiro de Abreu.
Tese (Doutorado em Memória Social) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

1. Ferrovia. 2. Patrimônio industrial. 3. Ruína. 4. Esquecimento. I. Abreu, Regina Maria do Rego Monteiro de. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. III. Título.

CDD 711

CDU 711 (815)

José Geraldo Esquerdo Furtado

**HISTÓRIA E MEMÓRIA ENTRE RUÍNAS:
o patrimônio ferroviário de Além Paraíba**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Memória Social, da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Memória Social.

Aprovada em 27 de abril de 2015.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Dr.^a Regina Maria do Rego Monteiro de Abreu (Orientadora)

Prof. Dr. Paulo Knauss de Mendonça (UFF)

Prof.^a Dr.^a Regina Maria Marteleto (IBCIT)

Prof.^a Dr.^a Márcia Regina Romeiro Chuva (UNIRIO)

Prof. Dr. José Ribamar Bessa Freire (UNIRIO)

Suplência

Prof. Dr. Gustavo Silva Saldanha (IBCIT)

Prof.^a Dr.^a Vera Lucia Doyle Louzada de Mattos Dodebei (UNIRIO)

Rio de Janeiro
2015

Dedico esse estudo a todos os *ferroviaristas* que, com entusiasmo e empenho, lutam pela preservação do patrimônio, da história e da memória ferroviária.

AGRADECIMENTOS

Eternamente agradecido a Myriam Couto Gomes, esposa, companheira, incentivadora e também crítica de minhas produções. Agradeço a paciente espera, do tempo que esta empreitada nos roubou. Agora, poderemos assistir a todos os filmes que você carinhosamente tem guardado para assistirmos juntos. Estendo esse agradecimento a incrível família que possuo, seja consanguínea, seja adotada através da esposa, todos cúmplices de nosso esforço.

Foi Myriam quem me apresentou a UNIRIO como ex-aluna, onde descobri o Programa de Pós-Graduação em Memória Social. Instituição à qual sou profundamente grato, pois nesse espaço convivi com pessoas sensacionais. Professores que deixaram suas marcas no meu intelecto, especialmente a Professora Regina Abreu cuja competência nos obrigou a ir além de onde esperávamos chegar. Dos colegas de curso somente lamento a brevidade do convívio, mesmo assim, foi tempo intenso o suficiente para tê-los marcados na memória.

Agradeço ao Museu de História e Ciências Naturais, na pessoa de seu Diretor, André Borges, permitindo acesso irrestrito ao seu acervo. Aos companheiros de luta pela preservação do patrimônio ferroviário cuja atuação levantou o problema que me permitiu refletir mais profundamente sobre o dilema que enfrentamos.

Ao Governo do Estado de Minas, através da Secretaria de Estado da Educação, fico grato pelos dois períodos de licença, que tornaram menos exaustivas as leituras, a pesquisa e as frequentes idas ao Rio de Janeiro no cumprimento dos créditos do curso.

De forma mais ampla, agradeço a todos que acompanharam nossa empreitada com estímulos e incentivos, os companheiros da Escola Estadual Maurício de Abreu e da Escola Estadual São José com quem divido a tarefa de ensinar.

“Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está.” (PESAVENTO, 2002, p.27).

RESUMO

Este trabalho analisa o patrimônio ferroviário da cidade de Além Paraíba, Minas Gerais, onde se encontram duas estações, uma oficina e a própria linha férrea que corta a cidade de um extremo a outro. Este patrimônio se destaca na paisagem urbana da cidade, constituindo um significativo legado da industrialização da segunda metade do século XIX. Inicialmente, apresentamos analiticamente o processo histórico que formou tal patrimônio demonstrando sua relação com a cidade e a região, compreendendo a ferrovia como uma construtora de espaços e territórios. Na sequência, analisamos o processo de patrimonialização propriamente dito, o momento em que a ferrovia, para além de um aparato da industrialização do século XIX, se torna reconhecida pelo significativo valor histórico e cultural. Paralelamente à patrimonialização identificamos também o processo de arruinamento dos prédios. Nesse ínterim analisaremos os esforços de agentes de preservação empenhados na manutenção física e simbólica do patrimônio. Ações que não foram suficientes para a manutenção e ressignificação patrimonial, provocando o afastamento e silêncio da população da cidade. Concluimos que a deterioração a abandono do patrimônio se deve: (1) sendo um patrimônio de propriedade da União, faltou entendimento entre União, Estado e Município no que diz respeito a destinação do bem; (2) falta ao município uma política patrimonial, capaz de sobreviver às mudanças de governo e de estabelecer um plano de ações capazes de reintegrar pelas vias culturais o patrimônio à sociedade.

Palavras chaves: ferrovia, patrimônio industrial, ruína, esquecimento.

ABSTRAT

This paper analyzes the railway heritage of the city of Além Paraíba, Minas Gerais, where there are two stations, a workshop and the railway line that runs through the city from one end to another. This heritage stands out in the urban landscape of the city, constituting a significant legacy of industrialization in the second half of the nineteenth century. Initially, analytically we present the historical process which formed such heritage demonstrating its relationship with the city and the region, including the railroad as a builder of places and territories. Next, we analyze the patrimonial process itself, the moment that the railway, as well as an apparatus of industrialization of the nineteenth century, becomes recognized by its significant historical and cultural value. Parallel to this inheritance, it also identified the blasting process of the buildings. In the meantime we will analyze the preservatives efforts involved in maintaining the physical and symbolic heritage, which were not enough to maintain balance and reframing, causing the withdrawal and silence of the population. We conclude that the deterioration and the abandonment is due to: (1) where a property worth Union, lacked understanding between the federal, state and municipality regarding the allocation of the well; (2) lack the municipality a patrimonial politics, able to survive the changes of government and establish an action plan able to reinstate the cultural heritage the way to society.

Key words: railway, industrial heritage, ruin, oblivion.

LISTA DAS FIGURAS

Figura 01 – Mapa localização de Além Paraíba.....	17
Figura 02 - Estação de Porto Novo (1).....	19
Figura 03 – Estação de Porto Novo (2).....	19
Figura 04 - Estação de São José.....	20
Figura 05 – Trem passando pelas ruas de além Paraíba.....	20
Figura 06 – Oficina de Porto Novo (1)	21
Figura 07 - Estação de Simplício.....	22
Figura 08 – Estação de Benjamim Constant.....	22
Figura 09 e 10 – Ponte Preta.....	23
Figura 11 – Plataforma da Estação de Melo Barreto.....	23
Figura 12 – Estação de Melo Barreto.....	23
Figura 13 – Estação de Paquequer.....	23
Figura 14 – Encontro dos rios Paquequer e Paraíba do Sul e o complexo ferroviário que os atravessam.....	23
Figura 15 e 16 - Estação Ferroviária de Fernando Lobo.....	24
Figura 17 e 18 – Armazém da Estação de Fernando Lobo.....	24
Figura 19 – Praça Presidente Vargas por volta de 1880.....	55
Figura 20 – Praça Presidente Vargas por volta de 1930.....	56
Figura 21 - Praça Presidente Vargas por volta de 1950.....	56
Figura 22 – Praça Presidente Vargas hoje.....	57
Figura 23 - Vila Laroca com Oficina ao fundo.....	59
Figura 24 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José (1).....	61
Figura 24 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José (2).....	61
Figura 26 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José hoje.....	62
Figura 27 – Estação Ferroviária de São José vista da Praça Coronel Breves.....	62
Figura 28 – Explosão do Comando.....	79
Figura 29 - Despedida de James Stocks.....	82
Figura 30 - Missa de 1º de Maio de 1961, celebrada na Oficina.....	85
Figura 31 – Bayne Futebol Clube. Aproximadamente 1960.....	85
Figura 32 – Charge.....	99
Figura 33 – Antigos galpões da Leopoldina.....	101
Figura 34 – Atualizar a foto anterior.....	102

Figura 35 - Trabalho de rebaixamento da linha.....	103
Figura 36 – Oficina de Porto Novo (2).	103
Figura 37 – Estação Porto Novo (3).....	140
Figura 38 – Oficina de Porto Novo (2).....	141
Figura 39 - Oficina de Porto Novo (3).....	142
Figura 40 - Oficina de Porto Novo (4).....	142
Figura 41 - Oficina de Porto Novo (5).....	142
Figura 42 - Oficina de Porto Novo (6).....	143
Figura 43 e 44 - Marteleto (1) (2).....	145
Figura 45 – Rotunda da Oficina de Porto Novo.....	146
Figura 46 e 47 – Rotunda da Oficina de Porto Novo (2) (3).....	147
Figura 48 – Abraço à Rotunda.....	150
Figura 49 – Visita à Oficina de Porto Novo.....	151

LISTA DAS ABREVIATURAS

- SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
- MPF - Movimento de Preservação Ferroviária
- ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
- ABPF-PN - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Seção Porto Novo
- RFSA - Rede Ferroviária Federal S/A
- IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
- SPU - Superintendência de Patrimônio da União
- FCA - Ferrovia Centro-Atlântica
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
- PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes
- PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
- PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural
- CEFEC - Centro Ferroviário de Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
Uma questão de pertencimento.....	14
Apresentando o campo de pesquisa.....	17
Levantando o problema.....	27
Ferramentas e modos operacionais.....	34
Organização dos capítulos.....	40
CAPÍTULO I: A HISTÓRIA	45
1 - As dimensões de um patrimônio.....	45
1.1 – As relação entre as dimensões macro e micro patrimoniais da ferrovia.....	47
1.2 – O patrimônio na perspectiva da microanálise.....	52
2 – A dimensão histórica.....	64
2.1 - Ferrovia e construção de território.....	64
2.2 – Ferroviário: um patrimônio de Além Paraíba.....	80
2.3 – A desconstrução do aparato ferroviário de Além Paraíba.....	93
CAPÍTULO II – A MEMÓRIA	105
1 - Caminho inacabado de uma patrimonialização.....	105
1.1- O início do processo de patrimonialização.....	107
1.2 – A Seção Porto Novo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.....	112
1.3 - No Programa Opinião.....	114
1.4 - Na Audiência Pública.....	122
CAPÍTULO III – O ESQUECIMENTO	137
1 - Fragmentação destrutiva e esquecimento.....	137
1.1 - A Fragmentação destrutiva.....	139
1.2 - O Esquecimento.....	149
1.3 – Revisitando a cidade, repensando seu patrimônio.....	162
CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
FONTES	174
BIBLIOGRAFIA	176

INTRODUÇÃO

Uma questão de pertencimento.

Quando desenvolvi a dissertação de mestrado intitulada “Oficina de Memória: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo”, no Programa de Pós-Graduação em Memória Social (PPGMS), estava motivado por questões pessoais de pertencimento àquele espaço de trabalho. Atuando na Oficina de Porto Novo entre 1979 e 1991, pude observar o quanto era emblemático e marcante na memória dos trabalhadores mais velhos com quem convivi o uso da expressão “nos tempos dos ingleses” para recuperar tradições profissionais, correspondendo ao período anterior a estatização da ferrovia ocorrida em 1957. Com exceção do capítulo em que contextualizo esse “tempos dos ingleses” no panorama histórico-sociológico da cidade, foi a Oficina o espaço privilegiado por nosso estudo. A partir dela nossos 15 entrevistados construíram suas histórias de vida e nos propiciaram uma imersão no tempo fabril dos que viveram antes de nós.

A dissertação de mestrado nos indicava dois caminhos a serem seguidos no seu desdobramento. Um deles seria a continuidade do estudo mantendo o foco no mesmo espaço, porém analisando as transformações provocadas no processo sócio-produtivo da Oficina “pós-tempo dos ingleses”, ou seja, da estatização à privatização (1957-1996). Esse seria o desdobramento natural do estudo. No entanto, acontecimentos passados durante mesmo a os estudos de mestrado, nos conduziram a um segundo caminho, qual seria, analisar o conjunto patrimonial ferroviário de Além Paraíba que, além de se encontrar em avançado estado de arruinamento, se tornou alvo de disputas e polêmicas em virtude de seu abandono.

São muitas as motivações para este estudo. Sou morador da cidade desde que nasci e pertenço a uma família de ferroviários, além de ter trabalhado na Oficina de Porto Novo. Nos últimos anos, o papel de militante na defesa do patrimônio é não apenas o resultado desse vivido, como também se tornou uma demanda para o estudo desta questão patrimonial. Este alto grau de pertencimento tem a vantagem do conhecimento adquirido pela experiência conforme descrita por Benjamin como “aquele que retira da experiência o que ele conta: sua própria experiência ou a relatada pelos *outros*” (BENJAMIN, 1986, p. 201). Sendo

esses “*outros*” os personagens com quem dialogamos nessa trajetória e que pretendemos mostrar seus papéis numa disputa que já dura cerca de vinte e cinco anos em defesa desse patrimônio. Por outro lado, o alto grau de envolvimento na defesa patrimonial gera uma dificuldade de caráter subjetivo com a qual lutamos: o de separar o olhar e o discurso do acadêmico das paixões do militante. “Somos cada vez mais objetos e sujeitos de nossa história. Pela subversão das condições que nos determinam, nos recriamos, recriando o próprio ambiente que nos cria”. (BACALHAU, 1991, p. 4)

No entanto, o fato de ter sido ferroviário não constitui uma condição *sine qua non* para o engajamento, nem mesmo significa um vínculo direto na luta pela preservação dessa modalidade de patrimônio. Tal afirmativa foi comprovada em setembro de 2010 quando, numa atitude injustificável, o Secretário de Obras do município mandou destruir um raro exemplar de caixa d’água em ferro fundido, utilizada para abastecimento das locomotivas a vapor, datada do século XIX, situada em meio ao pátio da Estação de Porto Novo. Com tal secretário cursamos na mesma época o SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), trabalhamos na ferrovia por igual período na mesma Oficina, além de termos cursado História na mesma instituição. No entanto o trabalho de memória tomou formas diferentes em nossos casos.

Em seu artigo “Memória e Identidade Social” Michael Pollak destaca dois elementos constitutivos da memória, individual ou coletiva: são os “*acontecimentos* vividos pessoalmente” e os “*vividos por tabela*” (POLLAK, 1992, p. 2). Podemos inferir que o segundo é fruto da vontade de pertencer e pode tomar tal intensidade que fica difícil desvinculá-lo da realidade histórica. O primeiro, por estar na ordem do vivido é involuntário e, por isso, passível de ser esquecido ou negado. Tanto num caso quanto no outro o apego ao patrimônio é uma questão de escolha e se relaciona as contingências do presente que direciona nossas opções, motivações e envolvimento.

Muitos indivíduos atuam hoje nos movimentos de preservação ferroviária sem que em suas histórias de vida tenham ocorrido vínculos profissionais ou familiares com a ferrovia. Suas motivações nascem da empatia com o tema, principalmente quando esse remonta a “era do vapor”. Luciana Ferreira Matos estudando as associações de preservação ferroviária identificou e conceituou o uso do neologismo “ferroviarista” cuja criação é atribuída a Victor

Ferreira¹ que a utilizava com frequência nos encontros promovidos pela ONG Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) criada e dirigida por ele. Segundo Matos:

“O termo ferroviarista vem sendo utilizado para classificar todos os indivíduos que colaboram com a preservação da memória ferroviária, mas que não trabalham nas estradas de ferro. Assim, esses colaboradores são incluídos na ‘família ferroviária’. Essa denominação é a tal ponto recorrente nos eventos que todos os participantes são enquadrados nessa categoria. Já ouvi ex-ferroviário se autointitular ferroviarista na medida em que se dedica à escrita da história da ferrovia e não mais à operação técnica.” (MATOS, 2010, p. 112)

Desta forma, a habilidosa militância de Victor Ferreira abria espaço para que o sentimento de pertença não se limitasse a um grupo específico, fortalecendo vínculos com aqueles que por escolha aderem ao movimento preservacionista, ampliando a rede de proteção do patrimônio ferroviário. O patrimônio ferroviário de Além Paraíba está vinculado a essa rede e não é difícil encontrar referências a ele nos sites de ONGs ferroviaristas. As influências e apoios dessas ONGs, principalmente o Movimento de Preservação Ferroviária já citada e a ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) foram fundamentais na organização de grupos preservacionistas locais.

Aderimos a essa rede de preservação do aparato e da memória ferroviária de Além Paraíba. Nossas ações constituem em emitir pareceres, participar de audiências públicas, militar junto a ONGs preservacionistas, atuar como conselheiro ou presidente do Conselho Municipal de Patrimônio Histórico, desenvolver atividades de educação patrimonial. Isso coloca o pesquisador em posição de destaque e suas opiniões influenciam de alguma forma no desenrolar dos acontecimentos. Essa postura nos aproxima do que Michel Thiollent define como “pesquisa-ação”,

“um tipo de pesquisa social com base empírica que é concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os pesquisadores e os problemas então envolvidos de modo cooperativo ou participativo.” (THIOLLENT, 2002, p. 14)

De acordo com os aspectos descritos por Michel Thiollent (2002, p.16) como característicos das estratégias da metodologia da pesquisa-ação, enumeramos aqueles que coincidem com nossa atuação: esta pesquisa está marcada pela explícita relação entre o pesquisador e os indivíduos implicados na problemática pesquisada; isso implica na

¹ Victor José Ferreira nasceu na cidade de Volta Grande em 1943, cursou o SENAI em Além Paraíba e fez toda sua carreira na R.F.F. S/A onde chegou ao cargo de diretor. Seu engajamento na preservação ferroviária o tornou uma reconhecida liderança em todo o país. Faleceu recentemente, em 25/10/2010.

possibilidade de influência do pesquisador no processo estudado; trazendo outro olhar, o acadêmico, num campo onde predomina o senso comum como forma de saber e criando novas perspectivas para o objeto em questão; ações que, mesmo correndo o risco de ativismo, objetiva elevar o nível do debate acerca de patrimônio ferroviário de Além Paraíba.

Apresentando o campo de pesquisa.

Nossa pesquisa se concentra na cidade mineira de Além Paraíba. Contado hoje com uma população estimada de 35.641 habitantes distribuídos em 510,133 km² de território², o município situa-se na Zona da Mata, às margens do rio Paraíba do Sul, na divisa com o estado do Rio de Janeiro. Podemos considerar Além Paraíba a porta de entrada no Estado de Minas para quem vem do Rio de Janeiro através das rodovias BR-116 (antiga Rio-Bahia) ou BR-040. Uma ligação histórica que remonta aos tempos dos tropeiros, passando posteriormente pela ferrovia, até as atuais rodovias.



² Dados do IBGE <http://www.cidades.ibge.gov.br> acessados em 06/03/2015.

Tomamos então como tarefa descrever e analisar a trajetória do processo de patrimonialização do aparato ferroviário de Além Paraíba dos quais destacamos a Estação de Porto Novo (inaugurada em 1871), Estação de São José (inaugurada em 1874) e Oficina de Porto Novo (inaugurada em 1880), além dos trilhos que cortam a cidade de um extremo ao outro, todos situados dentro do perímetro urbano e onde ficaremos focados. Mas também constando nas imediações da cidade as estações de Simplício, Benjamin Constant e Fernando Lobo, estações de Melo Barreto, Paquequer e a Ponte Preta, esta faz a travessia sobre o Rio Paraíba ligando os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Estes três últimos elementos formam um conjunto, sendo que a Estação de Melo Barreto fica na cabeceira da ponte do estado de Minas Gerais e a estação de Paquequer na cabeceira do Rio de Janeiro.

Embora somente os três primeiros elementos, situados em perímetro urbano estejam no foco de nossa análise, apresentaremos também os demais por meio de imagens. Eles estão na jurisdição de Além Paraíba o que torna ainda mais complexo o aparato ferroviário da cidade. Ao redor destas estações periféricas existiam povoados, esvaziados com a perda de importância da ferrovia e com a crise da lavoura cafeeira. Delas também saíam estradas que as ligavam as fazendas de café da região. A estação de Simplício, por exemplo, possuía um armazém com cerca de sessenta metros de extensão, atestando sua importância para a economia microrregional. Estas estações eram núcleos econômicos formadores de núcleos sociais.

Esse patrimônio é divulgado através de inúmeros sites e blogs de grupos e indivíduos “ferrovaristas” de onde, inclusive, retiramos algumas de nossas imagens. São pessoas dedicadas à causa da preservação da memória ferroviária e não poupam esforços no seu mapeamento, divulgação e levantamento de dados historiográficos³.

Vejamos as imagens a seguir:

³ Sites e blogs visitados por nos que divulgam o patrimônio ferroviário de Além Paraíba: www.estilonacional.com.br www.estacoesferroviarias.com.br www.pontodeinformacao.org.br <http://otremexpresso.webnode.com.br> <http://arqueologiadigital.com> <http://www.amantesdaferrovia.com.br> <http://www.laifi.com> <http://alemparaibahistoria.blogspot.com.br> <http://www.alemparaibatube.com>

Figura 02 – Estação de Porto Novo (1)

Foto do autor, 30/01/2009.

Vista do Morro Santa Rosa. No primeiro plano os torreões, em dois pavimentos onde originalmente funcionava restaurante e hotel. O conjunto posterior é formado por dois torreões mais estreitos interligados por uma edificação baixa onde originalmente funcionava a área de serviços do tráfego: estocagem de mercadorias, bilheteria, telégrafo etc.

Figura 03 – Estação de Porto Novo (2)

Foto do autor, 29/07/2013.

Em perspectiva baixa. Direita: torreões em ruínas com obras de escoramento. Esquerda: prédio em uso, uma parte pela Ferrovia Centro Atlântica e outra pelo Museu de História e Ciências Naturais.

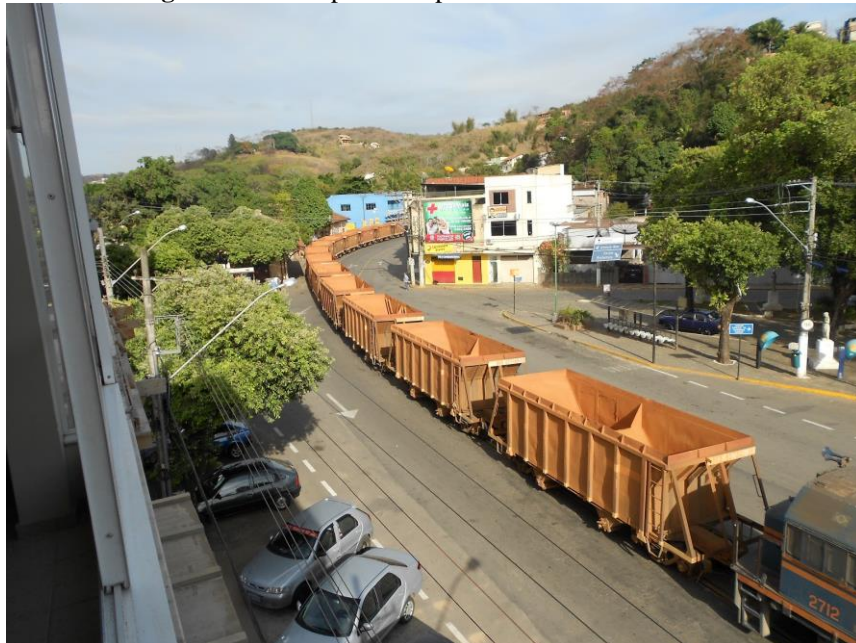
Figura 04 - Estação de São José.



Foto do autor, agosto de 2013.

No fundo a Casa da Balança, originalmente local de pesagem e estocagem de mercadorias.

Figura 05 – Tem passando pelas ruas de Além Paraíba.



http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_linhadocentro/alemparaiba.htm.

Acesso em 14/02/ 2014.

Figura 06 – Oficina de Porto Novo (1)



Foto do autor tirada de um pôster localizado no prédio Rádio Cultura de Porto Novo.

Foto aérea, provavelmente começo dos anos 90. O Bairro de Vila Laroca, ao fundo.

O conjunto é composto por: (1) Rotunda; (2) Área de usinagem com as seções de Ferraria, Tornearia e Fundição; (3) Galpão com cobertura em zinco contendo as seções de Serraria, Carpintaria, Marcenaria, e Modelagem; (4) Almojarifado; (5) Escritório; (6) Galpões mais recentes, final dos anos 50, utilizados para fabricação e reformas de vagões de aço usados nos subúrbio carioca; (7) Grêmio Recreativo Ferroviário de Porto Novo, clube construído nos anos 80 pelos e para os operários da Oficina, onde originalmente havia uma seção de construção de vagões de madeira.

Figura 07 - Estação de Simplício



Foto do site www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 14/02/ 2014.

Originalmente Estação da Conceição foi inaugurada em 1871. Desta estação partiam duas estradas de rodagem (estrada de terra) em direção ao interior para atender as fazendas da região. Seu armazém, com cerca de sessenta metros de extensão atestam sua importância para o transporte do café.

Figura 08 – Estação de Benjamim Constant



Foto do autor, 28/09/2012.

Originalmente Estação de Ouro Fino, inaugurada em 1871. Situada próxima à divisa dos municípios de Sapucaia e Além Paraíba.

Figura 9 – Ponte Preta

Foto, acervo pessoal de Neidson Barros Gonçalves. A diferença entre as imagens está no lago que se formou com a construção da barragem da hidroelétrica de Ilha dos Pombos pertencente à

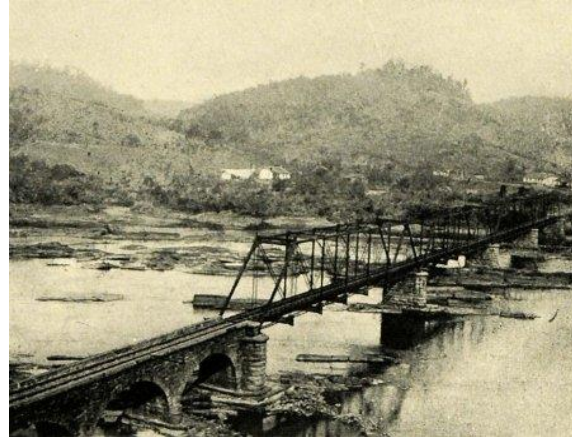
Figura 10 – Ponte Preta

Foto <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Inaugurada em 1885.

Figura 11 – Plataforma da Estação de Melo Barreto.

Foto de www.estacoesferroviarias.com.br

Figura 12 – Estação de Melo Barreto.

Foto de www.estacoesferroviarias.com.br
Inaugurada em 1877.

Figura 13 – Estação de Paquequer.

Foto de <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Inaugurada em 1885. Segundo os relatos de memória e documentos que recolhemos durante a pesquisa essa estação serviu de refúgio para as tropas legalistas durante a Revolução de 30 e foi bombardeada por um canhão construído na Oficina de Porto Novo.

Figura 14 – Encontro dos rios Paquequer e Paraíba e o complexo ferroviário que os atravessam.

Foto de <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Observe no canto esquerdo da imagem onde aparece uma parte da referida estação. Hoje funciona como residência dos proprietários das terras (sítio).

Figura 15 - Estação Ferroviária de Fernando Lobo (1)



Foto de <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Originalmente Estação do Pântano. Inaugurada em 1874

Figura 16 - Estação Ferroviária de Fernando Lobo (2)

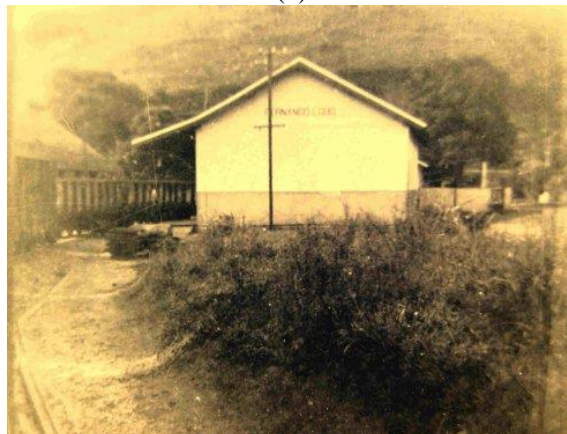


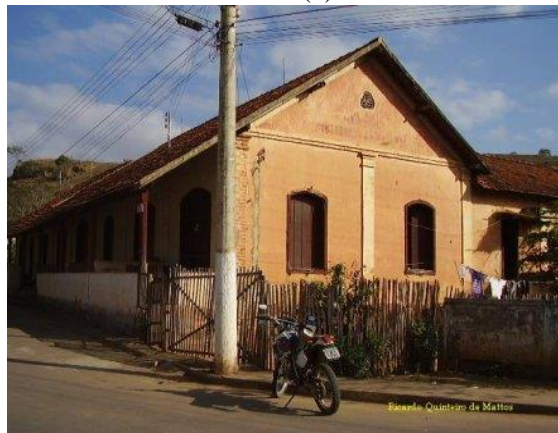
Foto de <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Aproximadamente 1974

Figura 17 – Armazém da Estação de Fernando Lobo (1)



Fonte <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Integrada à Estação o armazém pertencia ao Barão de São Geraldo

Figura 18 – Armazém da Estação de Fernando Lobo (2)



Fonte <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
Hoje o armazém é residência particular.

Nossa análise remontará ao momento em que as primeiras ações e medidas preservacionistas foram tomadas até os acontecimentos mais recentes. Isso é, desde 1989 quando uma articulação política envolvendo a Prefeitura Municipal, Secretaria de Cultura de Minas Gerais e a presidência da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), promoveram um encontro em Além Paraíba para discutir a questão do patrimônio ferroviário da cidade. Nesta ocasião foi realizada pela Superintendência de Pesquisa, Tombamento e Documentação do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) a primeira “Avaliação Para Tombamento” da Estação de Porto Novo. O último momento de

análise será a recente reunião convocada pela Superintendência de Patrimônio da União (SPU), em 25 de abril de 2013, em que foram colocados frente-a-frente todos os atuais agentes envolvidos diretamente na questão do patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Além do representante do SPU foram convocados representantes de entidades preservacionistas, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)⁴, IPHAN, Furnas Centrais Elétricas⁵, prefeito e secretários municipais. O objetivo seria encontrar uma solução para as pendências do patrimônio da extinta RFFSA, a qual Victor Ferreira em suas palestras se referia como “cadáver insepulto”. Consideramos que esse processo ainda se encontra inconcluso, uma vez que não foi dada destinação legal ou social ao patrimônio. Processos sociais se entremeiam a processos jurídicos tornando cada vez mais complexa a solução para a questão patrimonial ferroviária de Além Paraíba.

Ao longo desse percurso de 25 anos, muitas disputas vêm sendo travadas. Atores diversos, com interesses diversos mobilizam seus capitais simbólicos, políticos, intelectuais, econômicos e organizam suas estratégias. O pano de fundo desse embate é a sempre problemática distinção entre valor mercadológico e valor histórico-cultural que desencadeou um complexo jogo cujas estratégias vão se alterando na medida em que novos acontecimentos e novos atores interferem no processo. As sucessões de prefeitos, uns mais outros nem um pouco interessados na questão preservacionista; as ações de tombamento municipal, embora garantam proteção legal ao patrimônio foram mal conduzidos, cabendo a eles muitas críticas; eventos comemorativos e seminários, sobretudo os realizados sob a coordenação de Victor Ferreira e cujo objetivo era dar visibilidade à questão preservacionista; as audiências públicas realizadas na Câmara Municipal em virtude da transferência de posse da Oficina de Porto Novo da União para a Igreja. Todos esses acontecimentos, seus valores práticos e simbólicos serão o alvo de nossa análise e crítica.

Pela sua imponência arquitetônica é evidente o status artístico e estético atribuído ao patrimônio ferroviário de Além Paraíba, principalmente os torreões da Estação de Porto Novo e a rotunda da Oficina. Assim como é impossível negar sua importância histórica, tanto para a cidade como para a rede patrimonial ferroviária de toda a região. São justamente esses valores estéticos e históricos que sustentam os discursos de militância e justificam a proteção.

⁴ A FCA é a empresa concessionária do trecho de linha que tem como única atividade o transporte de bauxita extraído nas minas de Itamarati de Minas e Cataguases. A empresa utiliza uma parte do prédio da estação de Porto Novo que ainda sobrevive ao arruinamento e parte do pátio da estação para depósito de material.

⁵ Furnas é a responsável pela hidroelétrica de Simplício. A barragem dessa hidroelétrica abrange uma extensa área situada entre os municípios de Além Paraíba, Sapucaia, Chiador, Mar-de-Espanha. A empresa foi convidada em função da contrapartida social devida como forma de compensação do impacto provocado pela implantação da usina que fica a apenas 15 quilômetros do centro de Além Paraíba.

Mas as narrativas de memória, embora existam, estão contidas e não ultrapassam as fronteiras dos pequenos círculos. Essa memória que transitava naturalmente entre as gerações vem sofrendo, pelo menos nessas últimas duas décadas, um lento e gradual apagamento, concomitante ao processo de arruinamento. Não consideramos esse fato mera coincidência, acreditamos que o arruinamento, os desusos e maus usos do aparato ferroviário após sua desativação enquanto elemento da industrialização interfere diretamente na forma como a sociedade o interpreta. Com Paul Ricoeur (2007) entendemos essa ocorrência como uma forma de esquecimento na presença dos rastros. Existe uma memória interrompida, contida nas antigas gerações, existe a presença evidente do patrimônio que corrobora essa memória, mas não há “ressonância” (GONÇALVES, 2007, p. 213-217) entre o patrimônio da antiga com a atual Além Paraíba. Aquele patrimônio perdeu o poder evocativo do passado e não é mais entendido como um elemento da identidade e da cultura da cidade. Acreditamos que enquanto suas memórias não vierem à tona - memórias de vivência ou memórias de ouvir contar -, colocando o patrimônio na cotidianidade da cidade para que possa ser a todo momento ressignificado, o processo de patrimonialização não se completará.

Por isso, os militantes da cultura preservacionista merecem destaque pela persistente luta em defesa da preservação e reconstituição da memória ferroviária. Eles não formam um bloco coeso e atuam de forma distinta. Alguns, historiadores diletantes, concentram seus esforços no levantamento documental atrás de informações que possam dar notório valor histórico ao patrimônio; outros se dedicam a preservação material e restauração de equipamento e máquinas, como tem sido o caso da restauração da Locomotiva N° 51. Seja qual for a estratégia de cada um desses atores, o objetivo de todos é chamar a atenção para a necessidade de preservação do patrimônio e se impõem a tarefa de mediadores entre o povo da cidade e as autoridades públicas. Propomos recuperar a memória dessa militância descrevendo e analisando as ações implementadas por esses agentes a cada momento desse longo processo.

Também no foco de nossa descrição e análise está o poder público cuja demora em decidir definitivamente o futuro do patrimônio contribuiu para que as disputas chegassem ao judiciário com ações que discutem principalmente propriedade e responsabilidade. Além disso, as negociações entre a União, proprietária do bem, e o Município não se dão de forma retilínea e continuada, variando a cada dois anos de acordo com as sucessões eleitorais.

Por tudo isso, não podemos precisar qual será o fim desse conjunto patrimonial, ou seja, não temos um resultado final com qual poderíamos trabalhar a priori e para onde conduziriam certamente as análises. Pensamos que uma contribuição importante seria o

levantamento do processo de patrimonialização do aparato ferroviário de Além Paraíba, levando em consideração sua importância histórica e seu significado para a memória do município e da própria ferrovia.

Levantando o problema.

A análise da questão preservacionista do patrimônio ferroviário de Além Paraíba começa em agosto de 2006, quando se iniciou a demolição de parte do conjunto arquitetônico da Oficina Ferroviária de Porto Novo, o prédio onde funcionava o almoxarifado. Neste momento chegou ao conhecimento público de que toda a Oficina passaria a pertencer à Igreja Matriz de São José, autora do processo judicial onde reivindicava a posse do bem baseado em contrato de comodato firmado com a Estrada de Ferro Leopoldina quando da construção da Oficina em 1880 sobre Sesmaria pertencente à referida Igreja. Imediatamente após a conclusão dos autos, todo complexo oficineiro foi loteado e posto à venda, com exceção da rotunda e do prédio do escritório que haviam sido tombados por lei municipal em 1998⁶.

Nesta mesma época todo maquinário da Oficina foi entregue a sucateiros. Tratava-se de um grande conjunto de máquinas, principalmente dos setores de serraria, carpintaria e usinagem, na sua maioria datada do século XIX e em condições de uso. A Oficina que já havia sido desativada, agora ficou vazia. Restaram apenas a ponte giratória da rotunda e alguns equipamentos que pelas suas dimensões e peso - ou por não interessarem aos sucateiros - não foram removidos, como foi o caso do alto-forno da fundição e do martelete da ferraria. A retirada das máquinas e equipamentos tirou da Oficina parte de sua essência e identidade, restando apenas um galpão desolado e descaracterizado.

Mediante tais fatos, agentes preservacionistas iniciaram uma série de ações no sentido de conter os avanços demolitórios. Foram comunicados o IPHAN, IEPHA e o Ministério Público. Recorreu-se aos jornais e rádios locais com o objetivo de sensibilizar a população, conquistar e mobilizar a opinião pública, fortalecendo o movimento de preservação integral da Oficina. No entanto, o que se obteve foi o silêncio da população, observado especialmente em dois momentos: durante o programa de rádio - que foi ao ar

⁶ Lei Municipal Nº 1829, de 14 de abril de 1998.

especialmente para discutiam a questão - não houve nenhuma ligação de ouvintes, como é comum nesse tipo de evento aberto; na Audiência Pública promovida na Câmara de Vereadores, embora amplamente divulgadas, a presença pública não foi significativa. As audiências tiveram, pelo menos, o efeito de envolver o poder público municipal que tangenciou o problema alegando que naquele momento não teria recursos para arcar com um patrimônio daquelas proporções e, com relação aos demais (as estações de Porto Novo e São José) por se tratar de um patrimônio da União, o município não teria poderes para nele intervir.

A escassa participação do povo da cidade no debate envolvendo o patrimônio levantou nossas primeiras questões. Afinal, a cidade foi marcada pela ferrovia desde a sua gênese de várias formas. Com uma oficina ferroviária de grande porte que funcionou por mais de um século, gerando, nos tempos de maior atividade – entre os anos de 1950 e 1960 - cerca de oitocentos empregos diretos. Sendo ainda formadora de mão-de-obra especializada, mesmo antes da criação do SENAI e que além dessa formação profissional, a ferrovia ainda mantinha um Liceu Operário, escola primária de ensino regular. Além do já apresentado conjunto de estações onde trabalhavam os agentes de transportes – chefe de estação, manobristas, telegrafistas, maquinistas e foguistas – encontramos também os trabalhadores da Via Permanente, responsáveis pela manutenção das linhas. Estima-se em cerca de dois mil o número de trabalhadores ferroviários dispersos na paisagem sociológica da cidade. Se pensarmos nesse contingente se sucedendo por gerações ao longo dos mais de cem anos de funcionamento da ferrovia na cidade, teremos um quantitativo histórico bastante significativo. Dessa forma, mais que um aparelho produtivo, a ferrovia se fazia presente socialmente permeabilizando-se pela cidade.

Além da marca sociológica temos a própria marca física da ferrovia através de seu patrimônio edificado e dos trens que até hoje circulam cortando a cidade de um extremo ao outro. Será que tudo isso não é suficiente para dar significado à ferrovia na cidade? Que forças agiram para que uma memória vibrante como foi a da ferrovia caísse no esquecimento? Será que uma mudança no perfil econômico da cidade, que de manufatureira vive agora do setor de serviços, foi suficiente para apagar da memória social suas representações passadas, fazendo com que seu patrimônio industrial perdesse completamente o significado? Que forças agiram para empurrar essa memória em direção ao esquecimento?

Se a cidade nega uma memória do arruinamento, fugindo ao trauma da decadência, ela não tem como impedir que o patrimônio o registre pela sua simples existência. O patrimônio é narrativa, descrevendo as camadas de história depositadas sobre um espaço. O

patrimônio edificado é testemunho de um modo de viver e transitar, determinando os espaços sociais. Sendo um patrimônio da industrialização, demonstra com muita clareza as condições materiais às quais foi submetida à sociedade a cada tempo. O patrimônio, além de registrar, tem a capacidade de tornar-se arquivo. Memória e história não se confundem, elas podem caminhar sobre o mesmo rastro, debruçar sobre o mesmo objeto, mas aprendem o acontecido de maneira diferente.

A memória contida no patrimônio não fala por si, sendo fundamental o exercício mnemônico para fazer com que o passado se debruce sobre o presente, criando as representações necessárias no usufruto do bem ou atualização desse uso. É justamente este esvaziamento da memória que iremos buscar ao analisar o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Pressuposto que nos leva a outras questões: trata-se de uma memória que não reconhece a presença do passado nas ruínas explícitas da ferrovia na cidade, ou um esquecimento que necessita de um fato mais forte como o impacto da demolição deliberada, levando à recuperação dos significados da ferrovia enquanto parte incontestável da formação alêmparaibana? Nem mesmo as discussões acaloradas e apaixonadas dos debates excitaram a população, o que nos leva a refletir sobre a relação entre a população, o patrimônio e política patrimonial na construção de significados.

Ainda são raros os casos de patrimonialização dos tradicionais elementos de pedra e cal que emergem do apelo popular. Esse fato é mais evidente quando se trata de “patrimonialização das diferenças” (ABREU, 2015) onde grupos sociais minoritários ou excluídos buscam reconhecimento através da valorização de seus legados culturais. Neste caso, o patrimônio e a memória neles contidos constituem tanto um instrumento de ação política quanto busca de alteridade e reconhecimento. Geralmente são patrimônios representados muito mais pela sua intangibilidade do que pelo aparato material.

Os tradicionais patrimônios de pedra e cal ainda carecem da mobilização popular, de uma intervenção *from below*, como ponto de partida de ações preservacionistas, embora sejam as mais antigas e tradicionais formas patrimoniais do Ocidente. Nascida no *quattrocento* italiano, a preservação dos edifícios, monumentos e outros equipamentos do gênero, partiam do olhar de uma elite intelectual que contava apenas com “a paixão do saber e o amor pela arte” como instrumentos, ainda muito frágeis, “contra as forças sociais de destruição que os ameaçava” (CHOAY, 2006, p. 52). O que se observa a partir de então é o gradual fortalecimento da intelectualidade que buscava no campo da arte e da história os valores que usavam como arma no embate pela preservação patrimonial contra as forças da especulação imobiliária e fundiária. Embate que passa a ter como arena o Estado, sobretudo a

partir do século XVIII, ganhando uma conotação eminentemente política. Mas a questão preservacionista ainda permanece elitizada. O Estado passa a constituir o novo campo de batalha patrimonial, tornando-se ele mesmo um agente implicado nessa questão.

No Brasil, a preocupação com a perda do patrimônio cultural também nasce do meio intelectual. Através de publicações em revistas e jornais ainda nos anos de 1920, jornalistas e intelectuais manifestavam suas preocupações com a possível perda do que consideravam representativo da história nacional. As primeiras iniciativas foram ganhando força ao longo dos anos 1920 e 30 e encontraram no Estado Novo seu mais forte aliado. Por outro lado, o Estado Novo encontra na proposta dos modernistas uma forma e uma justificativa para o projeto de uma nova nacionalidade. Balizados pelo valor histórico, buscavam-se os elementos que permitiriam um novo sentido de brasilidade, um novo sentimento de nacionalismo, diferente daquele que apostava na reprodução da Europa como a única forma de civilidade e desenvolvimento. Desta forma, patrimônios de todas as partes do país iam sendo identificados e trazidos para a responsabilidade do Estado.

Se para os intelectuais modernistas interessava a valorização dos patrimônios representativos da história nacional, à política estadonovista interessava a possibilidade de uma integração cultural ao seu projeto nacionalista. O regional e o local não desapareceram, mas perderam força ao serem integrados ao conjunto dos bens representativos da nação. “O objetivo era criar uma cultura nacional homogênea, que possibilitasse a identificação dos cidadãos com a nação”. (FONSECA, 2009, p. 86)

É preciso observar que o Estado não é uma entidade dotada de atributos imparciais cujas medidas e decisões sejam naturalmente representativas da vontade geral. Pelo contrário, o Estado Moderno funcionava como um catalizador das diversidades regionais e culturais em nome do construto de uma determinada noção de nação. Faz-se com isso uma inversão de sentido: não são as partes que emprestam a União o sentido do todo, mas é o todo poderoso Estado que dá sentido as suas partes. Dessa forma, espera-se sempre que a iniciativa preservacionista parta do poder público que deve apropriar-se do patrimônio e o devolver ao povo na forma de museus, centros culturais etc., para seu usufruto. Coloca-se um obstáculo à apropriação e o sentimento de co-pertença entre público e patrimônio gerando um distanciamento que se verifica maior quanto menos politizadas são as classes sociais. Fato que restringe e limita os interesses patrimoniais a uma fração seleta da população facilitando, inclusive, as ações especulativas.

Atualmente, quando se coloca o modelo de Estado centralizador na roda das críticas tendo em vista a confrontação direta entre o global e o local pelos fenômenos da

chamada pós-modernidade, a questão cultural amplia sua dimensão conceitual que na prática corresponde a um redirecionamento no sentido do local. Os patrimônios que eram selecionados como representações da nação agora devem servir como expressão da diversidade. As questões que se colocam são: como reverter a mentalidade de que os tradicionais e densos patrimônios de pedra e cal não são primazia do Estado e podem e devem ser apropriados pelo povo? Se o Estado antes selecionava os bens pelos quais se responsabilizava, qual é agora sua responsabilidade com os patrimônios que são a expressão das diversidades locais?

Uma das questões indicadas por este estudo é a de entender a aplicação das políticas culturais, ou as consequências de sua não aplicação, principalmente no que se refere aos patrimônios de pedra e cal, no que tange ao pacto federativo. A Constituição de 1988, além de restabelecer esse pacto em bases democráticas, traz na sua configuração um forte apelo social. Sendo assim, a distribuição de direitos e deveres transcende as atribuições de cada esfera do Estado e deve priorizar o cidadão. Nessa nova configuração como é observado o direito ao patrimônio material? O que torna complexa essa análise é o fato de a União ser um agente, e, enquanto quantitativamente são poucos os estados federados, os municípios são muitos e guardam entre si enormes diferenças políticas, sociais e culturais.

Vejam os nosso caso em particular. Quando o poder público municipal alega não possuir recursos nem poderes para intervir no patrimônio ferroviário de Além Paraíba em função de suas dimensões e por se tratar de um bem pertencente à União, faz sentido refletir sobre qual a influência do pacto federativo na preservação dos bens culturais. É reclamação constante das prefeituras a concentração tributária na União e que os recursos destinados às prefeituras, somados aos repasses do estado e União, não são suficientes para promoverem grandes projetos devido, inclusive, a rigorosa legislação de responsabilidade fiscal. Isto é, aumentou a responsabilidade dos municípios no que diz respeito aos serviços obrigatórios prestados aos cidadãos, mas as diretrizes e repasse de recursos ficam centralizados nos Estados e na União. A questão que se coloca é: faltam de fato recursos, ou projetos, vontade política e sensibilidade por parte do poder público município para avaliar, valorizar e tratar os patrimônios culturais locais? O estado de Minas Gerais há anos implementa uma política de distribuição do ICMS Cultural. Os municípios do estado concorrem a esse recurso apresentando projetos e ações culturais através dos quais são pontuados. Cada ponto corresponde a um valor determinado, uma fração do montante, repassados aos cofres municipais. Uma investigação desses dados, associado à verificação do real investimento dos recursos, poderá nos dar um bom indicativo do interesse do poder público local na

preservação de seu patrimônio, além de mostrar como desenvolve a política – e a política cultural - nesse universo menor, nesse Brasil mais profundo.

Se os prefeitos – e até governadores – reclamam da concentração de recursos na União, por outro lado a tendência da política nacional é a descentralização dos serviços públicos. Essa descentralização fica muito evidente na saúde e educação fundamental, mas na área cultural ainda não é bem conhecida pela população leiga como um direito assegurado constitucionalmente. Como se dá a relação entre a política cultural local e a nacional? Qual a visão do município quanto ao pacto federativo na área de preservação patrimonial?

O patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal S/A pertence à União. Na sua maioria patrimônios históricos e todos localizados em municípios, os quais se tornam direta ou indiretamente responsáveis por eles. Entendemos que a origem de todo patrimônio é local, pois é aí que ele se realiza, ganhando seu significado original. É no local onde o patrimônio edificado, vivido e usufruído, antes e depois de seu reconhecimento como elemento de valor, onde encontramos os fundamentos de sua preservação. A esta primeira apropriação seguem outras, em instâncias mais amplas, regional (ou estadual), nacionais e universais (ou da humanidade). O alargamento das fronteiras do reconhecimento patrimonial está na ordem da visibilidade, do conhecer, do apreciar e da apropriação daqueles sensibilizados pelas muitas formas de valor patrimonial. Um sentimento de necessidade preservacionista que tem se alargado na mesma proporção do conceito de cultura.

Mesclado a esse sentimento preservacionista encontramos as nuances políticas que, em última instância, determinam o futuro do bem. Devido a esse caráter político, a questão preservacionista é, portanto, pactuada, negociada e disputada. O local (município) oferece as bases referenciais da valoração do patrimônio, interessados num reconhecimento mais amplo que lhe dê maior visibilidade adquirindo, com isso, capital simbólico a ser negociado no complexo mercado do pacto federativo. O acolhimento em instância mais amplas do valor patrimonial local implica no reconhecimento dos valores locais que, de alguma forma, resulte em um retorno que justifique seu uso. Um mecanismo simples, mas que possui um ponto de partida nem sempre fácil de ser acionado. O patrimônio ferroviário de Além Paraíba encontra-se nesse estado de inércia: a União, proprietária do patrimônio não demonstra interesse em pactuar, embora tenha havido tentativa do município em negociar, mas as sucessões presidenciais interromperam a negociação; o estado de Minas Gerais lançou um efêmero projeto “Trem de Minas”, que parece não ter avançado além do levantamento patrimonial ferroviário da cidade; o poder público municipal justifica sua não intervenção nos elementos patrimoniais alegando ora não ter recursos, ora afirmando não poder intervir pelo

fato de pertencerem a União. Qual a responsabilidade que cada esfera da União tem para com seus próprios patrimônios? Afinal a quem pertence o patrimônio ferroviário de Além Paraíba?

Ainda há outra situação e outro sujeito implicado em nossa questão patrimonial. A privatização da ferrovia ocorrida nos anos de 1990 entregou o trecho que corresponde a nossa pesquisa à Ferrovia Centro Atlântica (FCA). Essa empresa transporta o minério de bauxita extraído nas minas das cidades de Itamarati de Minas e Cataguases até a cidade de Três Rios. A FCA utiliza os pátios da Estação de Porto Novo como depósito de material e uma parte do prédio – o que ainda sobrevive ao processo de arruinamento – para registro, controle de tráfego e alojamento de funcionários.

Enquanto isso a população da cidade assiste impassível à degradação do patrimônio, sujeita a ação do tempo e da depredação. É o resultado do imediatismo da vida numa cidade cada vez mais empobrecida, fazendo com que os quesitos primários da subsistência não deixem espaço para a contemplação, pois, tão degradado quanto o patrimônio está a própria fisionomia da cidade. Não se consegue ver diferenças naquilo que é igual a si mesmo. “É o lugar onde a perda da experiência se dá em favor da vivência, que faz do homem um ser cujo comportamento expressa a condição de autômato” (BRESCIANI, 1992, p. 162). O princípio do encantamento está nas marcas distintas do tempo e espaço, no distanciamento sociológico e antropológico que permitem ressoar no espírito uma beleza apreciável. Um elemento do sentido na qual apenas a construção histórica não é capaz de satisfazer. Existe uma memória histórica do patrimônio ferroviário de Além Paraíba, mas não existe uma memória no seu estado puro, dinâmica e atuante que dialogue com o presente. As pessoas que viveram a vida do patrimônio retêm essa memória e se identificam com ela. Sempre que são convidadas a depor, essas memórias surgem vibrantes, emotivas, com lágrimas nos olhos, mas não contagiam aqueles que somente viveram a decadência, o arruinamento (FURTADO, 2009).

Pressupomos que estaria aí o fim da narrativa que envolve o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. As vozes distantes já não encontram eco nas novas gerações que não veem, por isso, nenhum significado nas ruínas dos patrimônios industriais da cidade. Há um desânimo em levantar bandeiras por uma causa que a população começa a entender como perdida.

Vemos hoje o esforço para não se perder de vez os restos indicativos do Caminho Real que ligava o Rio de Janeiro à região mineradora de Minas Gerais porque a manutenção dos vestígios desse caminho é parte importante da história regional e nacional. É o país entrando para dentro de si mesmo. Pois bem, perder as estações de Além Paraíba implica

também em perder os vestígios, as marcas dos caminhos que em outros tempos e por outros motivos tiveram o propósito de interiorizar o país.

Ferramentas e modos operacionais

O patrimônio ferroviário possui três dimensões distintas e integradas. Uma dimensão bastante ampla, global, constituída pela expansão da ferrovia como instrumento dinâmico da política imperialista do capitalismo industrial. Uma dimensão nacional, marcada pela importação dessa modalidade de transporte e utilizada como meio para uma política de interiorização da nação e elemento de um discurso modernizador. E ainda uma dimensão local, onde se constroem seus principais aparatos, as estações e as oficinas de manutenção. Estes se fazem integrado ao cotidiano, marcando o espaço ao mesmo tempo em que são marcados pela vivência. Uma relação de trocas tanto materiais quanto simbólicas, responsável pela construção de significados que são reavaliados constantemente pela memória ou cristalizado em documentos. Trilhos e locomotivas também fazem parte desse patrimônio, com os mesmos atributos, mas com um diferencial: quando associados e postos a funcionar produzem o efeito dinâmico da mobilidade, do fluxo.

A categoria *fluxo* nos parece bastante pertinente neste estudo. Primeiramente porque é a essência do transporte, do ir e vir de mercadorias e pessoas. Além disso, no plano da intangibilidade, o patrimônio ferroviário fez fluir a história e faz fluir a memória, numa relação direta com o fluxo da vida, dos processos migratórios, dos deslocamentos entre cidades e entre campo e cidade, aproximando espaços e culturas. O fluxo permeia as barreiras do tempo ligando o ontem ao hoje, permeia também as barreiras espaciais das distâncias aproximando o que parece inconciliável, opondo-se à solidão que estagnaria a vida. Sua radicalidade está na persistência - veloz ou lenta, mas sempre contínua – de injetar numa realidade estabelecida o antídoto contra o ostracismo. Dessa dialética comunga Milton Santos quando define espaço como:

“(…) um conjunto de fixos e fluxos. Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que se modificam.” (SANTOS, 2006, p. 38)

Propomos dar mobilidade aos patrimônios históricos, geralmente caracterizados pela sedimentação e centralidade territorial. A condição monumental desses patrimônios concentram neles as atenções e os olhares impedindo perceber sua influência no contexto social e regional onde se situa. Ao associar esses elementos estáticos a uma perspectiva dinâmica pretendemos inverter esta posição, procurando entender de que maneira o patrimônio ferroviário contribuiu na construção do território. Reconstruir pela obra da História e da Memória o território alcançado pela influência do patrimônio, dando historicidade a uma geografia descritiva, interpretando as rugosidades do terreno provocadas pela presença significativa e significante da indústria ferroviária, revelar as dobras do tempo, remover as camadas de história que se depositaram uma sobre as outras, diria Walter Benjamin.

Neste estudo, território, local e espaço se entrelaçam. Num esforço de delimitar cada uma dessas categorias entenderemos o território como o elemento mais concreto, delimitável, mapeável e possível de ser de ser fracionado. É o produto das ações do homem sobre o meio natural. O local é uma fração do território, com caráter pontual, definido pela co-presença, pelo habitual. Seu limite reduzido coloca os indivíduos mais próximos das coisas e dos acontecimentos, sendo ele apropriado e utilizado na formação de identidades. Assim como o território, o local também é tangível, podendo ser fracionado em migalhas geográficas: a rua, o beco, a ladeira, a casa, a oficina, a estação etc. A noção de local tem ganhado destaque ao ser encarado como o elemento da resistência a um mundo cada vez mais globalizado, sendo o local o lugar do enraizamento. O espaço é o elemento gerado na relação com o meio físico, geralmente o lugar, mas ganha imaterialidade quando transita pela memória. O espaço é o elemento das ações relacionais entre indivíduos e entre esses e seu meio, “o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima.” (SANTOS, 2012, p. 62) Essas relações produzem o efeito de aderência do espaço ao espírito e à memória, o que permite deslocá-lo e colocá-lo em confrontação ou mesmo dentro de outros espaços. O que dá ao espaço dimensões indefinidas, variando de indivíduo para indivíduo, se sedentário, viajante ou imigrante.

Entendemos ainda o território como um conjunto de espaços associados, sendo o espaço “um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações” (SANTOS, 2012, p. 22). “Já que a técnica é também social, pode-se lembrar que sistema de objetos e sistema de ações em conjunto constituem sistema técnicos, cuja sucessão nos dá a história do espaço geográfico.” (SANTOS, 2012, p. 332) Neste sentido, o espaço é resultado dos processos sociais e históricos que determinam as formas de utilização do território. Nosso território terá a abrangência da atuação da Estrada de Ferro Leopoldina. Um território que já havia sido delimitado por ordenações portuguesas do século XVIII, antes mesmo de sua ocupação sistemática pela economia cafeeira, portanto historicamente consolidado. Sobre esse território incidem os espaços, agente mais dinâmico responsável pelas alterações de sua configuração. Entre esses agentes encontramos a técnica e seus objetos que pelo movimento do tempo e ação dos fluxos produz o efeito da rugosidade, aqui entendido como a projeção de novos elementos técnicos dentro de realidades já estabelecidas. Um movimento dialético de permanente construção e reconstrução desses espaços, produzindo história e memória que ficaram impregnados nos elementos fixos ou fixados.

A ferrovia é nosso elemento técnico que assegura a concretude do local, produz espaço e marca o tempo. As técnicas são datadas porque representam os instrumentos de ação sobre o meio definindo o espaço, e por pertencerem a uma ordem evolutiva deixa um rastro temporal bem marcado: no tempo das tropas, da maria-fumaça, dos automóveis e todos os subprodutos ou frações de tempo que dão organicidade às micro dimensões espacial.

“As técnicas participam na produção da percepção do espaço e também na percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condições de ‘viver bem’.” (SANTOS, 2012, p. 55)

Sendo o espaço o resultado da ação humana no tempo, o produto dessa ação é historicamente datado, marcando tanto as permanências quanto as transições de um meio técnico a outro, de uma forma social e um meio de vida para outro. No entanto, quando colocado dentro de um mesmo contexto sócio-espacial o tempo ganha conformidade histórica. A ferrovia tanto marcou o território quanto foi marcada por ele, deixando inscrito no seu aparato arquitetônico uma trajetória que o transcende. A antecedência da ferrovia indicia um espaço que foi modificado por ela e, de certa forma, sobreviveu a ela; sua presença reconfigurou o espaço, intensificou o fluxo, mapeou o território e excitou a sociedade; seu

arruinamento, no entanto, apagam todas as inscrições nela contida, o que leva a perda de significado. Uma ruína contém memória, mas o arruinamento é processo de esquecimento, é a queima de um arquivo.

A ferrovia está implicada numa complexa rede de acontecimentos. “O acontecimento é simplesmente aquilo que ocorre. Ele tem lugar. Passa e se passa. Advém, sobrevém.” (RICOEUR, 2007, p. 42) Ele serve tanto a memória quanto a história. No primeiro caso ele diz respeito a todas as coisas as quais nos lembramos, como implicadas diretamente ou como herança narrativa afeita de outros tempos e lugares. Essa condição abstrata tende a materialidade quando caminha para o campo da história, “os acontecimentos de que trata a história documentária assume a forma proposicional que lhes confere o estatuto de fato.” (RICOEUR, 2007, p. 42) É na ação dos agentes sobre as coisas onde reside a concretude dos acontecimentos. Os acontecimentos são episódicos quando tratados isoladamente, mas em conjunto se tornam estruturantes, ganhando campo mais amplo descrevendo intervalos e, por serem datáveis, tornam-se referências lógicas na construção de processos. As dimensões do acontecimento se tornam imprevisíveis tanto no tempo quanto no espaço quando aderido ao fluxo, podendo cobrir territórios e atravessar gerações. Lembramos do acontecimento e somente num esforço cognitivo o colocamos dentro de quadros mais amplo de visão. O que se dá também na origem da pesquisa historiográfica. Na garimpagem das fontes selecionamos os fatos, aqueles que podem ser colocados numa ordem discursiva após passar pela fase de análise e crítica. O objeto escolhido é evidenciado, tornando-se o protagonista de uma história. Foi com esse olhar que percorremos todas as fontes disponíveis em Além Paraíba, principalmente os jornais, com publicações desde 1918. Identificando onde a ferrovia estava presente, como protagonista ou parte interativa na construção dos acontecimentos.

O patrimônio ferroviário de Além Paraíba em si pertence ao campo da micro história, posição adotada como referencial mas que pretendemos abandonar gradativamente na medida em que implicarmos nosso objeto nas teias da história e nas tramas da memória. Esse patrimônio tanto fez acontecer como foi influenciado por outros acontecimentos, principalmente os vindos fora. O fluxo desses acontecimentos, convertidos em fatos históricos dão a esse patrimônio uma dimensão tanto territorial quanto temporal o que o estendeu da capital (Rio de Janeiro) aos confins da Zona da Mata, dos tempos quando ainda não havia ferrovia aos tempos transformados pela sua presença. É nessa trama que os espaços local e nacional se tangenciam guardando, no entanto, suas características e posses espaciais, quer dizer, a cidade não é apenas uma parte da nação, assim como a nação não é o somatório dos

municípios. Nesse jogo das dimensões o que importa não é ver a escala a partir de uma posição definida ou justapô-las, mas destacar as conexões espaciais que passam despercebidas quando se estabelecem pontos fixos de observação. (Revel, 1998)

Em “O Evolucionista”, um dos jornais pesquisados, encontramos a forma narrativa que atende nosso objetivo de trabalhar o objeto a partir da variação de escalas. Em vários números desse jornal publicados nos anos 1920, observamos uma coluna intitulada “Divagando”, dividida em três seções: “Aqui”, “Ali” e “Acolá”. Os temas tratados nessa coluna são diversos e variam de uma edição para outra, mas pouco variam dentro da mesma edição, isto é, há uma transversalidade temática nos três espaços: na seção “Aqui”, o autor que assina pelo codinome “O Andarilho”, trata a notícia de forma pertinente à cidade; na seção “Ali”, a notícia ganha uma dimensão regional; na seção “Acolá”, o autor busca a origem da notícia tratada, geralmente remetendo à capital. Desta forma, “O Andarilho” constrói pela narrativa o território de forma temática, mapeando o fluxo da notícia e nos mostrando como o mesmo fato altera seu significado dependendo do ponto de observação da escala. O próprio “Andarilho” é, ele mesmo, agente do fluxo, excitando as mentalidades e colocando os indivíduos diante de sua alteridade⁷.

Para dar consistência ao nosso local, propomos trabalhar com duas variáveis na sua delimitação: uma variável física e cartográfica e outra centrada na ideia de fluxo que propusemos anteriormente. A cartografia de Além Paraíba exerce forte influência no imaginário coletivo, determinam formas de orientação e deslocamento urbano assim como de ocupação. Essa cartografia determinou o posicionamento do aparato industrial ferroviário e também divide as vizinhanças. A segunda variável nos é imposta pelo próprio campo de pesquisa e diz respeito à inserção da ferrovia no aparato sociológico, sendo ela também a responsável pelos contatos para além das fronteiras locais.

Mas se as relações dos fluxos e dos fixos resolve uma parte do nosso problema analítico, por outro nos cria outras demandas. Como traçar um perfil, uma identidade para uma sociedade situada entre fluxos e fixos? Torna-se difícil traçar um perfil e dotar de identidade algo que está em transição, onde tradições e culturas diversas se hibridizam. A não ser que se busque um referencial que esteja presente na trajetória de todas as partes implicadas no processo. Por isso, pretendemos aderir à identidade local o patrimônio ferroviário, um elemento inicialmente parte do fluxo, mas que na sua negociação com o local se tornou

⁷ Na edição 74 de 21/01/53 do Jornal “A Gazeta” ficamos conhecendo nosso “Andarilho”, era o pseudônimo do Dr. Aristides Lobo. “Aqui..., Ali... e Acolá..., focalizando e contrastando coisas do passado com as do presente”, destaca o jornal.

estável. Desde a edificação de seus elementos, mesmo passando por todo processo de arruinamento, assistiu imutável ao deslocamento da cidade.

O aparato industrial montado na cidade constituía a centralidade do local, sua referência mais forte. É esta justamente a questão que inquieta, porque os principais referentes patrimoniais desse passado estão abandonados e em processo de arruinamento. A cidade mudou claramente seu perfil econômico e não traz consigo esses referenciais. Por outro lado, a nova configuração produtiva não gerou ainda os elementos para uma nova identidade. A cidade está no limbo da memória, esquecida de si mesmo, sem passado, sem presente e, conseqüentemente, sem futuro. No entanto, não é possível trabalhar no esquecimento, este é apenas o indício de uma falta, do que está ausente. Por isso esta pesquisa tem a intenção de restabelecer o elemento ausente e, ao fazê-lo, não apenas estaremos identificando o local, como estaremos também provando a tese de que ainda não ocorreu de fato uma patrimonialização do aparato ferroviário de Além Paraíba. A sociedade o reconhece, mas tendo em vista tudo o que ocorreu com este patrimônio nas últimas duas décadas retirou dele a condição de representativo do passado da cidade.

Num determinado momento a memória ferroviária de Além Paraíba deixou de transitar entre as gerações. Ela existe na ancianidade, mas não a percebemos mais na juventude. É fácil explicar a memória do primeiro grupo porque eles vivenciaram a ferrovia ainda ativa como parte de seu cotidiano. A memória não precisava ser narrada, ouvida ou percebida através do patrimônio, ela era simplesmente vivenciada. Mas o lento e gradual encerramento das atividades ferrovias enquanto elemento ativo da indústria de transporte foi traumático. A cidade viu reduzir o quadro da empresa de cerca de dois mil trabalhadores nos anos 50 para menos de uma centena no início dos anos 90. Em meio a esse processo presenciou o arruinamento e abandono dos prédios e as promessas nunca cumpridas de transforma-los num bem de uso público, em algo que valorizasse tudo que representou a ferrovia e os ferroviários para a cidade. Observamos uma dificuldade em valorizar aquilo que não reflete mais o momento áureo da ferrovia. Isso explicaria a ausência do público às atividades e disputas que envolveram o patrimônio em 2006 e dali em diante. Entender e explicar essa ausência, esse sentimento de desapego, é um dos pontos conclusivos de nossa investigação. Acreditamos que esse é um caso de esquecimento, ao que Paul Ricoeur (2007) entendeu como esquecimento na presença dos rastros, resultado de uma memória desiludida, frustrada pelo descaso com seus lugares. Pelo medo da amnésia, instituiu-se uma memória retórica, empobrecida de significado, que é mais uma história diletante do que as narrativas de experiências passadas. Pelo menos, essa prótese de memória serviu de argumento aos grupos

preservacionistas no embate, tanto contra os que destroem pela ação quanto aqueles que o fazem pela omissão.

Organização dos capítulos e uso das fontes

A organização desse estudo foi inspirada nos três elementos que compõe a obra de Paul Ricoeur (2007) “A Memória, a História, O Esquecimento”. É desta forma que distribuiremos os capítulos de nosso estudo. Apresentando no “Capítulo 1 - A História”, orientada pela geografia de Milton Santos (2012), usando o meio técnico como construtor de território através das relações dos fluxos e fixos. Com a ferrovia, descreveremos inicialmente Além Paraíba e, partindo desta cidade, construiremos um mapa regional traçado por trilhos. No “Capítulo 2 – A Memória”, será apresentado num primeiro plano o processo de patrimonialização construído sobre a memória ferroviária. Entraremos com Ricoeur no campo da memória, mas de uma “memória manipulada”, ocupando o lugar da “memória feliz”. Esta seria representativa daquele passado apresentado no Capítulo 1; a outra uma construção intencional de uma representação, uma memória manipulada pelo discurso com intenções segundas que não o ato mnemônico com valor inerente ao patrimonial. Ainda com Ricoeur chegamos ao “Capítulo 3 - O Esquecimento”, mais especificamente, o esquecimento na presença dos rastros, uma vez que temos o patrimônio como os vestígios de memória, mas uma memória fugidia ao círculo das narrativas (BENJAMIN, 1986), não transitando mais entre as gerações.

Para o primeiro capítulo, foram percorridos os jornais publicados na cidade desde 1922. Essa coleção⁸ não está organizada como arquivo e se encontra hoje armazenada no Museu de História e Ciências Naturais funcionando numa seção da estação de Porto Novo. Foram percorridos 1.602 exemplares variando entre quatro e seis páginas cada um. Extraímos desses jornais todas as matérias que envolviam a ferrovia como protagonista ou coadjuvante dos acontecimentos publicados em suas páginas. A sequência cronológica dos jornais contribuiu para traçarmos a trajetória da ferrovia na cidade e região. Onde os jornais não

⁸ A coleção contendo vários jornais é oriunda de várias instituições e estava abandonado em depósito da prefeitura. André Borges, diretor da referida ONG vem trabalhando em projeto para sua digitalização para posteriormente disponibilizá-los no site de sua organização.

alcançaram, sobretudo no período anterior à primeira edição disponível, utilizamos como fonte as memórias do viajante e naturalista britânico George Gardner (1942) que passou pela região em 1937. Embora sejam poucas páginas de seu diário dedicado à cidade, seu relato nos ajuda a construir um quadro do que ela era antes da chegada da ferrovia em 1871. Além das memórias de Gardner, utilizamos as obras do médico e historiador dileitante Egberto Mattos (1983) e do memorialista Joaquim Moreira Júnior (2002), na condição de narradores sedentários (BENJAMIN, 1986) para preencher as lacunas ou endossar as matérias jornalísticas.

Dos jornais pesquisados, o “Jornal Evolucionista” tem no seu subtítulo claramente expressa sua posição política, apresentando-se como “Órgão Oficial da Câmara Municipal”. Em tempos de Velha República a câmara era dominada pela elite agrária dividindo seu tempo entre as fazendas e a cidade. O nome evolucionista sugere também a influência das concepções positivistas dominante naquela época. Desse jornal apenas um caderno com as tiragens de 1922 foi encontrada. Sendo este seu XIXº ano indica que seu primeiro ano de publicação foi 1904.

Do “Jornal Além Paraíba” encontramos exemplares a partir de 1928 já no seu Vº ano de publicação e o percorremos até 1960 na sua XXXVIIIº edição, completando 1776 edições com periodicidade semanal. Subintitulando-se “Semanário Dedicado aos Interesses das Classes Produtoras” expressa sua tendência sócio-política, representando tanto a classe dos fazendeiros quanto os empresários das indústrias e manufaturas já instaladas na cidade. Seu proprietário, Dr. Antônio Augusto Junqueira, representa a relação entre esses dois mundos elitizados. Essa posição fica clara nos seus discursos que usaremos no decorrer do primeiro capítulo. Dr. Antônio, além de ter sido chefe do executivo municipal, foi também Deputado Estadual por, pelo menos, dois mandatos.

O jornal “A Gazeta” o acompanhamos desde sua primeira edição, em janeiro de 1952, até o encerramento de suas atividades em 1972 no seu XVIIº ano, com 765 edições semanais. Esse jornal segue a tendência do trabalhismo varguista, autointitulado “O arauto das aspirações do povo de Além Paraíba”. Por ele falamos o Deputado Estadual Joaquim Moreira Jr. – reeleito por quatro mandatos consecutivos - e o Deputado Federal Ezequiel da Silva Mendes. “A Gazeta” rivaliza com o “Além Paraíba” principalmente no que tange as formas de organização e atuação dos trabalhadores, sobretudo os ferroviários. Sendo o cenário sociológico da cidade nos anos 50 e 60 predominantemente operário, o “a Gazeta” encontra aí o importante reduto de sua força política.

“O Renovador” inicia suas tiragens em janeiro de 1958, encerrando suas atividades em 1962 no seu Vº ano com 104 tiragens de periodicidade quinzenal. Ideologicamente ligado à classe média urbana, com uma postura independente com relação às elites econômicas locais. Dos jornais visitados, foi o primeiro a usar a charge como elemento de crítica aos problemas vividos pela cidade, sendo uma delas utilizada por nos por abordar a questão ferroviária na cidade.

O “Jornal Agora” inicia seus trabalhos em uma edição inaugural de dezembro de 1976 permanecendo até os dias atuais. Procura manter uma linha política próxima ao “O Renovador”, embora se saiba que em determinados momentos acabou se vinculando politicamente a uma ou outra administração por conta dos vínculos pessoais entre sua diretora e o prefeito daquele momento. Suas matérias foram utilizadas para demonstrar as relações que se estabeleceram entre cidade e ferrovia em meio à decadência do aparelho ferroviário. O utilizamos também para apresentar o que entendemos como início do processo de patrimonialização ao iniciar o capítulo 2.

No início desse segundo capítulo encontramos os vestígios do que Ricoeur (2007) denominou “memória feliz”, aquela que transita livremente entre as gerações, que emerge facilmente ao mais leve toque do passado. Uma memória excitada pela possibilidade de ver restituídos seus lugares. Além do “Jornal Agora” usarei minhas próprias memórias e dos companheiros de trabalho com quem dividi a tarefa de restauro das Locomotivas Nº 327 e 1424.

A esse momento de ação, segue-se um momento de inércia conduzindo a memória ao seu silêncio. É o que acontece quando a memória está intrinsecamente ligada aos seus lugares, de tal modo que o que acontece com este reflete naquele. Na terceira e quarta parte do capítulo 2 um novo momento de excitação – que é mais hesitação – provocada pelo desmanche do almoxarifado da Oficina. A memória que emerge nesse momento não é mais a “memória feliz”, é uma “memória manipulada”, instrumentalizada pelo discurso ganhando a tonalidade de quem o profere. Ela é usada para acusar, justificar, desconstruir e, embora demonstre a necessidade da manutenção dos lugares para sua preservação, ela não é usada para agir e preservar. Para esta etapa de nossa pesquisa gravamos, transcrevemos e analisamos as 1 hora e sete minutos do Programa Opinião levado ao ar no dia 25 de dezembro de 2006, assim como a Audiência Pública ocorrida na Sessão nº 58 de 11 de dezembro de 2006 com 1 hora e 48 minutos.

No capítulo 3 volto meu olhar para a cidade e para o atual estado dos patrimônios analisados, na busca de uma conclusão desse estudo e pensando a situação inconclusa da

patrimonialização. Observamos o processo fragmentário pelo qual vem passando os prédios ferroviários, o que denominei “fragmentação destrutiva” porque retira dele o sentido de unidade refletindo diretamente na preservação da sua memória. Aplicamos neste capítulo o princípio da pesquisa-ação – ou de uma observação participativa – conduzindo alunos de escola secundarista em visita as dependências da Oficina com o objetivo de observar como comportariam e reagiriam diante daquele patrimônio. Observamos também outra atividade desenvolvida pela Secretaria de Turismo Esporte e Laser em parceria com a Faculdade de Turismo da Universidade Federal de Juiz de Fora dentro do projeto denominado “Abraça a Rotunda, abraça Além Paraíba”. Essas observações foram fundamentais para chegarmos à conclusão de nossa tese, de que existe um esquecimento na presença de rastros. Um esquecimento provocado pelo fim das narrativas de memória e pela ação do “caráter destrutivo” que insiste em apagar os rastros, estes que seriam os caminhos naturais da história e da memória.

Para dar relevo à nossa configuração narrativa do patrimônio, da representação que dele faremos, assim como da problemática que o envolve, usaremos e abusaremos das fotografias. Elas serão usadas não apenas como complemento descritivo, mas também como elemento narrativo, um modo de ver, uma representação, lugar de memória, monumento e documento.

No seu sentido mais superficial, as fotografias referendam ou substituem as descrições, colocando o objeto no campo visual com sentido de realidade, como fizemos mais acima nessa introdução. Aprofundando um pouco mais os sentidos de seus usos, as fotografias são formas de comunicação com o passado, registro de uma época, capazes de serem transportadas no tempo e atualizadas pelo olhar à posteriori. Neste sentido, “deixa de ser uma imagem retida no tempo para se tornar uma mensagem que se processa através do tempo, tanto como imagem / documento como imagem / monumento”. (CARDOSO, MAUAD, 1997, p. 406) As fotografias revelam detalhes dos lugares e seus usos, formas de circulação ou concentração, momentos de um espaço vazio onde sobressai apenas o relevo arquitetônico e o mesmo espaço em momento de saturação.

Neste sentido, a imagem fotográfica seria tomada como índice de uma época, revelando, com riqueza de detalhes, aspectos da arquitetura, indumentária, formas de trabalho, locais de produção, elementos de infraestrutura urbana tais como tipo de iluminação, fornecimento de água, obras públicas, redes viárias etc. (...) Uma leitura que ultrapasse a avaliação da fotografia como mera ilustração, contudo, ainda se restringe à avaliação iconográfica da foto.” (CARDOSO, MAUAD, 1997, p. 406)

Mas a fotografia carrega consigo a imagem presente de um instante que se desfaz com o tempo e com as transformações dos lugares, tornando-se na representação da coisa agora ausente, mas retratada. Neste sentido, as fotografias são também rastros. As fotografias da cidade, principalmente dos seus espaços públicos, são referência dos lugares vividos pela população, por isso são referência da memória coletiva, “seria o passado perpetuado e vivo na consciência presente dos indivíduos” (CIAVATTA, 2002, p. 32), a cada época, a cada transformação registrada na imagem. O lugar que se transforma deixa rastros, ancorados a cada tempo pela fotografia e pela presença dos elementos que se mantiveram imóveis através do tempo. O que justifica as sequências de fotografias do mesmo local em tempos diferentes demonstrando, em certos casos, a estabilidade evidente da arquitetura ferroviária de Além Paraíba.

CAPÍTULO I: A HISTÓRIA

*“Maquinista por favor
Abra o regulador
Para a entrada de vapor,
Põe o trem em movimento.
Da viagem tô sedento,
Lá pro Rio de Janeiro,
A distância sai no tempo
Pois o trem corre ligeiro.*

(...)

*Ei foguista bota lenha
Faça fogo na fornalha,
Tô de férias vou à Penha
Lá no Rio de Janeiro,
A distância não atrapalha
Pois o trem corre ligeiro”*

José Heitor da Silva⁹

1 - As dimensões de um patrimônio.

História e patrimônio mantêm entre si uma relação de reciprocidade. O patrimônio se apresenta para a História na forma de documento, permitindo que o olhar historiográfico remova, como entende Benjamin, as camadas de poeira que foram sendo depositadas sobre ele ao longo do tempo. Mas esse empréstimo não é gratuito - pela história o patrimônio é remido renascendo triunfante na forma de monumento. Portanto, o exercício de patrimonializar é também o exercício de historicizar. Um patrimônio não fala por si, sua nudez exige um interlocutor, individual ou coletivo, que traduza seus signos e símbolos e o insira num contexto narrativo. Em troca, o patrimônio descortina o passado, seus sinais nos permite entender fatos, contextos, trajetórias, permanências e rupturas, o antes, o durante e o depois. O patrimônio é um lugar de história.

Durante oitenta anos a ferrovia foi o mais importante referencial de Além Paraíba, tanto do ponto de vista da geografia quanto da sociologia. Recuperar esse tempo implica em recolocar a ferrovia de novo na cena da cidade pelo olhar da história. Percorrer os arquivos, as obras memorialistas, as memórias remanescentes na paisagem física e sociológica da cidade

⁹ Ferroviário aposentado, artista plástico e poeta de Além Paraíba.

em busca não apenas dos momentos excepcionais, mas também da cotidianidade, da rotina permeável entre trens e pessoas. Reuniremos os fragmentos disponíveis largados à margem do tempo nesse percurso de oitenta anos - talvez um pouco antes, provavelmente um pouco depois - que reuniremos num corpo narrativo.

No primeiro segmento deste capítulo, *“As dimensões de um patrimônio”*, teremos no primeiro subsegmento a *“Relação entre as dimensões macro e micro patrimoniais da ferrovia”*. Neste, proposta é dimensionar o patrimônio ferroviário jogando com as escalas, demonstrando que ele pertence tanto ao macro quanto ao micro campo de análise. Embora tangentes, esses dois campos são distintos: o micro não é apenas uma parte do macro pois guarda suas próprias especificidades, assim como o macro não é um somatório de micros. O que importa aqui não é o ponto de vista, mas o olhar em deslocamento através do tempo e dos espaços. “É o princípio da variação que conta, não a escolha de uma escala em particular”. (VEVEL, 1998, p. 20)

No segundo subsegmento, *“O patrimônio na perspectiva da microanálise”*, o objetivo é ajustar o patrimônio ao contexto de Além Paraíba, mostrando essa cidade como produto de uma história que pode ser contada através do objeto ferrovia. A geografia da cidade determinou não somente a localização dos elementos patrimoniais, como também forneceu novos elementos nas transformações espaciais e sociológicas da cidade. Nem a cidade nem a ferrovia foram elementos estáticos, eles se alteraram mutuamente até o momento da patrimonialização.

O segundo segmento, *“A dimensão histórica”*, será mais longo e subdividido em três partes. De um modo geral, em todo capítulo, será traçada a trajetória histórica da ferrovia, desde o período de sua formação, passando pelo processo de transformação do ambiente urbano com sua implantação, até o momento quando deixa de ser um aparato de uso recorrente para entrar no campo da história e da memória já no final dos anos de 1980. No primeiro trecho, intitulado *“Ferrovia e construção de território”*, acompanharemos a trajetória da ferrovia em sua relação com a cidade e com outras tecnologias, formando assim um território que iremos percorrer partindo de Além Paraíba em direção à Zona da Mata e em direção ao Rio de Janeiro. No segundo momento desse segmento, *“Ferroviários: o patrimônio vivo da ferrovia”*, a intenção é permear a ferrovia pela cidade através das ações de seus trabalhadores entendendo-os como um legado deixado por essa mesma ferrovia. Iniciaremos com uma breve descrição de suas atividades para, em seguida, colocá-los no contexto sociocultural e político da cidade. Por fim, em *“A desconstrução do aparato ferroviário de Além Paraíba”*, abordaremos a lenta decadência da ferrovia, principalmente da

The Leopoldina Railway, iniciado no início do pós-guerra com a falência da empresa inglesa, passando por um momento de euforia com a estatização, quando parecia ser possível sua integral recuperação. Mas o que se observou nos anos seguintes foi seu esvaziamento de seus trabalhadores e de seus recursos técnicos, em um processo de arruinamento de seus edifícios.

1.1 – As relação entre as dimensões macro e micro patrimoniais da ferrovia.

O patrimônio ferroviário deixado pela extinta RFFSA tem sido motivo de polêmica envolvendo órgãos federais e estaduais além de prefeituras municipais e agentes sociais de preservação ligados a essa temática. Esse patrimônio se encontra pulverizado por todo território nacional, fazendo dele uma memória fragmentada. Aparentemente a memória ferroviária é única, principalmente quando se reporta à sua atividade econômica de transporte, onde se destacam os trens, os trilhos, as oficinas e as estações. No entanto, os significados desses ícones variam de acordo com o contexto geo-social onde se encontram, marcando o (des)compasso do desenvolvimento econômico e cultural de cada localidade em relação a si mesma e em confrontação com um mundo cada vez mais globalizado. Isso faz com que o debate acerca do patrimônio histórico ferroviário tome dimensões amplas e complexas, estreitando o diálogo entre as dimensões macro e micro da nação.

Importante lembrar que esse patrimônio ferroviário passou a pertencer à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A. - extinta em 1996) quando a estatal foi criada e fomentada na década 1950. O que ocorreu no processo de estatização foi uma apropriação patrimonial governamental – e em certo sentido também simbólica – das muitas empresas já existentes do ramo. Por trás do emblema da estatal, continuam existindo de forma sincrética as reminiscências originais de ferrovias regionalizadas, cuja história e memória são perceptíveis somente do ponto de vista local. Falamos hoje na Estrada de Ferro Oeste Minas, na Estrada de Ferro Vitória-Minas ou ainda na Estrada de Ferro Leopoldina como alguns exemplos de ferrovias precedentes à Rede Ferroviária Federal cuja memória, além de não ter sido apagada, tornou-se mais evidente com a crise de sua incorporadora nacional. Na verdade, a estatal pouco fez pela edificação da ferrovia no Brasil. Pelo contrário, sua memória está muito mais

relacionada ao desmanche e ao abandono (PAULA, 2000). Por isso acreditamos que a memória ferroviária local recupera tempos mais remotos, preferindo identificar-se mais com os momentos de plena expansão e desenvolvimento desse setor produtivo. Provavelmente o que dava força de memória a essas velhas ferrovias era o seu vínculo direto com a sociedade. Elas estavam presentes em meios às cidades, transportavam todo tipo de cargas, até as mais inusitadas, mas, sobretudo, transportavam pessoas.

A ferrovia é um tipo de empresa com a característica peculiar de ter uma abrangência nacional, cobrindo grande parte deste território. Retrocedendo à segunda metade do século XIX e, principalmente, à primeira do século XX, período de maior expansão dessa modalidade de transporte, podemos perceber como a capilaridade da ferrovia no país interferiu diretamente na formação e no desenvolvimento de muitos municípios, sobretudo os interioranos. Esses municípios teriam experimentaram duas ondas colonizadoras: a primeira se fez sob a influência do conceito de civilização, quando aventureiros desbravaram sertões, destruindo o que consideravam barbárie, plantando suas fazendas; a segunda onda, impulsionada pelo sentido de progresso e movida à vapor, pulverizaram por todo o território seus trilhos, locomotivas e estações, elementos originais da modernidade industrial.

A ferrovia foi responsável pelo significativo desenvolvimento econômico e populacional das muitas cidades do interior por onde passou – e não observamos exceção a essa regra. Ampliou as relações intra e extra regionais, intensificou o fluxo de mercadorias e pessoas e tornou mais dinâmica a vida de municípios que, até aquele momento, viviam apenas a ruralidade. Nessas cidades, o aparato ferroviário ganhou lugar de destaque, as linhas e locomotivas cruzavam seus centros, onde ficavam, geralmente, as estações e uma parte da vida passou a se desenvolver ao redor do aparato ferroviário. Os locais privilegiados nos municípios onde se encontram estes prédios demonstram a importância que a ferrovia ocupava no cenário econômico local e, por esta via, mesmo que não se percebesse, entravam também no imaginário coletivo daquelas sociedades.

“Portanto, até a década de 20, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor. Dessa época em diante, lentamente essa tendência se inverteu e, cada vez mais, o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento do progresso se vincularia, agora, à rodovia, sendo a ferrovia identificada ao arcaísmo e, principalmente, ao antieconômico.

Todavia, a obsolescência dos trens não significou seu desaparecimento imediato e por inteiro. Os símbolos do que significaram as ferrovias estão presentes em vários caminhos da memória, nos quais o passado não está apaziguado: *‘essas coisas aparentemente mortas são atravessadas por um rumor interior, tem as entranhas revoltas, um lençol freático as animas. Daí seu estado de convulsão’*”. (PAULA, 2000, p. 72)

O que restou do auge do transporte ferroviário no país são seus monumentos, alguns ainda em uso como certos trechos de linhas, porque na sua maioria os trilhos foram arrancados; algumas locomotivas a vapor são mantidas em museus ou guardadas por instituições preservacionistas; quanto às estações, algumas são preservadas por prefeituras, transformadas em centros culturais e espaços afins; outras se encontram em total ou parcial estado de ruínas. Esses monumentos nos permitem uma leitura, via monumento/documento (LE GOFF, 1992) da história da ferrovia. No entanto, sendo eles também lugares de memória (NORA, 1993), são parte da vida das pessoas, herdeiras de uma história recente quando a vida passava em outro ritmo. Para Maurice Halbwachs (2004), a estabilidade do lugar, a manutenção dos objetos e dos edifícios assim como suas alterações exerce influência direta no funcionamento da memória. Até mesmo as pedras das ruínas, sugere o autor, exercem função mnemônica na recomposição mental e histórica dos espaços. Um tijolo pode conter nele todo o significado de um edifício, mas sem significação todo um edifício não oferece o menor sentido. Isso é o que geralmente acontece a um patrimônio quando deixa de cumprir suas funções originais se nada for feito para manter sua memória: o esquecimento ocupa a lacuna entre o que esses lugares foram no passado e aquilo que hoje representam, comprometendo a finalidade social do patrimônio histórico.

Seguindo as instruções da Carta de Nizhny Tagil de 2003 entendemos que:

“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transportes e todas as suas estruturas e infraestrutura, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitação, locais de culto ou de educação.” (Carta de Nizhny Tagil, 2003)

A especificidade de um elemento ou seu conjunto descreve um momento do processo de evolução tecnológica e mantém com o social uma relação estabelecida em bases econômicas. A arquitetura industrial do século XIX tem como características a solidez e robustez, com sua alvenaria espessa e telhamento cerâmico. Construídas como se fossem durar toda a eternidade, seus elementos físicos transmitem a sensação de permanência e longevidade. É essa a sensação que transmite sua estética. Não levamos em consideração os fatores tecnológicos que impõem condições específicas de construção, mas o resultado histórico do patrimônio. Nossa argumentação acerca daquele patrimônio torna-se mais clara quando comparado à arquitetura industrial da atualidade. Esta, construída em aço laminado, é

facilmente montada, desmontada e transportada, transmitindo a sensação de uma presença apenas efêmera, pronta para se deslocar à mercê do mercado, sendo ela mesma parte da economia de consumo. A virtualização do aparato produtivo, sua velocidade de atuação, não permite forma de sincretismo com as culturas locais cujo ritmo ainda tende ao da longa duração.

Aloïs Riegl reconhece como histórico tudo “o que foi e não poderá jamais se reproduzir e constitui um elo insubstituível e intransferível de uma cadeia de desenvolvimento” (RIEGL, 2006, p. 44). O patrimônio ferroviário implantado no Brasil na segunda metade do século XIX representa um momento histórico, um construto social, a transição da primeira para a segunda Revolução Industrial. Ele é parte insubstituível do processo de formação, desenvolvimento e crise de um momento histórico. Uma crise que nesse contexto não deve ser encarada como ruptura, mas como transição. Os solavancos da história não são para parar, pelo contrário, compõem a energia que faz a sociedade se mover. Criar rupturas é um privilégio de historiador. Preferimos encarar este estudo de forma mais dialética, onde arcaico e moderno, velho e novo se confrontam perpetuamente sem a necessidade de um aniquilar o outro. O que nos chama a atenção é a coexistência, o momento gerativo do outro, a síntese.

A arquitetura industrial do século XIX demarca uma geografia e um urbanismo específico desse período. Construídas em meio às cidades ou cercadas por elas no decorrer de sua evolução, essas indústrias acabaram gerando um modo de vida que não afastou totalmente o rural predominante no momento anterior. Apitos, chaminés, fuligens e operários marcavam a presença de um novo tempo, mas dividiam o espaço com sinos de igrejas, ladainhas e procissões, quintais com pomares e hortas, além de criação doméstica de pequenos animais e carroças transportando uma variedade de mercadorias pelas ruas nem sempre pavimentadas. Um encontro cultural dessa magnitude não termina apenas com a justaposição das partes. Os fluxos da modernidade ao penetrar no mundo estável da ruralidade produziram transformações socioeconômicas significativas, alterando a maneira de viver e de pensar das populações locais. Por outro lado, não há uma negação ao fenômeno da industrialização, o que não significa sua aceitação imediata, mas uma negociação cujo resultado, como em todo processo colonizador, gerou um terceiro elemento. O novo não permanece ileso, e o antigo assimila a modernidade porque ela traz vantagens. O moderno é sedutor, oferece comodidade e bem estar material, por isso está fadado a vencer. (KERR, et alli: 1963).

A guisa das formulações de Pollak (1992) quanto à memória e identidade podemos observar que a identidade é algo negociado e tem na relação com o outro, um de

seus elementos formadores. As sociedades ruralizadas, ao se colocarem diante da sedução industrializante, trataram de incorporar aquilo que lhes pareceu, naquele momento, melhor para si mesmas. Assim, a modernização funciona como um elemento de transformação das culturas locais, permitindo a elas moverem-se na temporalidade histórica. Nas sociedades ruralizadas onde o trabalho mantém o homem preso ao local, os meios de transporte mais rápidos libertam o indivíduo de sua prisão sertaneja. A escolarização, prerrogativa da industrialização, se torna uma necessidade além de ser outro instrumento de liberdade. A indústria e o crescimento do urbano constituem ponto de fuga e de relativa independência. A despeito de toda crítica que se tem feito ao fenômeno da industrialização, o olhar dos historiadores brasileiros se concentram, até agora, em sua maioria, nos grandes centros e em suas estruturas. Mas houve - e ainda há - um Brasil recôndito sobre o qual se construiu uma visão romântica de uma existência bucólica e despreocupada, camuflando toda dureza do trabalho e da vida rural. Nos grotões da nação, onde um dia houve alguma forma de indústria, ela foi, aos olhos daqueles trabalhadores que estavam trocando o campo pela cidade, muito mais um instrumento de libertação do cativo da terra do que um instrumento de exploração do trabalho.

O problema se instala quando ocorre o desmanche da estrutura produtiva que já havia sido negociada e instalada e outras formas de manutenção dos níveis de vida conquistados ainda não foram implementados. O conceito de modernidade assimilado pelo senso comum daquelas sociedades rurais na sua relação com a ferrovia é de algo que oferece mais do que aquilo que já se tem. Assim foi quando da instalação do aparato industrial no século XIX que libertou sociedades da dura exploração e cativo rural, criando um estilo de vida mais urbano, com um forte sentido comunitário. No entanto, a superação desta primeira industrialização nas cidades do interior por outras modernidades não trouxe nada mais que o abandono de antigas estruturas arquitetônicas e sociológicas. Refiro-me aqui, tanto à falta de políticas públicas viáveis e bem planejadas que assimilassem o impacto de novos modos de produção, quanto à reestruturação produtiva e precarização do trabalho que desde os anos 1980 vem contribuindo para a desvalorização do trabalhador. As “obsoletas” estruturas fabris são abandonadas, entregues às ruínas do tempo e, por estarem geralmente em lugares valorizados, passam a ser cobiçadas por empreendimento imobiliários. Agora o campo das disputas ganha o espaço da memória, história e patrimonialização, em confronto com aqueles que veem aqueles imóveis apenas como valor mercadológico.

Como suas funções não são mais economicamente viáveis, inicia-se uma gradual decomposição do legado industrial do século XIX, dando início também ao processo de duas

agonias: a sociedade formada em função desse patrimônio industrial e que por ele sobreviveu, vê desfazer-se lentamente de certo estilo de vida, lamentando os novos tempos que não trouxeram compensações; à frente dessa sociedade, o patrimônio edificado vai perdendo seu significado. Lugar de memória... Qual memória? Dos áureos tempos de seu funcionamento? Ou memória de uma decadência que tende ao esquecimento? Este é o momento crítico dos patrimônios industriais, quando sua função original deixa de servir e sua função histórica não foi instaurada. O século XIX terminou tardiamente em muitos lugares e, até recentemente, poderíamos percebê-lo ainda vivo. O que o destruiu? Que forças contribuíram para sua aniquilação?

Cada tempo projeta sua modernidade construída nos despojos de sua precedente. Mas a última modernidade fez da projeção a antecipação do futuro (HUYSSSEN, 2000). Por não ter mais futuro, instala-se o tempo das incertezas... E o caminho que se apresentava infinito, parece se encontrar no seu extremo. A isso, por falta de melhor denominação, chamamos pós-modernidade – ou modernidade tardia como prefere Stuart Hall (2005). A solução é voltar ao passado, refazer o caminho para um diálogo existencial. Das formas decrépitas do passado, pela sua robustez, pelos seus tons de ocre, pelas pátinas provocadas pela fuligem renasce Mnemosine nas asas de Fênix. “Fez-se justiça à etimologia que aproxima a palavra grega *géron* ‘velho’, do termo *geras* ‘honra’. (Le GOFF, 1992, p. 169) Mas isso se tem constituído com grande dificuldade: fazer o exame de consciência, perceber que se destruiu em vão um passado, assumir a culpa e construir sua memória.

1.2 – O patrimônio na perspectiva da microanálise

O objetivo aqui é descrever a cidade de Além Paraíba através de sua geografia e arquitetura, observando esta cidade como resultado de um processo histórico. O exercício será, como propõe Walter Benjamin, folhear as camadas de história depositadas ao longo do século XX sobre um espaço urbano que cresceu sobre si mesmo, num duplo sentido: edifícios sobre edifícios, calçamento sobre calçamento; mas também uma cidade que sobe os morros desafiando sua cruel geografia, onde casas se acotovelam uma sobre as outras num esforço de manter-se sempre próximo dos locais onde todos os dias se conquista a subsistência. A parte

da sociedade que subsiste da industrialização aglomera-se em torno de seus ícones e a necessidade ou comodidade dessa aproximação impõem formas de subsistência que alteram drasticamente a paisagem natural. Por isso se sobe o morro, se espreme em becos, improvisa-se edificações, fazendo desaparecer todo terreno livre. Os quintais com galinhas e hortas remanescentes da memória rural vão gradativamente desaparecendo e a desordem urbanística impõe uma nova ordem social.

Partindo dos monumentos ferroviários erigidos em Além Paraíba, iremos percorrer suas ruas, praças, becos e largos, rompendo qualquer limite que enganosamente se queira colocar entre o patrimônio e a cidade. Se há algum limite de ordem física – muros, cercas ou distância – a sociologia não terá dificuldade em rompê-los. Desenvolvendo uma narrativa de inspiração benjaminiana, na clássica figura do *flâneur*, percorreremos a cidade em busca dos trabalhadores que num passado recente, preenchiam suas ruas num movimento marcado por sirenes e apitos. Se não encontramos mais a clássica classe operária é porque não exista mais a indústria da modernidade clássica. Mas as reminiscências operárias ainda são claramente visíveis na biografia coletiva da cidade, no rosto de velhos trabalhadores, nos aglomerados residenciais, nos pequenos grupos em seus encontros matinais na Praça Presidente Vargas. Restos de um modo de viver a cada dia reduzido pela ação do tempo.

Faremos uma descrição dos três principais bairros de Além Paraíba. Esses bairros, além de bem delimitados pela geografia da cidade, sustentam os três principais conjuntos patrimoniais ferroviários envolvidos em nossa problemática. A proposta é permear esse patrimônio na paisagem urbana e sociológica sendo dele o ponto de vista e de partida do nosso *flâneur*. Além disso, por ser uma das poucas edificações inalteradas em sua morfologia – a não ser pelo processo de arruinamento – constitui ele uma ancora do tempo passado observando as transformações da cidade. Essas transformações nos sugerem uma história escrita na arquitetura da cidade que quanto mais se reconstrói mais apresenta a degradação de seus patrimônios. As novas edificações são erguidas sobre os escombros de um velho estilo sem, no entanto, significar um futuro promissor. Ou seja, a perda do passado não é compensada pelo ganho do futuro. A cidade não se movimenta mais, ela se retorce.

Além Paraíba é uma cidade tão linear quanto o rio que a banha e a ferrovia que a corta de um extremo a outro e a divide em duas: do lado de baixo ou do lado de cima da linha¹⁰; para baixo ou para cima pode também ser a direção de um transeunte nativo que se

¹⁰ Até os anos de 1960 o leito da linha férrea era elevado acima do nível da rua, o que causava a sensação de uma cidade partida ao comprido sendo o lado de baixo aquele que se punha entre a linha e o rio e o lado de cima entre a linha e os morros. A partir dos anos de 1970 e 1980 a linha férrea foi sendo trecho a trecho rebaixada ao nível

orienta pelo curso do Rio Paraíba do Sul; ou que sobe e desce os morros que comprime a cidade contra o rio. A cidade segue o traçado de sua topologia que dita os lugares da urbanização equacionada pelo necessário, possível e viável. O natural e o artificial travam uma disputa de ação e resistência onde a técnica de um esbarra na imponência do outro. Na sua relação com a natureza a cidade se constrói procurando nesta natureza a sua própria forma, fazendo do meio natural um meio de memória, como descrito pela linguagem poética do editorial de um jornal local de 1939.

“Aqui, é o rio que, rumorosamente, se arrasta no leito de fagulhantes pedrarias; ali, são aquelas ilhotas que pompeiam, lembrando verdes almofadas a baloiçarem nas águas espumosas; além, vão magotes de montanhas que se desenham no beiral do horizonte, pinceladas de azul.

Dentro desse painel a vida transflue doce e calma ao clarão das forjas, ao acariciado convívio social, aos encantos d’esta cidade, cujos habitantes se orgulham d’esta terra hospitaleira e dadivosa, aonde, mercê dos bons fados, tudo cresce, tudo evolue, florescendo ao influxo do trabalho que nasce da alegoria, como o fruto nasce, espontaneamente, d’uma flôr.” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, ano XVIII, nº 826, de 03/12/1939, p.1)

Os poucos espaços planos de Além Paraíba são as planícies aluviais onde nasceu a cidade. A primeira dessas áreas planas é o bairro de Porto Novo. No centro desse plano ergueu-se a Estação de Porto Novo, que guarda atrás de si um enorme vazio de edificações devido a sua condição pantanosa¹¹ e, posteriormente, pela sua função de pátio de manobras e estacionamento de vagões que aguardavam o momento de sua manutenção na Oficina. Esta estação, inaugurada em 1871 era a última da linha auxiliar da Estrada de Ferro D. Pedro II – posteriormente, Estrada de Ferro Central do Brasil. Os quatro torreões de dois pavimentos demarcam o espaço mercadológico, industrial e comercial da cidade. O conjunto da Estação de Porto Novo abrigava ainda hotel e restaurante, por tempos os únicos da cidade que ofereciam algum conforto, transformando aquele espaço num ponto de encontro. “Aos domingos, principalmente, era como um dia de festas na estação de Porto Novo. A moçada ali fazia footing até a chegada dos trens. Os jovens adquiriam os cravos de Friburgo e ofereciam as namoradas e vice-versa, reforçando aquele salutar romantismo da gente mineira.” (MOREIRA JR., 2002, p. 39)

da rua. No entanto, esse nivelamento atenuou, mas não eliminou da memória coletiva a percepção da cidade geograficamente dividida.

¹¹ O Jornal Além Parahyba em nota de falecimento do engenheiro Dr. Paulo de Frontin faz a seguinte ressalva: “A nossa cidade deve ao grande Brasileiro a conversão do antigo brejal, que cercava a estação de Porto Novo, no futuro bairro industrial que hoje constitui o orgulho da nossa terra. Foi devido a sua então valiosa interferência como diretor da Central que se conseguiu transformar um terreno pantanoso em um parque industrial de grande utilidade coletiva.” Tudo indica que no referido terreno adjacente ao pátio de manobra da Estação foi aterrado e onde se construiu o complexo da Fábrica de Tecidos Dona Isabel.

Essa estação era o portal que conectava a cidade, limitada pelo sertão que a escondia ao universo aberto da capital. Por ela os fluxos da modernidade chegavam e possibilitavam a saída para aqueles de espírito aventureiro, além de ser um incentivo ao implemento industrial. Nas suas imediações funcionavam as Fábrica de Tecido D. Isabel e a Fábrica de Papel Santa Maria, uma laminação para compensados, uma algodoeira e um laticínio dos quais só restam ruínas, prédios abandonados e memória esvanecida. À frente da Estação encontrava-se um conjunto arquitetônico de casas comerciais - algumas encimadas por residência de seus respectivos proprietários – gráfica, banco, hotéis, entre outras alocações que vão variando ao longo do tempo. Essa variação produziu um conjunto eclético bem marcado que vai do estilo colonial ao moderno demonstrando a trajetória da cidade e as camadas de História que foram se depositando sobre ela enquanto a ferrovia fazia desenvolver a cidade. A sequência fotográfica a seguir registrou momentos diferentes vividos pela cidade cujas transformações foram presenciadas pela Estação de Porto Novo. Essas fotos permitem o fruir estético de tais transformações, provocam o estranhamento necessário ao reconhecimento do hoje como resultado da constante ação dos indivíduos sobre seu meio. Atestando a rugosidade do espaço de fala Milton Santos (2012). A fotografia é um documento que coloca no campo visual a qualidade e a validade das intervenções ocorridas no ambiente.

Figura 19 – Praça Presidente Vargas por volta de 1880



Acervo pessoal Mauro Senra Fernandes.
Originalmente Praça da República, mais conhecida na cidade como Praça do Porto. À direita: Estação de Porto Novo.

Figura 20 – Praça Presidente Vargas por volta de 1930



Foto acervo pessoal de Mauro Senra Fernandes.

Em ângulo oposto à foto anterior. À esquerda estação de Porto Novo e, à direita a sequência de edificações, na maioria casas comerciais encimadas por residências conforme indicamos no texto.

Figura 21 - Praça Presidente Vargas por volta de 1950



Foto Postada por João Paulo Mendes na sua página <https://www.facebook.com/joaopaulo.mendes.5832?fref=ufi>, em 02/07/2013.

No mesmo ângulo da foto anterior.

Figura 22 – Praça Presidente Vargas hoje



Foto do autor em 19/03/2015.

Se há lugar de trabalho, pressupõe-se que haja também trabalhadores. Mas, por falta de espaço no plano, sua posição marginal os fez subir o Morro Nossa Senhora da Conceição, que encima o espaço plano e privilegiado da economia. Da estação se vê o Morro, lá de cima se vê a Estação e, somente nessa posição, o trabalho se sobrepõe ao capital. Nesse plano inclinado se encontram trabalhadores das fábricas de papel, tecido e ferroviários, entre outros que em levadas e horas marcadas desciam e subiam o morro.

Vale a pena *flanar* pelas ruas que se formaram durante o final do século XIX e começo do século XX, que se estreitam enquanto subimos o morro e olhar de perto as estratégias da vida tantas vezes repetida em outros lugares, como se fossem da própria natureza humana as mesmas técnicas de subsistência. Espremer as casas umas às outras, dividir entre vizinhos a mesma parede, estender para qualquer lado vazio ou para cima as casas que se expandem geometricamente enquanto as famílias crescem aritmeticamente. Esses leigos arquitetos e práticos engenheiros, com suas próprias mãos, mais do que levantam paredes, constroem vizinhança. O desafio para o *flâneur* é saber onde inicia e onde termina a propriedade deste ou daquele cidadão, porque a propriedade ali mais parece um bem coletivo pela falta de limites nítidos entre as residências. E se for além, tentando identificar os núcleos familiares – pobre *flâneur* – jamais conseguirá entender se não se deixar pertencer àquele espaço. Todos entram nas casas de todos, todos ralham com os filhos seus e de todos, os

inevitáveis conflitos são abertos, francos, constituindo, no entanto, um instrumento daquela forma coesiva. A vida não tem segredos, a comunidade é um só panóptico.

Um morro com vários acessos. Mas se há entre eles algo em comum é o fato de todos desembocarem no pátio da Estação de Porto Novo. Em tempos passados o acesso mais visível era pela sinuosa Ladeira Carlos Gomes que dava no pátio da Igreja Nossa Senhora da Conceição, que denominou o bairro. Pela “Ladeira do Escorrega” outro acesso mais discreto, ao lado da sacra ladeira, também se chega ao morro, mas não sem antes passar pelas casas de tolerância. Via evitada por alguns, frequentada por outros, mas palco de insólitos episódios como o narrado por Joaquim Moreira Júnior (2002) em suas memórias, que vale a pena reproduzir aqui:

“Por ser sozinho, o Sr. João Lourenço adquirira o hábito de frequentar o bordel no alto do Morro da Conceição na Praça de Porto Novo, chefiado por D. Alzira, pessoa muito relacionada, ali residindo por mais de 30 anos.

Pois bem, certa noite, nosso benquistado chefe ferroviário, ao visitar aquela casa, estranhou a presença de uma moça índia, que não tinha a menor noção daquele ambiente e nem sequer sabia falar nossa língua, a pobre coitada. Pedindo de imediato uma explicação para D. Alzira, esta informou-lhe que a moça viera de Machacalis, Zona da Mata mineira, trazida por um viajante comercial que, vendo a impossibilidade de leva-la para o Rio de Janeiro, distante 200 quilômetros mais ou menos, pedira que D. Alzira ficasse com ela em sua casa até ele poder acomodá-la de outra maneira. O nosso chefe João Lourenço considerou um crime praticado contra aquela moça tão humilde e inocente, arrancada arditamente de sua tribo. Procurou ampará-la, levando-a para sua casa e ali deu-lhe o devido conforto e começou a instruí-la ensinando a língua e, como bom português, passou a ensinar rudimentos da arte culinária, que ela foi aprendendo sem dificuldades.

A única coisa que o Sr. João descobriu logo é que o nome dela era Sapeti, assim conhecida na aldeia. O Sr. João pretendia fazê-la sua esposa, caso ela se adaptasse ao lar. Seu gesto de bondade repercutiu com muita simpatia entre os colegas da ferrovia que tinham nele um homem íntegro, de caráter. Com o decorrer dos dias, Sapeti foi tomando conhecimento das tarefas a cumprir na casa do bom companheiro. Tinha que cuidar da horta e da chácara e lavar toda a roupa. Era sua tarefa caseira vender, sem sair de casa, as verduras e frutas que o Sr. João cultivava nos dias de folga, enquanto Sapeti ia aprendendo a nossa língua. Deus ajudou, não tenho dúvida, nesse encontro de dois anjos de bondade e ternura, um precisava da ajuda do outro nesse mundo de tantas incertezas. Quem diria que essa índia, saindo intempestivamente de sua tribo, viesse encontrar no seu longo caminho uma pessoa de tanta sensibilidade?

Sapeti tornou-se uma natural curiosidade dos vizinhos. Desprovida de qualquer trato e vestindo roupas tão modestas, ela tinha uma imagem que não coadunava em absoluto com o ambiente da casa de tolerância onde o viajante a deixou em Além Paraíba. Vivendo com o Sr. João, ela nunca saiu de casa, nem para visitar os vizinhos, como também ele mantinha o mesmo hábito. Creio que nem mesmo à missa dominical eles iam, pois Sapeti, como indígena, nem ia entender o sermão do padre. Seu único hábito era sentar-se em um banco de madeira ao lado do Sr. João, confrontando-se com os trilhos da ferrovia que passava do lado de fora de sua chácara. Não fazia uma queixa sequer e trabalho incessante era a tônica de sua vida. Jamais me esqueci daquela figura singular com a qual nosso honrado colega João Lourenço viveu harmoniosamente por mais de 30 anos.” (MORFEIRA JR., 2002, p. 75-76)

A riqueza no relato de Joaquim Moreira Júnior está justamente na permeabilidade do espaço. Nele se mescla o elemento indígena - os últimos dos primeiros habitantes dessas zonas - o rural, o estrangeiro, a ferrovia, os espaços do sagrado e do profano numa conformação constitutiva de uma sociedade que ainda guardava as marcas da sua pluralidade.

Deslocando nosso “*flâneur*” para o próximo plano aluvial, encontraremos o bairro Vila Laroca. Esse bairro é dividido ao meio pelo Rio Limoeiro, afluente do Paraíba. Nesta confluência ergueu-se em 1880 a Oficina de Porto Novo. Um conjunto de edificações pertencentes à antiga Estrada de Ferro Leopoldina, construído para manutenção de seus equipamentos de transportes. Esse complexo oficineiro chegou a manter aproximadamente oitocentos postos de trabalho onde atuava a elite operária da cidade (HOBSBAWN, 2000), sendo que o padrão de vida desses trabalhadores é nitidamente melhor que trabalhadores de outras empresas.

Figura 23 - Vila Laroca com Oficina ao fundo



Foto em poder do autor.
Aproximadamente 1950.

Partindo da Oficina, encontramos uma extensa área plana que, ao contrário do vazio do entorno da Estação de Porto Novo, foi densamente ocupada formando um complexo residencial predominantemente operário. Diferente de Porto Novo, onde se praticava um comércio de grosso, na área de planície da Vila Laroca se estabeleceu um intenso e rudimentar comércio do cotidiano, de quitandas e barracas, lojas de miudezas e utilitários. A

concentração daquele segmento social transformou seus espaços num labirinto de vielas e becos. Quando o plano não suportou mais a presença de tanta gente, a solução foi tomar o vizinho Morro São Geraldo, onde também se encontra a Igreja do mesmo santo. Mas, como estamos falando de uma elite operária já estabelecida e de outro momento do processo de urbanização já nos anos 50, esse morro de ferroviários não é tão populoso como do Morro de Nossa Senhora da Conceição e os espaços são distribuídos mais uniformemente, o público e o privado tem contornos nítidos embora tangentes.

O que fazia esse bairro se movimentar é o apito da Oficina, enchendo momentaneamente as ruas de ferroviários. Apito para ir e vir, ouvido com clareza em todos os lares, tão preciso que por ele se acertavam os relógios. Marcas intangíveis de um patrimônio que sobrevive na memória dos que viveram para ouvi-lo. Se ainda houvesse na Vila algum vestígio tangível da já extinta Oficina Binato, uma empresa familiar de metalurgia, não restaria qualquer dúvida quanto à natureza do bairro.

O terceiro plano que propomos descrever se abre a partir da Estação de São José, a primeira da Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurada pelo Imperador em 1874¹². “Ao contrário de Porto Novo do Cunha, a estação da Leopoldina de Além Paraíba, em que pese estar na sede do município, era pequena e de pouco movimento de passageiro ou de carga.” (MOREIRA JR., 2002, p. 38) À sua frente nota-se um espaço vazio circundado pelos poderes da cidade ao redor da clássica praça. Ao seu redor, além da Estação, encontramos o Fórum, a Delegacia, a Prefeitura, a Câmara de Vereadores e a Igreja Matriz de São José formando, por assim dizer, o círculo de poderes municipais.

Neste bairro também há morros: da Floresta e da Trindade – neste último encontramos os cemitérios Municipal e do Santíssimo. Nestes morros encontravam a população mais pobre, formada por trabalhadores não especializados e biscateiros. No entanto eles não são tão visíveis quanto os que cercam Porto Novo e Vila Laroça e, se essa percepção nos permite criar simbolismos, é situação ideal para que as autoridades não vejam a realidade da cidade, sendo recorrentes na memória dessas autoridades as práticas do esquecimento. Assim, se desobrigam de fazer um nexos entre passado e futuro, entender o caminho que levou

¹² A Estação de Porto Novo é a última da Estrada de Ferro D. Pedro II, já a Estação de São José é a primeira da Estrada de Ferro Leopoldina. No tempo em que as empresas ferroviárias eram muitas e não apenas uma estatal, a Leopoldina foi criada para dar sequência ao projeto de interiorização do Império e atender ao complexo fazendário e populacional fragmentado e isolado da região. Foi criado este novo tronco cujas ramificações foram penetrando gradativamente pela Zona da Mata mineira e, através da Ponte Preta, construída nas imediações da cidade, o rio Paraíba do Sul foi vencido e a Leopoldina ganhou a Zona da Mata Fluminense.

a cidade a um avançado estado de degradação patrimonial e social, sendo um o reflexo do outro.

Figura 24 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José (1)



Acervo pessoal de Mauro Senra Fernandes.
Aproximadamente 1900.

Figura 25 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José (2)



Acervo pessoal de Mauro Senra.
Aproximadamente 1940. Foto no mesmo ângulo da anterior.

Figura 26 - Praça Coronel Breves vista da Estação Ferroviária de São José hoje.



Foto do autor em 26/02/2015.
Mantendo o ângulo das duas fotos anteriores.

Figura 27 – Estação Ferroviária de São José vista da Praça Coronel Breves



<http://www.museuhcnaturais.org.br/conteudo/24/estrada-de-ferro>

Entre os anos 60 e 70.

Interligando os três bairros – São José, Vila Laroca e Porto Novo -, foi criada em 1890 uma linha de bonde, correndo paralelamente aos trilhos da ferrovia. Inicialmente tracionados a burros e, posteriormente motorizados, quando a cidade recebeu mais esse fluxo da modernidade. A implantação de um meio de transporte urbano é a evidência que a cidade

estava mudando sua dinâmica interna e necessitava encurtar suas distâncias. A instalação dos bondes muda a lógica do espaço. Eles dão a cidade mobilidade reduzindo o isolamento dos bairros integrando à cidade. Os bondes são a ferrovia em outro formato e escala, atuando no espaço restrito das cidades.

A forma como a sociedade se organiza no espaço e a forma como o edifica cria uma simbologia da organização social. A construção do espaço descreve traços muitas vezes comparáveis, comuns a várias sociedades tais como a divisão entre trabalho e capital, a distinção entre público e privado, segregação étnica e social etc., que permite criar um corpo analítico com formulações teóricas bastante amplas. Por outro lado, a identidade, o sentimento de pertença funciona a partir do que é particular e próprio. Por isso apostamos num jogo de escalas que leve em consideração as migalhas da vida, os restos abandonados em favor de uma grande história. Essa é a diferença entre a visita de D. Pedro II à Além Paraíba para a inauguração das estações de Porto Novo e São José e as lágrimas de despedidas e encontros roladas neste mesmo lugar. O primeiro está na dimensão da história nacional e o segundo da memória social e é nessa condição de particularidade e de vínculo direto a um lugar que as memórias são construídas; a primeira é eternizada pelos arquivos e a segunda são apenas lembranças. Eles têm em comum, entretanto, o espaço da estação.

2 – A dimensão histórica.

2.1 - Ferrovia e construção de território.

A ferrovia é um divisor do tempo. Há uma Além Paraíba e uma Zona da Mata antes e outra depois do implemento ferroviário. Uma mudança no tempo que provocou o deslocamento do espaço rural em direção ao urbano, mas como seus serviços prestavam tanto a um quanto a outro, ela não separou esses dois espaços. Dividiu o tempo histórico e aproximou em vários sentidos o espaço sociológico. Foi nesse intervalo de tempo e espaço que a ferrovia depositou seu aparato, ganhando e fornecendo significados, ora como fluxo da modernidade, ora como parte do fixo. Como parte integrante e integrada de um território, a ferrovia pode muito bem ser a protagonista da nossa construção histórica, mesmo quando ela não existia. Sua falta indicia as carências, a difícil mobilidade, a precária urbanidade e a frugalidade da vida.

Podemos perceber a ruralidade e a insipiente urbanidade de Além Paraíba através do relato do viajante George Gardner em sua passagem por esta cidade em 1837. Descreve o viajante que ao chegar ao Porto do Cunha (atual Bairro de Porto Novo) não encontrou acomodações e foi “encaminhado a um arraial chamado São José, meia légua rio abaixo” (GARDNER, 1942, p. 449). O viajante e seus acompanhantes conseguiram alojamento a meio caminho do tal povoado de São José, na casa de D. Custódia. Uma pousada simples, um único quarto coletivo onde “o teto era tão esburacado, que de dentro poderíamos ter estudado astronomia; e a janela sem vidraça e sem postigo, dava para um chiqueiro, cujos ocupantes nos acordaram cedo na manhã seguinte” (GARDNER, 1942, p. 450). D. Custódia confessou a Gardner que já estivera em melhores condições, mas perdeu seus recursos em especulações na área mineradora. Migrou-se então para aquele povoado onde ganhava a vida ao lado do filho produzindo açúcar e cachaça para o consumo da população da região. O viajante também se queixara da frugal alimentação, constituída à base de carne e peixe salgado, acompanhados de pratos feitos à base de milho.

Se havia maiores recursos na região nos tempos em que Gardner passou por aqui ele se encontrava nas grandes lavouras cafeeiras que sustentavam seus casarões e se

desdobravam por toda a Zona da Mata. A condição do espaço urbano em gestação em Além Paraíba era o resultado das rotas de tropeiro e de porto onde as mercadorias eram baldeadas de um lado ao outro do rio Paraíba do Sul. Nesse tempo a cidade não passava de uma sucessão de povoados desconectados, centrados nos três bairros que destacamos e que recebem posteriormente nossos aparatos ferroviários.

Foi nesse ambiente remoto que em 1871 a linha auxiliar da Estrada de Ferro D. Pedro II chega a Além Paraíba, após ziguezaguear sobre o Rio Paraíba do Sul em quatro pontes de Piraí a Sapucaia. A partir daí, percorrendo por território mineiro, construindo as estações de Benjamin Constant, Simplício e, finalmente, Porto Novo. Esta estação rapidamente polarizou as atividades mercantis da região ao receber o fluxo de mercadorias e pessoas que se dava anteriormente pelas balsas que atravessavam o rio em direção a Sant'Ana (atual Jamapar, distrito de Sapucaia - RJ).

“A estrada de ferro e a ponte que tanto mal haviam feito a Sant'Ana, no contrário, grande impulso deram ao arraial de S. José, principalmente no bairro denominado Porto Novo, que desde então se tornou centro importante de negociaes. (MATOS, 1983, p. 221)

Na onda da política imperial de interiorizao da nao foi criada em Além Paraíba, em 1874, a Cia. Estrada de Ferro Leopoldina com o objetivo de estender as linhas em direo  Zona da Mata mineira. A primeira estao da nova ferrovia foi construída no Bairro de São José compondo o espaço no qual posteriormente viera a ser construída a Matriz de São José e funcionaria a Câmara e delegacia. No entanto, cortar a cidade com os trilhos foi motivo de disputas.

“Muitos embaraços encontrou então [a ferrovia], tendo, por vezes entorpecido seus passos, em face de embargos judiciais; uma noite porém, com extraordinário pessoal, atacou, em vários pontos a linha que no dia seguinte dava passagem pelas ruas do povoado a máquina locomotiva.” (MATOS, 1983, p. 221)

O memorialista Egberto Matos faz nascer, pelo relato da memória, a ferrovia da noite para o dia, com a rapidez da modernidade e pela audácia de destemidos empreendedores. Ferrovia era modernidade e modernidade era o futuro inevitável. Lei incontestável, Maquiavel da maquinaria, onde os fins justificam seus meios.

A construo da Oficina inaugurada em 1880 a meio caminho entre as estaes de Porto Novo e São José conclui o aparato ferroviário urbano e lança as bases para a elevao a categoria de vila em 1880 e de cidade com o nome de São José de Além Paraíba em 1883.

Cerca de três ou quatro quilômetros partindo da Estação de São José foi construído por volta de 1886 um pequeno, mas importante entroncamento ferroviário lançando as linhas da E. F. Leopoldina sobre o rio Paraíba em direção à Nova Friburgo e ramificando-se pelo norte fluminense. A cidade torna-se então invadida pela ferrovia e cercada pelas fazendas de café.

Os consolidadores da cidade, portanto foram, o Ciclo de Café, as Estradas de Ferro D. Pedro II e a Estrada de Ferro Leopoldina, que foi uma das maiores impulsionadoras da vida da cidade, que aqui tem mantido sempre suas oficinas, uma das mais importantes, talvez, das que ela possui.” (MATTOS, 1983, p. 174)

Efetivamente a modernidade chegara a Além Paraíba disparando uma onda de novos empreendimentos. Em 1890 é inaugurada a linha de bonde – inicialmente puxada a burro e eletrificada em 1925 - ligando os bairros de São José, Vila Laroca e Porto Novo. Em 1906 é inaugurada a geradora de energia elétrica. “Até então as ruas e casas de Além Paraíba eram iluminadas à luz de querosene ou carbureto, cabendo aos ‘lobisomens’ ou ‘fantasmas’ acendê-las e apaga-las” (MATTOS, 1983, p. 176). Daí as primeiras indústrias começam a surgir na junção do vapor com a energia elétrica. Fábrica de bebida, tecido, móveis, papel, curtume, frigorífico, entre outras, criadas nessa transição da primeira para a segunda Revolução Industrial.

Escapou à memória de Egberto Mattos os problemas trazidos pela modernidade, como a epidemia do cólera que se alastra pelo Vale do Paraíba chegando em Além Paraíba no final de 1894. As cidades subsequentes ao entroncamento ferroviário desta cidade, percebendo a ferrovia como difusor da doença, trataram de arrancar os trilhos entre Santa Isabel e Recreio, impedindo assim o trânsito ferroviário para o interior de Minas e, no ramal de Sumidouro, quatro quilômetros de trilhos foram arrancados impedindo o acesso à Zona da Mata Fluminense. (SIQUEIRA, 1938, p. 15 e 16) A ferrovia quebra as barreiras sanitárias impostas naturalmente pelas distâncias e injeta a doença em ambientes despreparados, cujas condições sanitárias são propícias à contaminação e que por quase cinco meses interrompeu seu próprio funcionamento.

O memorialista Egberto Mattos, que até agora nos serviu para apresentar as obras da modernidade, também não menciona os locais que essa modernidade demorou a alcançar, condições inclusive propiciadoras da epidemia citada anteriormente. Já nos inícios anos de 1920, em meio a tantos símbolos de modernidade, a cidade carecia de abastecimento de água e pavimentação de suas ruas. O chão batido dessas ruas provocava o desconforto das lamas num período do ano e da intensa poeira em outras, obrigando a prefeitura ao trabalho de

umedecê-las. Essas ruas estavam na rota das boiadas assustando a população e, por vezes ocasionando acidentes. Fato noticiado nos jornais, mas aqui optamos pela memória de Joaquim Moreira Júnior que demonstra como seu colega ferroviário José Ferreira Duarte ganhou a alcunha de “José Vaca”, descrevendo a rusticidade da cidade.

“Havia por parte dos boiadeiros o propósito de enfurecer os animais com chicotadas e galope de seus cavalos, a fim de por a nossa população em sobressalto. O Sr. Bragança, já idoso, com a visão diminuída, foi atropelado e morto por uma vaca brava em disparada. Era muito querido na cidade e deixou uma família com dez filhos. Ninguém tomava conhecimento ou providência. Num final de dia, ao deixar o serviço da ferrovia, logo ali na praça Laroca, José se deparou com uma vaca brava que ia atropelar uma senhora. Sem perder um segundo, colocou-se em frente à mulher, para protegê-la. Com incrível rapidez segurou o animal pelo pescoço, jogando-o ao solo. Depois pediu ajuda a um boiadeiro que chegava a cavalo, para amarrar as patas do animal e daí leva-lo até o matadouro, a dois quilômetros, para o abate. Cenas como esta estavam se repetindo diariamente em toda a cidade, sem o menor respeito à vida dos habitantes.” (MOREIRA JR., 2002, p. 71)

A interferência de novos meios técnicos num lugar faz com que a sociedade, além de observar a novidade, reflita sobre o meio já estabelecido. Na prática se faz juízo de valor onde o novo está sujeito a restrições, embora o mais importante no processo de transformação é a reavaliação que se faz do modo de vida já estabelecido. Os novos meios técnicos, mesmo quando olhados com desconfiança, atraem as atenções e aguçam as expectativas, oferecendo os parâmetros para a reavaliação das realidades consolidadas. Pensar sobre e, principalmente, transformar o que já está dado como realidade, é uma tarefa mais traumática que a simples aceitação das novidades. No urbano, um lugar mais denso que o rural, o impacto entre novo e velho se torna mais visível.

“Na cidade, renovar a materialidade é mais laborioso que no mundo rural. Rígida pelo seu estoque de capital fixo fixado duravelmente instalado, a cidade resiste a uma difusão mais rápida e mais ampla da racionalidade contemporânea. Enquanto novos objetos se instalam (prédios inteligentes, vias rápidas, infraestruturas) em algumas áreas urbanas, na maior parte da aglomeração permanecem objetos herdados representativos de outras épocas.” (SANTOS, 2012, p. 307)

Um novo meio técnico quando penetra num lugar contribui para a formação de um novo espaço, instaurando nova temporalidade. A colisão com o tempo e espaço pré-existente é inevitável e a duração do conflito, imprevisível. A convivência dos diferentes tempo e espaço, construídos por diferentes meios técnicos será a marca que Além Paraíba arrastará consigo por quase um século. Este é o principal registro de sua história e marca de

memória, contida nas vinte e seis fazendas ao seu redor e nas ruínas industriais do seu centro urbano.

Na sequência desse primeiro momento da chegada da ferrovia temos sua expansão territorial a partir do entroncamento formado em Além Paraíba. A cidade recebe a linha auxiliar da Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil) e assiste a criação da Estrada de Ferro Leopoldina (posteriormente The Leopoldina Railway Lmted.), lançando seus trilhos em direção a Zona da Mata Mineira e Fluminense. As fazendas cafeeiras foram as guias das linhas férreas, isso quer dizer que em cima de um mapa agrário foi construído um mapa ferroviário conjugando os espaço rural e industrial. Promove também a aproximação entre o interior e a capital e, na medida em que essa ligação é intensificada avoluma-se também o tráfego. Fato que levou a implantação de trens em horários noturnos, uma demanda dos municípios da Zona da Mata atendida pela The Leopoldina Railway que já vinha sendo noticiada desde janeiro de 1928 e confirmada pela mensagem de C. W. Bayne, Diretor Gerente da empresa, publicada na íntegra pelo jornal Além Parahyba nos seguintes termos:

“A começar de 20 do corrente, serão estabelecidos trens noturnos diretos entre Rio de Janeiro, Manhuassú e Raul Soares e vice-versa, sendo a viagem para o interior feita às segunda e quintas feiras, partindo trem de Barão de Mauá às 22,10 e chegando a Manhuassú e Raul Soares no dia seguinte às 16,15 e 16,10 respectivamente.

Na viagem de volta o trem parte de Manhuassú e Raul Soares nas quartas feiras e sábados às 13,30 e 11,40 respectivamente, chegando a Barão de Mauá às 7,55 do dia seguinte.

Terão correspondência de e para Cataguases onde chegarão nas terças e sextas às 7,45 regressando nas quartas feiras e sábados às 20,45.

Estes trens conduzirão apenas passageiros de primeira classe e farão paradas nas seguintes estações:

Petrópolis, Areal, Entre Rios, Porto Novo, São José de Além Parahyba, Volta Grande, Providência, Santa Isabel, Recreio, Cysneiro, Palma, Silveira Carvalho, Moro Alto, Patrocínio, São Manoel e Porciúncula e dali em diante pararão em todas as estações.

O trem para Raul Soares fará as mesmas paradas com o noturno atualmente circulando até Ponte Nova e dali em diante parará em todas as estações.

Terão ponto de refeição tanto na viagem de ida quanto de volta em Carangola e Viçosa.

Os carros dormitórios serão ligados em Alto da Serra e seguirão até Recreio e São Geraldo respectivamente, onde serão tomados na viagem de volta e deixados em Alto da Serra.

Os preços dos Leitos serão: Superior (em cima) Rs. 22\$400; Inferior (de baixo) Rs. 28\$000.

A começar do mesmo dia 20 do corrente, os trens mixtos circulando actualmente entre Ubá e Saúde passarão a circular entre Ubá e Raul Soares e vice-versa, com baldeação dos passageiros de e para a linha de Raul Soares, em Ponte Nova.

Estes trens as terças e sextas, passarão a partir de Ubá às 8.00, chegando em Raul Soares às 22.00 e Saúde às 20.45 e nas quartas-feiras e no sábados partirão de Raul Soares respectivamente 4.45 e 16.15 chegando a Ubá às

19.35, dando assim em Ponte Nova, correspondência direta de e para Belo Horizonte no mesmo dia.

Nos demais dias da semana continuarão a partir de Ubá às 4.00, chegando a Raul Soares às 18.45 e em Saúde às 16.55 e na viagem de volta partirão de Raul Soares às 5.30 e de Saúde as 7.15 em Ubá as 19.35.

Também haverão pequenas alterações nos horários dos trens mixtos circulando entre Patrocínio e Carangola e esta e Espera Feliz, cujos detalhes serão afixados nas estações interessadas.

Rio de Janeiro. 8 de fevereiro de 1928.

(JORNAL ALÉM PARAÍBA, Ano V, nº 231, de 12/ 02/1928)

Além da ligação com a capital, a mensagem permite perceber a reconstrução do território promovido pela ferrovia. De um território formado por cidades distantes entre si e mais distante ainda dos grandes centros dada a precariedade dos sistemas de tropas, temos um novo território reformado pelo fenômeno da aceleração. Na mensagem de Bayne, o território não é marcado pela quilometragem, mas pelo tempo. Cada estação tem a sua hora e, como as linhas sangram as cidades, o horário dessas cidades é regulado pelos horários dos trens. Um novo mapa é construído, não por linhas limítrofes ou justaposição de suas unidades, mas por linhas de circulação e as conexões estabelecidas entre suas partes. Esse emaranhado de linhas, vindas ou idas da Zona da Mata, se afunilam em direção a Além Paraíba e, daí em diante, uma única linha sem ramificações conduz a Zona da Mata ao Rio de Janeiro.

Ao passar pela cidade o trem não somente transportava passageiros e mercadorias, ele era parte integrante da marcação do tempo. Sua constante circulação em horários definidos, o fato de oferecer baldeações em ramais, deixar e pegar passageiros em numerosas estações espalhadas pelo território faz do tempo da ferrovia um tempo social. Uma forma singular de ajuste dos relógios. “O tempo das estradas de ferro penetra no interior das moradias.” (ORTIZ, 1998, p. 236) Em Além Paraíba, além das marias-fumaça, o apito da Oficina ocupava um espaço importante na memória social. Ouvido ao longe sinalizava que naquele momento as ruas ficariam abarrotadas com seus oitocentos trabalhadores se dispersando na paisagem urbana ou se concentrando no bairro da Vila Laroca. O tempo da indústria estava instaurado e todas as outras formas temporais se rendem a ela. O tempo lento da ruralidade é acelerado e, quanto mais rápido mais fracionado ele fica. Até a própria Igreja, dona de uma temporalidade litúrgica se rende a sua secularização: ao longo de 1922, o “Jornal Evolucionista” lança uma campanha de doações para a compra e instalação do relógio da Igreja Matriz de São José, que se rende também à marcação dos tempos modernos.

A esta altura do processo histórico podemos observar três meios técnicos que dialogam e se enfrentam, simultaneamente e permanentemente. O espaço rural, o elemento fixo; o espaço da indústria ferroviária, um elemento do fluxo que tem parte de si fixada; e o

espaço da indústria de bens de consumo, produto da junção dos dois elementos anteriores – o capital do café e o acesso ao mercado pelo transporte –, é um elemento fixado que participa intensamente do fluxo. Os três espaços convivem numa relação de complementariedade e contradição. Os meios técnicos são elementos da economia e disputam mercado. É neste campo onde os interesses se tornam mais agudos que as diferenças evidenciam.

A relação da ferrovia com a Zona da Mata foi de um constante ajustamento de interesses entre a indústria de transporte ferroviário e a elite matense que dela dependia. Isto fica evidente no “Congresso das Municipalidades da Zona da Mata” realizado em 25 de junho de 1928 na cidade de Ponte Nova, onde se discutiu a questão das tarifas ferroviárias. Coube ao alimpaibano Dr. Antônio Augusto Junqueira¹³ expor sua “these” sobre a questão. Em um longo discurso defende a importância do comércio para o desenvolvimento econômico, mas a eficiência da circulação de mercadorias depende do transporte. Este não deve representar um impedimento ao bom desempenho da economia, exemplificando que, se os fretes se tornam abusivos, inviabilizam o comércio e, conseqüentemente, a produção. Por isso, defende que o valor do frete deve ser observado pelo governo que tem a obrigação de garantir o “justo preço”.

De acordo com Dr. Antônio A. Junqueira, se no início do século XX as baixas tarifas ferroviárias produziram a crise do transporte comprometendo a produção agrícola, por outro lado, a majoração dessas tarifas conquistadas no final dos anos de 1920 pelas empresas ferroviárias junto ao governo, compromete igualmente o setor agrícola e industrial. Qual seria então o justo valor das tarifas dos fretes? O tom do discurso do Dr. Antônio é aparentemente conciliador, “os interesses não são antagônicos, mas, ao contrário, mútuos” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 3) entre o setor produtivo – agrícola e industrial – do qual é representante, e as empresas de transporte ferroviário, sobretudo a Estrada de Ferro Central do Brasil e a The Leopoldina Railway Company Ltd., sucessivamente com termino e início em Além Paraíba. Mas dada a incapacidade de gerar um justo valor em ambiente de economia liberal, o jeito foi transferir para a esfera pública a solução do impasse.

Dr. Antônio reconhece que a topografia da Zona da Mata dificulta a construção de ferrovias econômicas, sendo o custo de sua implantação e manutenção onerosa. Entende que a ferrovia enquanto empresa deve gerar dividendos, mas que este não represente a ruína da produção. Principalmente dos municípios interioranos cujo frete encarece ainda mais seus

¹³ Advogado e industrial, neste momento exercendo as funções de Deputado Estadual, Presidente da Câmara Municipal de Além Paraíba e diretor do Jornal Além Parahyba.

produtos devido à distância percorrida. Se for política do governo avançar sobre o território nacional e usando a ferrovia como instrumento dessa penetração, contraditoriamente o alto custo dos fretes significava uma restrição importante ao desenvolvimento das regiões mais interioranas.

Dr. Antônio considera a ferrovia uma empresa de utilidade pública e, mesmo quando explorada pela iniciativa privada, ela deve ser “modica nas suas ambições econômicas” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 1). Baseando-se em estudos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e para que a ferrovia não seja sacrificada em nome da agricultura, propõe que o governo isente de impostos as importações de equipamento ferroviário, uma vez que esses incidem sobre o custo operacional da ferrovia e, conseqüentemente, sobre o preço do frete. Condena o entesouramento alfandegário como a forma mais rudimentar da economia e considera que a riqueza da nação deve ser proveniente do “desenvolvimento da produção exportável, do progresso da nossa indústria e do melhor aproveitamento de nossos recursos” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 2). Se por um lado demonstra conhecimento do liberalismo de Adam Smith, propondo menos governo nos negócios, por outro limita sua prática propondo mais negócios no governo.

Propõe ainda a construção de estradas de rodagem paralelas às ferrovias, um concorrente que dinamizaria a economia e ajudaria na regulamentação dos fretes, retirando da ferrovia o monopólio do transporte regional. Essa seria naquele momento, segundo Dr. Antônio, uma tarefa mais importante do que investir nas estradas de penetração. Percebemos aí os indícios do grande dilema vivido pela ferrovia nos anos de 1960 e 1970, seu sucateamento em benefício de estímulo e incentivo ao transporte rodoviário, coincidindo também com o início do processo de arruinamento do aparelho arquitetônico que serviu a ferrovia.

Com relação a Além Paraíba, Dr. Antônio é mais concreto nos fatos e números para mostrar o impacto do aumento das tarifas na produção local.

“Já se vem sentindo, de longe, a diminuição da nossa produção de cereaes, com sérias conseqüências para nosso progresso.

Essa diminuição, já devida, em parte, a pequena renda deixada para os lavradores, mais se acentuará agora, com a grande elevação dos fretes sobre cereaes, cuja cultura está ameaçada entre nós, de se reduzir às necessidades de consumo local, quando é certo que a nossa zona deveria ser a sua abastecedora do Rio de Janeiro.

O frete do arroz, do feijão e do milho soffreu um aumento superior de 200%, absorvendo, provavelmente, o pequeno lucro que poderia obter o lavrador no cultivo desses cereaes.

O frete do assucar, cuja produção já se vai intensificando fortemente na zona, sofreu um aumento superior a 150%.

E sobre o assucar, é conveniente lembrar aqui que na cultura da cana reside, hoje, uma das mais sólidas garantias do desenvolvimento agrícola da vasta zona que foi, em outros tempos, o maior centro produtor de café do nosso Estado.

(...)

Para os artigos de barro – tijollos, telhas, manilhas, tec. – a elevação foi tão excessiva, mais de 100%, que matou, entre nós, a grande indústria de cerâmica, que já era em determinados municípios – Leopoldina, Mar de Hespanha, Além Parahyba e outros – um forte contingente de progresso.

Na distância de 200 kilometros, cada milheiro de tijolos paga, hoje, de frete, cerca de 40\$000.

Com os impostos, o custo de transporte attinge a 50\$000.

Sendo o preço médio de venda, 60\$000, e absorvendo só o frete, cerca de 80% é claro que o industrial, em cada remessa, não apura o necessário para as despesas da fabricação.

Em Benjamin Constant, no município de Além Parahyba, foi, ha tempos, montada uma boa cerâmica, com aparelhamentos modernos e de econômico funcionamento.

Enquanto os fretes eram razoáveis, a indústria desenvolveu consideravelmente, incrementado o progresso local, com irradiações para todo o município.

Veio a reforma das tarifas da Central e da Leopoldina, e hoje, a referida cerâmica está ameaçada de parar o seu funcionamento, porque os fretes ora vigentes prohibem o transporte dos seus productos para qualquer distância superior a 100 kilometros.

Antes quando se fundou a aludida cerâmica, o frete de 10.000 tijolos despachados para o Rio, era de 206\$900.

Hoje attinge a 476\$300. Ora, não é justo que se anniquille uma indústria – creada a sombra de um regime tarifário razoável, - com uma elevação de frete, que foge dos princípios cardeaes que devem orientar qualquer forma de tarifas.

Os tecidos de algodão, cuja indústria, em nossa zona, já attingiu um elevado grao de desenvolvimento, soffrem hoje, as consequências da grande elevação dos fretes, pondo-os em situação de significativa inferioridade comercial, em relação aos seus congêneres das fábricas paulistas”. (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 2 e 3)

Há de se ter cautela quando confrontamos a história com a memória. O discurso que sustenta hoje a luta em defesa do patrimônio ferroviário de Além Paraíba baseia-se na grande importância da ferrovia para o desenvolvimento econômico da região e, somente em tempos mais recentes, quando houve o abandono dessa modalidade de transporte, foi que o município experimentou a crise de suas indústrias. Esse é um discurso construído pela memória que é seletiva e se organiza em função de uma necessidade presente e, como demonstrou Pierre Nora (1992) ela só conhece o absoluto. Já a história, atenta aos detalhes, cética nas suas cresças, relativiza os fatos. Não duvidamos que a ferrovia tenha sido da maior importância para o desenvolvimento de Além Paraíba e toda Zona da Mata, mas a tomarmos como fato real o discurso do Dr. Antônio Augusto Junqueira, mesmo que haja nele algum exagero, foi também a ferrovia o primeiro algoz da indústria que ela mesma ajudou a construir. A ferrovia não foi, nesse sentido, o Prometeu da indústria que a memória construiu para valorização de seus ícones remanescentes, foi sim uma empresa que disputou espaço

econômico, político e social e conflitou com as outras modalidades de indústria, com o rural e com as próprias cidades a que servia. A ferrovia foi elemento do fluxo que atravessou e participou ativamente na construção do território, provocando as rugosidades que tanto tomam a memória quanto constroem a história.

A ferrovia foi também o elemento fixo que presenciou toda a transformação da região. Viu o fim da escravidão e da produção do café na Zona da Mata, acompanhou as tentativas de substituir essa atividade por outras que não lograram o mesmo sucesso; participou de empreendimentos industriais contidos num momento, numa fração do tempo que não conseguiram superar sua própria temporalidade; deslocou imigrantes que fizeram com que a população da região crescesse e se diversificasse. É irresistível a comparação, se todo o progresso ocorrido na Zona da Mata se desdobrasse em mais desenvolvimento, a Zona da Mata não deveria estar em condições de inferioridade em relação a São Paulo, como preconizou Dr. Antônio no final da citação anterior. Afinal de contas, as duas regiões tiveram na cafeicultura e na ferrovia os elementos percussores de seus desenvolvimentos.

Fazendo a mea-culpa das classes as quais representa, Dr. Antônio observa a falta de maior organização e representação “deixando tudo correr à nossa revelia” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 3). Fazia-se necessário, a partir daquele momento, maior organização e união das classes a exemplo do que ocorrera em São Paulo onde a Associação Comercial mantinha um representante permanente na Comissão de Tarifas. Este seria o lugar onde, por meio de uma representação de classe, se poderia acompanhar com eficiência, mas “sem barulho”, os trabalhos daquela Comissão. “É nosso dever acabar com este systema de extemporâneas e fortes objurgatórias com que os representantes de certas classes produtoras, inútil e esterilmente procuram, de quando em quando, intervir nesse debate”. (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano V, nº 253, de 15/07/1928, p. 3) Mas não deixa claro nem subtendido quem seriam esses representantes e em nome de quais classes agiam.

A proposta do Dr. Antônio Augusto Junqueira de construir rodovias paralelas às ferrovias como forma de limitar o monopólio dos transportes e controlar os valores dos fretes através da concorrência, apresentada no Congresso das Municipalidades da Zona da Mata de 1928, não era uma ideia lançada a esmo e sem fundamento. Afinal, foi de sua autoria, enquanto deputado estadual, o projeto rodoviário apresentado ao Congresso Estadual de Minas Gerais e que rendeu ao deputado pelo menos duas matérias publicadas no Jornal “O Paiz” do Rio de Janeiro, ambas transcritas para seu jornal o “Além Parahyba”.

“Na justificação desse projeto, o seu autor, o deputado estadual sr. Antônio Augusto Junqueira, muito bem salienta que o problema rodoviário constitui a synthese de um grande programa de governo. Com effeito, o rodoviarismo tem um destacado alcance moderno, pela oportunidade que offerece a um paiz, como o nosso, de ver seu *hinterland* desbravado e conhecido.

É interessante a connexão que têm com esse assumpto todos os demais problemas que fixam as aspirações de uma collectividade civilizada. A hygiene encontra no rodoviarismo um dos instrumentos mais eficazes para sua disseminação. É um facto conhecido que, no lugar em que passa uma boa estrada, se abrem todas as oportunidades para um regular serviço de higienização, pela facilidade de serem levados directamente os conhecimentos que o assumpto demanda.

O problema rodoviário resolvido implica também a solução do problema educacional, porque facilita a criação, o aparelhamento e fiscalização das escolas, com o desaparecimento das distâncias. Finalmente, o rodoviarismo realimenta as grandes fontes econômicas e imprime um calor differente a todos os elementos que são a vida mesma de um Estado, porque produz e impulsiona o intercâmbio das relações e a circulação de riquezas”. (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano VI, nº263 de 23/09/1928)

Numa segunda matéria transcrita e também não assinada, são repetidas as justificativas para o investimento em estradas de rodagem mencionadas na citação e reforçadas com novos dados. Segundo um grande financista francês, cujo nome nosso incógnito colunista diz não lembrar, na França as estradas de rodagem há muito já haviam superado economicamente as ferrovias. E foi graças às rodovias “que a França ganhou a batalha de Verdun, que foi devido à facilidade de transporte de tropas, de mercadorias, de material bélico que a França e seus aliados puderam conseguir vitória estrondosa sobre seu inimigo comum, que era a Alemanha.” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano VI, nº 268, de 28/10/1928, p. 2 e 3) A matéria conclui que com os meios de comunicação ocorrerá o mesmo que havia ocorrido com os meios de iluminação. A vela superou a tocha, o gás superou o querosene e quando surgiu a luz elétrica todos pensaram que as demais fontes de iluminação desapareceriam. “O que se verificou, porém, foi justamente o contrário: cada um desses meios anteriores de iluminação aumentava de preço, aumentava de custo, porque na prática, a execução de um outro meio de iluminação mais moderno dava a elles aplicação industrial differente, porém mais intensiva.” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, Ano VI, nº 268, de 28/10/1928, p. 3)

Neste contexto de euforia rodoviária o “Jornal Além Parahyba” repetia com frequência nos meses e anos seguintes notícias sobre os estudos para construção de uma rodovia que ligaria Além Paraíba à Capital. Pelos estudos apresentados, segundo o Jornal, esta estrada, partindo de Além Paraíba, deveria interceptar a estrada União e Indústria na altura da cidade de Areal e daí seguindo como única até a capital. O trajeto com pouco menos de 200 km poderiam ser percorridos de automóvel em apenas 3:30hs, bem menos que as 6:30 gastas pelos trens da Leopoldina. No entanto, somente em 1936 deu-se início a construção da

rodovia. Isso demonstra que a substituição de um meio técnico por outro é complexa porque está relacionado às demandas sociais e capacidade econômica. A substituição da ferrovia pela rodovia como meio de transporte ainda era algo insipiente, sendo os novos meios técnicos insuficientes para atender e ser atendido pela coletividade, funcionando apenas em situações excepcionais.

Tomados pela mesma euforia rodoviária daquele ano de 1928, nove cidadãos da elite alêm Paraíba, capitaneados pelo Dr. Antônio Augusto Junqueira, promoveram um tour automobilístico de quatro dias. Partindo de Além Paraíba percorreram as cidades de Mar de Espanha, Bicas, Guarará, Juiz de Fora, São João Nepomuceno, Rio Pomba, Ubá, Rio Branco, Cataguases, Leopoldina, retornando a Além Paraíba. Esses eventos de viagens insólitas, projetos de estradas e criação de linha de ônibus noticiados de forma fragmentada pelas edições de jornais, ganham significado quando colocadas dentro de um mesmo contexto territorial.¹⁴ “Os eventos são, pois, todos novos. Quando eles emergem, também estão propondo uma nova história.” (SANTOS, 2012, p. 145) Os eventos são marcas deixadas no tempo e no espaço, deixam rastro indicando um futuro presumível. O “rodoviarismo” são os novos fluxos que encontra na sedimentada ferrovia as justificativas para sua implementação. Ao apresentar-se como um meio mais rápido, eficiente, higiênico e educativo de percorrer o território, podendo fragmentá-lo ainda mais que a ferrovia, propõe também a construção de um novo mapa marcado pela presença do automóvel, com ou sem estradas apropriadas.

A modernidade enquanto técnica e ciência impõe a ideologia do progresso como um contínuo de criações tecnológicas. Ocorre no interior dessa modernidade a necessidade de superação não somente daquilo que não é moderno quanto a superação de seus próprios elementos de modernidade, ou seja, ela necessita superar até a si mesmo como razão de sua existência. Nesse movimento de superação, a permanência do antigo se faz importante para dar evidência ao novo ou renovado. Sendo o superado ainda útil e utilizável, produz no novo a sensação da antecipação do tempo. A ferrovia, depois de ter construído seu território, dominado os espaços, ser socialmente apropriada e tornada parte da cotidianidade, perdeu sua condição de moderna porque não acrescentou mais nada ao seu aparato tecnológico. Para continuar sendo moderna ela tem que ser mais, deve ultrapassar a condição de naturalizada. Sua capacidade de acelerar o tempo e encolher o território encontra seu limite porque esse tempo e espaço que a ferrovia construiu pertencem agora à sociedade da qual tanto se esforçou para ser parte.

¹⁴ “Os eventos não se dão isoladamente, mas em conjunto sistêmicos – verdadeiras situações” (SANTOS, 2012, p. 149)

O motor à gasolina superou em tecnologia o motor a vapor, assim como a tocha havia sido superada pela vela e esta pela luz elétrica. Estamos entrando na Segunda Revolução Industrial. O automóvel é agora a novidade tecnológica trazendo consigo novas ou renovadas vantagens: conforto e rapidez tanto para curtas quanto para longas distâncias; a sensação de liberdade, de não estar preso a um trilho num caminho predeterminado, para onde se deslocar é uma questão de escolha. O automóvel enquanto elemento da mais sofisticada modernidade era agora responsável pelos novos ou renovados fluxos, invadindo e transformando uma configuração territorial que tendia a estabilidade.

A entrada do automóvel em cena não significou o abandono da ferrovia como principal meio de transporte de pessoas, e suas características sócio-técnicas confrontavam com o automobilismo. Pela sua própria natureza o trem é um meio de transporte coletivo, embora marcasse a distinção social com seus vagões de Primeira, Segunda e Terceira Classe, não havendo a distinção quanto ao meio técnico, mas sim quanto à qualidade de cada parte desse meio. A difusão de objetos técnicos é desigual, marcando não apenas a diferença entre o novo e o velho como estabelece também novos parâmetros de distinção social. (SANTOS, 2012, p. 42-43/136) O individualismo e elitismo do automóvel são mais que um fator de distinção social, ele promove o distanciamento entre as classes. A sociedade não se estratifica mais pela qualidade dos vagões, a divisão social agora é feita pelo tipo de veículo com o qual se desloca. Trens e carroças mantinham uma relação de complementariedade, sendo a diferença marcada pelo espaço percorrido. A capacidade do automóvel de palmear o território faz dele um objeto onipresente. Sua agilidade, liberdade e versatilidade permitem que esse meio de transporte seja colocado dentro de casa, tornando-o privativo, individualizado e elitizado. O automóvel chegou para dominar os espaços que tão bem haviam sido transacionados entre carroças e trens.

Em 29 de janeiro de 1928, antes mesmo que entrasse em pauta a questão das tarifas ferroviárias e se fizesse toda apologia ao automobilismo, o mesmo “Jornal Além Parahyba” publica uma pequena matéria intitulada “O carro de boi”. Nesta matéria, um misto de acusação e redenção, os carros de bois são colocados como vilões das boas estradas, “de cuja superfície é o mais rápido e temível destruidor” (JORNAL ALÉM PARAHYBA, ano V, nº 229, de 29/01/1928, p. 2). Suas rodas estreitas produzem sulcos profundos no terreno danificando as vias que agora são utilizadas também por automóveis. Além disso, a lentidão dos carros de boi é um entrave ao progresso que prescinde de algo mais dinâmico. Mas a mesma matéria o redime em dois momentos: a importância que representou em tempos passados e que ainda representam “para os serviços internos em nossas propriedades rurais,

onde ainda existem bom terrenos de cultura em partes altas e acidentadas, onde o auto-caminhão, apesar dos pesares, não poderá mostrar eficácia”. (JORNAL ALÉM PARAHYBA, ano V, nº 229, de 29/01/1928, p. 2) Para o autor da matéria, não havia dúvida de que os carros de bois não teriam futuro muito longo diante do avanço do automóvel, era só uma questão de tempo para que fossem suspensas as exceções feitas a ele, como já havia acontecido em São Paulo,

“(…) o adeantado Estado de São Paulo, já renegou o caro de bois, pretendendo conservá-los apenas como uma cousa do passado, uma recordação, uma relíquia, se assim nos podemos expressar: e tanto é assim que, por iniciativa da Associação Paulista de Boas Estradas, está promovendo o recolhimento, no Museu Nacional, de um specimen do carro de bois o qual será levado até a Capital Federal por um caminhão Thonycroft, de seis rodas que o transportará pela estrada São Paulo – Rio”. (JORNAL ALÉM PARAHYBA, ano V, nº 229, de 29/01/1928, p. 2)

Se por um lado os carros de bois entraram em desuso, as ferrovias brasileiras por sua vez se transformaram num obsoleto necessário devido à falta de investimento na sua atualização tecnológica. Sua importância econômica foi gradativamente reduzida a cargas específicas, à macro economia dos minérios e das siderurgias, e o transporte de passageiros praticamente desapareceu. Condição que, de certa forma, afastou a ferrovia da íntima convivência que mantinha com a sociedade da qual havia se tornado cúmplice de suas práticas e de seu cotidiano.

Há uma lacuna nas fontes de jornais pesquisados, correspondendo ao período entre a Revolução de 30 e a Revolução Constitucionalista de São Paulo de 1932. Houve publicação nesse período, indicada pela numeração do “Jornal Além Parahyba”, uma vez que consta a edição nº 227, ano VI, de 30 de dezembro de 1928 e a próxima a qual tivemos acesso, edição nº 420, ano IX, de 10 de janeiro de 1932. Um período importante levando-se em consideração os eventos ocorridos. Para cobrir essa lacuna deixada pela documentação, nos valem das memórias de Joaquim Moreira Júnior (2002) e da página central da “Revista da Semana” de 13 de dezembro de 1932, contendo apenas as fotografias do episódio com suas respectivas legendas.

Como já indicamos Além Paraíba era um entroncamento ferroviário cujas linhas a ligavam à cidade de Três Rios, e dali à capital, Rio de Janeiro. De Além Paraíba partia a linha que atravessa o Rio Paraíba do Sul em direção à Nova Friburgo, e dali em direção à cidade de Niterói. Além disso, a cidade era cortada pela rodovia Rio-Bahia, outro importante eixo de transporte, transformando-a numa posição estratégica tanto para legalistas quanto revolucionários.

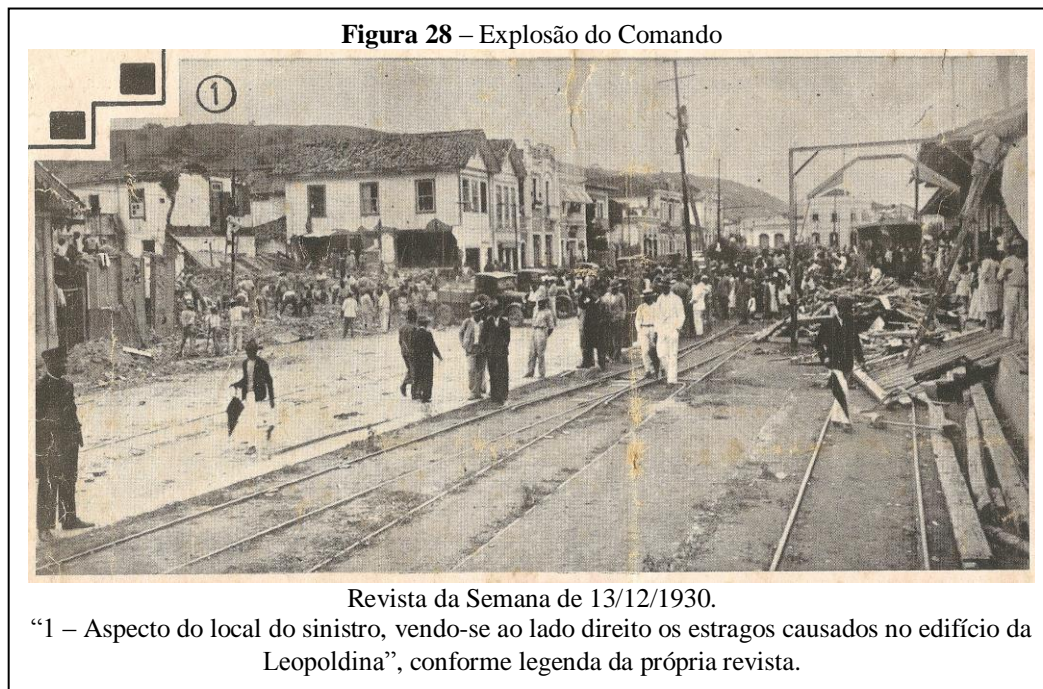
A cidade aderiu logo às forças revolucionárias, provocando a fugas de elementos do Partido Republicano Mineiro - os perremistas - ao contrário de São João del Rei onde os combates se estenderam até o dia 15 de outubro e a vizinha Juiz de Fora com resistência até o dia 23 daquele mês. Tropas vindas de várias regiões de Minas Gerais transformaram Além Paraíba num campo de guerra. O Rio Paraíba do Sul constituía a barreira natural que dividia os dois exércitos: do lado fluminense, as tropas fiéis ao governo, e do lado de mineiro, as tropas aliancistas guarneciam as cabeceiras das pontes ferroviária e rodoviária. A Estação de Porto Novo transformou-se num quartel e a Oficina voltou-se para o conflito blindando as cabines de locomotivas para permitir seu tráfego, principalmente conduzindo as tropas ao longo da linha que margeava o rio.

“Ainda me lembro bem que a Locomotiva Nº 191, dirigida pelo maquinista Euzébio, vinda de Friburgo, entrou pelo portão da oficina com vários sinais de tiros. Um deles furou o tender da máquina que conduz o carvão e a água. (...) O maquinista ainda muito assustado, nos mostrou outros furos de balas na caldeira, mas sem perigo, pois penetraram apenas no forro externo de amianto. Ele e seu foguista, nessa hora de grande susto, só tiveram tempo de se agachar dentro da cabine da máquina em movimento até ultrapassar o trecho de maior perigo.” (MOREIRA JR., 2002, p. 82)

Na Oficina foi construído um canhão, “cujo projeto foi trazido pessoalmente pelo próprio autor, o Dr. Cortat, desconhecido em nossa cidade, que passou a orientar os melhores mecânicos da ferrovia apresentado para a importante e inédita tarefa.” (Idem: p. 82) Preso a um vagão o canhão foi conduzido até as proximidades da Estação de Melo Barreto, disparando com sucesso contra as tropas legalistas entrincheiradas na Estação de Paquequer, do outro lado do rio. Foi o início da ofensiva aliancista, no momento em que a Revolução estava por acabar. Um alívio para a cidade que gradativamente ia retomando sua rotina, moradores voltavam para suas casas, principalmente os que moravam à margem do rio.

Poucos dias depois de terminado o conflito, em três de dezembro, o material bélico que havia sido depositado em um prédio em frente à Estação de Porto Novo explodiu, a chamada “explosão do Comando”, como ficou registrado o fato na memória da cidade, quando a munição estava sendo preparada para ser despachada em vagões. Vários prédios desabaram, incluindo uma agência do Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas. A Estação do outro lado da praça teve parte de seu telhado arrancado. “Das oficinas da Leopoldina, distante exatamente um quilômetro da estação de Porto Novo, ouvimos com espanto o impacto da explosão e pudemos ver um cogumelo imenso de fumaça subindo pelos ares.” (MOREIRA JR., 2002, p. 85) Era horário comercial e muitos foram vitimados. As

lembranças da Revolução de 30 na cidade têm como forte referência o episódio dessa explosão.



Em 1932 a cidade é tomada por novo momento de tensão com a Revolução Constitucionalista de São Paulo. A cidade novamente aquartela-se com chegada de tropas. Os vagões são vistoriados com o objetivo de impedir a comunicação entre os paulistas e os simpatizantes da causa constitucionalista em Minas Gerais. Barreira que não foi capaz de conter Assis Chateaubriand quando se dispôs a levar armas e munição para os guerrilheiros pró-bernardistas aliados de São Paulo entrincheirados próximo ao povoado de Araponga-MG. Chateaubriand havia embarcado no trem noturno da Leopoldina partindo do Rio de Janeiro no dia 6 de setembro, passou pela barreira montada em Além Paraíba e só foi identificado e detido na Estação de São Geraldo na manhã do dia seguinte. (MORAES, 1994, p. 284-287)

Foi durante o movimento de aproximação com a cidade que a ferrovia conquistou seu caráter de excepcionalidade no cotidiano de Além Paraíba. Até os anos de 1930 a ferrovia era frequentemente citada pelos jornais como atuantes em diversos eventos, principalmente os que envolviam deslocamentos. As peregrinações anuais ao santuário de Aparecida do Norte promovidas pela “Associação dos Moços Católicos de Além Paraíba” eram feitas em trens especiais contratados à The Leopoldina Railway Company Ltd. ou Central do Brasil. Eram também em vagões especiais dessas ferrovias que os times de futebol, acompanhados de autoridades, torcedores e bandas de músicas, promoviam os campeonatos regionais. Nesse

cotidiano estava o trem fúnebre conduzindo o cortejo de Porto Novo ou Porto Velho aos cemitérios situados em São José no outro extremo da cidade. Um vagão foi especialmente construído para esta finalidade e as urnas mortuárias muitas vezes produzidas na serraria da Oficina. Os trens também eram citados quando transportavam autoridades vindas do Rio de Janeiro ou Belo Horizonte. Através dos trens, políticos faziam suas campanhas apresentando-se pessoalmente nas mais remotas províncias do estado.

O fato de jornais citarem o óbvio, salientar o que era de domínio comum, mesmo sabendo que aquele era o único meio possível, demonstra a vontade de dar notabilidade à condição ocupada pela ferrovia no imaginário coletivo. Hegemonia perdida quando novos fluxos trazendo novos meios técnicos invadem o território que era exclusividade do aparelho ferroviário. Carros, caminhões e ônibus produtores de nova dinâmica econômica contribuíram para o afastamento da ferrovia daquele espaço social. Outro fator a considerar foi a própria crise ferroviária provocada pela Segunda Grande Guerra, especialmente na Leopoldina Railway que era gerida por capital inglês e administrada por uma empresa sediada em Londres. A consequência foi o sucateamento da ferrovia e sua posterior encampação pelo governo brasileiro. Assunto que abordaremos mais adiante.

2.2 – Ferroviário: um patrimônio de Além Paraíba.

O ferroviário constitui um importante legado construído pela ferrovia em Além Paraíba. Numa dimensão análoga ao próprio patrimônio edificado, essa categoria de trabalhadores preencheu de forma significativa a paisagem urbana, permearam a ferrovia pelo tecido social dando-lhe outras implicações, ampliando seu significado local e regional. Por isso, podemos considerar que os ferroviários constituem, eles mesmos, um patrimônio dotado de significado histórico, social, político e profissional. Reuniremos aqui três categorias de ferroviários: trabalhadores do setor de transporte significando as estações; da via permanente significando as linhas que cortam a cidade; e da mecânica significando os trabalhadores das Oficinas.

Propomos apresentar esta face humana da ferrovia na forma como esse grupo se organizou dentro do seu universo profissional identificando as marcas de sua identidade. Essa

identidade extrapolou o mundo do trabalho e se fez presente no esporte, na política, nas artes, festividades e celebrações. E, seguindo a mesma trajetória do patrimônio físico que o gerou, essa classe de trabalhadores experimentou uma fase de formação e crescimento, um momento de grande importância, até uma lenta, gradual e sofrida decadência. Restam agora apenas a história, a memória e as ruínas de uma categoria profissional.

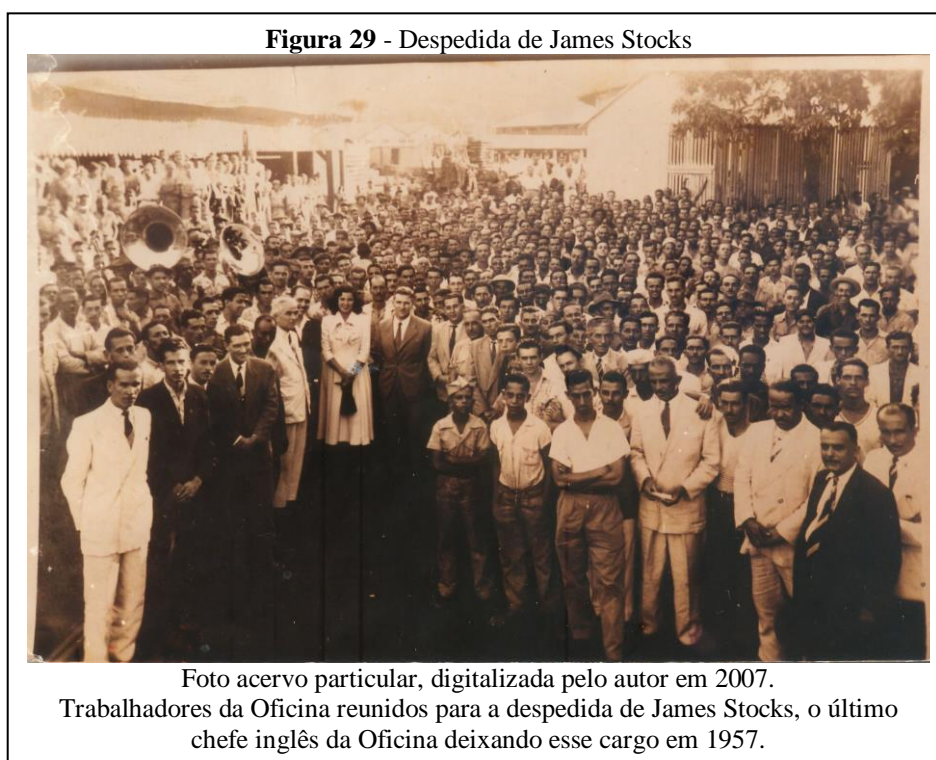
Até a chegada da ferrovia em 1874 não havia nenhum empreendimento industrial na cidade, indicando a falta de mão de obra qualificada. Foi a ferrovia, especialmente a Estrada de Ferro Leopoldina, que trouxe de fora os primeiros trabalhadores, a gênese dos ferroviários de Além Paraíba. A partir deles se iniciou o processo de formação *in loco* das novas gerações. A administração da Estrada adotou desde cedo o critério de hereditariedade na reprodução da força de trabalho, forma gerencial comum nas indústrias daquela época. Privilegiavam-se os filhos de trabalhadores já estabelecidos a uma vaga de aprendiz, fazendo da condição ferroviária uma herança. Era um emprego vitalício, do jovem aprendiz ao velho aposentado, numa trajetória em que a condição ferroviária traduzia um estilo de vida.

O setor de transporte exigia um conjunto bastante amplo de atividades e, conseqüentemente, de profissionais: maquinistas, foguistas, guarda-freios, bilheteiros, manobristas, telegrafistas e pessoal de estiva. A principal função desses trabalhadores era o controle do tráfego, tarefa que se torna mais complexa em sistema de linha única na qual a ultrapassagem de um trem que vai e outro que vem somente pode ser feita nas estações com linhas auxiliares de desvio. Para que esse sistema funcionasse, a comunicação telegráfica era única e fundamental. Também eram responsáveis por embarque e desembarque de passageiros e cargas, fazendo desses trabalhadores o intermediário entre a empresa e a população.

O pessoal da via permanente eram os mais sacrificados trabalhadores da ferrovia. Quanto mais remota e menos motorizada essa atividade, maiores as exigências e penosas suas tarefas. O trabalho de manutenção das linhas era constante: um agente inspecionava a linha em um determinado trecho indicando os pontos onde eram necessários reparos, comunicando ao feitor, como era chamado o chefe das turmas de via permanente. Às vezes eram esses feitores os responsáveis pela inspeção de linha. Essa turma usava os tróleis como meio de transporte, sendo carregados com as ferramentas e materiais necessários para o trabalho: trilhos dormentes, pás, picaretas marretas, pregos de linha entre outros. Os tróleis eram impulsionados a bambu. Quatro homens, cada um em uma extremidade da plataforma do trólei o impulsionava como uma espécie de barco, espetando os bambus em meios aos dormentes impulsionando-os para frente sincronicamente. A memória de quem viu esses

trabalhadores deslizando sobre os trilhos atravessando a cidade guarda uma visão romântica daquela cena, mas esse insólito passeio esconde toda penúria de um ofício. Um trabalho executado sem interromper o tráfego, feito nos intervalos dos horários de trens, exigindo força e rapidez sob o olhar severo de um feitor. Eram homens simples, de baixa remuneração cujo trabalho na via permanente revela a forma mais rudimentar entre os ofícios da ferrovia. Pouco restou da memória dos trabalhadores da via permanente, não identificamos fotos, citações em jornais ou outro documento que pudesse nos dar maiores informações sobre suas vidas, relações de trabalho e práticas sociais.

Ao contrário, as Oficinas guardavam o quadro mais significativo dos trabalhadores, tanto pelo seu numeroso contingente, quanto pela formação e qualificação profissional. Esta Oficina foi estudada por nós no curso de mestrado onde, partindo do conceito de *cultura de ofício* analisamos as relações de trabalho estabelecidas naquele ambiente antes do processo de estatização da empresa, ou seja, quando ainda estava sob a administração inglesa. Procuramos identificar que valores profissionais eram ressaltados e como esses valores mediavam as relações dentro daquele grupo.



Entendemos por *cultura de ofício* a adesão ao corpus identitário de uma determinada categoria de trabalhadores valores iminentes das práticas de seu ofício. Esses valores são construídos a partir das relações estabelecidas no próprio ambiente de trabalho,

mas ganham uma importância e uma dimensão tão significativa que acabam por extrapolar aquele espaço. Identificamos naquele ambiente fabril que os valores atribuídos ao ofício e que incidem na configuração dessa cultura podem sofrer influência das normas gerenciais da empresa e que são apropriados pelos operários como valores de sua própria cultura. Por exemplo: a meritocracia, através da qual a empresa avalia o desempenho, a qualidade técnica da produção e a destreza de cada empregado, são valores apropriados e usados pelos trabalhadores como elemento de distinção da classe a qual pertencem. É dessa forma que o *Jornal Além Paraíba* apresenta os operários da Leopoldina:

“As oficinas locais da Leopoldina (...) tem em seu corpo de operários, verdadeiros artífices que honram, sobretudo, aquele núcleo de trabalhadores. É sabido o bom nome que goza o operário ferroviário alémparaibano, nesta ou naquela especialidade dos vários ofícios que ali são ministrados. (...)”

Disse-nos o mestre geral das nossas oficinas, ao entabularmos a nossa reportagem, que várias peças importadas até então da Europa (confirmando assim o que ouvíamos falar) são hoje confeccionadas com a mesma perfeição e talvez com mais proficiência do que aquelas até então importada; (...)” (*JORNAL ALÉM PARAÍBA*, ano XXX, nº 1437 de 03/01/1954, p. 2)

O jornal tem a intenção de levar para a cidade o que se passa no mundo fechado da Oficina, e o faz pelas mãos hábeis de seus operários. A matéria não cita o aparelhamento mecânico, já considerado obsoleto naquele ano de 1954. O atraso do maquinário é compensado pelo *know-how* e dedicação de seus trabalhadores na tarefa de substituir com eficiência onerosas importações da empresa num contexto de estatização, “cujos setores não vêm sofrendo solução de continuidade” (*Jornal Além Paraíba*, ano XXX, nº 1437 de 03/01/1954, p. 2) porque,

“(...) a Leopoldina possui uma equipe de cooperadores cada qual mais cônica de seus deveres, o que dá a seus chefes, como é óbvio, um alento extraordinário no andamento de inúmeras seções dentro daquele enorme edifício, antigo embora, e que muitos alémparaibanos não conhecem bem, mas que devem fazê-lo disse-nos o funcionário a quem entrevistamos.” (*Jornal Além Paraíba*, ano XXX, nº 1437 de 03/01/1954, p. 2)

Se para a empresa era desejado um trabalhador eficiente e colaborador para proceder à exploração do trabalho, por outro lado os mesmos valores eram apropriados e convertidos em capital simbólico na projeção social daqueles trabalhadores. Fazendo uma conjugação de fatores, temos um emprego vitalício e hereditário numa empresa que agora se torna um bem público pelo processo de estatização em andamento e temos como resultado

uma apropriação do espaço de trabalho. O jornal coloca as habilidades daqueles trabalhadores na rua e o operário entrevistado convida a população para conhecer sua “casa” de trabalho.

Talvez nada defina melhor o sentido de apropriação do que as práticas dos biscates. Não estamos falando de atividades desenvolvidas fora do horário de trabalho aproveitando a formação obtida nas Oficinas, o que era comum entre aqueles trabalhadores como forma de aumentar a renda. Trata-se de peças e artefatos produzidos nas Oficinas com o objetivo de serem subtraídos: facas, martelos, cavadeiras, churrasqueira, entre muitos outros itens. Uma prática antiga e que gerou histórias insólitas registradas na memória e repassadas geração a geração e não deixou de ocorrer até o fechamento da Oficina. Como o caso de um fundidor que produziu um sino e para retirá-lo do recinto da Oficina colocou-o dentro de uma lata, encheu de terra e plantou uma mangueira. Quando a árvore já estava brotada pediu permissão à chefia para leva-la para casa. História que nós mesmos ouvimos quando atuamos ali entre 1979 e 1992 como mecânico. Nesta ocasião presenciamos a construção de uma bateria musical. Um companheiro de trabalho que também era baterista e atuou em vários conjuntos musicais da cidade produziu todo seu instrumento em metais nobres (inox e latão), peça a peça, montando-a em casa. O sucesso dessas práticas dependia da convivência, sigilo e até apoio dos demais companheiros dos quais até os maquinistas e vigias noturnos estavam envolvidos, afinal, artefatos maiores tinham que ser retirados fora da vista da chefia. Por isso essa prática, além do sentido de apropriação também representava uma forma de coesão daquele grupo.

As comemorações de 1º de Maio era um momento especial em que a Oficina se preparava para receber a cidade. A acolhida desse ilustre visitante exigia que a “casa” fosse limpa e organizada. Na véspera, o chão de terra batida era humedecido e varrido, as máquinas e bancadas recebiam uma fina camada de óleo para lhes dar realce, sucatas era recolhidas, tudo era posto no seu devido lugar. A casa tinha que dar uma boa impressão. Um altar provisório era erguido em um de seus galpões para a missa que agregava naquele momento os visitantes dispersos pela Oficina. Era o momento de ver o local de onde, em outros dias, somente se ouviam os sons, viam-se as fumaças e sentiam-se o cheiro de ferro e carvão queimados. As comemorações de 1º de Maio não se restringiam ao espaço da Oficina, a jogos de futebol animados por bandas musicais e ao baile comemorativo no Minas Clube. Estas últimas em conjunto com operários de outras fábricas, principalmente, papel e tecido.

Figura 30 - Missa de 1º de Maio de 1961, celebrada na Oficina.



Foto de acervo particular digitalizada pelo autor em 2007.

Figura 31 – Bayne Futebol Clube. Aproximadamente 1960.



Foto de acervo particular, digitalizada pelo autor em 2007.

Da esquerda para a direita - Em pé: Ninico, Dioclécio, Tatão, Wilson (Pavão) Inácio dos Santos, Tito, Rolando Gomide, Plínio Luiz de Moura, Jorge Marques. Agachados: José Rodrigues Militão, Bicicleta, Milton Monteiro, Massapão e Agostinho.

Em dias normais eram os trabalhadores que espelhavam a Oficina pela cidade. Suas veias artísticas os levavam a participar das duas bandas de música da cidade, a Sociedade Musical Carlos Gomes e Sete de Setembro, ambas centenárias e ainda em atividade. Esses músicos ferroviários também compunham os vários conjuntos musicais que animavam os bailes de carnaval e de fim de semana na cidade e região. Esses trabalhadores também eram os atletas do Bayne Futebol Clube que, apesar de todo esforço da chefia da empresa, nunca chegaram a vencer nenhum campeonato municipal.

A forma como temos apresentado até aqui os trabalhadores da ferrovia, numa relação direta com a empresa de onde retiraram sua subsistência e configuraram sua identidade, não indica um estado de subserviência, mas uma relação negociada sujeita também ao conflito. A experiência adquirida nas relações de produção levaram os ferroviários de Além Paraíba a uma consciência do papel do operário enquanto agente não só social quanto político (THOMPSON, 1987, p. 10). Uma classe capaz de organizar seus sindicatos, eleger seus representantes nas Assembleias Legislativas Federal, Estadual e Municipal. Desde a eleição de Walter Portilho para a Câmara de Vereadores de Além Paraíba em 1954 não houve uma única legislatura desta casa que não houvesse pelo menos um ferroviário vereador. Esses trabalhadores constituem um patrimônio não só enquanto artífices, mas também o são pela atuação política e sindical. Apresentaremos brevemente três momentos dessa atuação: um período de formação culminando com a participação dos ferroviários de Além Paraíba na greve de 1920; um segundo momento que envolveu o processo de estatização da Leopoldina; e o terceiro representado pelo momento de mais força dos ferroviários gerando o que ficou conhecido como sindicato do “Pau Puro”. O que importa aqui não é tanto a luta político-sindical em si, mas como essa atuação contribuiu para transformar aqueles trabalhadores em agentes históricos significativos, portanto, patrimoniáveis.

Os ferroviários foram uma das primeiras categorias de trabalhadores a se organizarem, ao lado dos têxteis e gráficos, centrados no eixo Rio-São Paulo. Os ferroviários, no entanto, guardam uma particularidade: tem concentração em grandes centros, mas seu maior contingente encontra-se disperso por um vasto território. Se mobilizar uma categoria de trabalhadores tão dispersa poderia trazer algumas dificuldades organizacionais, a própria empresa deu as condições para que o fluxo da organização sindical e informacional chegasse aos lugares mais distantes, o que dava outras abrangências e implicações ao movimento operário. Outro dado que incide sobre a questão da abrangência na organização do ferroviário é o fato de serem várias as empresas dispersas por vários estados, isso até a conclusão do processo de estatização e consolidação da Rede Ferroviária Federal S/A no final dos anos de

1950. Essa questão incide diretamente sobre Além Paraíba, uma cidade interiorana dividida por duas ferrovias, Estrada de Ferro Central do Brasil e a The Leopoldina Railway Company Lmted., com dois vínculos distintos de emprego e salários.

O período que antecedeu a grande greve da Leopoldina de 1920 é especialmente importante na organização e transformação dos ferroviários de Além Paraíba num agente político atuante. Neste período a Leopoldina já havia ganhado concessões que a possibilitara levar seus trilhos ao Rio de Janeiro, estabelecendo sua estação, emprestando seu nome à região que se formou ao seu redor e ao que viria a ser conhecido como subúrbio da Leopoldina, envolvendo os Bairros de Olaria, Triagem, Penha, Amorim, Bonsucesso, Vigário Geral e Estrela. Ali se formou a União dos Empregados da Leopoldina (UEL, com sede na Penha - RJ), responsável pela organização da greve de 1920. O fluxo dessa organização chegou ao interior onde é fundada a Liga Operária de Além Paraíba. Essa Liga teve uma atuação importante na mobilização dos ferroviários da região, realizando assembleias nas cidades de Cataguases, Cachoeira e Macaé. Sobre o território construído pela Leopoldina, os ferroviários construíram o seu, adquirindo força reivindicatória.

“Sendo assim, por intermédio da Liga Operária Além Paraíba, os empregados da Leopoldina Railway pediam melhoras e garantias. Solicitavam, então, aumento dos vencimentos, mudanças no pagamento de aprendizes, fim dos trabalhos aos domingos, pagamento dobrado para as horas extraordinárias e efetivação depois de seis meses de trabalho. Ainda reivindicavam que a Companhia justificasse a Liga a demissão dos funcionários e o fim da suspensão por tempo indeterminado, além de um fiscal de higiene em cada oficina e a contratação de mais trabalhadores.” (FRACCARO, 2004, p. 7)

A greve fracassou. A empresa irredutível à negociação e contando com o apoio do governo imobilizou o movimento. Aos funcionários e a população justificou, através de boletins, ser impossível atender às reivindicações em função dos baixos valores das tarifas que colocavam a empresa em dificuldades econômicas. Dois anos depois os efeitos da greve ainda reverberavam na memória da cidade. O jornal “O Evolucionista” lembrava que,

“por motivos alheios aos desejos desses ferroviários, fracassou. A diretoria da Leopoldina – conforme boletins espalhados pela cidade – alegou ser-lhes impossível atender aqueles que tenham lançado mão desse recurso para melhora de sua situação, visto que as tarifas mínimas, em vigor naquela ocasião, a inibiam disso, tanto que dividendos a distribuir, eram mínimos etc.” (O EVOLUCIONAISTA, nº 39 de 22/10/22, p. 1)

Sensível às condições de vida degradantes do ferroviário, ou com a intenção de atingir indiretamente a empresa, o jornal recupera a memória ainda recente e ressentida da

greve e a atualiza. Apresenta dados censitários do custo de vida em relação ao valor do salário médio para demonstrar as condições materiais degradantes a que eram submetidos os ferroviários de Além Paraíba e conclui:

“Sendo assim, mais uma vez, repetimos – sem nos mover, é justo que o digamos, qualquer prevenção contra esta estrada de ferro – é justo e humano, que a mesma agora que tem de conseguir – como já dissemos – uma majoração em suas tarifas volva as vistas para seus servidores e lhes suavize, pelo menos, as agrúrias porque vem passando.” (O EVOLUCIONIOSTA, nº 39 de 22/10/22, p. 1)

Para um jornal da Câmara Municipal, dominado pelas elites em tempos de Velha República, tomar partido dos trabalhadores e levantar críticas públicas a maior empresa da cidade nos conduz a algumas conjecturas. Salário é uma forma pela qual a empresa injeta recursos no município, incidindo não apenas na qualidade de vida do trabalhador como alimenta uma cadeia maior de serviços, elevando os níveis socioeconômicos. Isso ocorrendo, ameniza as pressões sociais sobre o poder público. Entendemos que a postura do jornal é um ato mais político que humanitário. De qualquer forma ela realça aquela categoria de trabalhadores numa cidade que estava iminentemente se tornando proletária.

O segundo contexto de greve que consideramos relevante abordar está relacionado ao início do processo de estatização da Leopoldina Railway ocorrido em 1948. Os baixos investimentos da empresa inglesa no contexto de guerra e imediato pós-guerra deixaram linhas, locomotivas e vagões em precárias condições e as oficinas desabastecidas (como veremos no próximo segmento), situação refletida também nos salários, motivo gerador da greve. A empresa não cumprira o acordo coletivo de trabalho firmado em 1946 no qual, entre outros compromissos, concordava em rever a tabela salarial do pessoal sempre que houvesse “apreciável” aumento do custo de vida. Os trabalhadores se mobilizaram, justamente no momento em que iniciam as negociações para nacionalização da empresa. Diante da ameaça de paralização, a Delegacia Sindical de Além Paraíba faz publicar em jornal o seguinte telegrama enviado do Rio de Janeiro:

“Junta Governativa, Sindicato e Comissão Salário informam pessoal que governo está entendimento bem adiantado para urgente encampação Leopoldina, e que tão depressa se concretize, será resolvido o caso de aumento de salário. Diante dessas providências apelamos para funcionários se manterem em atitude pacífica. Confiante ação do governo para não prejudicar êxito de uma transação ligada diretamente aos interesses econômicos do Brasil.

Ass.: Rubens M. Cordeiro – Presidente da Junta Governativa.

Aproveitamos este ensejo, desejo renovar este apelo do Sindicato, na convicção de que os companheiros atentarão em benefício da classe e dos interesses de nosso país.

Ass.: Gilson R. Nascimento – Delegado Sindical.”

(JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1236 de 22/02/1948, p. 1)

Mesmo assim, no dia seguinte a esse apelo, os ferroviários de Além Paraíba pararam suas atividades. Com essa atitude estavam demonstrando que os interesses da classe devem prevalecer e o sindicato não era um órgão autônomo, mas sua representação. Demonstravam também suas desconfianças na Comissão porque o que estava em pauta era a propriedade da empresa e, seja inglesa ou do governo, eram patrões e não seus companheiros. “Foi assim que vimos parar as oficinas nesta cidade, parados todos os serviços, os ferroviários em casa ou, nos últimos dias, em movimentadas assembleias de debates sobre a sua situação.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1236 de 22/02/1948, p. 1)

O governo reagiu a essa decisão com atitudes intimidatórias. Colocou a polícia de plantão e, de Belo Horizonte, enviou tropa do exército, embora não houvesse por parte dos trabalhadores nenhuma atitude que justificasse tal atitude supostamente preventiva. No quarto dia de greve chega a Além Paraíba o Deputado Federal Ezequiel da Silva Mendes, natural desta cidade, para negociar com os trabalhadores. Em uma concorrida assembleia ocorrida no Cinema Porto Novo, ficou acordado que os trabalhadores voltariam às suas atividades e, em contrapartida, o Deputado negociaria junto ao governo e à empresa o aumento devido.

Até dezembro de 1948, em “demonstração de confiança nas providências prometidas dos poderes competentes, os ferroviários esperavam firmes em seus postos de serviços o aumento de seus salários” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1276 de 12/12/1948, p.1) As tensões se elevam novamente, os trabalhadores se organizam para um novo movimento paredista. Em março de 1949 o governo conclui a negociação de compra da Leopoldina e no mês seguinte os salários dos trabalhadores são reajustados. E agora, eles têm um novo patrão.

Há um momento bem marcado e delimitado na longa trajetória da Estrada de Ferro Leopoldina que ficou conhecido tanto para a História quanto para a Memória como o “tempo dos ingleses” e está relacionado ao período de gestão inglesa da empresa que passou a ter sua sede em Londres. Para a Memória da cidade esses foram os anos gloriosos, momento

de maior expansão de suas linhas e volume de seu tráfego. Essa memória considera também a excelência na formação técnica dos seus trabalhadores com aqueles valores que consideramos anteriormente. Por outro lado, a gerência estatal da companhia foi a grande responsável, segundo essa construção de memória, pela decadência da Leopoldina. Ramais foram fechados, seu aparelhamento sucateado, a meritocracia abandonada em favor de apadrinhamentos políticos e se viveu uma gradual redução de seu contingente de trabalhadores. Não há equívoco nessa construção, mas há dados, detalhes, trazidos pela história que podem acrescentar dados a essa percepção sem, no entanto, alterar a validade dessa construção de memória.

O fim dos “tempos dos ingleses” foram desgastantes, tanto para a ferrovia enquanto empresa quanto para os próprios ferroviários. Parece haver a intenção, não declarada, por parte dos ingleses em provocar tal estado de tensões entre os trabalhadores como forma de pressionar o governo a encampação da empresa que parecia, naquele momento, melhor negócio do que investir em seu reaparelhamento.

“Durante a II Guerra houve um crescimento da demanda, relativamente atendida pela empresa. O número de passageiros transportados seguia uma tendência crescente, mas, também após 1947, iniciou-se uma trajetória negativa. Havia solicitação de vagões para transporte de cargas, mas a empresa desaparelhada tecnicamente, não mais atendia suficientemente a demanda. Por outro lado, a administração inglesa parecia pouco interessada em fazer com que a empresa prosperasse, pois em termos de lucro, e encampação seria mais negócio.

A venda foi uma dádiva para uma empresa beirando à falência, com materiais rodantes obsoletos, em profunda crise trabalhista e com seus usuários.” (PAULA, 2000, p. 116)

As greves daquele momento representavam a luta dos ferroviários no reconhecimento de seus direitos trabalhistas, mas foram utilizadas pela administração inglesa como um sutil instrumento de pressão sobre o governo. Se a entrada dos ingleses no empreendimento ferroviário gerou na memória “tempos gloriosos”, a saída não foi desastrosa graças à intervenção do governo. Não pretendemos reparar reconstruções da memória porque elas são representações feitas a partir de experiências vividas, tanto quanto procede a operação historiadora. Entendo que memória e história mantêm entre si uma relação de complementariedade, ora trabalhando os acontecimentos no mesmo sentido, ora permitindo leituras distintas do mesmo acontecimento.

Podemos, com isso, inverter a lógica de nossa história e afirmar que não foram dos ingleses os “tempos gloriosos”, mas dos ferroviários. À meritocracia inglesa não correspondia uma valorização monetária do trabalhador, mas aqueles ferroviários a

transformaram num elemento de valorização de si mesmos. E a formação de mão de obra, uma necessidade da empresa mais do que uma ação educativa, uma forma de exploração de trabalho que iniciava com os aprendizes transformados em ajudantes baratos de seus oficiais. Mas, por esse caminho, jovens se qualificavam e tomavam consciência de seus valores profissionais. O não cumprimento de acordo trabalhista retira da gerência inglesa a aura de administradores honrados e pontuais, mas fornecem aos ferroviários suas forças reivindicatórias. Por essas e outras, podemos dizer com Thompson (1987) que os ferroviários de Além Paraíba constituem uma classe que se formou a si mesma.

O terceiro contexto sindical que consideramos relevante na configuração dos trabalhadores ferroviários de Além Paraíba, diz respeito à atuação do sindicato conhecido como “Pau Puro”, surgido da confluência de representantes comunistas e da esquerda do petebismo. (MATTOS, 1998, p. 27) A chapa “Pau Puro” foi eleita em 1954 tendo Demisthócles Batista, o Batistinha, como presidente e, em Além Paraíba, sobressai o nome de Walter Portilho. Esse modelo sindical ficou registrado na memória dos ferroviários como um sindicato que não se curvava aos mandos do governo, e agora, também patrão. O “pau puro” é aquele que não dá cupim, ou seja, não se corrompe, para usar a analogia dos próprios ferroviários.

Esse sindicato assumiu a liderança dos ferroviários da Leopoldina num momento particularmente importante. A Railway não existia mais e a empresa volta a ser a Estrada de Ferro Leopoldina recuperando o nome de origem, anterior a 1898. No entanto, a forma de sua inclusão na Rede Ferroviária Federal estava sendo administrativamente estudada. Esses trabalhadores ainda conviviam com problemas herdados da crise da estrada inglesa como atraso de pagamentos e suspensão de abonos, provocando a redução de seus vencimentos. A atuação do “Pau Puro” deu aos trabalhadores da Leopoldina ganhos significativos na década de 1954 a 1964. Um sindicato que atuava de forma mais incisiva na empresa, interferindo na relação entre empregado e chefia e questionando decisões administrativas que implicasse na vida do trabalhador.

A atuação desse sindicato produziu novos contornos definidores para os trabalhadores ferroviários de Além Paraíba. Para as classes médias e elite, representava o “perigo vermelho”. Seu líder local, Walter Portilho, era um “agitador comunista confesso”, “trêfego operário”, representando uma ameaça à ordem pública. “Se providências não fossem tomadas, será demasiado tarde para reconquistar o terreno perdido e se impor de novo a ordem, a disciplina e o respeito que sempre reinavam nesta Oficina, absolutamente necessários à marcha normal dos trabalhos mecânicos.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº

1443 de 14/02/54, p. 1) O mesmo jornal que defendia as greves de 1948 reprimia agora as de 1954. Os ferroviários de Além Paraíba não eram mais os mesmos.

Os significativos aumentos salariais conquistados pelos ferroviários no período de atuação do “Pau Puro” - tanto com reivindicação direta de aumento quanto através da equiparação salarial a outros ferroviários já estatais – colocou os ferroviários em condições econômicas privilegiadas dentre os operários de Além Paraíba, constituindo o que Hobsbawm (2000) identificou como uma elite operária. Aquisição de casa própria, automóvel, eletrodomésticos, filhos estudando em escolas particulares e cursos de língua estrangeira. De certa forma, isso representou um afastamento entre os ferroviários e outros trabalhadores da cidade.

O golpe de 64, ao eliminar aquela liderança e estabelecer o regime de força retirou do ferroviário sua força reivindicatória. Embora a condição de trabalhador privilegiado perdurasse até os anos de 1980, o poder aquisitivo do ferroviário foi gradativamente reduzido. De forma irreverente, os trabalhadores da Oficina de Porto Novo se referiam as abreviaturas da estatal R. F. F. S/A como – desculpa a expressão chula, mas foi assim ouvida por nós – “**Revolução Fodeu Ferroviário Sem Apelação**” (salientamos em negrito o plágio da sigla).

Como assinalamos, o objetivo deste tópico foi apresentar o ferroviário como um legado social da ferrovia para a cidade. Com rápidas pinceladas apresentamos seus viveres, saberes e fazeres, uma trajetória que corresponde aos dos próprios edifícios que os gerou. Homens e prédios trocando significado, negociando suas identidades, um emprestando ao outro as razões de suas existências e persistente permanência. Mas há uma diferença fundamental nessa relação, os prédios são lugares de memória, aqueles trabalhadores são apenas memórias coletivas.

2.3 – A desconstrução do aparato ferroviário de Além Paraíba.

O governo adquire dos ingleses uma grande companhia, mas também um grande problema. A Leopoldina é dos tempos em que a ferrovia era “baseada na garantia de juros ouro, no pequeno movimento de terras, nas manobras de bolsa e no prestígio político.” (Jornal Além Paraíba, nº 1238 de 07/03/1948, p. 1) O resultado dessa especulação foi a construção de um sistema ferroviário que nasce com sua principal fonte de receita, o custo do frete, comprometido com dividendos de investidores garantidos pelo governo a juros prefixados. Não havia risco, uma vez que o modelo político-administrativo protegia o investidor mais do que o próprio investimento. A Leopoldina é o exemplo de uma ferrovia que expandiu, tornou-se a maior do Brasil em extensão de linhas, mas com elevado custo operacional. Fruto de um tempo em que expandir linhas dava mais dinheiro e prestígio de que investir em modernização do sistema. Estava certo o Dr. Antônio Augusto Junqueira quando levantou suas críticas em 1928¹⁵. Se desde o início da sua implantação a Leopoldina mantinha um crescimento constante das extensões de suas linhas, por outro lado e de forma contraditória, vivenciou constantes crises e falências.

“Como já disse, não é novo este caso. Há muitos anos que esta estrada luta com dificuldades invencíveis. As péssimas e antiquadas condições técnicas de suas linhas fazem-lhe o tráfego antieconômico e deficitário, apesar do esforço de alguns administradores capazes que mourejam para aguentá-la. Sucessivas injeções de alcanforado não logram salvar um amontoado de ferro velho.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1238 de 07/03/1948, p. 1)

Há, no entanto, outro valor capaz de equilibrar as contas. Os serviços às sociedades assistidas pela Leopoldina, o território que reconstruiu e integrou, as transformações provocadas por seus fluxos na maneira de viver e pensar. Neste sentido, manter a Leopoldina em funcionamento era uma questão de garantir às cidades tangidas por ela a continuidade de suas vidas. Bastou a Leopoldina precarizar seus serviços para que os municípios na sua abrangência dessem sinal de decadência.

“Com seu material antiquado, seus carros sem higiene, sem conforto, sem segurança, arrastando-se morosamente, sem noção de horário, sobre trilhos colocados em dormentes podres, a Leopoldina, longe de atrair, afugenta qualquer iniciativa de empreendimento nas regiões por ela tão mal servidas.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1282 de 06/02/1948, p. 3)

¹⁵ Vide tópico 2.1 – Ferrovia e construção de território.

Além de não oferecer um serviço adequado, seus quase quatorze mil trabalhadores viviam em precárias condições de vida e trabalho, como procuramos demonstrar no tópico anterior. Esses foram os pontos continuamente citados como justificativa pelos defensores da encampação concretizada em março de 1949. Durante as negociações, o Jornal Além Paraíba chama a atenção dos negociadores brasileiros para o fato de serem os ingleses “homens treinados em lidar com a ingenuidade financeira dos países novos. Não gozamos, infelizmente, da fama de habilidade nas operações internacionais de dinheiro.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1282 de 06/02/1948, p. 3) Insinuação que nos faz refletir sobre a trajetória da administração inglesa da ferrovia. Quando adquirira a Leopoldina em 1898, ela era uma empresa modesta, com um alcance ainda limitado. Aproveitando o incentivo do governo para ampliação de estradas, a Leopoldina Railway fez avançar seus limites de forma vertiginosa. Agora que esses estímulos foram reduzidos, assim como a lucratividade da região principalmente após a crise do café, não interessava mais manter uma ferrovia de custosa operação. Aproveitando a onda do nacionalismo econômico da época, a administração inglesa provoca uma situação de desgaste de um serviço essencial a uma grande região forçando o governo a fazer a sua aquisição.

Num nível menor de escala de observação de uma empresa estabelecida em uma determinada região, podemos perceber as ações intestinas do imperialismo e as formas sutis de sua atuação. A Leopoldina foi comprada por dez milhões de libras esterlinas, recursos do governo brasileiro que estavam congelados na Inglaterra. Dessa forma a administração inglesa resolve dois problemas, recebe o pagamento antecipado e se livra de uma empresa deficitária. Para o Brasil, além dos dez milhões pagos outros onze seriam necessários para regularizar a situação da empresa e colocá-la em boas condições de tráfego.

“Quem, de futuro, estudar o quanto de relevante foi o serviço prestado pelas nossas ferrovias ao desenvolvimento do país, há de, por justiça, destacar o papel desempenhado pela Estrada de Ferro Leopoldina.

Com o advento do motor a explosão, passou ela, como as demais, a definhar, já que os governos de então não trataram de encampá-la, quando ainda tinha em ordem o seu material, a fim de que não chegasse ao estado em que se encontra.

Felizmente, nunca é tarde para ajudar tão marcante obra que vem do Império e que, reconsolidada, poderá trazer, ainda, grande soma de benefícios à nação.” (JORNAL A GAZETA, nº 242 de 15/07/1956, p. 6)

Os anos iniciais após a estatização tinham como preocupação aliviar o estado de sucateamento da Leopoldina. O tímido crescimento da arrecadação e baixos investimentos

possibilitavam a recuperação do que estava mais danificado, mas não impedia a deterioração de outros. É o velho adágio do cobertor curto: cobre a cabeça ou os pés, ou se encolhe para caber debaixo dele. Locomotivas à diesel foram adquiridas para substituir as ultrapassadas maria-fumaça, mas por falta de manutenção periódica rapidamente se tornaram inoperantes. Era comum neste esforço de substituição das tecnologias presenciar os dois modelos de locomotivas - diesel e vapor - rodando pelas linhas. As oficinas foram eletrificadas, mas o maquinário, remanescente do século XIX e projetados para tração a vapor, não foram substituídos, mas adaptados para motores elétricos. Uma modernização incompleta, arrastando consigo, de forma bem evidente, as marcas do passado. As primeiras administrações nacionais da Leopoldina tentaram criar com seus discursos e parques recursos uma distinção, uma ruptura com relação ao momento anterior, mas as marcas do passado persistiam nas suas reminiscências. Nos velhos edifícios, nas velhas máquinas, nos traçados obsoletos das linhas com qual cada sociedade conviveu e ainda convivía, estavam as forças das lembranças de um tempo. A efemeridade da obra de reconstrução da Leopoldina, a incapacidade de superar aquilo que o passado havia construído legou à R. F. F. S/A a culpa da perda.

As negociações entre ferrovia e cidade vão mudando ao longo do tempo, face às necessidades das sociedades, das possibilidades da empresa, dos novos meios técnicos e das demandas do mercado. Alguns aspectos dessa negociação são gerais, como o valor do frete; outros são pontuais e dizem respeito às relações diretas entre cidade e ferrovia. A estatização e a formação da Rede Ferroviária Federal abriram novas rodadas de negociações em outros parâmetros: antes se negociava o crescimento, agora se negocia a crise. Mas a crença na recuperação da ferrovia como importante meio técnico persistia, entretanto era um esforço mais político do que econômico.

“Chegou o instante dos Prefeitos da Região não perderem de vista o Coronel Nadir Laranjeiras, digno diretor da Leopoldina, trazendo-o até cá e fazendo-se sentir o que esperamos dele, a começar pelo nosso.

E que aos Prefeitos não falem o apoio das sociedades todas, notadamente as Associações Comerciais e Rurais, bem como as cooperativas. Que o trabalho se realize.” (JORNAL A GAZETA, nº 242 de 15/07/1956, p. 6)

Além Paraíba tem muito a negociar. A cidade abrigava a maior oficina da Leopoldina e uma das maiores do país; era um entroncamento importante recebendo as linhas oriundas do Rio de Janeiro e as remetias para o interior da Zona da Mata e, dali saía ramificação para a região serrana de Nova Friburgo chegando a Niterói; era o ponto de

interseção de duas importantes ferrovias, a Central do Brasil e Leopoldina. Devido a essas condições em 1956 cogitava-se a instalação da Superintendência da Leopoldina em Além Paraíba¹⁶, colocando o município na condição de centro decisório de uma ferrovia que apesar das deficiências técnicas ainda era importante via de ligação a uma centena de pequenas cidades da Zona da Mata.

Do contato direto entre o dirigente da nossa grande ferrovia e a administração do município resultou um entendimento cujo objetivo é a feitura de um acordo entre a Leopoldina e a Central para a construção de uma estação moderna, que satisfaça as exigências do crescimento de nossa população. (JORNAL A GAZETA, nº 274 de 03/03/1957, p. 1)

Uma estação obsoleta, “que além de velha, já não bastam para o movimento intenso de mercadoria que Além Paraíba registrava.” (JORNAL A GAZETA, nº 274 de 03/03/1957, p. 1) Ela é coisa do passado, (ultra)passado, que na condição de meio técnico necessita ser substituída por outra, moderna, como símbolo do progresso. Naquele momento a estação poderia ser demolida porque sua história e sua memória estavam presas a um passado que não dialogava com as pretensões futuras. Pertencia à história, mas não era histórica, seu lugar não era lugar de memória, ela ainda não possuía alma. As representações do passado não estavam incorporadas na sua materialidade, por isso não servia para projetar o futuro que se esperava representar com um novo projeto arquitetônico. Uma ruptura que a nova política ferroviária estava tentando criar, intencionalmente ou não. A estação foi salva naquele momento justamente pelo que a arruína hoje. A administração federal não levou em conta as necessidades, anseios e interesses do município e ao invés de negociar, se impõe ou se omite.

“Num passo de mágica, sem que nos fosse dado sequer esboçar um movimento de manifestação da vontade popular a Rede Ferroviária Federal, que superintende os serviços das Estradas de Ferro em nosso País, deliberou transferir o trecho de Três Rios a Porto Novo para a Estrada de Ferro Leopoldina, o que releva dizer que a Estrada de Ferro Central do Brasil não será mais comum em nosso meio, retirando os seus trens de nossa cidade, privando-nos de seus serviços, que passarão a ser executados exclusivamente pela Estrada de Ferro Leopoldina.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1650 de 08/03/1959, p. 1)

A Leopoldina estava desacreditada, questionava-se sua capacidade de manter os mesmos serviços que eram prestados pela Central, principalmente o transporte de passageiros.

¹⁶ O prédio onde seria instalada a sede da Superintendência faria parte do conjunto da Estação de Porto Novo, embora desconectado dele, ficando em frente, mas do outro lado da Praça Presidente Vargas. Passou por vários usos: escritório da administração da Estrada de Ferro D. Pedro II (depois Central do Brasil); ali funcionou o Grupo Escolar Lafaiete Côrtes; agência do antigo INPS; hoje é a Casa da Cultura do município e tombado por lei municipal.

A incorporação da linha auxiliar da Central do Brasil à Leopoldina significou uma perda de prestígio do municipal, da possibilidade de construir em Além Paraíba um novo e moderno empreendimento ferroviário, além da possibilidade da precarização de serviços. Ressente-se a perda de uma relação histórica, “e que constitui, muito justamente, um patrimônio de nossa particular estima e orgulho” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1650 de 08/03/1959, p. 1). Central e Leopoldina eram presenças vivas, a Rede Ferroviária Federal um ente distante que não se preocupou em ouvir a cidade. A gigante estatal foi redesenhando o mapa ferroviário do país, interferindo em fronteiras historicamente estabelecida em nome de uma racionalidade administrativa que se encolhia para caber embaixo do curto cobertor de sua economia. Fechou ramais considerados deficitários, reduziu gradativamente o transporte de passageiros e atendendo somente a cargas consideradas lucrativas. Os fretes à retalho, ou seja, frete de cargas pequenas e variadas, cada vez mais encontravam menos espaços nos vagões e cada vez menos vagões para esse tipo de frete.

O tempo da ferrovia estava congelado, preso a um presente de incertezas. Enquanto isso a vida da cidade fluía, influenciada pelas notícias de novas tecnologias, servindo para criar as angústias de um passado ainda real diante de um futuro cada vez mais irrealizável.

“Então, ao olhar para aquelas locomotivas, os vagões cinzentos cheirando a aves, aquele carro de correio, com a bagagem seguido das classes, de cor amarelo-castanho, com os passageiros, alguns nas plataformas, outros debruçados nas janelas, o meu pensamento voltou há mais de quarenta anos atrás, buscando nos meus escaninhos a recordação de infância onde revi os mesmos carros, a mesma máquina, os truques soluçantes dos carros nas emendas dos trilhos, no seu interminável trá-lá-lá, trá-lá-lá, até parecem que os passageiros eram os mesmos! Aquele horário fixo, imperturbável de dezenas de anos, não se alterou.

Em plena evolução fantástica do mundo moderno em que o homem pensa na velocidade do som ou acima do som, como os aviões a jato. (...) Os trens intercontinentais, da Europa, América e mesmo aqui no Brasil; quer dizer, tudo evolui de uma maneira prodigiosa, mas a Leopoldina, principalmente na Zona da Mata, continua a mesma coisa de meio século passado. Sempre mesmo horário de chegada e partida, a mesma marchinha de tartaruga, fazendo um percurso de Carangola ao Rio, de expresso, em 16hs mais ou menos e olhe lá!

Parece até que esta empresa continua esperando os mesmos passageiros do passado para continuar a marcha lenta, interrompida com a morte...” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1652 de 26/04/1952, p. 4)

Entre o encanto do passado e o desencanto do presente a ferrovia provocava sentimentos ambíguos. Ela foi importante, sem dúvida, mas para continuar sendo, deve ser inserida em outra modernidade. A impossibilidade de negociar esse futuro impõe à cidade a convivência com um passado que se quer no passado, não permitindo que o novo se processe. Olhando ressentida para esse passado presente, espera o efeito Fênix de fazer ressurgir dos

escombros de uma velha ferrovia um novo tempo. A ferrovia havia sido a razão de crescimento e, por isso, a cidade se submeteu a ela, deixou que penetrasse profundamente na sua vida, e agora, vivendo tempos letárgicos não obtém forças para seguir outros caminhos.

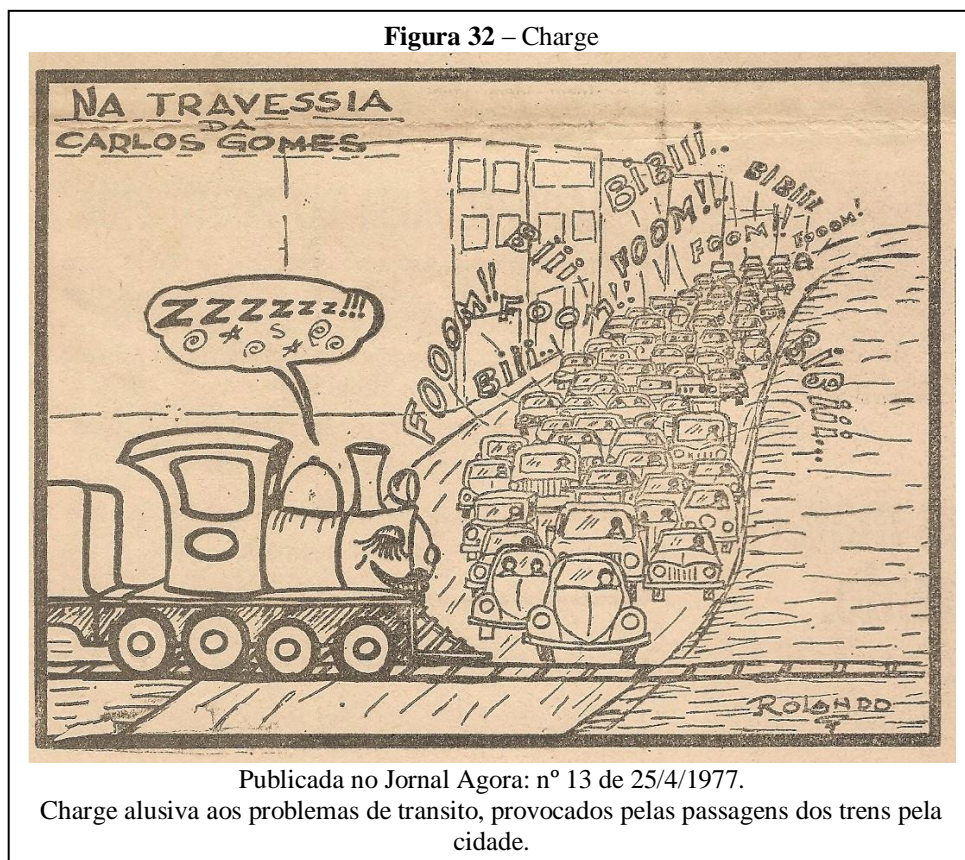
Desde o início da estatização até o final dos anos de 1960 alimentava-se a esperança de uma retomada na modernização e crescimento do transporte ferroviário na Zona da Mata. Além Paraíba apostava no seu capital ferroviário de homens, máquinas e prédios que acumulara no passado e na sua posição geográfica estratégica como via de passagem e ligação entre aquela região e os portos do Rio de Janeiro. Esperança alimentada pela possibilidade - não concretizada - de sediar a Administração Regional da Leopoldina, modernizar o aparelhamento ferroviário, dando visibilidade e projeção à cidade. Mas a ferrovia não pertencia mais à região, ela fora expropriada e transferida para a Rede Ferroviária Federal cujas decisões levam em consideração o todo, com pouca preocupação com a micro dimensão da nação. A ferrovia deixa de ser um problema econômico e empresarial para tornar-se político e federativo. Sendo “que o Município – célula da Nação – é tratado com desprezo, relegado a um plano tão ínfimo que o impede de caminhar...” (JORNAL A GAZETA, nº 215 de 01/01/1957, p. 1) “Sua situação não difere muito da maioria dos 2.400 municípios existentes no Brasil, onde os escassos recursos materiais, a lavoura rudimentar e um moroso processo de industrialização respondem pelo atraso econômico e cultural em que vivem”. (JORNAL A GAZETA, nº 217 de 15/11/1956, p. 4) A problemática enunciada pelo pacto federativo acompanhará o patrimônio ferroviário de Além Paraíba até os dias de hoje, tornando-se a principal responsável pelo seu abandono e delapidação.

A certeza de que a ferrovia não participaria mais do desenvolvimento do município transforma a relação entre ambas. Com exceção da Oficina, que mesmo com suas paredes sujas, dando uma má impressão (JORNAL O RENOVADOR, nº 6 de 1/4/1958, p. 4), ainda era local de trabalho e renda, único meio através do qual a ferrovia contribuía economicamente para o município. Todo o resto estava se transformando num incômodo. A Estação de Porto Novo, primeiro prédio que o visitante avista na principal praça da cidade, transmitia uma sensação de abandono.

“Todos censuram e acham feio a moldura daquele quadro. Menos os responsáveis que até hoje ainda não se sentiram movidos pela boa vontade de, maneirosamente, se dirigir a Central do Brasil em termos convincente, para limpeza do prédio que nada custará, em comparação ao tão grande efeito que causará.” (JORNAL O RENOVADOR, nº 4 de 1/3/1958, p. 2)

Os trens noturnos que há décadas transitam pela cidade, agora são motivos de reclamação. Desobedecem a lei do silêncio e os maquinistas, “dando asas aos seus instintos, dependuram na corda do apito, como se fossem micos de circo, só a largando depois de cansados e depois de acordarem do sono tranquilo, as inocentes criaturinhas que moram às margens da estrada.” (JORNAL O RENOVADOR, nº 4 de 1/3/1958, p. 2) As linhas salientes, por vezes acima do nível da rua passaram a ser um obstáculo para o transito de carros e pedestres. A cidade era só uma passagem de nível em toda a sua extensão.

Figura 32 – Charge



A ferrovia havia mudado, não era mais uma empresa de caráter local, pertencendo agora à dimensão federal. Outra entidade que se instala nos escombros do que havia sido a glória da cidade. Estranhamento. Esperava-se que a velha ferrovia enquanto meio técnico reestruturasse a si mesmo como um novo investimento no futuro, como lógica do processo da modernidade. Para isso, fazia sentido demolir a velha estação e construir uma nova em seu lugar. Mas não era esse o destino que se manifestava, mas sim o de uma apropriação que além de não participar dos planos da cidade, maculava a aura do patrimônio, “um epílogo que está deixando a desejar.” (JORNAL ALÉM PARAÍBA, nº 1660 de 24/9/1959, p.2) Ambiguidade.

Havia uma ferrovia naturalizada, presente naquele imenso aparato arquitetônico pertencente à cidade. Mas a nova empresa, a Rede Ferroviária Federal, mesmo instalada nos escombros da velha ferrovia não conseguiu promover sua apropriação simbólica, aqueles prédios não lhes pertenciam.

Se não é para ser moderno, pelo menos não impeça as transformações que a cidade pensa para si. Parece ser essa a lógica da relação entre a cidade, o aparato ferroviário e a recente Rede Ferroviária Federal. A cidade que desde 1871 vinha se adaptando à ferrovia, agora busca submeter a ferrovia às suas necessidades. O complexo de prédios da Estação de Porto Novo é o primeiro a ser requerido pela Prefeitura Municipal junto a Rede Ferroviária para ser demolido, abrindo espaço para a ampliação das ruas e a praça central da cidade.

“Hoje podemos proclamar aos quatro ventos que o DIA UM de uma grande meta chegou! Seu alvorecer foi marcado pela data 4 de junho de 1959. (...)

Esta, a notícia, em primeira mão para nossos leitores, de um grande dia, dos mais felizes de Além Paraíba, ansioso de urbanizar-se acompanhando o ritmo veloz das cidades brasileiras que lutam por um lugar ao sol no panorama nacional.” (JORNAL A GAZETA, nº 383 de 7/6/1957, p.1)

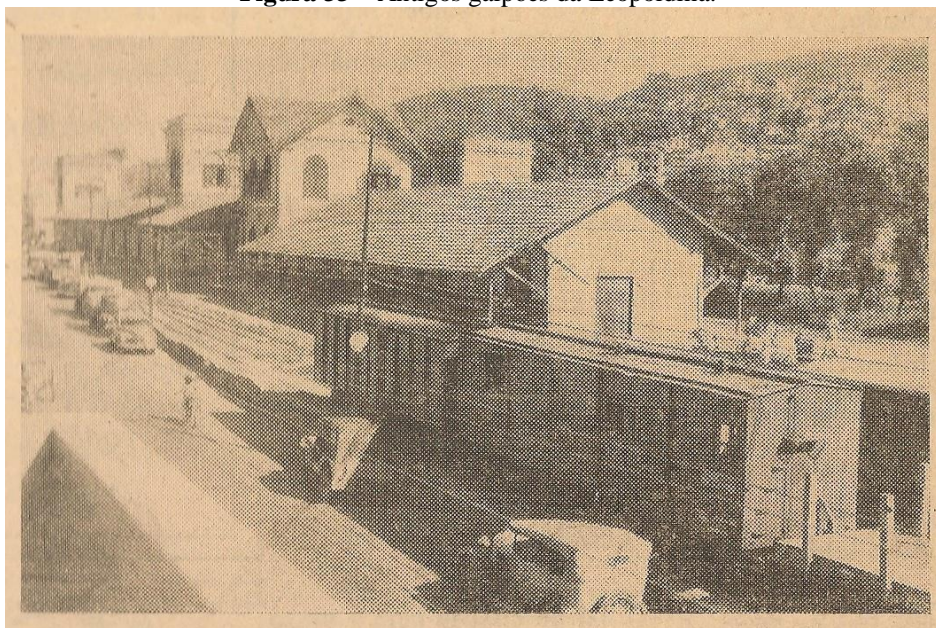
O patrimônio ferroviário não fora incorporado nos planos de reurbanização da cidade. Não havia sentido mantê-los porque além de reduzida sua utilização não adquirira sentido histórico. A história ferroviária da cidade ainda não havia conquistado um lugar onde pudesse ser depositada, nem mesmo seu próprio aparato fazia sentido preservar em nome de um lugar de memória. A monumental estação não era percebida como um monumento. Seu uso e significado permanecem presos a um passado que se quer superado. Fundamental na preservação patrimonial é o momento em que sua vida utilitária se transforma em bem cultural. Em Além Paraíba, essa elaboração parece ser bastante complexa uma vez que os desusos do equipamento ferroviário foi lento e gradual, simultâneo mesmo ao processo de arruinamento.

A Estação continua salva, menos pelo seu significado histórico, mais pela lentidão do processo de concessão do imóvel ao Município. Oito anos após iniciar o processo e depois de ter o país passado pela turbulência do golpe de 1964, o processo de concessão termina indeferido. “Não será demolido o Torreão – uma esperança a menos.” (JORNAL A GAZETA, nº 530 de 30/07/1967, p. 1) Lamenta o jornal a falta de prestígio do Município junto à União. “Mas não: podendo ceder, sem prejuízo e ônus ao Município o Torreão, dá-nos as costas, desalentando-nos, redobrando as nossas frustrações às voltas com outra esperança a

menos. É, Além Paraíba não vai mesmo. Nem a gancho!” (JORNLA A GAZETA, nº 530 de 30/07/1967, p. 1)

O município continua insistindo na sua intenção de avançar sobre as áreas e imóveis da ferrovia. Se até 1977 não conseguiu toda uma linha de prédios fronteiriços da Estação de Porto Novo, pelo menos uma parte foi cedida. As edificações pertencentes originalmente à Estrada de Ferro Leopoldina, construídos anexos aos da Central do Brasil como forma de comunicação entre uma ferrovia e outra foram finalmente demolidos, as ruas alargadas e uma praça construída. Os prédios ferroviários ainda não são concebidos como patrimônios capazes de preservarem parte significativa da história do Município. Embora algumas vezes já os via desta forma, predomina o discurso de uma modernidade pela aniquilação do antigo.

Figura 33 – Antigos galpões da Leopoldina.



Jornal A Gazeta: nº 402 de 18/10/1959.

O primeiro galpão, o primeiro torreão e o galpão subsequente e a área onde estão estacionados os vagões foram preiteados pela prefeitura. Os prédios foram demolido e toda a área transformada em praça.

Figura 34 – Praça dos Imigrantes.

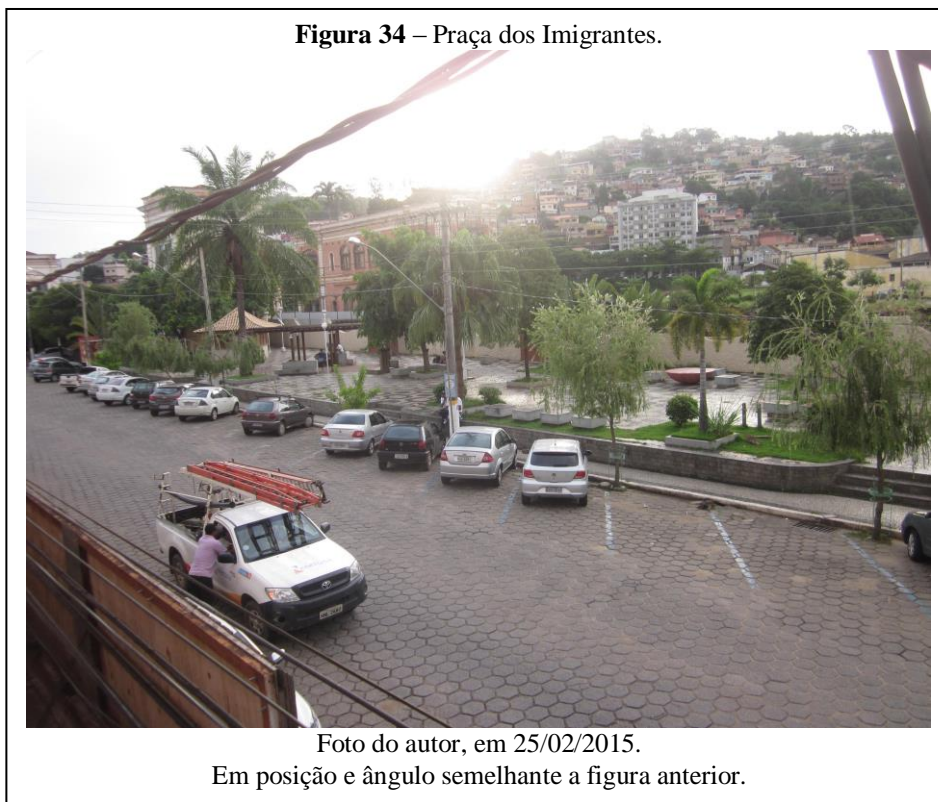
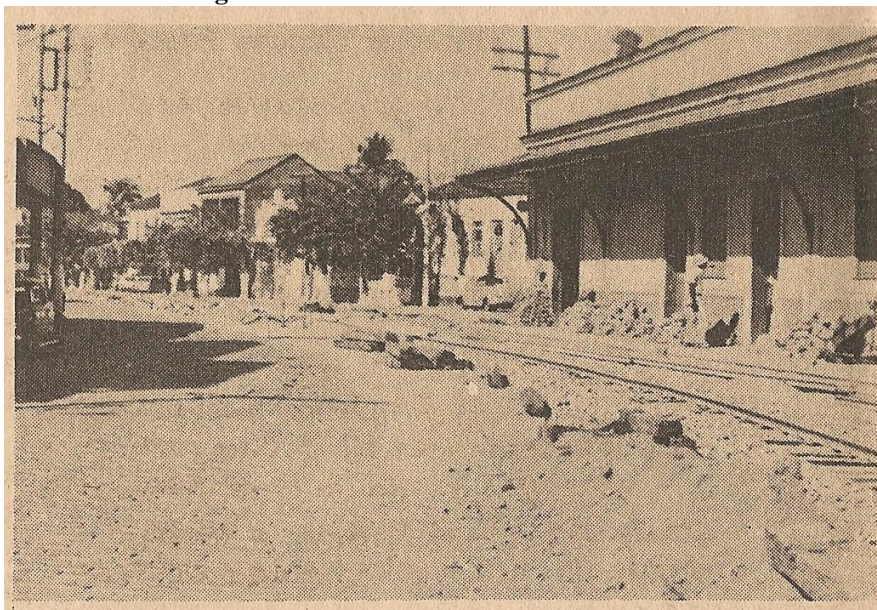


Foto do autor, em 25/02/2015.

Em posição e ângulo semelhante a figura anterior.

Outro problema que vai emergir nesse contexto de crise de relações entre ferrovia e cidade eram as linhas que se elevavam acima do nível da rua em muitos trechos da cidade, deixando evidente o corte que a ferrovia produziu dividindo a cidade. Como a topografia da região não dava espaço para desviar a linha do meio da cidade, o jeito foi rebaixá-la ao rés da rua, subjugando-a às necessidades do trânsito da cidade. Empreitada negociada e executada por etapas, tempo a tempo, trecho a trecho, ao longo dos seis quilômetros de cidade. No entanto, a cicatriz permanece e a ferrovia ainda divide a cidade em lado de baixo e lado de cima da linha.

Figura 35 - Trabalho de rebaixamento da linha.



Jornal Agora, nº 31, ano II, de 26/08/1978, p. 8.
Localização: em frente à Estação de São José.

Nem a Oficina foi poupada. Mesmo estando em pleno uso, a rotunda, o principal prédio do complexo, teve um de seus lados ceifados para alargamento de uma rua, amenizando o ângulo da curva que a contornava, deixando de ser uma circunferência perfeita.

Figura 36 – Oficina de Porto Novo (2)



Foto do autor, em 25/02/2015.

Rotunda, vista por fora. Rua Dr. Sobral Pinto.

A parede com as oito janelas estão alinhadas. Originalmente formavam um semicírculo acompanhando o desenho circular da rotunda avançando três metros para dentro da rua.

A ferrovia não cabia mais na cidade, ou a cidade não cresceu o suficiente para entender o significado daquele patrimônio e integrá-lo ao seu planejamento. Criou-se um impasse: não era possível tirar a ferrovia do caminho da cidade nem a cidade do caminho da ferrovia. Problemática que toma novas dimensões quando, no final dos anos de 1980, fluxos patrimonializantes invadem a cidade, em parte promovidos pela própria Rede Ferroviária contando com a participação do poder público local. A esse primeiro momento segue-se o surgimento de uma mentalidade preservacionista de indivíduos, levando a formação de ONGs militante na preservação dos materiais e memória ferroviária da cidade, como veremos no próximo capítulo.

CAPÍTULO II – A MEMÓRIA

*“O trem tem que voltar
isso não é só canção
O trem tem que apitar
em reivindicação
O trem não quer ficar
na foto de recordação
O trem tem que voltar
isso não é só canção”*

Erisvaldo Ferreira Silva¹⁷

1 - Caminho inacabado de uma patrimonialização

Propomos nesse capítulo descrever e analisar o que consideramos o “processo de patrimonialização”. Entendemos a patrimonialização como a entrada do bem no campo da ação cultural. Momento do reconhecimento de sua monumentalidade, de seus valores histórico e memorativo. O valor não é entendido aqui como uma categoria absoluta, mas uma atribuição histórica e socialmente marcada. Neste sentido o valor patrimonial, assim como a patrimonialização de um bem, é produto de negociações, sujeita as variações do tempo e interesses dos agentes que negociam seu status. Uma negociação que pode envolver variados atores e interesses que decidirão a relevância do bem como passível de proteção, assim como a natureza de sua proteção e usos futuros. Um processo que envolve os especialistas, como a voz erudita; a militância, como articuladores sociais da proteção; o poder público, como legitimador da ação patrimonial; a população em geral, para quem o patrimônio deve ser convertido. Há ainda o quinto elemento, aquele que se opõe a uma forma específica ou a qualquer forma de proteção patrimonial.

Enquanto processo, a patrimonialização está sujeita a variações e inconstâncias dependendo das articulações dos agentes e das relações de forças envolvidos a cada momento do processo, o que pode tornar ágil ou extremamente lenta a conversão de um bem em patrimônio cultural de fruição social. Os agentes que atuam nos extremos da negociação têm

¹⁷ Mineiro de Porteirinha, o técnico na área de eletrônica e eletromecânica tem em Minas e no trem temas para sua atividade poética que desenvolve junto ao grupo “Psiu Poético”.

posições facilmente identificadas: de um lado a militância e, em certa medida, os especialistas agindo no sentido de qualificação do bem; do outro, aqueles que negam o reconhecimento e se opõe à proteção, agindo no sentido da desqualificação. Os elementos oscilantes, o poder público e a sociedade, estão no meio e podem pender para um lado ou para outro dependendo das relações de força e da capacidade de mobilização a cada momento do processo. Esses últimos podem ainda, por várias razões, omitir-se a qualquer tomada de posição. No entanto, consideramos que o poder público e a população são os fiéis da balança e, em última instância, dotados de poder de decisão. Mas, para tanto, devem tornar-se agentes da ação.

Não há como estabelecer uma norma para algo que está em processo, sujeito a variações imprevisíveis. Por isso, uma descrição analítica do processo nos parece o melhor caminho para entender o que vem acontecendo com patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Esperamos que dessa forma possamos contribuir para o entendimento de que um patrimônio não nasce pronto, por mais natural que isso nos pareça em alguns casos. Todo patrimônio cultural é resultado de uma atribuição de valores que nunca se consolidam, necessitando do permanente reconhecimento e fruição, sob o risco de sua despatrimonialização.

Nos dois primeiros seguimentos, *“O início do processo de patrimonialização”* e *“A Seção Porto Novo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária”*, estaremos no campo da ação, do produzir patrimônio através das práticas de restauro e manutenção, das formas de exibição que levaram a um momento de combinação entre as instituições governamentais e o grupo de atores da ação cujas práticas tiveram repercussões junto a sociedade. “O patrimônio é usado não apenas para simbolizar, representar ou comunicar: ele é bom para agir”, como ressalva Reginaldo dos Santos Gonçalves. (2007, p. 114)

A esse primeiro momento datado da primeira metade dos anos 90 segue um período de inatividade. As mudanças de governo significou a retirada de apoio, reduzindo a capacidade de ação. O grupo de proteção não se desfez, mas suas práticas foram significativamente reduzidas. Esses tempos letárgicos duraram até o episódio do desmanche do almoxarifado onde o retorno das ações, agora destrutivas, colocou o patrimônio no centro das atenções. A coesão dos primeiros tempos em torno do patrimônio dá lugar à divisão das forças políticas entre governo, grupos preservacionistas, e os agentes especulativos. Divisão de forças que interessa e, em certa medida, foi alimentada pelos especuladores, clarificada aqui no discurso do Padre Edson Campos¹⁸.

¹⁸ Doravante tratado por Padre Edson.

Neste momento, o patrimônio entra no capô do discurso o que foi assinalado pelos terceiro e quarto tópicô do capítulo, sucessivamente “*No Programa Opinião*” e “*Na Audiência Pública*”, indicando os lugares e os meios pelos quais o discurso e o embate se deram.

“Quando falamos em discursos, não estamos nos referindo apenas a frases, mas a enunciados, sempre proferido por alguém, em algum tempo e espaço, e sempre dirigido a outro, que responderá. Por sua vez, esse enunciado é já uma resposta a um outro proferida anteriormente. Há portanto uma cadeia interminável de enunciados. Não existe o discurso primeiro, aquele que já não esteja respondendo a algum outro. (GONCALVES, 2007, p.140)

Através desses discursos a memória ferroviária é politicamente manipulada, instrumentalizada segundo interesses pessoais, com alguma reserva ao grupo preservacionista em função da sua coerência entre discurso e prática. Nesse momento, principalmente no quarto tópicô, o patrimônio é tratado em termos do que ele foi ou do que deveria ser, mas não é tratado no presente, em termos de *é*, o que demandaria uma decisão que ligasse o que foi ao seu devir.

1.1 - O início do processo de patrimonialização

Em 1986 quando ainda era operário da RFFSA, atuando na Oficina de Porto Novo, fui destacado pela chefia para atuar, junto com outros companheiros, na restauração da Locomotiva N.º 327. Essa locomotiva havia sido comprada pela Leopoldina Railway em 1928 e funcionou até o final dos anos 60 quando foi substituída pelas locomotivas diesel¹⁹. Nossa função seria deixar a 327 em condições de rodagem atendendo aos atuais quesitos de segurança do transporte. Isso requereria fazer algumas adaptações sempre com a preocupação de não descaracterizá-la. Seu destino seria a condução de trens turísticos.

Essa mecânica há muito não era praticada na Oficina e, em alguns casos, foi fundamental a participação de antigos ferroviários já aposentados. O interessante nesse contato não foi apenas o fato de estar recuperando a memória de técnicas já esquecidas e sem

¹⁹ Para maiores detalhes sobre o histórico da Locomotiva 327 e as adaptações feitas, ver site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. www.abpf.ogr.br.

manuais, também representou a aproximação de dois tempos de um mesmo espaço, duas memórias postas em continuidade. O fim da era do vapor, no final dos anos 60, e a conseqüente modernização tecnológica para atender aos novos equipamentos de transportes provocou um sentimento de ruptura naquele mundo do trabalho que se desfez rapidamente quando o passado foi colocado no seu próprio futuro. Esse fato nos mostrou como é precária a noção de ruptura imposta pela modernidade. O velho e o novo não são mais que continuidade e o diálogo da temporalidade não somente é possível como fundamental no reforço de identidades que mesmo submetidas às transformações mantem sua essencialidade. O elemento dessa ligação foi o patrimônio, uma antiga locomotiva.

Terminada a restauração da 327 e feito os testes preliminares de pressão e locomoção, era hora da “experiência”²⁰. Testar o desempenho da locomotiva em condições reais de rodagem. Foi percorrido o trecho de linha entre as cidades de Além Paraíba e Volta Grande, cerca de vinte quilômetros, coincidentemente o mesmo trecho e nas mesmas condições que se fazia na era do vapor. Uma nova aproximação. Foi possível vivenciar aquilo que apenas tínhamos ouvido falar. Ao avançar pelos trilhos que se alongam pelas ruas da cidade, a locomotiva ia provocando o efeito de paralisia diante daquele passado ressuscitado.

Mas a 327 foi embora, rodar entre as cidades de Ouro Preto e Mariana. Veio a 1424, a 1170, novas restaurações, novas experiências, mas essas também foram embora. A janela do passado voltou a fechar. No entanto ficou a confirmação: aquela Oficina guardava “tesouros humanos vivos” (ABREU, 2009) e uma memória de técnicas aprendidas e repassadas pela prática entre muitas gerações.

Não nos foi informado que estas restaurações estavam relacionadas a um projeto mais amplo implementado naquele momento pela RFFSA. No início dos anos de 1980 o Ministério dos Transportes lança o PRESERVE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes) com o objetivo de recuperar e preservar a memória das várias modalidades de transportes no Brasil. Embora o programa tenha fracassado após alguns anos de funcionamento, a RFFSA lança em 1986, na esteira desse programa o PRESERFE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário). Com sede no Rio de Janeiro, o programa tinha como objetivo estimular, apoiar e instrumentalizar a preservação de todo aparato industrial ferroviário dotado de significado histórico e artístico.

²⁰ Mantivemos a denominação dada pelos velhos ferroviários ao teste das locomotivas.

(BUZELIN, 2010) A estatal que até aquele momento mais contribuiu para o desmanche do que para a preservação, agora revê sua postura e debruça sobre seu passado²¹.

Foi nesse contexto que em 1989 estiveram presentes em Além Paraíba no dia 09 de junho de 1989 o presidente da RFFSA, Fernando Jorge Fagundes Neto e o Secretário de Cultura de Minas Gerais, Fernando Soares Paz, acompanhados de uma comitiva que incluía o Superintendente de Patrimônio da Rede Ferroviária, Nélcio Celso Tavares; o Arquiteto do PRESERFE, Cláudio Terêncio M. Bacalhau; o assessor da Presidência, Nelson Guimarães; o chefe da Divisão Operacional Campos da RFFSA, o engenheiro Valdemar Pires Ribeiro; e o Diretor executivo do IEPHA Aloísio Rossilan Braga. A comitiva percorreu a área da Estação de Porto Novo, momento em que o prefeito do município Elias Sahione explica *in loco* o projeto urbanístico e cultural que a prefeitura pensava em desenvolver naquele espaço.

“Fernando Fagundes Neto confirmou na sexta-feira que sua posição em relação ao projeto cultural a ser desenvolvido na estação ferroviária de Além Paraíba é totalmente favorável, dizendo que tão logo a documentação formal do processo de municipalização dos prédios e áreas for concluída, ele estará pronto a assiná-la.” (JORNAL AGORA, ano XII, nº 356 de 18/07/1989, p. 4).

Segundo o Jornal Agora que fez a cobertura da visita, o depoimento mais sensível não veio das autoridades, mas do ferroviário aposentado de 75 anos Romualdo Antônio Pereira dirigidas a Fernando Fagundes Neto. “Essa estação é muito importante pra nós Doutor, pois ela faz parte da nossa vida, da nossa história e queremos que ela continue de pé para que os alemparaibanos mais novos cresçam respeitando tudo isso”. (JORNAL AGORA, ano XII, nº 356 de 18/07/1989, p. 4)

²¹ Uma das ações mais bem sucedidas de patrimonialização do PRESERVE ocorreu em São João Del-Rei com a musealização de seu complexo ferroviário, dos 12 km de linha que a liga a cidade de Tiradentes, além da própria Estação de Tiradentes. Pertencente originalmente à Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), o complexo ganhou e mantém visibilidade, sobretudo, pelo passeio turístico de trens até hoje praticado entre as duas cidades, utilizando os equipamentos de transporte originais de tração a vapor. A condição de raridade técnica constituiu um fator importante na decisão de preservar aquele trecho de ferrovia, uma das últimas a rodar sobre bitola (distância entre os trilhos) estreita de 0,76m (bitolinha) usando as locomotivas a vapor modelo Baldwin de fabricação norte-americana. Foram nessas condições que essa ferrovia funcionou até início dos anos 80 transportando cimento de Barroso-MG até Barbacena-MG onde eram baldeados para vagões da Estrada de Ferro Central do Brasil com destino as obras da hidrelétrica de Itaipu. A longevidade dessa ferrovia, funcionando em condições técnicas primárias chamou a atenção, além de ser responsável pela conservação das máquinas e equipamentos. Terminadas as obras de Itaipu imediatamente a ferrovia foi desativada iniciando o processo de retirada dos seus 200 km de trilhos. No entanto, manifestações sociais impediram a retirada dos 12 km de trilhos entre São João Del-Rei e Tiradentes, convertidos em patrimônios históricos, preservados e encampados pelo PRESERFE. Para mais informações vide: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=3006> e <http://trilhosdoeste.blogspot.com.br/2014/12/estacao-ferroviaria-de-sao-joao-del-rei.html>

Nessa mesma ocasião os técnicos do IEPHA iniciaram os estudos para tombamento do patrimônio. Tudo caminhava para um desfecho favorável, o momento em que a cidade se apropriaria daquilo que, na realidade, sempre foi seu.

Fortalecendo ainda mais os vínculos entre população e ferrovia, aconteceu no final de semana seguinte à visita da comitiva um passeio de trem promovido pela prefeitura da vizinha cidade de Volta Grande com o apoio da RFFSA. O trajeto ferroviário entre Além Paraíba e Volta Grande é histórica e simbolicamente importante. Foi o primeiro trecho construído pela Estrada de Ferro Leopoldina e, para os ferroviários, era o trecho percorrido nos testes das locomotivas a vapor reparadas na Oficina de Porto Novo. Neste passeio turístico dois vagões com cerca de duzentos passageiros, na maioria crianças, foram tracionados pela máquina a vapor Nº 1.170, recentemente restaurada na Oficina de Porto Novo.

Impressionado com o entusiasmo e favorável receptividade manifestada pelo povo por ocasião da passagem do trem especial ao longo de todo trajeto, notadamente em volta Grande, São Geraldo, Fernando Lobo e Porto Novo, o Prefeito Newton Cavalcanti, sugeriu à direção da Oficina da Rede, situada em Além Paraíba, que sejam procedidos estudos para viabilizar-se a possibilidade de se estabelecer uma linha turística de fim de semana, utilizando as antigas máquinas 'Maria Fumaça', permitindo uma interessante opção de lazer e oportunidade aos visitantes de conhecer a região através da estrada de ferro". (JORNAL AGORA, Ano XII, nº 356 de 18/06/1989, p. 4)

Começa a se delinear não somente o reconhecimento do valor histórico e artístico do patrimônio ferroviário como também a validação desse reconhecimento pela população, convidada a participar através de ações promovidas pelas autoridades. Tal fato corrobora o que indicamos na introdução desse estudo, uma patrimonialização sendo efetuada de cima para baixo.

No desdobramento do PRESERFE foi criado o PROFAC (Programa Ferroviário de Ação Cultural) que trazia no seu bojo os CEFECs (Centro Ferroviário de Cultura), coordenado por Victor Ferreira. Em fevereiro de 1990 foram implantados os CEFECs de Além Paraíba e da vizinha cidade Volta Grande. Esses centros eram instalados em prédios ferroviários total ou parcialmente desativados, geralmente em espaços ociosos de estações em parceria com o poder público municipal e outras entidades de ação cultural. Em Além Paraíba o CEFEC foi instalado num dos armazéns da Estação Ferroviária de Porto Novo e outro na

Estação da Vizinha cidade de Volta Grande²². Além da importância histórica atribuída aos prédios onde foram instalados esses dois CEFECs, o trecho de linha férrea entre as duas cidades é significativo por se o primeiro da antiga Estrada de Ferro Leopoldina. E, para a memória dos antigos operários da Oficina de Porto Novo, era também o trecho percorrido nos testes das locomotivas por eles reparadas.

Os CEFECs eram espaços de usos diversificados, com biblioteca, audiovisual, uma pequena exposição de peças ligadas ao cotidiano do trabalho na ferrovia.

“O Centro, uma iniciativa da direção da Rede Ferroviária Federal, poderá futuramente integrar-se ao projeto da administração municipal de criar um espaço cultural nos prédios de fundo da Estação de Porto Novo, os quais deverão ser totalmente recuperados através de plano de recuperação arquitetônica que vem sendo preparado pelo IEPHA”. (JORNAL AGORA, ano XII, Nº 382 de 14/01/1990, p. 1)

O CEFEC de Porto novo representava o início da efetiva ocupação cultural da estação. Parte das ações que buscava ressignificar o patrimônio fortalecendo seus atributos históricos e chamando a atenção para a memória armazenada naquele complexo. Um espaço acessível à população convidada a usufruir e legitimar o esforço patrimonializante que deveria estender-se para o restante dos prédios da estação e para outros implementos ferroviário tais como a Oficina e a Estação de São José. Foram esses fluxos que promoveram, por assim dizer, os primeiros estímulos a uma tomada de consciência local do valor histórico e artístico do patrimônio vivenciados pelos moradores da cidade.

Embora estivesse ocorrendo nesta mesma época um estudo para tombamento realizado pelo IEPHA, consideramos que a criação dos CEFECs teve maior impacto social por tratar de um espaço acessível à população. O CEFEC de Porto Novo funcionou até 2012 quando as pesadas chuvas que caíram na cidade naquele ano fez desabar parte do telhado,

²² Relação dos espaços de preservação da memória ferroviária (RFFSA / PRESERFE) em ordem cronológica:

1981 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del-Rei);

1982 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Recife);

1984 - Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Engenho de Dentro);

1985 - Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (Rio de Janeiro);

1985 - Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (Minas Gerais);

1985 - Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo (Rio Grande do Sul);

1986 - Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (Paranapiacaba);

1987 - Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (Rio de Janeiro);

1989 - Museu Ferroviário Regional de Bauru (São Paulo);

1989 - Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (Minas Gerais);

1990 - Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande (PROFAC / CEFEC) (Rio de Janeiro);

1992 - Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC / CEFEC) (Minas Gerais).

impossibilitando seu uso. Neste estado permanece até hoje, tornando-se parte do esquecimento do qual é vítima toda a estação.

1.2 – A Seção Porto Novo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) é uma ONG criada em São Paulo (1977) pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger seguindo os moldes das já existentes na França e nos Estados Unidos. A ONG cresceu tomando dimensão nacional através de suas regionais e núcleos. Caracterizada pela prática de revitalização histórica da ferrovia, tais com restauro de locomotivas, trechos de linhas, edificações e museus. A ABPF é responsável pela manutenção e operação de vários trechos de linhas com viagens turísticas regulares como a Viação Férrea Campinas – Jaguariúna (SP), Trem da Serra do Mar (SC), Trem dos Imigrantes (SP), Trem das Águas (MG), entre outros²³.

Foi nesse contexto chamado por nós de início da patrimonialização que a ABPF chega a Além Paraíba e encontra três indivíduos dispostos a abraçar a causa: José Mauro Cardoso, José Carlos Faria e Valério José Ottero Franco. Conseguem junto a Rede Ferroviária Federal através da ONG que representavam, a doação em comodato de alguns vagões e a Locomotiva Nº 51, cuja restauração tornou-se prioritária para o grupo. Essa locomotiva era conhecida entre os trabalhadores da ferrovia como manobreira, fazendo o tráfico de vagões ou rebocando outras locomotivas entre o pátio da Estação de Porto Novo e a Oficina. Também fazia o trem funeral transportando cortejos ilustres até os cemitérios localizados no bairro de São José. No começo dos anos 90, nossos agentes da ABPF promoveram uma campanha de arrecadação de fundos através de doações e vendas de camisetas. Na medida em que obtinham recursos iam restaurando parte a parte a “pequena 51”. Lamentavelmente foram vítimas de furto do bronze que seria usado na conclusão da restauração. A 51 encontra-se hoje estacionada na Oficina de Porto Novo.

²³ Mais informações em: www.abpf.com.br e www.abpf.org.br.

A ação da ONG não se restringiu à locomotiva. Nesta mesma época, com o apoio da prefeitura, montaram um pequeno museu na Estação de São José onde eram expostos ferramentas, gaveteiros de desenho e outros equipamentos datados da era do vapor. Esse museu funcionou até a mudança de mandato quando perderam o apoio da prefeitura. Tentaram ainda assim mantê-lo aberto aos finais de semana, mas não houve condições de continuar.

Esses agentes recolhiam e guardavam tudo que consideravam com algum valor histórico. Principalmente a partir de 1996 quando inicia o processo de privatização da empresa que levou ao fechamento da Oficina e o sucateamento do material era evidente. Uma das mais importantes ações do grupo foi a retirada do escritório dos escaninhos (gaveteiros) contendo cerca de seis mil desenhos técnicos além das pastas funcionais dos trabalhadores, sendo as mais antigas datadas do início dos anos 30. Esse material encontra-se hoje depositadas – diga-se amontoado – na Estação de São José.

Todo esse esforço parece ter sido em vão, a patrimonialização entra em tempos letárgicos. Tudo o que foi construído até esse momento pensando na (re)significação de todo esse aparato descrito até agora retrocede e se encontram tão abandonados quanto antes. Até 2006 os elementos patrimoniais ferroviários de Além Paraíba sofriam a ação do tempo que as poucas medidas de preservação de entidades privadas ou de ONGs não eram capazes de conter. Também foram vitimados por ações de vandalismo e incêndio cujos inquéritos não apuraram as causas, ficando os motivos por conta da especulação popular.

No segundo semestre de 2006 quando a Igreja, após receber da justiça a posse da Oficina, inicia o trabalho de loteamento da área e, de forma mais visível, a demolição do que havia sido o Departamento de Material da Oficina – ou simplesmente DM, ou Almojarifado, ou ainda Almox, numa denominação abreviada mais recente. Foi quando os agentes de preservação partiram para uma ação mais combativa em defesa do patrimônio. O fracionamento e venda do terreno e, principalmente, a demolição deliberada do DM provocara um impacto imediato, era a antecipação do fim, a aceleração do processo que vinha se delineando fazia anos, além de abrir um precedente que colocaria em risco outros bens patrimoniais.

A movimentação dos agentes de preservação, principalmente através dos jornais locais e regionais, denúncias ao ministério público e até carta ao Vaticano. Nesse contexto de ações foi levado ao ar pela Rádio 102 FM, no Programa Opinião do dia 25 de novembro de 2006 a questão da demolição do DM. Gerando também uma Audiência Pública na Câmara de

Vereadores da cidade no dia 11 de dezembro daquele mesmo ano. Esses foram transcritos e serão descritos e analisados por nos a seguir.

1.3 - No Programa Opinião.

Os acontecimentos do programa será uma prévia do que aconteceria poucos dias depois na Audiência Pública pedida pela vereadora Simone e anunciada naquele momento. O embate travado entre o grupo preservacionista e o representante da Igreja, Padre Édson revela a vulnerabilidade do patrimônio histórico da cidade, tanto no que diz respeito ao seu estado de conservação quanto à política pública de preservação.

O locutor Reinaldo Tavares abre o programa colocando a temática nos seguintes termos:

“A ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) da Regional Porto Novo quer impedir a demolição do prédio histórico do Departamento de Material. E, José Carlos Faria, Diretor administrativo do órgão, enviou carta ao prefeito municipal Sergio Ribeiro com cópia ao IPHAN, Ministério Público e ainda a Delegacia Regional da Polícia Federal de Juiz de Fora. Ele relata que parte do acervo histórico municipal, localizado na Rua Dr. Sobral Pinto, mas precisamente o prédio do Departamento de Material da Rede está sendo destruído pela Igreja Católica. José Carlos Faria pede providências para o embargo da demolição e reconstituição do prédio por parte da Igreja, já que o mesmo faz parte do entorno dos prédios tombados do Escritório e Rotunda, protegidos pela lei federal²⁴. Ele sugere ainda que seja feita a cobrança de impostos atrasados do imóvel e, caso a dívida não seja quitada que o mesmo seja desapropriado pelo município. Então *tá ai, Zé Carlos* eu queria que você falasse pra gente dessa sua iniciativa de pedir providência às autoridades para impedir ali, naturalmente, a demolição de parte do patrimônio e o que você espera conseguir com isso.” (Reinaldo Tavares)²⁵

No seu pronunciamento, José Carlos Faria expõe a intenção da ABPF na preservação integral da Oficina e, inclusive, na sua desapropriação para o bem do município. Diz que enquanto toda atenção se volta para a Estação de Porto Novo já em avançado processo de arruinamento, a Oficina se encontrava em perfeitas condições e, por isso, sua

²⁴ Há um equívoco no anúncio do locutor. A Oficina é tombada somente por lei municipal, mesmo assim apenas dois de seus elementos são contemplados no corpo da lei, a Rotunda e o prédio onde funcionava a administração da Oficina, conhecido como Escritório.

²⁵ Nesta seção, as citações retiradas da transcrição da gravação do programa serão assinaladas apenas pelo nome de quem pronuncia a fala.

recuperação e destinação pública seria mais viável. A aquisição da Oficina pela prefeitura não era uma ideia infundada. Desde 1989 que a prefeitura vem pleiteando junto ao governo federal a transferência da Estação de Porto Novo para a esfera municipal e vários prefeitos haviam insistido sem sucesso nessa ação. Agora havia a possibilidade de um importante patrimônio histórico ser incorporado pelo município, uma vez que, por decisão judicial saíra da esfera pública federal e estava na posse de uma instituição disposta a negociá-lo. No entanto, a administração municipal naquele momento foi quem não demonstrou interesse em adquiri-lo.

Na correspondência encaminhada aos vários órgãos direta ou indiretamente relacionada à problemática, a ABPF justifica a necessidade de preservação do patrimônio por se tratar da primeira oficina da histórica Estrada de Ferro Leopoldina. Entendem os membros da ABPF que embora apenas dois elementos do conjunto de edificações da Oficina estivessem tombados, os demais fazem parte de seu entorno e qualquer intervenção os descaracterizaria. O documento sustenta ainda que as áreas consideradas vazias, ou seja, sem prédios, são ocupadas por uma estrutura de trilhos de manobras do material rodante. Com o desmembramento da área essa logística que integra as várias estruturas da Oficina será perdida. O documento dá como exemplo o ocorrido na Estação de São José, cujo terreno ao seu redor foi loteado e vendido, separando seus dois elementos – a estação propriamente dita e a cada da balança (vide Figura 04, p. 20) - , impedindo uma recomposição que remeta aos tempos de seu funcionamento, ou um trabalho arquitetônico que o valorize.

Valério José Ottero Franco, outro membro da ABPF, se diz indignado e magoado com os acontecimentos. Com uma dedicação de 22 anos à causa da preservação ferroviária, vê a cidade com um grande potencial turístico estimulado pela ferrovia, mas decepcionado pela falta de apoio. Toma como exemplo São João Del Rei e, mais recentemente, Mariana e Ouro Preto,

“...que não tinha mais material nenhum - Ouro Preto e Mariana - e vieram buscar aqui em Além Paraíba. Três carros nossos de passageiros foram doados, nos tivemos que passar para Mariana. A gente não tinha o que fazer, ia estragar, apodrecer, ia acabar no tempo aqui em Além Paraíba. Hoje ainda temos - são seis, né Zé Carlos - temos seis carros e ainda uma locomotiva que dá perfeitamente para assim, manter o nosso patrimônio e mostrar nossa história ainda. Quer dizer, a gente tem todo esse material e começa uma demolição dessa, sem nexo, simplesmente a título financeiro. A gente tá vendo, financeiro, impressionante. E eu sinto que não é a Igreja Católica que tá fazendo isso, porque existe na constituição da Igreja Católica que, no artigo - se não me engano 273 - que prevê isso na Constituição dela, na Constituição Dogmática, prevê que ela não pode mexer em patrimônio cultural. Isso tá lá na lei do Vaticano. Eu não sei o que está acontecendo aqui.” (Valério José Ottero Franco)

Deve ter sido difícil para Valério, um católico praticante, assistir à instituição devota de sua fé como a responsável pela destruição de sua outra paixão. Há alguns anos Valério tenta recuperar, numa nova versão, a Missa de Primeiro de Maio, celebrada durante anos no espaço da Oficina²⁶. Reúne alguns companheiros na Oficina, improvisa um altar próximo a Locomotiva N.º 51 promovendo ele mesmo o rito litúrgico. Na ordem de seu discurso, talvez buscando amenizar a ambiguidade que o incomoda, afasta o ideário das instituições das ambições dos homens, procedendo assim uma crítica à especulação imobiliária como a maior ameaça aos tradicionais patrimônios de pedra e cal. Contra tal estado de coisa, Valério conclama a população a demonstrar indignação ao que estava ocorrendo.

Rogério Lobo de Oliveira²⁷, engenheiro e empresário, diretor da empresa GITAL, varia sua fala no programa de acordo com suas representações, ora como empresário, ora como diretor da rádio que levou ao ar o programa, ora como agente cultural atuante na cidade. Enquanto diretor da GITAL, explica ao público ouvinte a trajetória da empresa na Oficina. No processo de privatização a Oficina torna-se concessão da Ferrovia Centro Atlântica que usa a Oficina por um curto período e logo a desativa. Nesse momento a GITAL, que já era uma prestadora de serviços para a FCA, aluga desta empresa o espaço. Quando a justiça concede à Igreja a propriedade do imóvel, a GITAL se vê obrigada a negociar um novo contrato com a atual proprietária. Rogério Lobo explica detalhadamente a forma como a Igreja loteou o patrimônio, afirmando ter sido procurado como prioritário na compra das áreas. No entanto a GITAL não teria interesse naquela aquisição, restringindo o novo contrato de aluguel ao uso da Rotunda, Escritório e aos galpões de aço no lado oposto à Rotunda (vide Figura 06, p. 20). O que Rogério Lobo receia é o boato de que haveria planos para uma rua que dividiria a Oficina ao meio. Nesse caso, o espaço de sua empresa também ficaria dividido e isso não lhe interessava. Em meio à defesa de sua empresa ouve-se de Rogério a fala do agente cultural.

“A vida inteira eu entrei ali louco, eu sempre olhei aquele DM e falava: Meu Pai, isso aqui a prefeitura tinha que ver isso aqui. A prefeitura tinha que pegar isso aqui e fazer um trabalho aqui cultural, social, educacional. É um galpão enorme, uma área linda que poderia ser utilizada.” (Rogério Lobo)

²⁶ Para maiores detalhes sobre a Missa de 1º de Maio ver artigo “Exposição de si” de minha autoria publicado nos Cadernos de História da Pontifícia Universidade de Minas Gerais, 1º semestre de 2013, vol. 14 nº 20, Dossiê História e Memória.

²⁷ Doravante tratado por Rogério Lobo.

Rogério enfatiza ainda o valor do patrimônio pelas qualidades de seus elementos. Destaca o valor do pinho de riga utilizado no engradamento do telhado e das telhas francesas importadas da própria França. Voltando a falar como empresário, Rogério deixa interdito que se as modificações que a Igreja vem promovendo no espaço interferirem no funcionamento da GITAL eles irão desativar o núcleo da empresa em Além Paraíba. E isso provocaria uma perda substancial de postos de trabalho para a cidade porque:

“... não é 80 não, porque quando nós fizemos o trem turístico Ouro Preto X Mariana, tinham 150 e não sei quantos. A nossa direção, em todos os lugares que nos atuamos são alêmparaibanos. Por exemplo, o próprio contrato que nos fizemos em Paraíba do Sul, quando nós pegamos a fábrica ali, nos fomos obrigados a dar 80% dos empregos, porque os 20, porque os 20 não podemos porque a direção é nossa, as pessoas de confiança são nossas. Os gerentes em Barra do Piraí são todos de Além Paraíba, os gerentes em Paraíba do Sul. Gerentes e outros cargos necessários de confiança, de almox e tudo de Paraíba do Sul são de Além Paraíba. O cara que fornece almoço, que é o dono do restaurante em Paraíba do Sul é de Além Paraíba. Os caras que são gerentes administradores lá no Horto Florestal em BH, são de Além Paraíba. É assim que funciona a coisa.” (Rogério Lobo)

Rogério condiciona a permanência de sua empresa na cidade à preservação do patrimônio, visto que não haveria outro local na cidade capaz de abrigá-la. Pela via do patrimônio, nas interdições de seu discurso, Rogério projeta a si e sua empresa. Conforme entende Foucault “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar.” (FOUCAULT, 2004, p. 10) O que não quer dizer que não há sinceridade nos interesses preservacionista de Rogério e sua empresa, mas uma intenção de acomodar o capital no seio do cultural. O patrimônio cultural é mercantilizado. A ideia de que ele mesmo se sustente é uma forma de enfrentar a especulação financeira e imobiliária no seu próprio campo. Medida extrema de salvaguarda que não cifra apenas o imóvel, mas suas representações. Quanto vale sua história, memória e identidade?

Magali Ottero, psicóloga e uma das pessoas convidadas para o programa de debate na rádio local, levanta a questão da indústria do turismo, ideia a algum tempo sustentada pelos agentes da defesa patrimonial. “O mais importante aí é ver que nós temos um patrimônio histórico, isso aí pode alavancar o desenvolvimento de Além Paraíba, trazer turismo, trazer renda para Além Paraíba” (Magali Ottero). O turismo coloca o patrimônio na ordem da visibilidade e do olhar de fora, correspondendo ao fluxo com o poder de interferir nas questões locais alterando a forma de olhar para si mesmo. Ao se vender a imagem de um patrimônio ainda em gestação social, sem um traço característico que corresponda a sua imagem, correr-se o risco de fazer de si a imagem do outro, conforme o gosto do freguês.

Antes de ser um atrativo turístico é necessário que a cidade transforme o legado histórico em representação dela mesma.

Tanto Magali quanto Plínio Alvim, preservacionista e diretor da ONG Instituto Culturarte, assim como já havia feito José Carlos Faria, utilizam o argumento da compensação em suas falas. Levando em consideração o precário estado de conservação em que se encontravam os torreões da Estação de Porto Novo, seria mais prudente olhar para a Oficina. Neste caso, o processo de arruinamento natural corresponderia a “uma ação do tempo e uma falta de atenção das pessoas, principalmente das autoridades” (Plínio Alvim). Mas no caso do almoxarifado trata-se de uma demolição deliberada, “aquilo ali estava em boas condições. Está sendo derrubado. É diferente” (Plínio Alvim). Dirigindo-se indiretamente ao público ouvinte, Plínio argumenta que progresso e modernidade não exclui, necessariamente, o patrimônio histórico. Pelo contrário, este pode e deve ser incorporado às novas demandas da cidade. “Aquilo não é velharia, é antiguidade” (Plínio Alvim). Emendando na fala de Plínio, Magali ressalta a importância da história na construção de uma identidade para a cidade. “Por que quem vai querer uma cidade que não tem história, que não tem vida, que não tem nada para mostrar?” (Magali Ottero).

Magali, assim como já havia feito Valério Ottero no início do programa, absolve a Igreja enquanto instituição e ataca diretamente seu representante local pelo desmanche da Oficina, mas omitindo o nome do Padre Édson. “Porque nos estamos falando a Igreja, a Igreja, mas a Igreja está composta por uma pessoa pelo que estou vendo. Uma pessoa está fazendo, vendendo e não está se preocupando com a área, não está se preocupando com o alemparaibano, não está se preocupando com nada” (Magali Ottero). Usando a si mesmo como referência, diz não ser natural de Além Paraíba, mas o convívio com o lugar, mesmo degradado e maltratado, há algo inexplicável que fez com que se apegasse à cidade e as pessoas. No entanto, “algumas pessoas não tem esse carinho, esse amor, porque...”, conclui Magali com uma pausa indutiva.

O locutor Reinaldo Tavares, no papel de mediador presente o peso da crítica de Magali e relativiza a questão, levando em consideração a ausência do representante clerical no debate.

“Magali, a gente tem que deixar claro também que não pode jogar essa carga nas costas do P. Édson, não né. P. Édson, ele administra, mas naturalmente ele recebe ordens, não é? Isso naturalmente é ordem que ele está cumprindo lá de cima, de seus superiores. Que a gente fala às vezes as pessoas pensam que estamos querendo crucificar o Padre Édson, mas não é nada disso não, né? A Igreja não é só o Padre Édson não.” (Reinaldo Tavares)

Rogério Lobo retoma seu discurso com uma postura de mecenas, enumerando as obras de recuperação de elementos da Oficina como diretor a GITAL quando a empresa funcionava naquele espaço. Recuperação do andar térreo do prédio de Escritório, manutenção do telhado da Rotunda e a pintura das paredes externas da Oficina. Este último trabalho Rogério considera perdido por falta de drenagem da água pluvial que, ao acumular-se no meio fio toma a forma de lama, lançadas nas paredes pelos veículos que trafegam pela rua. Neste ponto Rogério destaca mais um elemento da arquitetura da Oficina que mereceria destaque. Trata-se de duas pequenas torres ligadas por arco e adoçadas na longa, alta, esפה e janelada parede externa da Oficina. Há muito tempo entijolada, ali funcionou o portão original de acesso às dependências da Oficina. Intencional ou não, ao chamar a atenção aos detalhes históricos dos elementos arquitetônicos que passam despercebidos pela maioria da população, cria o efeito da curiosidade, do desejo de observar e, por conseguinte, induz à interação entre povo e patrimônio. Tal discurso revela uma estratégia de mobilização da opinião pública contra a ação demolitória.

A vereadora Simone Rezende Rodrigues Cabral amplia a questão dizendo que Além Paraíba está entrando num grande processo de perdas. Como participante de vários programas de rádio, ou mesmo na Câmara, só se tem discutido perdas tanto de empresas quanto de órgãos públicos estaduais e federais que funcionavam na cidade. “A gente entrou num processo de perda tão violento e parece que há uma naturalidade nisso. Eu acho que em Além Paraíba, a população precisa começar a se indignar de fato com isso” (Simone R. R. Cabral). Com relação à questão patrimonial especificamente, Simone diz que a Câmara recebeu, na semana anterior, o Secretário de Cultura, José Alves Fortes, preocupado com as repercussões em relação ao acontecido com a Oficina. Simone aproveitou a oportunidade para pedir uma Audiência Pública, momento em que se poderia ouvir a todos os envolvidos na questão da Oficina.

“Então eu propus na câmara no dia da visita do Zezinho [José Alves Fortes], que a gente chame o representante da Igreja, os vários representantes da sociedade que são envolvidos com essa questão de patrimônio. Os próprios autores da lei, o Secretário de Cultura, o prefeito e mais a Câmara de Vereadores de Além Paraíba e, neste momento, a gente consiga chegar a uma conclusão que não seja esse desastre todo que está apontando ser. Porque a gente fica aqui apontando, ah vai ser um desastre, vai demolir, vai fazer, vai acontecer, mas como o próprio Rogério disse, as informações são muito truncadas, há informações da rua, há informações da Igreja, informações do poder público, há uma série de informações que estão muito truncadas. Então minha proposição na Câmara, eu acredito que isso vai acontecer e espero que ainda esse ano, antes do recesso parlamentar, que a gente consiga levar à Câmara o próprio P. Édson, não precisa ser o bispo nem o papa. Padre Édson que

hoje responde aqui pela Igreja, pela paróquia. O Padre Édson, o prefeito, o representante da GITAL, o Plínio que é historiador, o Zé Carlos, o Valério. Enfim, toda essa sociedade se faça representar, inclusive a promotoria pública. E antes de lançar mão, Valério, de um projeto apenas proforma pra agradar as pessoas, de extensão daquilo lá, extensão de patrimônio, eu acho que na verdade discutir a situação e aí sim. Se o bispo disser, se o padre, representado a Igreja, é isso, isso, acabou esse é o posicionamento, então qual alternativa que nos temos.” (Simone R. R. Cabral)

Simone diz ser favorável à tentativa de uma saída negociável para o problema. Rever tombamentos ou estender a abrangência dos já existentes não resolveria o problema patrimonial, haja vista outros exemplos onde ocorrem processos de arruinamento mesmo após tombamento. “Nós temos um assunto que é sério. Não é sério só porque é a Leopoldina não, é sério porque envolve uma série de situações que precisam ser discutidas sim, mas precisam ser discutidas com as autoridades competentes e partirmos para uma ação.” (Simone R. R. Cabral)

Rogério diz faltar responsabilidade para com o patrimônio público, “tanto é que eles foram abandonados pelos administradores” (Rogério Lobo). Voltando sua crítica à prefeitura, comenta que toda ações da Igreja, tanto na demolição quanto no desmembramento do terreno, foram feitas com a anuência da prefeitura ao liberar os alvarás. Desta forma, demonstra que a prefeitura estava ciente do que estava para acontecer. Rogério afirma ter conversado com os compradores das áreas e “a intenção é derrubar, é fazer lojas, prédios e é abrir mesmo” (Rogério Lobo).

Além de responsabilidade, falta também sensibilidade, concordam Rogério e Plínio que fogem da realidade e começam a imaginar formas de utilização do espaço. “Esse projeto arquitetônico que se harmonize com o ambiente... A gente tem que ter essas soluções práticas e modernas que ajudam na preservação e reutilização do espaço dentro de uma visão mais contemporânea” (Plínio Alvim).

Nos minutos finais do programa o locutor recebe uma ligação telefônica do Padre Édson, imediatamente colocado no ar. Padre Édson diz achar estranho o fato de não ter sido convidado um representante da Igreja para o debate. “Parece que, desculpa o termo, como algumas pessoas já me telefonaram aqui falando, parece que estão agindo de má fé” (Padre Édson). Padre Édson afirma estar rodeado de pessoas e que muitas outras ligaram para ele. Desta forma, ao se colocar rodeado de pessoas, o pároco sutilmente tenta neutralizar as tentativas de mobilização popular ocorrida durante o programa e, para tanto, ainda pode contar com a força da instituição que representa.

Padre Édson acusa os debatedores de falarem sem conhecimento de causa. “Algumas pessoas falaram aí, eu escutei, deveriam ter um pouco mais de conhecimento, porque estão falando algumas coisas que não são verdades” (Padre Édson), e que isso poderia levar a interpretações equivocadas quanto às ações da Igreja. Quando o locutor indaga quais seriam essas inverdades, Padre Édson altera o sentido de seu discurso dizendo que está agindo dentro da lei e de acordo com os interesses do município. “Outro dia eu falei na outra rádio tudo isso para as pessoas, quem quiser pode vir cá procurar, ver a documentação. Pelo menos inteirar-se um pouco do que tem, do que está sendo feito, qual é o processo, o projeto que tem, e tem projeto, entende” (Padre Édson).

O locutor volta a pedir ao Padre Édson que indicasse as inverdades. “Por exemplo, disse que estão tirando a madeira que é tudo pinho de riga. Até agora nós não encontramos nem uma tábua de pinho de riga” (Padre Édson). A discussão fica nesse pormenor sem relevância para a questão maior, a própria demolição do prédio. Ser ou não ser madeira nobre não importava mais, uma vez que o telhado já tinha sido demolido. Mantendo o debate neste nível, Padre Édson impede argumentações e questionamentos, moral e socialmente comprometedoras. Arredando o debate para a periferia do tema e ao mesmo tempo marcando sua presença no programa, Padre Édson questiona a posição de forasteiro que lhe fora atribuída.

“Depois eu fico muito triste também de muita gente falar de gente que vem de fora, que não gosta do município. Se eu não gostasse de município, não amasse Além Paraíba, primeiro já tinha ido embora, porque o padre tem direito de ir embora. Eu já fui convidado muitas vezes para dirigir outras paróquias. Eu fiz uma opção por Além Paraíba. Eu gosto daqui, e gosto tanto daqui que quando eu aposentar vou construir uma casa e vir morar aqui. (...) Então, não é porque eu vim de fora não, porque a cidade que a gente ama, ela a gente escolhe e povo que a gente ama. Eu tenho muito amigo aqui e tem muita gente que gosta de mim aqui, eu acho.” (Padre Édson)

O programa termina num tom de desculpas. Rogério diz que suas críticas não foram diretamente a Igreja nem ao Padre Édson, mas sim a prefeitura. Padre Édson também pede suas desculpas, mas entende que naquele momento os ouvintes não estão vendo Cristo na prefeitura e sim nele e na Igreja.

1.4 - Na Audiência Pública

O impacto demolitório repercutiu também na Câmara de Municipal que, a pedido da vereadora Simone e do vereador Neidson Barros Gonçalves, agenda uma Audiência Pública realizada na Sessão 58 de 11 de novembro de 2006. Foram convidados para essa audiência diversos atores envolvidos de alguma forma na problemática gerada pela demolição do almoxarifado. A fala desses atores e suas representações serão descritas e analisadas a seguir.

O primeiro pronunciamento da sessão foi feito por José Alves Fortes, então Secretário de Cultura do município. O Secretário chamou a atenção para o impacto junto à opinião pública da medida tomada pela Igreja de desmanchar parte do complexo que compõe a Oficina de Porto Novo. Propõe como resposta a essa ação, que em nenhum imóvel tombado no município sejam realizadas obras sem que antes passem por um estudo de impacto visual.

Em seguida fala Padre Édson. De início usa o argumento da legalidade das ações da Igreja. “Nós não estamos dando um passo fora da lei, que fira a lei” (Padre Édson)²⁸. Argumento ao qual recorrerá várias vezes em seu discurso ao longo da sessão. Às vezes esse discurso segue acompanhado de um tom desafiador quando propõe que “aquele que souber de alguma coisa que esteja fora da lei, que nos mostre” (Padre Édson). Afirma Padre Édson que a justiça devolveu à Igreja o terreno e o que foi construído em cima é do responsável pelo terreno. Relembrando o episódio em que algum tempo antes ocorrera na outra extremidade do galpão, oposta às obras de demolição e onde funcionava originalmente a seção de fundição, quando um carro alegórico ali armazenado pegara fogo danificando a estrutura do telhado, dizendo que agora a responsabilidade era da Igreja em primeiro lugar como a nova dona do imóvel e em segundo o poder público que tem o poder de fiscalizar.

Fica claro no discurso do clérigo a intenção de desqualificar o patrimônio usando o argumento de que até aquele momento nem a sociedade, nem o poder público, nem a militância, tomaram qualquer iniciativa quanto à depreciação daqueles prédios. Diz-se um interessado na história de Além Paraíba e que acerva muitos documentos que podem comprovar o que diz.

²⁸ Como no bloco anterior, todas as citações advindas da transcrição da audiência serão indicada apenas com o nome do autor da fala.

“Porque muitas coisas foram desmanchadas ali dentro e a sociedade não se organizou. Foi desmanchado um grande galpão muito bonito onde realmente tem muitas partes de pinho-de-riça e ninguém falou nada, foi aterrada grande parte da serraria, ninguém nunca apitou, foram roubadas peças lá dentro e ninguém nunca falou. E porque só agora quando a Igreja vem querer fazer uma coisa que é para benefício da cidade e com objetivo, as coisas claras, uma porção de gente vem.”
(Padre Édson)

As generalizações da fala de Padre Édson, sem contextualização ou a mínima ordem cronológica dos fatos leva a entender que todas as alterações ao qual se refere se passara em momentos recentes, servindo ao propósito de sua estratégia discursiva. No entanto, quando observamos as fotos de vários períodos ou ouvimos antigos trabalhadores, podemos observar que o complexo oficinairo foi construído por etapas e alguns elementos foram demolidos ao passo que outros foram erguidos. O galpão ao qual se refere Padre Édson na citação anterior foi construído especialmente para reparação das locomotivas articuladas, longas demais para serem posicionadas no interior da rotunda. Assim que esse modelo de locomotiva a vapor deixou de ser usada, o galpão foi desmanchado. Algumas outras edificações também foram demolidas, mas podemos afirmar que desde 1986 não houve mais nenhuma alteração do conjunto. Da mesma forma, nos anos 60, outro galpão, com cobertura metálica (folha de zinco) foi construído quando a oficina passou a construir e reparar vagões de aço a serem usados no subúrbio carioca. O aterro da serraria ocorreu quando a Igreja alugou o terreno para duas lojas se estabelecerem no local.

Padre Édson considera levianas algumas declarações contra a Igreja e entende que o rumo tomado pela “coisa” poderia inviabilizar qualquer entendimento.

“A ABPF tem vagões, tem coisas lá. Que dia que eles pagam qualquer coisa pra paróquia? E o terreno é da paróquia. Eu também nunca fui atrás deles, pedi porque a gente acha que é uma coisa importante e, no entanto, estão usufruindo, tá usufruindo e coisa. Nunca procurou a Igreja nem bispo nem padre pra nada. E a muita gente foi oferecido os bens, as coisas que estão lá, então é muito fácil jogar pedra, querer levantar a sociedade, a comunidade, isso acho que é uma coisa séria”.
(Padre Édson)

Justamente a ABPF cujos membros foram os mais combativos na defesa da manutenção integral da Oficina. Desta forma Padre Édson deixa entender o quanto ingrata é a instituição preservacionista e contraditória a ação de seus membros. Demonstrando-se preocupado com as proporções que aquele episódio estava tomando, volta seu discurso para a instituição que representa, alegando ser a Igreja secular e responsável, sendo portadora de uma missão e um papel social. “Ela sempre teve uma preocupação com o patrimônio histórico da humanidade. Se vocês olharem a Igreja católica é uma das grandes Igrejas, instituições,

que tem um compromisso, e algumas vezes ela tem que calar exatamente para falar que ela não está querendo aparecer” (Padre Édson).

Padre Édson usa como defesa a acusação, sutilmente deixando entender que aqueles que atacam a Igreja nada fazem em defesa do patrimônio da cidade. Assim, comenta sobre a demolição da mais antiga igreja evangélica de Além Paraíba, situada na Vila Laroca e questiona: “a sociedade fica quieta diante de algumas coisas, e por que em determinados momentos se levanta?” (Padre Édson)

Na sequência de sua fala, Padre Édson procura desqualificar o Almoxarifado como parte do patrimônio. Afirma que ao contrário do que dizem ou pensam, o Almoxarifado não é uma construção tão antiga quanto o resto da Oficina, possuindo documentos que comprovam tal fato. Trata-se, segundo ele, de um pedido da empresa para a construção do prédio, ocorrido em períodos mais recentes. No entanto, o Almoxarifado não é uma construção tão recente quanto quer fazer entender Padre Édson, sendo anterior aos anos 70 e todos os militantes sabiam desse fato. Por isso, esses militantes entendem que a construção faz parte do conjunto, o que ficará comprovado em falas mais adiante. Na busca de argumento que justifique a demolição do Almoxarifado, Padre Édson deixa entender que as ações do grupo preservacionista repercutiram para além do município quando diz que:

“... esses dias mesmo, diante de tudo que teve ai, chegaram técnicos de fora que vieram aqui ver o que está sendo feito. Acho que estão dando uma proporção que eu, como responsável pela Igreja, primeiro aqui, não gostaria, não gostaria que acontecesse, porque a Igreja tem interesse e a gente pode citar diversos exemplos ai de coisas que a Igreja investiu dinheiro para manter patrimônio e se quiser um exemplo, dou exemplo de Angustura²⁹. O dinheiro veio de fora, e quando fala que um padre, um bispo ou uma diocese está destruindo um patrimônio histórico, imediatamente gente da Igreja de alto nível vem aqui. Foi sexta feira passou um casal, um grupo de técnicos da Áustria e da Holanda vieram cá fazer o levantamento do que o padre de Além Paraíba está destruindo o patrimônio.” Padre Édson)

Padre Édson não apresentou claramente o resultado da visita técnica mencionada em sua fala. Disse apenas ficar com “pena” e achar “ridículo”, porque o povo não conhece a história da cidade. “Aí, dentro do próprio patrimônio alguém que vem e diz: não tem história nisso aqui não” (Padre Édson), provavelmente se referindo ao prédio do Almoxarifado. Alega que a Igreja possui muitos documentos e está disposto a compartilhar, desde que seja para “coisa séria”. Desta forma Padre Édson não apenas desqualifica o prédio como parte do patrimônio, como também a ação da militância na defesa do patrimônio.

²⁹ Referindo a restauração da igreja do distrito de Angustura.

A vereadora Simone tem a palavra, agradece a contribuição do Padre Édson e diz que tanto ela quanto os presentes na galeria gostariam de ouvir cada um dos setores presentes na audiência. Diz ser importante buscar pontos de convergência e encontrar uma saída para o incidente porque “a gente quer o bem do município, o bem da comunidade e encontrar as parcerias corretas para que a gente possa desenvolver essa cidade” (Simone R. R. Cabral). Em seguida convoca a presidente do Conselho Municipal de Cultura, a Professora Jailza Maria Oliveira Araújo, para que se pronuncie.

Jailza inicia seu pronunciamento dizendo que o Conselho de Cultura se restabeleceu há menos de um mês “e em seguida, o nosso primeiro trabalho, mediante a tantos outros imediatos foi esse, esse assunto que eu falo até um pouco emocionada” (Jailza Maria Oliveira Araújo). Continua seu pronunciamento dizendo que, assim como Padre Édson, não é alimpaibana de nascimento, mas pernambucana. Mas ela se sente ligada a cidade devido aos muitos anos de convivência e por ter sido em Além Paraíba formada toda sua vida cultural. Ela diz que enquanto artista e produtora cultural “se emociona ao ver ali, tirando telhas, realmente mexeu muito comigo e acredito que com muitos outros alimpaibanos”. (Jailza M^a O. Araújo) Segundo Jailza, na reunião do conselho de Cultura convocado para tratar o tema, chegou-se a conclusão que seria mais esclarecedor ouvir pesquisadores da história da cidade e com maior conhecimento técnico e legal para formular laudos encaminhados ao Conselho.

“Agora houve um esclarecimento, posso até repensar tudo que antes eu pensei ao saber da maneira como foi, como o senhor mesmo disse, o disse-me-disse, né a maledicência, as coisas que andam falando, realmente deixa a gente muito triste e que o conselho entende que, procurando saber de pessoas que estão aí pensando, fazendo levantamentos pautados em leis, tivessem maiores argumentos para apresentar aqui, a essa casa e os dois estão presentes, conforme o secretário já citou, o Prof. José Geraldo e o pesquisador Mauro Senra, ambos nos entregaram pareceres que nos gostaríamos muito de fazer entrega a essa casa também para conhecimento dos senhores, e o professor José Geraldo, quando for em tempo hábil ele vai estar também falando sobre o relato dele, que eu acredito que seja de bom tom, porque ele está falando do patrimônio histórico e está falando de bem cultural.” (Jailza M^a O. Araújo)

Na conclusão de seu pronunciamento, Jailza faz uma série de questionamentos, perguntando onde fica a memória de quem construiu, viveu economicamente daquele patrimônio que contribuiu para a história não só de além Paraíba como também de Minas Gerais. Remete-se a Caruaru, cidade que conheceu de perto na sua infância e adolescência, e se diz feliz pelo tombamento de sua famosa e tradicional feira. Volta a perguntar onde fica o trem de Minas.

A vereadora Simone retoma a palavra, agradece a Professora Jailza e confirma a presença de José Geraldo na tribuna no momento oportuno. Passa a palavra então para José Carlos Faria, que representaria simultaneamente a ABPF e o Instituto Culturarte. Aqui vale uma ressalva para apresentar a estratégia de bastidores do grupo preservacionista tendo em vista as limitações de inscrições para a tribuna. A presença de José Geraldo estava garantida por indicação do Conselho de Cultura como autor do parecer mencionado por Jailza, embora também pertença ao grupo da ABPF. Dos outros três membros mais atuantes da ABPF, José Mauro mora em Ipatinga e não pode comparecer; Valério Ottero, que provavelmente falaria em nome do grupo, trabalha em Teresópolis e também não pode comparecer; somente José Carlos que confessa pouca habilidade para falar em público pode comparecer. Além disso, Plínio Alvim, criador e diretor do Instituto Culturarte, por sua vez, também não pode comparecer à audiência. Dessa forma ficou acertado que José Carlos faria a leitura de dois documentos: o parecer produzido por Mauro Senra e um manifesto escrito por Plínio Alvim.

José Carlos inicia seu pronunciamento com a leitura do documento de autoria de Plínio Alvim. O autor inicia seu texto considerando o marco histórico formador da cidade, quando ali foi fundado o Porto de Registro do Cunha, construído pelo Alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, sendo este responsável pela abertura da primeira estrada margeando o rio Paraíba do Sul por onde passaria mais tarde as linhas da Estrada de Ferro D. Pedro II, construindo a última estação de sua linha auxiliar em Além Paraíba. Ressalta que nesta cidade foi constituída e construída a primeira ferrovia em solo mineiro, a Estrada de Ferro Leopoldina. Esta empresa construiu em Além Paraíba sua primeira Oficina e ressalta sua importância para a economia da cidade.

Além Paraíba cresceu e ganhou notoriedade por causa das ferrovias e sua identidade cultural confunde com a própria história do crescimento ferroviário regional. É impossível falar em ferrovia em Minas sem mencionar Além Paraíba e vice-versa. Nosso complexo ferroviário histórico é um dos maiores e um dos mais importantes do país, e toda tentativa de dilapidá-lo ou de imputar-lhe qualquer parte causará enorme perda para nossa economia e para nossa autoestima de nossos habitantes. Não me refiro apenas à perda da história ferroviária municipal, o que me preocupa e as pessoas sensatas e sérias de Além Paraíba. O que me causa asco é uma atitude impensada e inconsequente que compromete a preservação da nossa história como um todo. Pois, poderá abrir um precedente gravíssimo que implicará em possíveis demolições análogas dos bens históricos que ainda nos restam. (Plínio Alvim)

Plínio vai agravando o tom de seu discurso dizendo que a legitimidade das ações contra o complexo oficineiro deveria ser questionada pela Câmara Municipal e chama a atenção para as consequências futuras que tais atitudes podem trazer. Além de abrir um

“precedente gravíssimo”, compromete a “implantação do turismo sustentável regional (...) que tem na ferrovia e nos equipamentos históricos ferroviários seu principal atrativo” (Plínio Alvim). Na conclusão de seu texto, Plínio Alvim faz uma série de questionamento a respeito da autorização para a demolição, pergunta se houve consulta aos Conselhos Municipais, qual a posição da Câmara, entre outros. Encerra colocando-se à disposição para qualquer esclarecimento e fornecimento de subsídios que possam contribuir para uma argumentação contra a ação demolitória.

A vereadora Simone intervém sugerindo que, como Plínio Alvim não pode estar presente “a gente não entre nessa questão” (Simone R. R. Cabral), pedindo que José Carlos falasse agora em nome da ABPF.

Na sequência, seguindo a estratégia traçada anteriormente, José Carlos passa a ler o documento escrito por Mauro Senra que se encontrava no plenário, mas não conseguiu se inscrever em tempo para a tribuna. Mauro inicia seu texto baseando-se na obra do historiador Celso Falabella de Figueiredo Castro, “Os Sertões do Leste: achegadas para a história da Zona da Mata”. Diz que Padre Miguel Antônio de Paiva recebeu sesmaria no Sítio das Três Barras, sendo esta vendida mais tarde para Teodoro de Faria Salgado. Segundo o texto de Mauro Senra, “o Padre Paiva deixou como herdeiro o capitão Manoel de Almeida, contra quem Faria Salgado, em 1828, ajuizou uma questão após o falecimento de Paiva” (Mauro Senra). Mauro ressalta que Padre Paiva foi responsável pela construção da Capelinha dos Índios às margens do rio Limoeiro onde mais tarde foi erguida a Oficina. Essa discussão é interrompida e será retomada mais adiante no mesmo documento.

Em seguida o texto de Mauro Senra - lido por José Carlos – volta-se para história do município, apresentando a cultura cafeeira, seguida da ferrovia, como os marcos para o desenvolvimento não somente da cidade como de toda a região.

“Aonde chega a locomotiva aparece o progresso. O povoado impulsionado pela situação vantajosa em que ficara como centro de exportação da famosa rubiácea, viu quase da noite para o dia o aumento de sua população e o desenvolvimento de seu comércio e da sua lavoura e se tornou cada vez mais importante, elevando-se a 428 o número de estabelecimentos agrícolas.” (Mauro Senra).

Mauro Senra destaca ainda a presença de personagens ilustre na inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Leopoldina como a do Imperador D. Pedro II e sua comitiva, os conselheiros do Império José Fernandes da Costa Pereira, Cristiano Ottoni, Inácio Marcondes de Melo, Manoel Buarque de Macedo, Bento Sobragy, além de várias

autoridades da província e do município. Mauro continua seu texto falando do crescimento da Estrada de Ferro Leopoldina, sua transformação na virada do século XIX para o XX em uma empresa inglesa com sede em Londres, a The Leopoldina Railway Company, sendo essa mesma empresa nacionalizada em 1957, retomando seu antigo nome, iniciando seu declínio, agravado a partir da década de 70.

Mauro retoma suas colocações iniciais e faz a seguinte solicitação:

“Sabendo-se que em Além Paraíba há vários prédios públicos que não têm suas escrituras e como cita o historiador Celso Falabella em seu livro ‘Sertões do Leste’ de que o padre Miguel de Paiva deixou como herdeiro o capitão Manoel de Almeida e que este teve uma demanda judicial com Teodoro Faria Salgado após a morte de Paiva, com os bens deixados pelo padre, solicito a Igreja Católica de Além Paraíba, como forma de esclarecimento, comprovar a legitimidade da posse em favor da Igreja através de documento comprobatório dos terrenos onde hoje estão localizadas as Oficinas da extinta Estrada de Ferro Leopoldina.” (Mauro Senra)

Concluindo, Mauro ressalta que a Igreja fortaleceu-se através do apoio de entidades como “a ferrovia, os fazendeiros do café, dos comerciantes, dos ferroviários e do povo em geral” (Mauro Senra). Haveria assim, no entendimento do texto de Mauro, uma inversão de valores históricos e culturais. Se houvesse uma moral da história não caberia a Igreja um lugar de destaque e de herdeira do patrimônio.

Agora é Rogério Lobo quem toma a tribuna, falando como diretor financeiro e administrativo da GITAL. Esclarece que antes da Igreja tornar-se proprietária da Oficina, era a FCA quem detinha sua concessão. Como o espaço não a interessava logisticamente, a FCA alugou a Oficina para a GITAL. Agora, um novo contrato foi celebrado entre a GITAL e a Igreja.

Portando uma planta da Oficina, Rogério Lobo vai mostrado para os presentes como a Igreja foi fracionando o terreno, inclusive as áreas onde havia edificações como as do Almoarifado e Serraria. Rogério afirma que “a Igreja não fez nada errado” (Rogério Lobo), inclusive consultando sempre a GITAL quanto aos seus interesses naquele espaço. Rogério Lobo diz que sua empresa alocou apenas as áreas de interesse operacional que inclui a Rotunda, o escritório e o galpão de aço.

Rogério faz um parêntese nas suas explicações e diz que “eu sempre vi esse Almoarifado aqui como um lugar espetacular para uma prefeitura, para uma..., fazer um trabalho bonito aqui, uma escola, um trabalho de cultura, de arte, de coisa aqui. Mas não aconteceu, não tem problema” (Rogério Lobo). E retorna a problemática da GITAL demonstrando, com o apoio da planta, como a Igreja estava retalhando o terreno, prejudicando

os acessos às áreas de interesse da empresa. Afirma não ter mais acesso, via trilhos, ao galpão de aço e se o mesmo acontecer com a rotunda, inviabilizaria um dos mais importantes negócios da empresa, que seria os contratos para construção e reforma de equipamentos ferroviários.

“Aqui na Rotunda, se a gente perder isso aqui, perde a caracterização da rotunda. Como é que nos faríamos aqui na rotunda, hoje, aquele trem turístico Ouro Preto x Mariana que nos fizemos ali, um trabalho lindo que foi feito, de três vagões, três carros bonitos que nos fizemos. Então a parti de agora é muito preocupante e temos que estar junto analisando.” (Rogério Lobo)

“Então quanto a GITAL, a explicação nossa é essa e quanto a nossa capacidade de pensar na cultura, eu não posso deixar de falar sobre isso” (Rogério Lobo) Com essa frase Rogério direciona seu discurso no sentido da responsabilidade sociocultural sua e da empresa que representa. Vai fornecendo os numerários dos gastos e onde foram aplicados. Diz ter recuperado todo o andar térreo do prédio do escritório e, onde havia trabalhos mais elaborados, foi contratado o artista plástico Guilherme Diniz para o restauro. “Entendo que a responsabilidade social da GITAL é uma responsabilidade cultural”, diz Rogério. Em parceria com o pessoal da ABPF auxiliou na restauração da Locomotiva 51. Segundo Rogério, o fato de estar usando a Rotunda é, em si, um meio de preservá-la. Propõe que seja olhado com atenção aquele patrimônio, observando haver formas de uso que podem ao mesmo tempo gerar renda sem, no entanto, descaracterizá-lo. Segue imaginando em voz alta formas de uso do espaço e conclui:

“Acho que nos temos condição e tempo de buscar consenso. Todo mundo junto pra ninguém sair prejudicado, muito menos a memória ferroviária de Além Paraíba, que essa eu não admito que nós percamos. Como não devemos permitir que isso aconteça com a GITAL, porque a GITAL já trabalha em outros lugares, se ela sai daqui..., é uma das maiores empregadoras de Além Paraíba. Um dia desse, só fazendo esse trem turístico lá tinham centenas de pessoas. Tinham 150 ou mais trabalhando naquele momento. É normal que nos tenhamos mais de trezentos funcionários, e pra onde a gente vai, todos os lugares que nós estamos, no mínimo 20% dos que estão lá são alemparaibanos. Então, não é muito interessante a GITAL tá fora desse trabalho e perca a rotunda. Mas, mesmo assim, porque não uma rotunda dinâmica, como foi falado aqui. Já pensou visitaçã na rotunda, culturalmente, e com a gente trabalhando de alguma maneira e as pessoas vendo trabalhar, fazendo vagão ferroviário lá dentro. Tem solução pra tudo. É só isso que eu gostaria de dizer. Muito obrigado.” (Rogério Lobo)

Agora é a vez de José Geraldo subir à tribuna para apresentar seu parecer produzido a pedido do Secretário Municipal de Cultura, José Alves Fortes. Inicia sua fala dizendo não ser mais preciso falar da importância histórica do patrimônio porque esse assunto

já foi colocado. No entanto, “ao mexer na estrutura do prédio, ao provocar um impacto visual, essa questão fundamental do patrimônio provocou esse mal estar que nos trouxe até aqui” (José Geraldo Esquerdo Furtado). Restringindo-se ao parecer que produziu a pedido do conselho de Cultura, José Geraldo entende que a Oficina é um conjunto. Tanto que se costuma referir-se a no plural, as Oficinas de Porto Novo. “Então, embora esteja tombado apenas a Rotunda e o prédio do escritório, a Oficina é um todo e como tal deva ser preservado” (José Geraldo E. Furtado). No entanto, se essa hipótese não é convincente poderíamos juntar a ela a noção de entorno. José Geraldo define rapidamente a noção de entorno como “tudo aquilo que está ao redor do bem tombado e que deva ser preservado em benefício desse patrimônio” (José Geraldo E. Furtado). Resume seu entendimento da seguinte maneira:

“Então veja bem, estou trabalhando com duas hipóteses aqui: na primeira, considerarmos um conjunto único, se é um conjunto único e sendo parte dele tombado, ele é tombado no seu todo. Concordam comigo? Digamos que não consideramos essa condição, essa posição. Vamos considerar um conjunto de prédios em separados dos quais temos, por Lei Municipal dois tombamentos, rotunda e escritório. Ora, pela concepção de entorno que vou mostrar aqui, eu entendo que o conjunto deva ser tombado porque faz parte do entorno.”

José Geraldo esclarece que seu parecer está baseado em leis, pareceres e orientações do IPHAN e IEPHA. Conclui sua participação na tribuna estabelecendo uma relação entre tombamento, patrimônio e sociedade com o objetivo de mostrar a importância da preservação.

“O tombamento está ligado ao social. Vamos tomar por quê? Porque a sociedade assim entende que aquilo ali faz parte de sua memória, faz parte do seu vivido, faz parte da sua história. Então, essa é a razão do tombamento. (...) Então a sociedade deve ter acesso, esse bem tem que estar ligado à sociedade de alguma forma, tem que ser do usufruto da comunidade. Essa é a razão do tombamento. Tanto que tombamento não discute quem é dono, se é Igreja, se é governo, se é privado, se é público, isso não importa. Qualquer patrimônio é passível de tombamento, seja o proprietário goste ou não, aceite ou não. Há a possibilidade do tombamento compulsório, se verificada a importância desse patrimônio para o conjunto da sociedade. E é o nosso caso aqui. A Oficina é importante para o conjunto da sociedade, inquestionavelmente é. Bom, o que vai ser desse patrimônio? Como ele deverá ser preservado? Como ele vai servir a comunidade? Será que o que vai ser feito, a alteração que vai ser feita não vai ferir a integridade desse patrimônio, desmanchando parte de sua história? Isso é uma coisa polêmica e é logicamente da discussão porque há várias concepções de forma de preservação. Então a minha preocupação aqui é essa, é não descaracterizar de forma nenhuma o patrimônio. É nisso que me pautei quando eu coloquei aqui, fiz as minhas colocações para o conselho de cultura. É que deva se preservar da melhor maneira possível o patrimônio para que ele tenha sua função social garantida, garantindo assim sua memória, a integridade do social. Essa é a questão que coloco e o P. Édson poderá

nos dizer melhor o que a Igreja pensa daquilo, até onde vai ser desmanchado. É essa a contribuição que estou trazendo para a discussão.” (José Geraldo E. Furtado)

A audiência entra na sua segunda fase quando a tribuna é aberta para as colocações dos vereadores. A vereadora Simone, falando como autora do requerimento que gerou a audiência, pede para que a discussão zele pelo bom termo e respeito à casa legislativa e aos vários seguimentos ali representados. Pede um debate que conduza a problemática para um denominador comum na busca de uma solução. “Acho que aqui estão quase todos e todas as representações e, quem sabe, uma proposta de parceria futura, para que a gente possa sair daqui com o sentimento de que a gente fez o que cabe fazer e fez o que nos é possível fazer.” (Simone R. R. Cabral)

O presidente passa a palavra para o vereador Dauro Machado. Após cumprimentos e registro de alguns presentes, inicia sua fala sobre o assunto em pauta dizendo achar difícil um entendimento dado as “posições diametralmente opostas” (Dauro Machado). Referindo-se à prefeitura, ali representada por José Alves Fortes na qualidade de Secretário, diz que:

“... é preciso deixar claro a diferença de manutenção para preservação. Existe em Além Paraíba hoje manutenção em determinados prédios com importância histórica, preservação não existe, não existe. Esse é um fato. Os prédios estão no lugar, mas não estão sendo mantidos. Nem por seus proprietários, quando no caso de leis tombadas, nem pelo poder público. O poder público preservou o Paço. Recuperou, não restaurou, dentro do conceito de restauração não aconteceu uma restauração, aconteceu uma recuperação. (...) A Casa da Cultura, feita [recuperação] à época de Miguel Belmiro, foi recuperada, não foi restaurada. Mas *tá* lá em pé a sede da Secretaria de Cultura. A Matriz de São José, restaurada na época do padre que antecedeu o Padre Édson e agora, sendo agora novamente restaurada, em fim com todas.... Então, manutenção é uma coisa, restauração é uma outra coisa.” (Dauro Machado)

Dauro não concorda com as colocações de José Geraldo, dizendo considerá-las “um entendimento discutível” (Dauro Machado), e não deveria ser entendida como uma jurisprudência. Porque se assim o fosse, as entidades que se opunham à demolição já teriam conseguido liminar na justiça contendo a ação. Entende “que a lei precisa dizer exatamente a que ela é afeta[sic]” (Dauro Machado). Por isso, Dauro considera somente os prédios do escritório e rotunda como elementos de preservação, uma vez que somente esses estão citados na Lei Municipal Nº 1829 de 14 de abril de 1998.

Referindo-se a Padre Édson, Dauro diz “que de repente eu dormi em Além Paraíba e acordei com a Igreja sendo dona de tudo” (Dauro Machado). Referindo-se às propriedades que a Igreja possui na cidade, tais como os Bairros da Terra do Santo e Goiabal,

de moradores mais pobres cujos terrenos são aforamentos, acaba demonstrando o poder fundiário da instituição. Voltando-se para a questão em debate, Dauro diz que está preocupado com os prédios do escritório e da rotunda. Confessa não ser especialista, “mas acho que ali não há valor arquitetônico, acho que há valor histórico” (Dauro Machado). Com exceção dos elementos tombados, considera que a Igreja tem o direito de dispor do bem da maneira que lhe convier.

“Então eu não me posiciono contra porque eu entendo que Além Paraíba precisa manter viva a sua memória ferroviária, mas também não pode, a meu ver, impedir o progresso. Me preocupa muito essa questão e eu gostaria até que o secretário estivesse aqui, porque, olha, o seu Elias tentou, o Dr. Nilo Ovídio é que fez um projeto, do torreão. (...) O Fenando Lúcio tentou, o Sérgio Ribeiro tentou, o Miguel Belmiro tentou desesperadamente. Ninguém conseguiu..., estação cai aos pedaços. Para mim aquilo é patrimônio histórico, aquilo ali tem placas escritas, a distância as coisas todas, para mim aquilo é patrimônio histórico e vai cair, vai cair. Os senhores marcam o que estou dizendo hoje: vai cair. Porque a prefeitura não tem, essa que é a verdade, não tem recursos, ou os recursos que tem não são destinados, por entendimento da administração que é um direito dela de gerir as prioridades, vai agora gerir o cinema. Restaurar o cinema, não vai restaurar aqueles torreões, aquilo tá cravado em dívidas. Fica naquele negócio, vai comprar, vai assinar a escritura, tá assinando, tá pronto, não sei o que, é amanhã... Não vai ter nada, vai cair, tá caindo aos pedaços. Tá mantida, não tá preservada, serve hoje para quinhentas utilidades noturnas, menos a preservação ferroviária. Essa que é a verdade.” (Dauro Machado)

Dauro prevê para a rotunda e o prédio do escritório o mesmo destino dos torreões da Estação de Porto Novo. E ele estava certo, nos anos que se seguiram parte do telhado da rotunda ruiu e outras estão comprometidas. Dauro não vê vontade política “não há, vamos ser realistas, não há a questão da prefeitura, o estado não investe nesse tipo de dinheiro, a federação não investe, a União não investe” (Dauro Machado). Diz votar contra qualquer projeto de tombamento de outros elementos do complexo, no entanto, volta-se para José Carlos e oferece seu apoio para a reforma da Locomotiva 51. Dauro pergunta a Padre Édson até onde vai a venda dos terrenos?

Padre Édson responde dizendo que as vendas vão “até onde está agora” (Padre Édson), mas não é claro nem específico. Volta sua fala para a questão da Igreja no Goiabal e no Bambuzinho e segue descrevendo longamente toda a problemática das terras da Igreja naqueles bairros, até o momento em que torna explícita as razões da venda dos terrenos.

“Vamos ver uma coisa, a conta que está, eu estou perguntando: o que a Igreja pode fazer? Eu já disse: para restauração da Matriz de São José, R\$297.000,00. Algum dos senhores vereadores, alguém da plateia, sabe quem pode nos dar esse dinheiro? Aonde nos podemos tirar esse dinheiro para a Igreja fazer a restauração? Alguém poderia? 297 mil. Se nos der 297 mil nos paramos de vender, entende. Nós paramos de vender os terrenos, vamos deixar do jeito que está ali, vamos construir. Uma proposta, eu disse, nós queremos manter. Antes de começar a

restauração, nós fomos à prefeitura saber qual a verba que o município tinha, se o município tinha alguma verba de cultura, de patrimônio que pudesse ceder pra arrumar. Infelizmente para 2006, 2007 não tem no orçamento, foi o que me disseram.” (Padre Édson)

Dauro insiste em saber até onde vai a venda dos terrenos da Oficina. Padre Édson diz “que vai até onde está desmanchado” (Padre Édson), e novamente não especifica. Padre Édson afirma ter compromisso moral com a cidade. Citando o acordo da Igreja com a GITAL e dizendo que essa empresa é importante para a cidade porque gera emprego e renda. Além disso, alega vender os terrenos somente para pessoas da cidade.

“Nós poderíamos ter vendido isso tudo, por baixo dos panos, em silêncio. Tinha uma empresa de fora que queria nos comprar, comprava todo o conjunto. A gente podia ter vendido. Dava o dinheiro à vista, e um bom dinheiro. A Igreja pegava, reformava tudo e deixava se virar por aí. Mas nós estamos com interesse primeiro com Além Paraíba.” (Padre Édson)

Dauro muda o foco de sua questão e pergunta “se tem previsão do término da demolição? Porque ela para, começa, para, começa...” (Dauro Machado) Padre Édson afirma que vai continuar a demolição e justifica a lentidão em função da possibilidade da utilização do material em outras obras. Segundo Padre Édson, a intenção seria utilizar a madeira retirada do telhado na reforma da Igreja Matriz, mas demonstrou-se inviável. A outra possibilidade seria usar o material na reforma da rotunda, coisa que até o momento não aconteceu. Aproveitando a oportunidade e ao mesmo tempo justificando a lentidão do processo de demolição, Padre Édson volta a colocar o Almoarifado como uma ameaça em função do material inflamável ali existente.

“Então, uma primeira coisa que estamos fazendo é uma limpeza. E mesmo assim gente, o risco ainda continua, porque esses tambores não são tirados porque nós não sabemos onde colocar determinados tipos de produto que está[sic] lá, altamente tóxico, altamente químico e perigoso. Ninguém roubou, mas por quê? Nós estamos com 26 tambores, se alguém quiser de presente, é um ótimo presentinho. Retirar daqui de Além Paraíba e levar para onde for, tem 26 tambores, nós não sabemos o que fazer com eles não.” (Padre Édson)

Padre Édson volta a insistir na legalidade das ações da Igreja. “Se alguém acha que tem ilegalidade nos mostra onde está a ilegalidade?” (Padre Édson) Alega ainda que há uma dívida de IPTU no valor de R\$47.000,00. Isso reforça a justificativa da legalidade. Se a prefeitura cobra IPTU de parte do imóvel é porque não o reconhece como parte do bem tombado. “Então é muito fácil gente, falar que a Igreja tem bens e a Igreja continua pagando IPTU, pagando uma porção de coisas e, ela mesma, não usufruindo de nada” (Padre Édson).

Dauro sugere então uma negociação entre Igreja e prefeitura. “Talvez com esse débito aí de IPTU da Igreja, quem sabe faça-se um encontro de contas a Igreja, quem sabe, passa a rotunda para o município. Às vezes o prefeito aceita, um pagamento de uma coisa pela outra” (Padre Édson). Padre Édson responde afirmativamente e diz que a prefeitura foi a primeira a ser procurada, “nós temos interesse que a coisa permaneça, nós não temos interesse em desmanchar” (Padre Édson).

Dauro, dirigindo-se agora a José Alves Fortes, pergunta se haveria por parte da prefeitura ou da Secretaria de Cultura condições de implementar um projeto de restauração da Rotunda e do prédio do escritório. José Alves não responde diretamente a pergunta de Dauro e alega “que quem é responsável pelo bem tombado é o proprietário” (José Alves Fortes). Dauro volta a intervir e questionar. “Porque se isso é um ponto de vista consolidado, a Rede Ferroviária, no caso a União, que é detentora da maioria das cotas da empresa, deveria ter preservado os Torrões” (Dauro Machado). José Fortes pondera dizendo que se fosse entrar num caminho de críticas a Rede Ferroviária, seriam necessárias outras sessões. Retomando a questão anterior, José Fortes diz que “a prefeitura, a Secretaria Municipal de Cultura, não tem como arcar com a restauração de bens tombados que não pertençam à prefeitura” (José Alves Fortes). Voltando-se a premonição de Dauro de que os torreões iriam cair, José Fortes diz que:

“Sou radicalmente contra a sua posição. Deixa eu te explicar por que: porque não é uma ideia, não passa pela cabeça de ninguém, nem pela minha que o município vai arcar com a restauração daquilo. (...) No momento não vai cair, porque o dia que pertencer ao elenco dos bens municipais a ideia é fazer uma parceria na área empresarial, porque qualquer um pode imaginar aquele conjunto recuperado, a extraordinária repercussão para Além Paraíba, aquilo vai tocar no nosso íntimo e, até, na satisfação interna da população, no ego, na autoestima. Porque um jovem estudante dos nossos colégios Estadual São José e de qualquer lugar, ele se sente muito mal vendo aquilo ali. Aquilo psicologicamente vai para a cabeça do menino, eu moro num lugar que é uma ‘M’, onde nada acontece, eu sou aquilo que tá caindo ali. (...) É de fundamental importância nós resgatarmos esses bens, para restaurarmos a autoestima dos nossos jovens para se sentirem..., para além da questão do turismo, do turismo ferroviário que é muito próspero no Brasil, onde ele foi implantado.” (José Alves Fortes)

O vereador Fernando Passarinho pede para fazer uma ponderação. Diz considerar a situação complicada pelo fato de uma coisa depender da outra. “A restauração da Matriz de São José depende do numerário alocado a partir da venda. Então é aquele ditado, a gente cobre um santo e deixa o outro pelado” (Fernando Passarinho). O vereador entende que “a algo de nebuloso”, porque a discussão, segundo ele, deveria incluir a totalidade dos patrimônios ferroviários de Além Paraíba. Principalmente a Estação de Porto Novo que se

encontra em estado mais avançado de deterioração e precisa ser vista com urgência sob a pena de se perder a obra de engenharia nela contida. Fernando Passarinho considera aquela estação mais importante para o município do que a parte da Oficina que está sendo desmanchada. No entanto conclui que:

“... hoje o que se quer é ter discussão fracionada. Eu acho que historicamente para o município discutir Rede fracionada não é o mais interessante. Ademais eu vejo que a Matriz de São José também é de uma importância muito clara na vida histórica do patrimônio do município. Eu entendo que a Rede é importante, sou filho de ferroviário também, mas a gente não pode negar que se for observar estritamente a história, a Igreja é secularmente mais antiga que a ferrovia. Então eu quero que a gente tenha uma forma consensual, mas que se discuta tudo com clareza e objetivando a discussão de todo patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Eu entendo que essa discussão é circunstancial, tá certo, porque existem coisas que estão muito mais precisando de ação iminente da sociedade do instituto de preservação da memória ferroviária e dos entes políticos do município. (...) Eu entendo que isso aí deveria ser discutido na sua globalidade.” (Fernando Passarinho)

O vereador Neidson Barros Gonçalves³⁰ faz suas considerações dizendo viver um dilema. “Eu sou católico, não praticante, atuante, mas eu sei que venho de uma família muito católica e fui batizado nessa igreja; e sou também ex-ferroviário, filho de ferroviário e tenho toda uma história na ferrovia. Então isso passa a ser um dilema para mim e, com todo respeito, acaba virando uma contradição” (Neidson Barros Gonçalves). Neidson tem esperança de que uma solução de consenso, um entendimento aconteça, uma vez que ficou demonstrado o interesse de preservação por todos os segmentos ali representados, “e por mais que a gente entenda os posicionamentos, os direitos, a gente quer que a coisa se mantenha” (Neidson Barros Gonçalves). Diz que a audiência foi um primeiro passo e se mostra otimista quanto à preservação do aparato ferroviário de Além Paraíba.

Caminhando para o encerramento da audiência, a vereadora Simone R. R. Cabral, autora do requerimento que gerou a audiência, faz suas considerações finais. Simone diz que não tinha pretensão de sair dali com uma solução, mas o encontro foi importante para que se pudesse entender melhor todo o processo. Entende que a solução está no poder público. Demonstra que Além Paraíba vive um momento especial em termos de arrecadação, com valores que saltaram de 12 milhões de reais em 2000 para 32 milhões em 2006. Sugere que nesses 20 milhões a mais por ano “quem sabe a gente não encontre aí o investimento necessário para que a prefeitura, para que o poder público busque as alianças, as suas parcerias e que a gente possa continuar mantendo o patrimônio histórico ferroviário e que a Igreja possa continuar mantendo sua sede” (Simone R. R. Cabral). Simone diz que as

³⁰ Mais conhecido como Neidson Baião.

condições para isso existem. A cidade, além de boa arrecadação conta com grandes empresas onde se pode buscar parceria.

Antes que a sessão se encerrasse oficialmente, o vereador Fernando Passarinho pede que não se considere o ofício de Plínio Alvim lido por José Carlos por considerá-lo agressivo, principalmente à Igreja e seu representante. “Então, eu solicito a Vs.^a Ex.^a que aceite as desculpas da casa pelo ofício que não foi respeitoso a sua posição e a posição da Igreja” (Fernando Passarinho). Alega o vereador que para se discutir não tem que agredir.

As únicas agressões toleradas foram as agressões ao patrimônio. Nenhum documento ou compromisso foi firmado nessa Audiência. O problema foi transferido para o Executivo, como se os vereadores não fizessem parte do poder público. Uma Audiência de “lava mãos” e transferência de responsabilidade.

O plano do discurso por onde enveredou nosso patrimônio é mais movediço. Nesse plano é difícil identificar a sinceridade, a não ser aqueles discursos que passaram pelo campo da ação. Porque somente no campo da ação pode-se ter algum indicativo das reais intenções. Mesmo assim, ainda há uma margem para dúvidas: se no que se faz não há intenção de projeção de si diante do grupo do qual se faz parte. De qualquer forma, é pela ação que se legitimam os patrimônios.

Neste capítulo, onde mantivemos um caráter mais descritivo que analítico, nos mostra toda precariedade do sistema de proteção patrimonial do município. Numa Audiência Pública procura-se reunir representações, a princípio legitimadas pela posição que cada representante exerce socialmente, defendendo suas posições num debate mediado, no nosso caso, pelo legislativo. Trata-se de uma assembleia consultiva, mas com o objetivo de colher subsídios e direcionamentos por parte do órgão de poder decisório. No entanto, o que se viu na audiência relatada acima é a síntese de toda a história da patrimonialização do aparato ferroviário de Além Paraíba. Não há negação à sua condição de patrimônio histórico, pelo contrário, percebe-se a afirmação dessa condição. Mas isso não conduz, como pleiteiam os agentes preservacionistas, a uma ação do poder público no sentido de resguardo e apropriação do bem. Outras questões pertinentes a esse capítulo será levantada e analisada no próximo.

CAPÍTULO III – O ESQUECIMENTO

Fim da linha.
O trem desapareceu,
nunca mais foi visto,
só o apito percorre
o trilho do ouvido,
vai e vem intermitente,
agulha a cerzir espaços,
esgaçados lodaçais
do esquecimento:
o trem ontem ressurgindo
no ritmo de espasmos,
luz cortando sombras
no túnel do pensamento,
ouvido inconsciente
de quem até hoje sente
e carrega uma estação
de trem por dentro.

Sônia Barros³¹

1 - Fragmentação destrutiva e esquecimento.

Nas questões introdutórias desse estudo indicamos a complexa relação entre a União e os Municípios, que pode também ser entendida em termos do Estado-Nação e suas regiões. Um problema que não ocorre somente na atualidade do patrimônio, ele emergiu também das fontes de jornais utilizadas na construção do primeiro capítulo, quando a questão ferroviária estava restrita ao campo da economia, dizendo respeito à reestruturação do aparato produtivo ferroviário da cidade entre os anos de 1950 e 1960. Quando deixou o campo da economia para entrar no espaço da cultura, a problemática das relações federativas permanece durante todo o processo do que neste estudo denominamos patrimonialização e, ainda hoje, não se resolveu, conforme apresentado no segundo capítulo. Procuraremos responder mais amplamente à questão colocada inicialmente: a quem cabe a gestão o patrimônio ferroviário de Além Paraíba? Tanto no que diz respeito a propriedade física, uma vez que tratamos de um patrimônio de pedra e cal, quanto a propriedade simbólica na relação com a sociedade da qual

³¹ Escritora infantil de Santa Bárbara d'Oeste, São Paulo, que encontrou no trem uma de suas inspirações.

está inserido. A intenção é agora demonstrar que a indefinição quanto ao futuro daqueles bens contribuiu não apenas para seu processo de arruinamento como também para formas de fragmentação que retiram seu sentido de unidade. As adaptações e os novos usos contribuíram para sua descaracterização, impedindo que se faça através dele uma leitura historiográfica de sua representação. Tanto num caso quanto no outro o resultado é a perda de significado levando ao afastamento entre sociedade e patrimônio.

Instaurado o medo do esquecimento, agentes de preservação mobilizam suas energias para manter viva a memória através da luta pela conservação e restauração dos bens. Por outro lado, as mesmas ações preservacionistas que têm lutado pela proteção dos prédios contra seu arruinamento e demolição deliberada não conseguem sensibilizar a população nem o poder público quanto a necessidade e importância da manutenção daqueles edifícios. Consideramos que há uma lacuna entre o patrimônio e o público, o passado e o presente, um distanciamento provocado por uma saturação do processo de patrimonialização, resultado de tantas ações e pouco resultado.

No primeiro tópico desse capítulo “*A Fragmentação Destrutiva*”, apresentaremos as condições atuais dos conjuntos patrimoniais analisados. Apresentado dados recentes do processo de arruinamento que cada vez mais afasta as pessoas do contato direto com o bem. Em outros casos, para a reutilização do patrimônio são feitas obras questionáveis do ponto de vista da preservação de sua identidade. No segundo segmento apresentaremos “*O Esquecimento*”, como resultado de todo o processo até aqui apresentado. A cidade já não fala mais da ferrovia, o fim das narrativas conduz o patrimônio ao esquecimento que ocorre mesmo na presença dos rastros. No terceiro segmento, “*Revisitando a Cidade, Repensando Seu Patrimônio*”, recolocaremos o patrimônio novamente diante da cidade, em contraponto com o fizemos no início do capítulo 1. Refletir sobre a possibilidade desse patrimônio estabelecer um novo diálogo com a cidade.

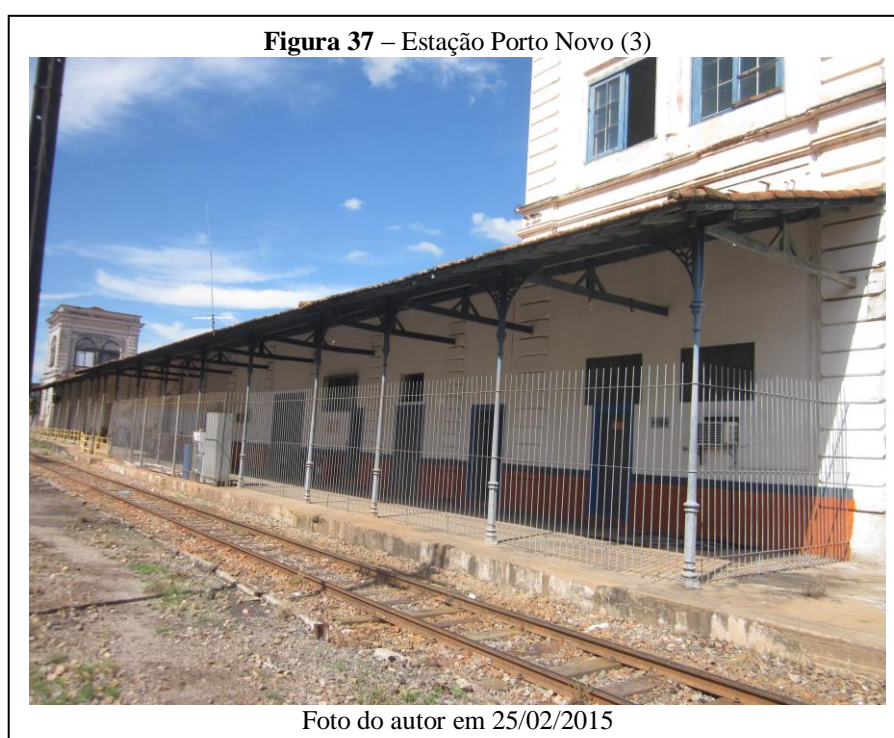
1.1 - A Fragmentação destrutiva

A propriedade física do patrimônio parece ser coisa simples, uma questão de registro imobiliário. Mas, em Além Paraíba, essa situação tem se demonstrado bastante complexa. Os três conjuntos analisados vem sofrendo disputas por posse, ações indenizatórias e de responsabilização, além de sofrerem processos de fragmentação em função das formas de seus usos.

Começando pela Estação de Porto Novo, dos prédios que formam o complexo, restam apenas as densas paredes dos dois torreões situados na parte interna. Encontra-se hoje ajuizada uma ação pela ONG Pássaro Verde na busca de um responsável pelo prédio e reivindica a reparação dos danos provocados pelo abandono dos torreões. A justiça determinou que a Caixa Econômica Federal, como fiel depositária dos imóveis da extinta R. F. F. S/A promova ações de escoramento e contenção da degradação, até que fique decidida de quem é a responsabilidade. Ou seja, com a extinção da R. F. F. S/A procura-se um novo dono para a Estação. No momento em que esta ação caminha para seu desfecho, a Secretaria de Patrimônio da União oferece à Prefeitura os ditos torreões que se recusa a recebê-los, alegando que as incertezas jurídicas poderiam trazer gastos acima da capacidade do orçamento municipal.

O fato da ação promovida pela ONG Pássaro Verde ter abarcado apenas os torreões em ruínas de certa forma já os separa do restante do conjunto que, na realidade, compõem uma unidade, a Estação Ferroviária de Porto Novo. Além disso, o fato de ter uma parte do prédio ameaçada de ruir cercada, escorada por andaimes, contrasta com o restante do conjunto à frente em razoável estado de conservação em função de suas utilizações. No entanto, as formas de uso dos prédios fronteiros da Estação o fragmentam: numa fração desse prédio foi implantado em 1989 o CEFEC conforme apresentado no início do capítulo 2 que funcionou até 2012, quando foi fechado devido ao risco de desabamento do telhado com as fortes chuvas daquele ano. O CEFEC apresentava uma proposta interessante, um espaço multiuso envolvendo área de exposição de um pequeno acevo da estação (telégrafo, mesa bilheteira, ferramentas da via permanente, entre outros) e a única biblioteca pública do município, além de estar instalada dentro de um prédio ferroviário, numa área que não era mais utilizada pela R. F. F. S/A.

Na medida em que as atividades econômicas da estação diminuían, se ampliava dentro dela o espaço da cultura. Outra fração do mesmo prédio foi cedida para o Museu de História e Ciências Naturais em 2005. Um espaço também multiuso com área de exposição, produção de vídeos, documentários e curso de produção de vídeos para jovens, reprodução digital e a cerço de jornais e fotos. No entanto, a F. C. A. ocupa a maior parte do prédio, incluindo os dois torreões e metade da estrutura baixa, utilizando-o como dormitório de funcionários, sala de controle de tráfego, etc. A F. C. A. gradeou inclusive a plataforma impedindo o transito de pedestre, conforme demonstrado na fotografia abaixo.



A unidade está desfeita, o patrimônio foi fragmentado. Há uma perda de sentido em manter um patrimônio que não dialoga com a cidade. Basta sentar-se na plataforma da própria estação e observar os transeuntes na principal praça comercial da cidade, ninguém olha para o prédio, ele não convida as pessoas a observá-los, passando despercebido. Contribui também para esse afastamento a sequência de árvores plantadas em frente a estação, retirando o prédio do campo visual de quem transita pela rua, conforme pode ser observado na Figura 21, p. 27.

O caso da Oficina é tão complexo quanto o da Estação de Porto Novo. A demolição do almoxarifado deu início a ações do movimento preservacionista como indicamos na introdução e no capítulo 2. Estas ações impediram a continuidade do processo

demolitório, mas as formas de usos dos prédios que vem sendo adotadas merecem atenção e reflexão, porque passam por processos de fragmentação e descaracterização. Uma forma de preservação dissimulada que mais tem a ver com os interesses econômicos de seu uso do que com a recuperação de sua memória. Observe nas fotos a seguir que foram tiradas momentos antes do início da demolição do almoxarifado, com o prédio ainda íntegro.

Figura 38 – Oficina de Porto Novo (2)



Foto do autor, 24/04/2007.

Vista da rua Dr. Sobral Pinto. Vide vista aérea, elemento nº 2 da Figura 06, p. 21 na Introdução.

Figura 39 - Oficina de Porto Novo (3)

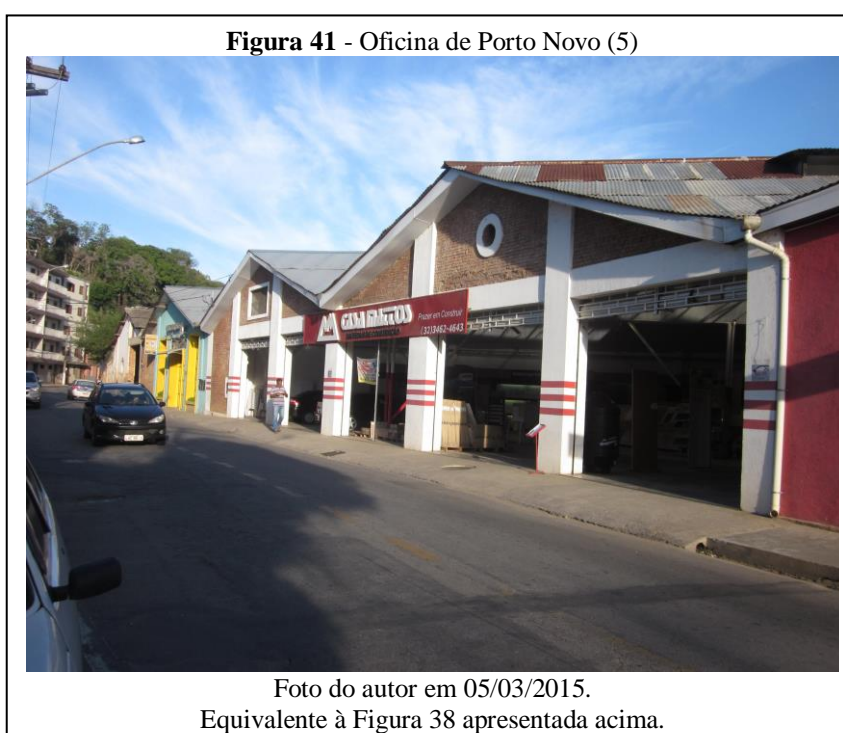
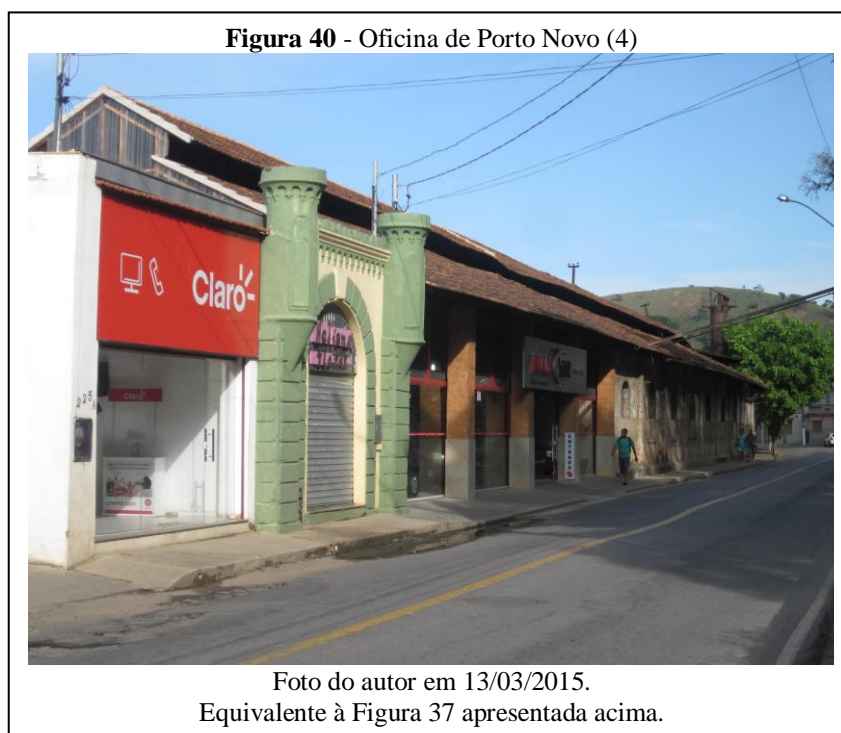


Foto do autor, 26/01/2012.

Vista da rua Dr. Sobral Pinto. Prédio em início de alteração. Vide elemento nº 3 da Figura 06, p. 21, na Introdução.

Visualmente o que chama a atenção no primeiro prédio apresentado acima é seu telhamento com lanternim, sua densa parede marcada pelas janelas gradeadas e, podemos considerar ainda, as duas torres salientes que originalmente marcavam o portão de acesso à Oficina, há muito fechada.

Agora, observe as fotos a seguir, tiradas recentemente, mantendo ângulo e distância semelhante às fotos anteriores.



As novas formas de uso do prédio eliminam dois de seus elementos característicos, as paredes e as janelas, conservando apenas o telhado. Ele não é mais um edifício industrial do século XIX. Somente quem conheceu o prédio na sua originalidade consegue visualizar o todo pelo seu fragmento. O novo leitor de seus signos não compreenderá sua textualidade, sendo necessárias outras formas textuais para explicar, em segunda mão, o significado original. O patrimônio não fala mais por si, perdeu sua capacidade narrativa, ele foi silenciado.

O interior desses prédios também não foi poupado pelos novos usos, especialmente aqueles que abrigavam as máquinas operatrizes: de um lado, carpintaria, marcenaria e modelagem (elemento 3 da Figura 4); do outro, fundição, tornearia e ferraria (elemento 2 da Figura 4), com maquinário datado do século XIX que, como indicamos no capítulo 1, foram modernizados, mudando sua força motriz de vapor para eletricidade, mas as máquinas em si continuavam as mesmas. Pelas marcas de seus usos, uma riqueza a ser musealizada. Mas, ao invés disso, foram entregues a sucateiros. Os prédios foram esvaziados, perdendo sua significação interna.

Figura 42 - Oficina de Porto Novo (6)



Foto do autor, 27/01/2009.

Interior do prédio citado na Figura 4, p. 19, na Introdução. Estágio final do sucateamento das máquinas e equipamentos da Oficina.

Quando desenvolvemos nossa dissertação de mestrado, tínhamos a intenção de perceber a relação entre os trabalhadores e seu local de trabalho. Do conjunto de entrevistas que realizamos, uma passagem nos chamou a atenção pela sensibilidade de sua narrativa. Citaremos este depoimento aqui por está relacionado a esse espaço interno da Oficina e expressar muito claramente seu significado. Quando perguntamos ao Sr. Luiz Pinto da Cunha (torneiro mecânico) que falasse sobre seus companheiros de trabalho, seu Luiz fechou os olhos, e com o dedo em riste foi indicando imaginariamente o local das máquinas, seu respectivo número e o nome do operador. Naquele momento sentimos que seu Luiz não estava mais na sala de sua casa, ele havia se transportado para o interior da Oficina, colocando-se especificamente diante de seu torno mecânico, o olhar cerrado nos indicava esse deslocamento promovido pela memória. Eram mais de trinta máquinas, perfeitamente numeradas e relacionadas aos seus operadores na seção do velho torneiro mecânico. Seu Luiz é um narrador na forma com o entende Benjamin, uma vez que “a narração, em seu aspecto sensível, não é de modo algum o produto exclusivo da voz. Na verdadeira narração, a mão intervém decisivamente, com seus gestos aprendidos na experiência do trabalho, que sustentam de cem maneiras o fluxo do que é dito.” (Benjamin, 1986, p. 221)

A materialidade do local criam os espaços por onde transitam as pessoas e, como demonstrou Halbwachs (2004), constitui a substância concreta da memória. Seu Luiz, ao lado de muitos outros operários-narradores da ferrovia, entendido por nós como patrimônio humano da ferrovia, davam movimento ao espaço de trabalho e é isso que dá sentido a Oficina. Seus corpos operários experimentaram o espaço da Oficina tornando espaço e memória realidades inseparáveis, expressas em narrativas e narrativas gestuais. Retirar dos lugares as marcas por onde transitaram, permaneceram e agiram aqueles corpos é apagar a aura da Oficina. E, como veremos mais adiante, é a morte dessa narrativa, assim como o silêncio imposto ao prédio por suas alterações, o que está retirando dele sua capacidade de significar um ambiente oficinairo.

Lentamente, uma reconstrução destruidora de sentido, avança sobre o antigo prédio da oficina. Dissimulando um restauro e uma preservação que anulam a materialidade da oficina enquanto espaço narrado. O que sobrou se transformou numa espécie de troféu, ostentado pelos agentes especuladores, simbolizando sua vitória sobre o espaço da cultura. O martelete da antiga ferraria foi salvo na sua materialidade, mas condenado à perda de significado, transformado no troféu daquilo que o anulou.

Figura 43 - Martelete (1)

Foto do autor, 30/01/2009.
Antigo martelete da ferraria. Oficina de Porto Novo.

Figura 44 - Martelete (2)

Foto do autor, 05/03/2015.
Martelete no espaço reconfigurado.

O martelete e o alto-forno foram o que sobrou da antiga Oficina. Foram salvos dos sucateiros porque, devido a suas estruturas, dimensões e peso, a retirada custaria mais caro do que seu peso como ferro velho. Mesmo depois do espaço ter sido transformado numa concessionária de veículos usados, ele continua ali como uma estranha peça de adorno. O martele não está mais no seu lugar. O espaço que foi criado ao seu redor não lhe pertence, nem ele a esse novo espaço.

A rotunda³² por sua vez, vê seus dois braços arquitetônicos serem-lhe amputados, perdendo o significado do que antes era entendido como as Oficinas de Porto Novo (assim mesmo, no plural). Na rotunda não havia máquinas, somente os equipamentos para montagem e desmontagem de vagões e locomotivas. Possuindo 75 metros de diâmetro, a rotunda podia abrigar 36 veículos de uma só vez nas suas linhas e valas estacionárias. Mas o que realmente impressiona na sua arquitetura é o telhamento cerâmico, apoiado num complexo engradamento de madeira (pinho de riga), formando um sistema de tesouras, sustentando um

³² Para uma síntese sobre sistema de rotunda ferroviária, definições técnicas e localização das remanescentes no Brasil ver: RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André. Patrimônio Ferroviário Brasileiro: da inclusão à exclusão de uma paisagem cultural. 3º Colóquio Ibero-Americano. Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto - Desafios e Perspectivas. Belo Horizonte, de 15 a 17 de setembro.

Ou, <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/295.pdf> (visitado em 12/01/2015).

vão livre de 20 metros. No centro da rotunda funcionava (e onde ainda se encontra) o girador ou virador, com 18,20 metros de extensão. Trata-se de uma ponte giratória usada para encaminhar vagões e locomotivas para seus lugares estacionários da rotunda. Equipamento próprio desse modelo de arquitetura industrial. De forma irônica, antigos trabalhadores diziam que o Maracanã (estádio de futebol do Rio de Janeiro) foi inspirado na sua forma arquitetônica.

Figura 45 – Rotunda da Oficina de Porto Novo (1)



Foto do autor, 26/01/2012.

Detalhe do engradamento do telhado da rotunda.

Além do que já foi dito sobre a importância da Oficina para a cidade, podemos acrescentar que esta rotunda é um raro exemplar desta forma arquitetônica industrial, sendo a de Porto Novo em especial, uma referência nacional.

As oficinas (...) de Porto Novo eram consideradas as mais importantes da rede ferroviária brasileira, pois nela ocorria a construção ou reforma dos carros e vagões. Entretanto, sua importância arquitetônica e estratégica no desenvolvimento das ferrovias no Brasil está desconsiderada na atualidade. A rotunda, assim como a estação e todo o complexo estão abandonados, principalmente depois do processo de privatização e de sua incorporação pela empresa FCA – Ferrovia Centro Atlântica. (RODRIGUES DA SILVA, 2014, p. 10)

Hoje é precário o estado de conservação da rotunda. O telhado, que constitui sua principal referência arquitetônica, entrou em processo de arruinamento. A rotunda foi isolada com cercas porque oferece risco à vida das pessoas, o que impede formas de manifestações ou visitas ao seu interior como já havia ocorrido anteriormente, as quais citaremos mais adiante.

Figura 46 – Rotunda da Oficina de Porto Novo (2)



Foto do autor, 20/ 03/ 2008.
Ponte giratória e parte do telhado desabado.

Figura 47 – Rotunda da Oficina de Porto Novo (3)



Foto do autor em 14/08/2014.
No mesmo ângulo e posição da foto anterior.

A Estação de São José, embora um conjunto de menor dimensão, passa pelo mesmo processo de fragmentação. A estação propriamente dita está dividida ao meio. Em uma das metades funcionou entre os anos de 1998 e 2001 o pequeno Museu da ABPF que foi fechado devido à falta de um funcionário que pudesse mantê-lo limpo e aberto. O fechamento do museu levou à deterioração do prédio que não oferecia mais condições de receber o público. Tornou-se um depósito onde se encontram atualmente duas mapotecas originais de madeira - contendo cerca de seis mil desenhos industriais de vagões e locomotivas; cerca de mil pastas funcionais de trabalhadores da ferrovia; ferramentas, sinos, relógios, mesa de desenho industrial, entre outros³³. A outra metade do prédio é, há anos, moradia de um ferroviário aposentado. Numa das inúmeras visitas que fizemos à estação para verificar as condições de armazenamento do material ali depositado, aquele morador, talvez pensando que fôssemos funcionários públicos, nos proferiu o seguinte adágio: - “Meu pai era pobre, e eu gosto de cobre”. Ficou para nós claro que esse morador não demonstra disposição em deixar o prédio sem antes recorrer à justiça.

Outro prédio que faz parte do conjunto da estação, conhecido pelas pessoas mais velhas como “Casa da Balança”, funcionou durante muitos anos também como moradia de outro ferroviário aposentado, mas foi abandonado quando esta família mudou-se. Hoje é depósito do supermercado que funciona em frente ao referido prédio da estação. (vide Figura 04, p. 19)

A simples presença desse patrimônio no meio da cidade por si indicam a possibilidade de um diálogo entre esses dois entes. O patrimônio fala através de sua estabilidade corroída pelo tempo, convidando a cidade a ouvi-lo.

No entanto, uma boa leitura ou um bom discurso, depende da organização do texto e da compreensão do contexto. A forma com tem sido tratado o patrimônio ferroviário de Além Paraíba tem embaralhado as páginas de seu livro, são todos fragmentos da mesma obra, mas não há nele um sentido de continuidade temporal e espacial. A incapacidade de lê-lo faz com que ele se silencie.

A forma como descrevemos aqueles conjuntos patrimoniais, a leitura que seus elementos nos apresentam empiricamente, nos obriga a uma leitura a contrapelo do

³³ Todo esse material foi retirado da Oficina de Porto Novo quando foi desativada pelo Governo Federal. Com o abandono da Oficina deu-se início a uma onda de saques naquele espaço. Para proteger esse material de sua destruição e desaparecimento, membros da ABPF retiraram esse material com o objetivo de protegê-lo e apresentá-lo ao público, projeto interrompido pelas condições do prédio. Em 2007 iniciamos um trabalho de higienização da documentação com apoio técnico do Professor Flavio Leal (UNIRIO), envolvendo alunos do curso de história da Faculdade local. A intenção era estimular as pesquisas relacionadas com aquele acervo, mas a Faculdade retirou seu apoio ao projeto e, em seguida, fechou seus cursos na área de Humanas por falta de demanda de alunos.

significado de fragmento. A princípio fragmentar não é destruir, mas fracionar para dar destaque a uma ou outra parte do todo. Os fragmentos são expressões do todo, indicando que há algo maior que o fragmento que lhe dá sentido e do qual é parte integrante.

A fragmentação destrutiva, como tem ocorrido com os patrimônios analisados, intencionalmente ou não, tem contribuído para descaracterizá-los. O fragmento descontextualizado aniquila a totalidade do qual faz parte. Neste sentido, o problema do fragmento está no seu uso, na sua adequação ao conjunto da obra, tanto daquele em que foi retirado quanto naquele em que foi inserido. A significação se torna falsa, a realidade distorcida e a leitura equivocada.

1.2 - O Esquecimento

Na abordagem introdutória desse estudo colocamos como parte importante de nossas reflexões a ausência da população da cidade nas discussões travadas a respeito da demolição de parte dos prédios que compunham o complexo das Oficinas de Porto Novo em 2006. O “Programa Opinião” da Rádio 102 FM, do dia 25 de novembro, realizado com a finalidade de discutir o problema das Oficinas, não provocou nenhuma manifestação aparente quanto ao destino do patrimônio. Da mesma forma, chamou também nossa atenção, a ausência da população na Audiência Pública promovida pela Câmara de Vereadores da cidade em 11 de novembro de 2006, realizada com o objetivo de discutir o problema da demolição, mesmo tendo sido tal audiência amplamente divulgada pela cidade através de sistema de sonorização volante, conclamando a população a comparecer.

Em 22 de junho de 2012 foi realizada uma ação de abraço simbólico da rotunda da Oficina de Porto Novo. A ação estava dentro do Projeto “Abraça a Rotunda. Abraça Além Paraíba”, promovido pelo Conselho Municipal de Turismo, contando com a colaboração e coordenação da equipe do Departamento de Turismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, e apoiado pela Diocese de Leopoldina através do Padre Enio Marcos de Oliveira, pelo Museu de História e Ciências Naturais, pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e pelo Circuito Serras e Cachoeiras. O movimento havia sido precedido por atividade de educação patrimonial realizado em escolas de ensino fundamental, públicas e privadas do

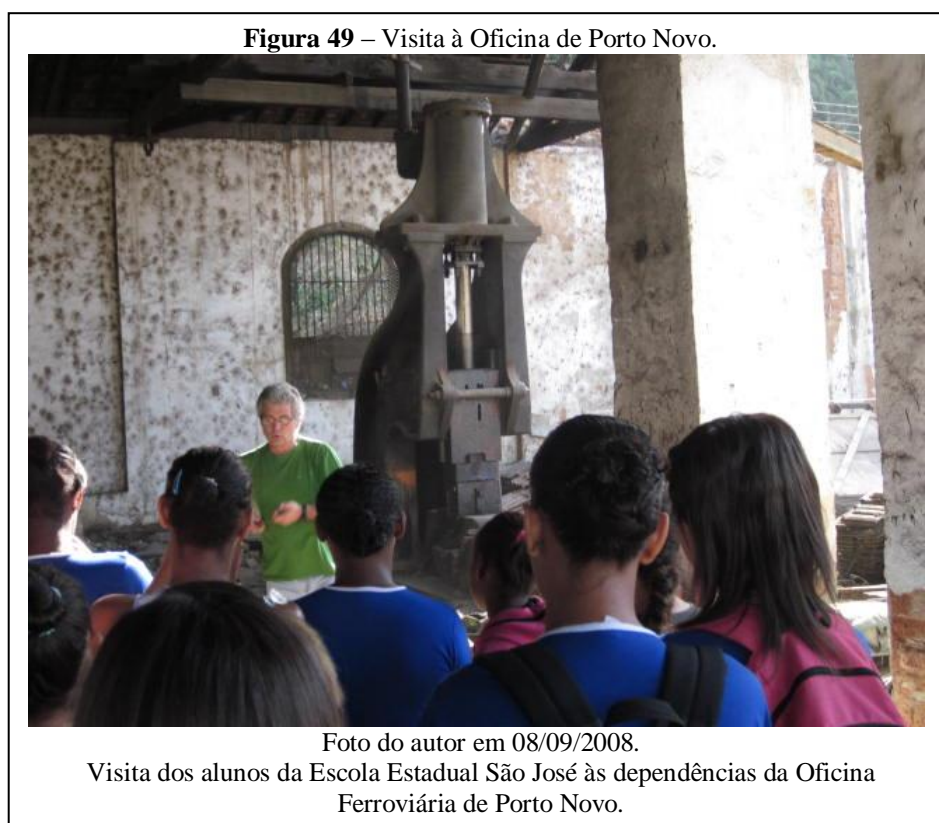
município. Assim como o evento anteriormente citado, este também foi divulgado pelas rádios locais e por sistema volante de propaganda. Mais uma vez sentimos a ausência da população da cidade. Somente estavam presentes os agentes diretamente interessados, militantes e autoridades, além de grupos de alunos conduzidos por seus professores, conforme demonstrado na fotografia do evento apresentada abaixo.



Um ano antes, havíamos iniciado um projeto no mesmo sentido de educação patrimonial com alunos do ensino médio da Escola Estadual São José onde lecionamos. Uma das atividades do projeto foi uma visita guiada por nós àquela mesma Oficina³⁴. O que chamou nossa atenção naquele momento foram o desconhecimento e a surpresa dos alunos sobre um espaço que estava tão próximo e, ao mesmo tempo, tão distante deles. O que

³⁴ Essa visita desdobrou-se em três outros trabalhos: (1) em parceria com o Museu de História e Ciências Naturais, a equipe de alunos foi ministrada um minicurso de produção de vídeo documentário e um curto documentário de 12 minutos usando metodologia da História Oral foi produzido por eles, cabendo a nós ministrar os fundamentos da metodologia e indicar o tema “Trabalhadores de Além Paraíba nos anos 50”; (2) outros alunos foram divididos em equipes, cada uma dessa equipe recebeu cópias de pastas funcionais de trabalhadores da Oficina - as que tinham sido retiradas do escritório da Oficina pelos membros da ABPF, conforme indicamos no capítulo 2, como parte das ações dessa ONG, e estavam sendo higienizadas no espaço onde funcionou o Museu Ferroviário de Porto Novo, na estação de São José. O objetivo desse trabalho seria a construção de várias biografias coletivas, uma para cada equipe, e, no final, a construção de uma biografia coletiva. Por várias razões, essa fase final do trabalho não foi concluída; (3) com duas outras equipes de alunos foi montada uma exposição na Escola Estadual São José para o dia da Feira de Ciência e Cultura com tema “Profissões”. Com o material guardado na Estação de São José simulamos as práticas de três profissionais: museólogo, arquivista e historiador.

comprovou essa nossa impressão foi ouvir de um dos alunos na aula seguinte, enquanto procurava captar as impressões sobre a visita, a seguinte colocação: “- Minha mãe me disse que o meu avô trabalhou ali.” Observamos na fala do aluno uma interrupção de conhecimento e de significado daquele patrimônio mesmo dentro de uma família que tinha suas origens na própria ferrovia.



Nos dois primeiros casos citados o quantitativo de pessoas é um fator importante. Nesse caso a quantidade faz a qualidade. As memórias são coletivas, já demonstrou Halbwachs (2004), e são coletivas porque são intercambiáveis. A memória pessoal se constrói na intercessão da memória de todos os membros do grupo. Quanto mais indivíduos comungam dessa memória maior sua ramificação e circulação pela malha social³⁵, ganhando seu significado maior amplitude.

³⁵ Adotamos aqui o conceito de sociedade desenvolvido por Norbert Elias. “Todas essas funções interdependentes, as de diretor de fábrica ou mecânico, dona-de-casa, amigo ou pai, são funções que uma sociedade exerce para outras, um indivíduo para outros indivíduos. Mas cada uma dessas funções está relacionada com terceiros; depende das funções dele tanto quanto estes dependem dela. Em virtude dessa inerradicável interdependência as funções individuais, os atos de muitos indivíduos distintos, especialmente numa sociedade tão complexa quanto a nossa, precisam vincular-se ininterruptamente, formando longas cadeias de atos, para que as ações de cada indivíduo cumpram suas finalidades. (...) é a essa rede de funções que as pessoas desempenham uma em relação as outras, a elas e nada mais que chamamos sociedade.” (ELIAS: 1994,

“Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e as outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. (...) É necessário que esta recordação se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como nos dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aqueles e reciprocamente, o que só é possível se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. Somente assim podemos compreender que uma lembrança possa ser ao mesmo tempo reconhecida e reconstruída.” (HALBWACHS, p. 38-39)

Uma comunidade que vivenciou uma memória só tem o poder de reconstruí-la e atualizá-la se seus indivíduos, portadores da memória que é ao mesmo tempo individual e coletiva, colocarem-se em contato uns com os outros. Mas somente isso não pareceu suficiente, sendo necessário que um determinado tema entre em pauta no momento desse contato. Um grupo de trabalhadores pode reunir-se e falar da economia, da família, das estripulias de adolescente, mas se o mundo do trabalho não for entre eles narrado, aquela memória não será reconstruída. É necessário que um objeto específico seja aflorado no instante do contato para que as impressões originais deixadas na memória se renovem. As pessoas não são ferroviárias ou ferroviaristas³⁶ o tempo todo, mesmo que essa característica constitua o elemento mais marcante de sua identidade.

Consideramos aqui, para efeito de nossa análise, que o transitar dos indivíduos pela interminável cadeia de ações e relações formadores da sociedade obedecem às ordens: das necessidades e das escolhas. As necessidades são tacitamente impositivas, deixando pouca margem de autonomia pessoal e são geralmente orientadas pela subsistência. As escolhas são livres, fruto da subjetividade de cada indivíduo, do desejo de pertencer, participar, engajar. São decisões pessoais motivadas pela satisfação em realizar. É necessário que se enfatize esse ponto: para que as pessoas deixem seus afazeres e se comprometam com a causa ferroviária de Além Paraíba é necessário a convicção de que tal esforço valerá a pena, que existe uma possibilidade de mudança no quadro atual das coisas. Este talvez seja o maior problema provocado pela longa espera, por todas as ações frustradas nesses 26 anos de tentativa de patrimonialização e esperança de ser convertido em bem cultural de uso social aquilo que no momento não representa a presença de algo ausente. Por isso, consideramos que qualquer intervenção no patrimônio gera o efeito do lembrar e cria a esperança de vê-lo inserido no contexto social através de sua ressignificação, revigorando as memórias. É no campo da ação

p. 23. Faz parte dessa malha social as memórias que originalmente nela são formadas e posteriormente nela circulam fazendo sua própria reconstrução.

³⁶ Vide neologismo criado por Victor José Ferreira na introdução desse estudo.

social, onde se formam as impressões primeiras da memória, e pelo mecanismo da ação, depois de ter o tempo deixado suas marcas no patrimônio, é que estas impressões iniciais, além de não se apagarem, se tornam matérias reconstrutivas, o rastro que leva ao (re)conhecimento daquilo que está ausente naquela mesma coisa presente.

“De muitos modos, conhecer é reconhecer. O reconhecimento também pode apoiar-se num suporte material, numa apresentação figurada, retrato, foto, pois a representação induz a identificação com a coisa retratada em sua ausência: a esse entrelaçamento eram dedicados as intermináveis análises de Husserl que ligava *phantasie, bild e erinnerung*. (RICOEUR, 2007, p. 437-8)

Trazer para perto aquilo que o tempo deixou distante, rever os momentos que deixaram marcados no patrimônio suas histórias e memórias e, ao mesmo tempo, imprimir novas marcas pelos novos usos é o que observamos nos primeiros momentos de nosso processo de patrimonialização, conforme descrevemos no início do segundo capítulo desse estudo. Naquele momento os movimentos de preservação eram mais ativos. No começo dos anos de 1990 com o CEFEC entrando em funcionamento, a ABPF restaurando a Locomotiva Nº 51 e abrindo um pequeno museu na Estação de São José atraiu pessoas em busca das reminiscências ferroviárias da cidade. Esta ONG produzia camisetas com estampas de imagens ferroviárias para serem vendidas a simpatizantes e entusiastas da causa, com dois objetivos: divulgar o patrimônio e obter recursos para serem utilizados na preservação dos próprios equipamentos ferroviários, entre outras ações. Mas não passou de um momento, o movimento perdeu apoio, principalmente governamental, que retirou até mesmo o funcionário que permitia que o museu da Estação de São José permanecesse aberto, passando a funcionar cada vez mais esporadicamente quando algum membro da ABPF podia limpá-lo e abri-lo num ou noutro final de semana. Até que o prédio deixou de oferecer condições de uso, assim como aconteceu com o CEFEC na Estação de Porto Novo. A ação preservacionista deixou o campo da ação para se tornar apenas discurso.

Esta estagnação traz prejuízo para o patrimônio em termos de sua manutenção e para a memória, conduzida ao esquecimento. É necessário que indivíduos se ponham em contato uns com os outros, rememore, trazendo todo acervo de experiências recentes para juntá-las a vivências passadas. É esse o exercício renovador da memória, ao que Ricoeur (2007) denominou “memória feliz”, aquela que vai e volta com naturalidade, sem a necessidade de intervenções planejadas, que não se opõe ao esquecimento, pelo contrário, tem nele seu par perfeito. A “memória feliz” é construída pelas narrativas, não necessita ser explicada ou justificada, ela está impregnada na própria existência. A partir do momento em

que o processo de patrimonialização entrou no campo discursivo, como demonstrado no segundo e terceiro seguimento do capítulo 2, a memória se tornou manipulada, uma construção política. Memória infeliz é essa atribuída ao nosso patrimônio, sempre no presente ou aprisionada no passado, sem direito ao diálogo da temporalidade. Ameaçada pelo esquecimento, dependente da história, desatualizada e incapaz de repensar a si mesma. Ela não é mais narrativa, é informação.

“Minha mãe me disse que meu avô trabalhou ali”. É bom frisar a passagem porque ela indicia o fim das narrativas de memória. Com Walter Benjamin (1986, p. 197-211) entendemos que as narrativas eram os meios mais comuns e eficientes dos modos tradicionais de vida transitarem entre as gerações suas experiências. O sentido utilitário e prático das narrativas, sua dimensão moral carregada de sabedoria, preenchia o espaço que hoje a escola se esforça, mas não consegue fazê-lo com tanta riqueza. Formar e informar são duas dimensões humanas que ocupam lugares distintos: a primeira é interior e a segunda exterior ao espírito. A mãe informou ao aluno sobre a atuação do avô na Oficina, mas o avô não narrou ao aluno suas experiências enquanto trabalhador da Oficina. A perda da capacidade de transitar as experiências por via das narrativas abre espaço para uma história repleta de informações sobre o passado. No entanto, as narrativas históricas não sensibilizam com a mesma força das narrativas construídas na matéria viva da existência, constituindo um saber de si como pertencente a um passado impositor da obrigação moral de pertencimento. Começamos a entender a ausência de sentido de um patrimônio visivelmente presente, mas ausente nas narrativas. Ele é informado, mas não é sentido ou vivenciado.

A articulação entre passado e presente se dá através das reminiscências e para percebê-las é necessário que elas, de alguma forma, se evidenciem na materialidade das coisas ou na imaterialidade da memória enquanto narrativa. “A reminiscência funda a cadeia da tradição, que transmite os acontecimentos de geração a geração.” (BENJAMIN, 1986, p. 211) Essa reminiscência se encontra na memória pura da narrativa cuja existência depende do exercício constante de rememoração e se encontra impregnada nas coisas, determinando o que é ou não patrimônio. Ao que Paul Ricoeur (2007) chamou de rastro, signo presente de algo ausente. O problema é que os rastros então no presente, não exprimem ausência ou anterioridade. “Então, é preciso dotar o rastro de uma dimensão semiótica, com um valor de signo, e considerar o rastro como um efeito-signo, signo da ação do sinete sobre a impressão.” (RICOEUR, 2007, p. 434) O signo visto na sua materialidade é apenas marca presente, o desafio consiste em interpretá-lo, apreendê-lo, dando-lhe significado e temporalidade. Por isso

é possível, mesmo na presença dos rastros haver esquecimento, quando esses signos não são dados a ler.

O esquecimento segue o curso natural da existência, é como envelhecer ou morrer. A memória é o movimento contrário, o empenho em conter a natureza constitui um esforço humano, o que dá a ela certa artificialidade. Daí a preocupação com a manutenção dos rastros, vestígios que, além de registro, marcam a passagem do tempo. Registros contidos nas coisas, mas também na alma, indicando a presença de algo ausente. O esquecimento se manifesta tanto no apagamento dos rastros quanto na falta de ajustamento da imagem presente à impressão deixada pelo tempo nas coisas, é o esquecimento na presença dos rastros.

Os rastros são do presente, mas são eles que conduzem ao passado, ou, se preferir, permite o caminhar do passado até nós. São pelos rastros que transitam os fluxos da temporalidade, conectando épocas distintas e permitindo o rejuvenescimento simbólico das coisas gastas. O próprio desgaste que constitui a beleza do patrimônio permite reconstituir física ou simbolicamente seu estado original, mais uma forma da presença de algo ausente, uma memória construída através da erosão. Assim, encontramos inscrita na própria materialidade sua essencialidade, algo que Ricoeur chamou de impressão-afecção, sendo que “o próprio das afecções é sobreviver, persistir, permanecer, durar, conservando a marca da ausência e da distância, cujo princípio buscamos em vão no plano dos rastros corticais.” (RICOEUR, 2007, p.436)

É na imaterialidade do rastro, “na persistência da impressão primeira enquanto passividade” (RICOEUR, 2007, p.436), onde buscamos compreender o distanciamento - essa forma dissimulada de esquecimento - do público com relação ao patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Não é possível entender o esquecimento apenas como apagamento dos rastros, uma vez que eles existem e persistem: na sua forma documental, conforme apresentado no capítulo 1; ou mesmo o que ficou registrado na forma de uma memória manipulada, conforme construída no terceiro e quarto tópicos do capítulo 2. Estas são marcas exteriores. Os rastros aos quais nos referimos são aqueles impregnados no espírito, conservando a marca do tempo, assegurando a presença da coisa ausente. É com os olhos da alma e não apenas da objetividade que observamos no patrimônio sua significação. Somente tocamos o bem cultural se nos sentirmos tangidos por ele e vice-versa. Essa relação exige o íntimo reconhecimento dos códigos gravados na materialidade patrimonial, nas suas representações escritas em jornais e obras memorialistas, nas imagens que transitam pelas modernas redes sociais. Sem o efeito do reconhecer é impossível conhecer: o primeiro está na ordem do passado, é a recordação, o esforço da busca; do segundo é do presente, é a ação, o momento

da apreensão. Por isso, o conhecimento factual, as simples narrativas proferidas pelos defensores do patrimônio não conduzem àqueles edifícios ao coração da cidade, porque essa leitura não permite ver neles a presença da coisa ausente. É necessário esquecê-los.

Observando as falas dos nossos atores na segunda e terceira sessão do capítulo 2, percebemos uma repetição mnemônica de certos fatos: as descendências ferroviárias, a importância histórica da ferrovia para a cidade, as dificuldades em recuperar os prédios em arruinamento, entre outros. São tópicos que tentam expressar os valores do patrimônio, mas na realidade, fica mais patente nessas falas a demonstração da incapacidade de ir além do óbvio, de decidir, por exemplo, sobre o futuro do patrimônio. Demonstram também os limites do reconhecimento, como princípio fundamental de um novo conhecer. Tal repetição estabelece limite à memória, impedindo outras formas de vínculo entre a cidade e seu patrimônio. O discurso patrimonial torna-se repetitivo porque é vazio na forma, no conteúdo e, principalmente, na essência. Há duas possibilidades na continuidade dessa análise: a de um esquecimento patológico evidenciado na repetição compulsiva; ou uma saída ideológica que resvala no comprometimento.

A repetição compulsiva revela, no plano da psicanálise freudiana, uma forma patológica da memória, mas também do esquecimento. No plano coletivo,

“(…) o esquecimento de projetos, que equivale à omissão, à negligência seletiva, revelam um lado ardiloso do inconsciente colocado em postura defensiva. Os casos de esquecimento de projetos – omissão de fazer – revelam, além disso, os recursos estratégicos do desejo em suas relações com outrem: a consciência moral buscará neles seu arsenal de desculpas para sua estratégia de desculpação. A linguagem contribui com isso por seus lapsos; a prática gestual pelas confusões, desajeitamento e outros atos falhos (a chave do escritório inserida na porta errada). É essa mesma habilidade, aninhada em intenções inconscientes, que se deixa reconhecer numa outra vertente da vida cotidiana que é a dos povos: esquecimentos, lembranças encobridoras. Atos falhos assumem, na escala da memória coletiva, proporções gigantescas, que apenas a história, e mais precisamente a história da memória é capaz de trazer à luz.” (RICOEUR, p. 454-455)

Todos os envolvidos nas discussões públicas travadas a cerca do patrimônio são, de alguma forma, detentores de poder, seja ele poder institucional (padre e vereadores), seja na modalidade de poder simbólico adquirido pelo reconhecimento da luta em defesa do patrimônio como agentes culturais que são. É interessante notar que há pouca distinção nos discursos desses agentes, podemos dizer que de certa forma é o mesmo discurso, mas com três intenções distintas, envolvidas num jogo ideológico de atribuição de culpa e de desculpa.

A autoridade pública busca justificar sua omissão, o discurso da desculpa, caracterizado na fala do Secretário de Cultura Municipal:

“É preciso que fique claro. Eu já falei aqui, agora mesmo, que quem é responsável pelo bem tombado é o proprietário. Em momento algum - isso é um conceito consolidado no IPHAN e por via de consequência no IEPHA - quem cuida de bem tombado é o proprietário, não é o poder público. (...)”

Então, a prefeitura de Além Paraíba, a Secretaria Municipal de Cultura, não tem como arcar com restauração de bens tombados que não pertença a prefeitura”. (José Alves Fortes, Audiência Pública, Sessão 58 de 11 de dezembro de 2006, Câmara Municipal de Além Paraíba)

Os agentes culturais usam o discurso sobre o patrimônio de forma acusativa, o discurso da responsabilização:

Na realidade eu vejo algumas situações aí. Primeiro, essa falta de responsabilidade, eu acho que nos não estamos acostumados a ter responsabilidades com o patrimônio público, tanto é que eles foram abandonados pelos administradores. Então falta aqui esse sentimento pelo que é de Além Paraíba. Então falta isso nos nossos administradores. Tanto falta que nos chegamos naquela situação que estamos lá. A prefeitura também é culpada porque se a Igreja tá vendendo é porque desmembrou. O que que permitiu o desmembramento? A prefeitura. Então a prefeitura sabia que aquilo ia ser vendido e permitiu o desmembramento. Sabia que poderia ser mexido. Quem comprou lá, pelo que conversei com a pessoa, a intenção é derrubar, é fazer loja, prédio e é abrir mesmo. (...) a prefeitura permitiu o desmembramento, sabia que isso ia poder acontecer e não teve a sensibilidade de prever o problema. (Rogério Lobo, Programa Opinião, Rádio 102 FM, apresentado ao vivo em 25/11/2006)

A Igreja, na figura do Padre Édson, usa o discurso da desconstrução dos outros discursos e, por tabela, desconstrói também o patrimônio. Repetindo aqui um trecho já citado no capítulo 2:

“Porque muitas coisas foram desmanchadas ali dentro e a sociedade não se organizou. Foi desmanchado um grande galpão muito bonito onde realmente tem muitas partes de pinho-de-riça e ninguém falou nada, foi aterrada grande parte da serraria, ninguém nunca apitou, foram roubadas peças lá dentro e ninguém nunca falou. E porque só agora quando a Igreja vem querer fazer uma coisa que é para benefício da cidade e com objetivo, as coisas claras, uma porção de gente vem.” (Padre Édson, Audiência Pública, Sessão 58 de 11 de dezembro de 2006, Câmara Municipal de Além Paraíba)

A memória entra no jogo ideológico, tornando-se um instrumento das disputas legitimadoras das ações, reações e omissões. Na Audiência Pública os agentes são representação política e social. A manutenção de seus status de liderança está ideologicamente relacionada ao alinhamento com o que esses agentes entendem como aspirações populares, ou mais especificamente, dos grupos ou segmentos sociais que representam. Como não houve

participação popular nos episódios onde seria possível uma manifestação direta e clara da população, aqueles agentes construíram discursos que são muito mais a projeção deles mesmos do que os anseios da população.

Os três episódios apresentados no início deste seguimento, o do “Programa Opinião”, da Audiência Pública na Câmara de Vereadores e da manifestação de “Abraça a Rotunda, Abraça Além Paraíba”, seriam suficientes para demonstrar o afastamento do povo da cidade com relação ao patrimônio ferroviário. Ainda assim fizemos mais uma inserção no campo de pesquisa através das redes sociais de computadores, interferindo no grupo “De Olho Em Além” (<https://www.facebook.com/groups/deolhoemalem/>). Este grupo, criado em 2012, tem por objetivo debater os problemas que afetam a cidade de Além Paraíba, contando com 8.220 membros no dia em que publicamos nele nosso tema para debate. Além disso, já havia sido publicada no grupo matéria produzida pelo seu mediador Christian Lourenço Garcia sobre o abandono do patrimônio ferroviário da cidade (<http://chrisgar.com.br/maisalem/patrimonio-historico-alem-paraiba-pede-socorro/>). Não obstante, obtivemos um resultado semelhante ao que havia ocorrido nos eventos anteriores, somente 10 membros fizeram intervenções. Vejamos a seguir nossa intervenção seguida dos comentários e, por serem poucas, citaremos na íntegra todas as postagens:

“Gostaria de ouvir a opinião dos membros desse grupo sobre algumas questões que me incomodam desde 2006 e está diretamente relacionada ao patrimônio ferroviário da cidade. Que o patrimônio histórico está em ruínas todos sabemos, não gostamos e culpamos as autoridades responsáveis por isso. Mas nos momentos em que a população da cidade foi chamada a participar, pouquíssimas pessoas compareceram. Podemos citar, por exemplo, a audiência pública ocorrida na Câmara de Vereadores em novembro de 2006 por ocasião do desmanche do almoxarifado da Oficina; ou ainda no "Abraça a Rotunda - Abraça Além Paraíba" em junho de 2012, para citar dois casos em que a cidade foi convidada a comparecer por meios de carros de som e, mesmo assim a presença do público foi mínima. Essa é a questão que me incomoda: porque esse desinteresse, esse desapego? Todos nos queremos ver esse patrimônio funcionando em benefício da população da cidade, então porque não demonstramos isso?” (José Geraldo Esquerdo Furtado: postado em 8/02/2015 às 20h04min)

José Geraldo Esquerdo Furtado, nós que trabalhamos na RFFSA, lamentamos e muito, mais esse descaso com a cidade..., mas, se tratando de AP nada me espanta..., quando eu e Rodrigo Neves Guerra, fizemos o abraço ao Cinema Brasil, pouca gente compareceu e hoje o cinema está aí, funcionando, na época, caía aos pedaços e tinha vereador que queria vender o espaço para o Zé Maria, do Caldeirão, para que aquilo lá virasse um supermercado..., hoje, mesmo aqui em SP, vejo que quase todos os vereadores receberam propina do ‘homem do lixo’ e a população só ‘ladra’ e morder, no pescoço dos políticos, que é bom, ...NADA. Só vejo gente querendo ser ‘super-herói’ da cidade..., isso até a próxima eleição, onde irão decidir a quem apoiar em busca de boquinha na prefeitura.” (Peca Ribeiro: postado em 08/02/2015, às 21h23min)

“O problema é que a maioria da população não tem noção do quanto isso é importante para nossa Cidade. Não foram instruídos para isso”. (Maria Bernadete Teofilo Alves: postado em 08/02/2015, às 21h53min)

“Acho que é medo mesmo... por ser uma cidade pequena, todos se conhecem e ficam com medo de se dispor com as pessoas responsáveis pela decadência da cidade.” (Maria das Graças Marinho: postado em 08/02/2015, às 22h)

“Zé meu amigo, realmente, como é notório, o brasileiro, de costume, tem memória curta. O interesse histórico de nosso patrimônio somente tem destaque em poucos livros e na memória de poucos. Realmente é uma pena ver que nossa estação está sendo engolida pelo tempo e nada é feito. Pena, muita pena mesmo. O que fazer? Pergunta que fica ao vento... Fico sem resposta e a história de nossa estação se desmancha dia após dia!” (Ricardo Luiz Cruz Masiero: postado em 08/02/2015, às 22h24min)

Peca Ribeiro, é fato mesmo o que você citou? ‘vejo que quase todos os vereadores receberam propina do ‘homem do lixo’ e a população só ‘ladra’ e morder, no pescoço dos políticos, que é bom...’” (Patrícia Goulart Baganha Masiero: postado em 08/02/2015, às 23h03min)

“Já passou e muito da hora de algo ser realizado quanto ao Patrimônio e a Cultura em Além Paraíba. Os Conselhos Municipais tem um papel preponderante nessa e em outras questões. O que está tombado, está praticamente (com o perdão do trocadilho) caindo. Sem uma movimentação de todas as esferas, a tendência é o fim de tudo. Estou à disposição para ajudar no que for preciso. Mas, como eu disse, tem que ser um movimento de todos, para todos. Tem que partir de algum lugar. Quer parta de nós então...” (Christian Lourenço Garcia: postado em 09/02/2015 às 00hs41min)

“Ricardo Luiz Cruz Masiero é verdade. O passado se vai, e o futuro não vem. O progresso não chega, e a história vai embora.” (Christian Lourenço Garcia: postado em 09/02/2015 às 00hs43min)

“Temos que esperar, vcs votaram agora espera a próxima eleição.” (Clemilda Dias de Matos: postado em 9/02/2015 às 00h44min)

“Maria das Graças Marinho, concordo. Mas essa mentalidade PRECISA acabar. Precisamos perder o medo, e os governantes amadurecerem. Se usam os cargos que nos demos pra eles se ‘vingarem’ de nossas oposições. Cargos são cargos. Pessoas são pessoas. Isso tem que acabar” (Christian Lourenço Garcia: postado em 09/02/2015 às 00hs46min)

“Já comentei em outras ocasiões, enquanto não se acabar, na cidade, com a cultura de troca de favores a coisa vai continuar como está. Todo mundo sabe que isso acontece mesmo não sendo ano eleitoral, os órgãos que deveriam fiscalizar não o fazem, denúncias como essas ‘citadas’ volta e meia aparecem e não dão em nada e por que?” (Antônio Marcos de Jesus: postado em 09/02/2015 às 01h51min)

“O povo pode fiscalizar, denunciar, mas, quem tem que tomar as providências necessárias não o fazem. Se uma pessoa comum chegar com uma representação junto ao M. P. estadual naturalmente vão alegar que a representação tem que partir primeiro do M. P. municipal e ai, como se faz?” (Antônio Marcos de Jesus: postado em 09/02/2015 às 01h51min)

“Senhora Patrícia Goulart Baganha Masiero, a minha citação se dá no que vi publicado aqui, por muitos, incluindo meus Amigos Guilherme Antônio Diniz e Flávio Senra Fernandes, mais, as atitudes suspeitas de certos vereadores, que NÃO QUEREM apurar o assunto, mestrando a verdade. Se teve um verador, no caso o BI,

que denunciou, um outro que ameaçou o Guilherme Antônio Diniz na rua e os outros tantos que NÃO QUEREM que seja feita uma investigação, me faz compreender que teve sim um ‘agradinho’ do homem do lixo na Câmara Municipal de AP..., já diz o ditado popular, ‘QUEM NÃO DEVE NÃO TEME’...” (Peca Ribeiro: postado em 09/02/2015 às 10h19min)

“Infelizmente a cada dia que passa os interesses da maioria da população se volta para outras cidades, alguns não tem a noção e nem procuram saber como e nem o pq de certas coisas estarem nessa situação. O que é dever do governo municipal e o que é dever do estado? O que podemos fazer para chamar a atenção para a questão? Falta instrução, falta interesse da população como foi citado á cima e sem falar no desinteresse do governo municipal. É triste ver a cidade nessa situação, a falta de cuidado em geral, só me faz pensar no que será nos próximos anos.” (Raissa Almeida: postado em 09/02/2015 às 12h08min)

O mesmo discurso se repete: há o reconhecimento da importância do patrimônio para a história, memória e identidade da cidade, mas o “povo”, inerte, não pressiona o poder público, da mesma forma que entendeu a vereadora Simone citada anteriormente. O poder público - “os políticos”, no dizer do senso comum - continua levando a maior carga das críticas, não apenas pelo problema patrimonial como por todos os outros. O patrimônio cai na mesma vala comum de todas as mazelas públicas que atingem a cidade.

Por outro lado, esse pequeno debate no “De Olho em Além”, traz novos indícios que ajudam a entender o afastamento do público nos debates à cerca do patrimônio. Maria das Graças Marinho considera o “medo” um fator importante. Em uma cidade pequena “onde todos se conhecem” as relações sociais se tornam intensas pela constância dos contatos. Esse nível de interação permite pressupor o estabelecimento de formas sociativas de subordinação (ou dominação) real ou simbólica. Os atores envolvidos no debate descrito no capítulo 2 são portadores de poder e podem “usar os cargos para ‘vingar’”, como observou Christian Lourenço Garcia, manejando seus instrumentos no sentido da coerção: Igreja, vereador, secretário. A força dos agentes e instituições preservacionistas estaria na participação popular declarada em defesa do patrimônio, estratégia desarticulada pela natureza das formas sociativas predominante na cidade.

Consideramos, tendo em vista tudo que analisamos até aqui, que a interação entre patrimônio e sociedade pela via do conflito não se demonstrou viável. No entanto, as experiências dos primeiros anos da patrimonialização nos indicam outros caminhos para a inserção dos bens ferroviários no cenário urbano e simbólico da cidade. Mas é necessário que essas experiências sejam pensadas como estratégia. Abordarem essa questão quando revisarmos a cidade no próximo segmento.

Falta ao patrimônio ferroviário de Além Paraíba um significado real, uma ação que recupere seu valor representativo na história. Converter em prática aquilo que é colocado

discursivamente tem demonstrado ser uma tarefa muitas vezes adiada por falta de vontade política. Há uma covardia implícita nisso tudo, o de deixar em agonia as esperanças que esvanecem a cada acidente, natural ou artificial, impedindo tanto a restituição física quanto simbólica do patrimônio. É certo que se pode ver beleza nas ruínas, se elas nos são assim apresentadas. Mas não há beleza no arruinamento, em ver literalmente cair aos pedaços aquilo que se pretende íntegro. Pelas ruínas se constroem significados, o arruinamento é processo em caminho oposto, o de perda de significado.

Se havia uma consciência da importância de preservar os bens ferroviários como marcos significativo da memória alimpaibana, essa iniciativa foi tomada a partir de certo momento pelo poder público, como indicado no início do capítulo 2, com a visita a Além Paraíba do presidente da R.F.F.S/A, técnicos do PRESERF e do IEPHA de Minas Gerais, além de outras autoridades. No entanto, essa responsabilidade não saiu do campo discursivo, e a deterioração do bem converteu o discurso sobre o patrimônio numa alegoria dramática da perda, carente das ações que poderiam impedir seu arruinamento. Para José Reginaldo dos Santos Gonçalves “o material análogo à alegoria é a ‘ruína’ (...), uma estrutura em processo de desaparecimento e que convida a um permanente e obsessivo processo de reconstrução no campo do imaginário” (GONÇALVES, 2002: p. 28). O patrimônio, mantido refém do campo discursivo, não é tratado como ruína e, impossibilitado de receber outro tratamento arquitetônico, cria o efeito de uma eterna redenção, privado da sua transcendência simbólica e privando a sociedade de sua apropriação.

O patrimônio ferroviário de Além Paraíba se tornou maior do que a própria cidade que o criou. Um espelho gigantesco refletindo com tal intensidade a realidade da cidade que a impede de se ver refletida nele. Ao fenômeno da patrimonialização falta o princípio da reflexão. As vivências não são significativas apenas pelo fato de terem sido experimentadas, falta a elas a duração que se faz presente pelo fenômeno da memória. Um passado que flua permanentemente em direção ao seu próprio presente, dialogando com historiadores - profissionais ou diletantes - que se imponham a tarefa de sua manutenção. O discurso dos agentes de preservação não cativa nem emociona a população de Além Paraíba porque ainda não foi possível superar o trauma vivido pela crise dos anos 70 e 80 que a fez olhar mais para fora do que para si mesma.

Do segundo para o terceiro segmento do capítulo 2 a patrimonialização deixa o plano da ação para entrar no campo discursivo. O CEFEC foi desativado, assim como o pequeno museu da ABPF que funcionava na Estação de São José. A Locomotiva N° 51, que havia sido parcialmente restaurada e que pouco faltava para colocá-la em condições de uso,

foi encostada numa das baías da rotunda. Em 2006 vimos o retorno da ação, mas desta vez com um “caráter destrutivo”, marcado pela demolição do almoxarifado da Oficina. Esse “caráter destrutivo” de que fala Benjamin (1986: p. 235-237) é jovial, pois remove as marcas do tempo. Seus planos futuros não estão em sintonia com o passado. Seu tempo é o agora.

“O caráter destrutivo não idealiza imagens. Tem pouca necessidade delas, e esta seria a mais insignificante: saber o que vai substituir a coisa destruída. Para começar, no mínimo por um instante: o espaço vazio, o lugar onde se achava o objeto, onde vive a vítima. Com certeza haverá alguém que precise dele sem ocupá-lo”. (BENJAMIN, 1986, p. 236)

No espaço vazio deixado pelo velho almoxarifado ergue-se um conjunto de apartamentos. Alheio às reivindicações de seu cessar, o caráter destrutivo não está interessado no juízo que dele fazem. Ele não demonstra interesse em justificar-se porque nele está contido, dele faz parte a própria intenção destruidora. O caráter destrutivo esteriliza o espaço de qualquer historicidade apagando os rastros.

1.3 – Revisitando a cidade, repensando seu patrimônio.

A intenção deste segmento é retomar a cidade na sua relação com seu patrimônio ferroviário. No início do capítulo 1 traçamos Além Paraíba usando como referência espacial os patrimônios analisados neste estudo e que, como marco cronológico, nos posiciona nos anos 50, quando a ferrovia atingiu sua maior densidade social na cidade. A proposta agora é rever essa mesma relação após quase meio século de patrimonialização, seguindo o caminho traçado no tópico acima, reforçando a tese do esquecimento na presença dos rastros enquanto processo inconcluso que certamente continuará depois que interrompermos esse estudo. Pensaremos algumas possibilidades de estabelecer novos vínculos entre patrimônio e sociedade, fugindo ao trauma do esquecimento e acenando para o estabelecimento de uma memória feliz, por mais distante que ela esteja da atual realidade. Falaremos mais uma vez como um “flanêur” benjaminiano, alguém que pertence, um alemparaibano, mas que consegue transcender a condição de “homem-da-multidão” para entender ao que se pertence.

Não houve mudanças significativas na morfologia de Além Paraíba desde que a narramos nos anos 50. Talvez um pouco mais aglomerada pela intensa partilha e compressão

de seus exíguos espaços. Certamente os morros de hoje estão mais preenchidos de casas, no entanto, mantendo semelhante configuração societária. A cidade é um conjunto de fragmentos que o tempo unifica. A cada nova obra, ocorre uma nova alteração e estranhamento. Esse é um momento de excitação da memória, quando ela se volta para todos os outros elementos que permanecem ou já foram alterados. Uma ou outra edificação foi erguida, na maioria verticalizações feitas em cima de antigas estruturas. Esses novos prédios deveriam chamar a atenção pelo status de novidade, mas rapidamente perdem essa condição para as velhas edificações que chamam mais a atenção pela sensação de degradação transmitida, não só pelo estado físico dos velhos edifícios como também pela poluição visual provocada pelas placas de propaganda, embaralhando o olhar. Perde-se de vista o ecletismo arquitetônico, marca da temporalidade que a própria cidade possui mas desconhece. Com isso, os edifícios ferroviários que assistiram toda transformação da cidade, deixam de dialogar com seu próprio entorno, ficando isolados em seu próprio significado.

Se houve alguma mudança na cidade foi seu perfil sociológico. A classe operária, significativa na composição social até os anos 60, tendeu ao desaparecimento com o fechamento das indústrias e manufaturas. Os bairros tipicamente operários relatados no capítulo 1, Morro Nossa Senhora da Conceição, Vila Laroca e Morro São Geraldo também perderam seus significados de origem. A herança operária se dissolve lentamente, não existe mais a hora em que as ruas desses bairros se enchiam de trabalhadores ao som de apitos, com seus estilos “Andy Caps” conforme descrito por Eric Hobsbawm (2000, p. 257-277), para demonstrar o momento em que determinado modo de viver, vestir, o hábito de frequentar determinados lugares, definia e identificava a classe operária. As marcas desse tempo vêm se tornando cada vez mais imperceptíveis, mesmo na presença dos velhos prédios fabris, indicando a ausência na presença dos rastros.

A cidade vive hoje basicamente do setor de serviços. Essa atividade é bastante distinta da forma fabril que a precedeu e forma trabalhadores com características sócio-produtivas também distintas. Esse novo tipo de trabalhador se encontra disperso num cem números de atividades com maior alternância entre postos de trabalho, produzindo o efeito da desagregação enquanto classe, muito diferente da clássica classe operária onde a maioria dos trabalhadores percorria toda sua vida trabalhando no mesmo local. Se pensarmos com Benjamin a diferença entre os conceitos de narrativa e informação, esses são trabalhadores-narrativa, prisioneiros do tempo e do espaço, transformam suas experiências em conhecimento intercambiáveis geração após geração. Os outros são trabalhadores-informação, indivíduos vivendo isoladamente, saltando de um lugar a outro na velocidade de um tempo

que não conseguem apreender, desconectado da intensa rede que marcava a vida dos trabalhadores-narradores. A interrupção da forma narrativa, uma convivência que alimentava a memória, provocou uma crise de identidade - a cidade não se reconhece mais. Um esquecimento traumático, saber de sua existência sem, no entanto, entender essa existência.

Esse sentimento de perda deveria conduzir a uma emergência pela preservação dos patrimônios, funcionando como referência do passado da cidade. Um momento de industrialização vivido na primeira metade do século XX, uma experiência industrializante que sucumbiu à crise dos anos 60 e 70 e à reestruturação produtiva das décadas seguintes. Essa perda é sentida até os dias atuais e é esse sentimento de perda que atravessa as gerações colocando barreiras à ressignificação do patrimônio. Vejamos as citações a seguir: a primeira refere-se ao Sr. Ivanoê Vasconcelos Barbosa (Seu Noca) que tinha 81 anos quando nos cedeu a entrevista; a segunda de Simone Rezende Rodrigues Cabral, na sua fala durante o Programa Opinião registrado no segundo capítulo, quando ocupava o cargo de Vereadora do município.

“Eu não sei por que, tá entendendo, o ferroviário hoje..., hoje vem provar que o ferroviário, é..., deu a sua contribuição ao município de Além Paraíba, quer dizer, tinham mil e tantos operários, compreendeu? O resultado: hoje acabou. Acabou, o desemprego está aí, compreendeu? Você vê a Fábrica de Papel, Fábrica de Tecido... Aqui por exemplo era um curtume de couro ((apontando para o terreno onde fica sua casa e de seus vizinhos)). É, pegando a rádio ali ((referindo-se ao prédio da Rádio Cultura e 102 FM)) até debaixo da ponte ali ((Ponte Regis Bitencourt da BR 393 sobre o rio Paraíba ligando os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro)). Um dos mais importantes do estado de Minas. Acabou. A água, naquele morro ali ((apontando para o bairro Goiabal)) a água era nossa, entendeu? Hoje pertence a COPASA. A Força e Luz ((Cia.)) era nossa, da família Adão Araújo, quer dizer, hoje é Cataguases/Leopoldina ((Cia. Atual Energisa)). Em Além Paraíba, o capitalista aqui, quer dizer o capitalista, tem que ser o capitalista, infelizmente é o que tem o dinheiro, né! Num enxergaram isso, o resultado tá aí, o futuro de Além Paraíba, acabou. Era, se não me falha a memória, a 7ª cidade em arrecadação do Estado, hoje já nem se fala mais em Além Paraíba, é uma tristeza, você não acha? É duro, é desagradável.” (Ivanoê Vasconcelos Barbosa, entrevista cedida ao autor em 18/03/2003)

“O que mais me preocupa nisso tudo gente, (...) tenho uma preocupação muito grande. Além Paraíba, ela está entrando num caminho de perdas sem volta tão grande, e a população parece que não acordou para isso. A gente toda semana que vai a um programa, toda semana que você vai discutir um assunto, por incrível que pareça, estou há 2 anos na câmara, eu não tive o prazer nem a oportunidade de sentar para discutir desenvolvimento na cidade, só sento para discutir as perdas, perdeu isso, a Zamboni vai para o Rio, a ASA vai pro Rio, a Leopoldina tá sendo destruída, os torreões não estão sendo feitos. Então, assim, a gente entrou num processo de perda tão violento e parece que há uma naturalidade nisso. Eu acho que em Além Paraíba, a população precisa começar a se indignar de fato com isso.” (Simone R. R. Cabral, Programa Opinião, Rádio 103 FM, em 25/11/2006)

Cerca de trinta anos de vida separam as experiências desses nossos dois interlocutores, pelo menos uma geração os distancia. O que os une é o sentimento de perda vivido pela cidade com a evasão de capitais. A memória da perda constitui a perda da memória de tudo que significou a ferrovia para a cidade, ou seja, o esquecimento. A falta de ajustamento entre o rastro e a atualidade do patrimônio desfaz os laços que vinculam passado e presente. O imediatismo passou a ocupar todo o espaço da vida. O patrimônio industrial passa a ter dupla significação: a de um passado aurático e um presente ausente.

O patrimônio industrial de Além Paraíba tornou-se o símbolo das perdas de tudo que a cidade foi e teve. Por isso, pensar a cidade e seu patrimônio constitui um desafio: como acompanhar as transformações sociais e estruturais da cidade e dotar seu patrimônio de novos significados num contexto onde predomina o sentimento de perda? Nesse mesmo sentido segue o questionamento de Maria Célia Paoli, que indo mais adiante, entende o acesso ao passado via história e patrimônio como exercício de cidadania. Questiona Paoli se:

A atitude externa que habitualmente se tem com relação a esse passado mostra o quanto a sua preservação – como produção simbólica e material – é dissociada de sua significação coletiva, e o quanto esta longe de expressar as experiências sociais. Por que esse ‘legado’, esta ‘herança’, esta ‘história’ enfim, apresenta-se sem referência ao presente e sem ligações significativas com as constantes modificações da cidade e das formas de vida que ela comporta? (PAOLI, 1992, p. 25).

Simone espera que a população tome a iniciativa demonstrando indignação, mas o silêncio da população não seria uma forma de indignar-se? Considero essa a hipótese aceitável, silenciar não é calar, pelo contrário, significa uma forma de demonstrar a indignação que reclama a vereadora Simone. O silêncio da população é a linguagem sublinear à negação em participar das discussões que envolvem o patrimônio ferroviário. As experiências dos primeiros anos de patrimonialização associadas a observações mais recentes nos indicam que a população espera ações mais efetivas, principalmente do poder público, para que possam dar sua contribuição na ressignificação e valorização do patrimônio.

Se as ações extra patrimônio não deram resultado - o programa de rádio, audiência, abraço da rotunda - ficando a população ainda distante, outras formas de intervenções demonstraram cativarem mais a população da cidade. O Museu Ferroviário coordenado pela ABPF que funcionou no começo dos anos 90, apesar de seu amadorismo, atraía um significativo número de pessoas. Mesmo depois de fechado o museu, quando ali atuamos de portas abertas entre os anos de 2007 e 2008 com alunos da Faculdade local na higienização de documentos, percebíamos as atenções da rua voltada para o que estava

acontecendo naquele espaço. Muitas pessoas se aproximavam e indagavam quanto a uma possível reabertura do museu, ou seja, aquela experiência ficou marcada na memória de quem o visitou. Com base nessa observação, acreditamos que uma intervenção que retire os prédios de seu ostracismo, dando a eles visibilidade e acesso, é um bom começo para reatar os laços com sociedade. Esse seria uma direção indicada no sentido de integrar o patrimônio ao cotidiano da cidade, reduzir o distanciamento que se estabeleceu entre ele e a população nesses últimos anos marcado pelo abandono.

Se a crise dos anos 70 e 80 causou a estagnação da economia de Além Paraíba e região, ela retardou (e ainda retarda) uma intervenção nos patrimônios. Não é difícil imaginar o que seria desses e outros patrimônios edificados caso a cidade tivesse experimentado um significativo crescimento com maior volume de capital para serem investidos na estrutura urbana, principalmente antes de iniciarem os tombamentos. Esses prédios estão localizados em áreas nobres, os mais valorizados da cidade, razão de seu valor imobiliário. O final da nossa história contada no capítulo 1 nos dá uma dica: naqueles findos anos 50 falava-se em demolir a - já considerada velha - Estação de Porto Novo e construir uma nova e mais moderna em seu lugar, ou mesmo retirar a estação de dentro da cidade e reconstruí-la em área periférica. Como demonstramos naquele ponto de nosso estudo, o patrimônio ferroviário foi salvo pelo empobrecimento da cidade, a mesma crise que levou ao seu processo de arruinamento. No outro extremo de nossa história, o desmanche do almoxarifado, temos a versão mais atualizada do caráter especulativo. Pela primeira vez, e somente desta vez, a especulação é declarada no discurso do Padre Édson em que diz claramente ter a intenção de usar a Oficina para gerar recursos a serem investidos no restauro da Igreja Matriz de São José. O investimento na conservação das igrejas são os fins que justificariam o desmanche da Oficina, atenuante para a especulação que traz consigo o caráter destrutivo.

”Vamos ver uma coisa, a conta que está. Eu to perguntando: o que a Igreja pode fazer? Eu já disse: para restauração da Matriz de São José, R\$297.000,00. Algum dos Srs. vereadores, alguém da plateia sabe quem pode nos dar esse dinheiro? Aonde nos podemos tirar esse dinheiro pra Igreja pra fazer a restauração? Alguém poderia? 297. Se nos der 297 mil nos paramos de vender, entende. Nós paramos de vender os terrenos, vamos deixar do jeito que está ali, vamos construir. Uma proposta eu disse, nos queremos manter. Antes de começar a restauração nos fomos a prefeitura saber qual a verba que o município tinha, se o município tinha alguma verba de cultura, de patrimônio que pudesse ceder pra arrumar. Infelizmente pra 2006, 2007 não tem no orçamento, foi o que me disseram.” (Padre Édson, Audiência Pública, Sessão 58 de 11 de dezembro de 2006, Câmara Municipal de Além Paraíba)

Ao oferecer a opção de compra do imóvel, Padre Édson transfere para a Prefeitura a responsabilidade pelo desmanche de parte da Oficina, se eximindo da culpa. Nessa mesma direção caminha o discurso da vereadora Simone sugerindo que o município teria recursos para adquirir a Oficina.

E, depois de ouvir tudo com muita atenção eu cheguei a uma conclusão de que - claro, a gente não tinha pretensão de sair daqui com nenhuma solução, mas que a gente pudesse entender melhor todo esse processo, P. Édson, e ao escutar atentamente ficou-me parecendo de que a gente tem outras opções que não seja despir um santo para vestir o outro. A Igreja, ela precisa do recurso para manter sua sede matriz que é tão importante e secular quanto o patrimônio histórico ferroviário. A população entende, assim como os historiadores e a população de um modo geral de que é necessário mantermos o patrimônio histórico e ai concordo com o Fernando. Os torreões, a Oficina, rotunda, os bens tombados, mas manter a história e desenvolver a cultura em Além Paraíba. E me parece que a solução não tá nem na Igreja e nem nos historiadores, a solução está no poder público. Hoje, Além Paraíba vive um momento especialíssimo, a nível de arrecadação. Há 6 anos atrás, em 2000, nos tínhamos um orçamento de 12 milhões de reais, hoje temos um de 32 milhões de reais. E talvez nesses 20 milhões que o executivo conseguiu elevar, de 12 para 32 milhões de reais, quem sabe nesses 20 milhões de reais por ano a gente não encontre ai o investimento necessário para que a prefeitura, para que o poder público busque as suas alianças as suas parcerias e que a gente possa assim continuarmos mantendo o patrimônio histórico ferroviário, e também que a Igreja possa continuar sobrevivendo, mantendo sua sede sem deixar cair. Esse é o sentimento que eu tenho hoje. Infelizmente o chefe do poder executivo não pode estar aqui, e foi convidado, não pode estar aqui, eu não posso falar por ele. E como disse bem o Zezinho na sua fala, nem o próprio Secretário de Cultura. (Simone Rodrigues Rezende Cabral, Audiência Pública, Sessão 58 de 11 de dezembro de 2006, Câmara Municipal de Além Paraíba)

“Despir um santo para vestir outro”, como disse Simone. Assistimos a uma espécie de canibalismo patrimonial. A Oficina é sacrificada em benefício da Igreja Matriz. Valores simbólicos se confundem com valores mercadológicos no vácuo deixado pelo poder público. Como ressaltou Jeudy: “É necessário que, de alguma maneira, o patrimônio seja excluído do valor mercadológico, para salvar seu próprio valor simbólico.” (JEUDY, 2005, p. 20) O custo econômico da preservação do patrimônio ferroviário de Além Paraíba é o maior entrave para sua reinserção no cenário urbano e sociológico da cidade, empreendimento ao qual os sucessivos prefeitos vem evitando à vários mandatos. Mesmo entendendo a importância dessa iniciativa para reverter o sentimento de perda da qual falava acima a vereadora Simone. Reconhecimento que passa pelo próprio Secretário de Cultura

“(…) porque qualquer um pode imaginar aquele conjunto recuperado, a extraordinária repercussão para Além Paraíba, aquilo vai tocar no nosso íntimo e, ate, na satisfação interna da população, no ego, na autoestima. Porque um jovem estudante dos nossos colégios Estadual São José e de qualquer lugar, ele se sente muito mal vendo aquilo ali. Aquilo psicologicamente vai para a cabeça do menino, ‘eu moro num lugar que é uma M’, onde nada acontece, eu sou aquilo que tá caindo

ali. (José Alves Fortes, Audiência Pública, Sessão 58 de 11 de dezembro de 2006, Câmara Municipal de Além Paraíba)

As colocações de José Alves Fortes nesta citação dão ao patrimônio o sentido da “impressão-afecção” da qual fala Ricoeur (2007), o registro na alma, “no ego”, tocando a intimidade. Mas, condiciona a possibilidade de construir esse estado de “satisfação” à recuperação física do patrimônio. É o tocar na materialidade do patrimônio a condição para que se possa imprimir seu significado na alma dos mais jovens, aqueles que não tiveram as impressões primeiras registradas no momento em que a ferrovia estava em funcionamento. Esses jovens não o vivenciaram na realidade e não os vivenciam enquanto elementos de narrativas. Por outro lado, o estado de abandono em que se encontram faz o efeito contrário, refletindo nas gerações futuras um sentimento de “mal estar” numa cidade que não cuida de seus bens. Para o bem ou para o mau, o patrimônio é uma herança irrecusável, herda-se tanto seus bônus simbólicos quanto seu ônus material.

O próprio sentido etnológico da palavra patrimônio indica a condição de uma herança, de um legado, fazendo com que seja pensado na perspectiva da longa duração. A recuperação a qual fala acima José Alves Fortes é devolver o patrimônio as suas condições anteriores ao processo de arruinamento, o que implica em apagamento dos rastros desse arruinamento. Isso dá a ele uma tendência à cristalização das formas e do sentido original. O sentido cristalizado é dogmático, retira a possibilidade de cada geração pensar o patrimônio e usá-lo de maneira diferente, interrompendo sua atualização e impedindo seus novos usos, prendendo-o a um eterno passado. Um egoísmo ancestral, levando a uma repetição contínua do mesmo passado promotor de uma memória infeliz, legada por essa forma patrimonial que não deixa margem para a criatividade. O passado é cada vez mais informado e menos narrado.

“Este formalismo da transmissão acentuou-se a ponto de tornar-se puramente maquinal o ato de transmitir, concedendo-lhe um valor simbólico enunciável, que pode ser gerado e indefinidamente reproduzível. Não há mais segredo. A transparência do que é transmissível anula a possibilidade de imaginar o que poderá até ser ocultado na memória.” (JEUDY, 2005, p. 17)³⁷

Essa é a dificuldade que nossos alunos encontraram na visita à Oficina. A noção de tempo que o lugar transmite não faz parte de seu universo, aquele patrimônio não faz parte de suas vidas, falta-lhe o princípio da “ressonância”. “Os objetos que compõem um

³⁷ Guardamos reservas ao uso das ideias de Henri-Pierre Jeudy por considerar sua visão excessivamente negativa da patrimonialização. Por outro lado, entendemos que essas formas radicais de concepção contribuem para as reflexões sobre as possibilidades de novas formas de uso do patrimônio.

patrimônio precisam encontrar ressonância junto ao seu público” (GONÇAVES, 2007, p. 215). Entendemos por ressonância a capacidade de um objeto, independente das suas formas ou estado de conservação, influenciar o espectador com sua força simbólica a tal ponto que esse observador se sinta representado nele. Não há uma fórmula para estabelecer tal profundidade de vínculo e toda vez que se expõe um patrimônio ocorre a busca de uma forma diferente e renovada de estabelecer tal vínculo. O mecanismo da fruição vai muito além do ver e conhecer, é necessário que se estabeleça formas de afetividade que dê profundidade a fruição.

A interrupção provocada pelo fim das narrativas e pelo esquecimento dos patrimônios ferroviários de além Paraíba abriu um fosso na temporalidade, interrompendo o processo de ressignificação.

“Trata-se daquelas situações em que determinados bens culturais, classificados por uma determinada agência do Estado como patrimônio, não chega a encontrar respaldo ou reconhecimento junto a setores da população. O que essa experiência de rejeição parece colocar em foco é menos a realidade das concepções de patrimônio nas sociedades modernas (...), e mais o fato de que um patrimônio não depende apenas da vontade e decisões políticas de uma agência de Estado. Nem depende exclusivamente de uma atividade consciente e deliberada de indivíduos ou grupos. Os objetos que compõem um patrimônio precisam encontrar ‘ressonância’ junto a seu público” (GONÇAVES, p. 214)

O patrimônio não reflete nem ressoa mais a cidade, ele não foi apropriado ou ressignificado. Uma ressignificação que tenha como base sua essencialidade, o fio condutor que atravessa a vida das coisas e das gerações, uma atemporalidade essencial. A essência das coisas reporta sempre a sua condição de origem. É essa essencialidade das coisas justamente o que não ocorre com os prédios da Oficina. A perda da sua forma tem levado também a perda da essência e os elementos que restam da antiga construção não são capazes de identificá-lo.

Os prédios ferroviários não voltarão a ser prédios de uso ferroviário, aliás, há muito já não o são. A ferrovia só existe na cidade hoje como fluxo, sem meios de fixação. Os trens de bauxita que transitam diariamente cortando a cidade não são capazes de trazer à memória o passado ferroviário, essa ferrovia está aqui só de passagem. Mas a história que a ferrovia original escreveu em cada cidade por onde passou faz dela um patrimônio narrador com a dupla atribuição de Benjamim: o viajante, aquele que vem de longe, o fluxo; e o sedentário, aquele que se desloca através do tempo, o fixo. Ele tem muitas histórias para contar de outros tempos e de outros lugares, uma fonte de conhecimento a ser explorado. Acreditamos que os laços entre cidade e patrimônio não foram de todo desfeitos, ainda restam rastros, o caminho de volta está bem marcado e é possível ser refeito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A dificuldade encontrada no processo de patrimonialização consiste em manter aderida a memória à materialidade patrimonial. Junção que parece ser um fenômeno natural é, na realidade, uma construção que pode encontrar na prática extremas dificuldades. Ao construir o capítulo 1 tornamos óbvia a importância da ferrovia para a história e memória da cidade. No entanto esse passado não encontra meio de incidir sobre o presente para que as edificações possam ser ressignificadas ganhando sua atualidade patrimonial. A porta do tempo encontra-se fechada e a chave está no presente.

Por um breve momento, exposto no início do capítulo 2, parecia que aquela porta seria aberta. As ações implementadas promoviam novos usos para as estruturas e equipamentos ferroviárias levando-se em conta seu passado. Tudo parecia encaixar-se na medida em que a ferrovia ia deixando suas funções produtivas e ampliava sua destinação cultural. O que se percebeu na sequência foi o afastamento do poder público, seja através da Estatal R.F.F.S.A., entrando em processo de liquidação, seja através dos Executivos Municipal, Estadual e Federal que não conseguiram estabelecer um acordo quanto ao patrimônio, deixado em estado de abandono e isolamento. Do mesmo modo, os agentes de preservação se sentiram abandonados e desestimulados em sua luta.

A população, por sua vez, já demonstrou através de seu silêncio e afastamento que não deseja se envolver nas intermináveis discursões que tem sido travadas a respeito desses patrimônios porque os discursos não caminham no sentido de uma decisão. Esse silêncio e afastamento não devem ser entendidos como negação ao patrimônio, mas como uma forma de protesto. A população se sente excluída da vida patrimonial e, conseqüentemente, de uma parte importante da cultura da cidade.

A memória que se construiu desse patrimônio é traumática. Ele se torna inesquecível menos pelo que foi e mais pelo que não é. Todo processo de arruinamento é senão a repetição de se ver todos os dias a mesma decadente realidade. A cada novo projeto, novas frustrações porque aqueles não vão além do discurso, decepções que se repetem. Essas repetições representariam, no plano de uma psicanálise coletiva, um trauma, impossibilitando tanto o reconhecimento do passado como um tempo diferente do presente, quanto impede um caminhar para o futuro.

Por isso, consideramos importante a intervenção nos patrimônios ferroviários de Além Paraíba de modo a tirá-lo de seu ostracismo devolvendo-o a sociedade para que possa ser usufruído. Uma intervenção pensada e planejada num diálogo constante com a sociedade, em certo sentido é isso que a população espera. É necessário que os poderes públicos, Municipal e Federal, entrem em acordo, cada um assumindo seu quinhão de responsabilidade, tomando medidas efetivas que possibilitem a reintegração no cenário urbano, enquanto aparato físico e no cenário sociológico, enquanto aparato simbólico da cidade.

A cidade traz várias simbologias oficiais da sua tradição operária e fabril como, por exemplo, São José de Botas, o carpinteiro, como padroeiro; o hino municipal, no primeiro verso diz “Cidade, força e trabalho”. Esse passado manufatureiro aderiu à memória da população que recente à perda daquele momento. O fechamento das fábricas, da Oficina ferroviária, a desativação das estações, são as mais notáveis evidências da mudança do perfil econômico da cidade que de manufatureira vive agora do setor de serviços. A cidade não percebeu que foi atropelada pela reestruturação produtiva das últimas décadas onde não cabe mais o modelo industrial que um dia contribuiu para o desenvolvimento local e regional. Ainda se sonha com uma grande indústria implantada na cidade que venha repor os postos de trabalhos perdidos, ilusão provocada por uma determinada forma de encarar o passado. Olhar para todo esse patrimônio industrial e querer voltar aos seus gloriosos tempos demonstra a incapacidade de entender a diferença entre viver no passado e conceber o passado como algo capaz de nos mostrar novos caminhos. A cidade vive há meio século um sentimento de crise e estagnação porque é assim que ela se vê. Não se trata de um fato economicamente comprovado, mas a forma como a cidade se percebe. Uma cidade que se sente arruinada como reflexo de seu patrimônio industrial.

O problema que parece ser evidente para a manutenção do patrimônio ferroviário de Além Paraíba são as suas dimensões e o lugar privilegiado que ocupam. Não foi por acaso que destacamos a geografia da cidade, sua carência de áreas valorizadas de expansão transformam aqueles patrimônios no alvo da especulação imobiliária que encontra na inércia do poder público, no silêncio da população, no vandalismo e na ação do tempo aliados fabulosos. As “obsoletas” estruturas fabris são abandonadas, entregue as ruínas do tempo e, por estarem em lugares valorizados, passam a ser cobiçados por empreendimento imobiliários. Um paradoxo se instala, os valores culturais são ameaçados justamente por não haver recursos econômicos para sua manutenção.

O patrimônio é herança e legado. Enquanto herança é a quitação da dívida de nossos antepassados para com as atuais gerações, enquanto legado é a dívida que contraímos

para com as futuras gerações. Neste sentido, temos na preservação uma obrigação moral e uma dívida sem perdão aos que virão depois de nós.

A questão de preservação do patrimônio industrial do século XIX se instala quando sua função econômica e social não é mais necessária, seu aparato torna-se superado, assim como todo um estilo de vida organizado em função dele é alterado devido outras estruturas produtivas que são estabelecidas, obedecendo à dinâmica da modernidade. O conceito de modernidade apropriado pelo senso comum tem o sentido de algo capaz de oferecer mais do que já se tem. Foi assim na instalação do aparato industrial ferroviário no século XIX que libertou as sociedades da Zona da Mata de seu isolamento geográfico, criou um estilo de vida mais urbano ao trazer consigo outras indústrias. E mesmo que se trate de “cidades-rurais”, ali as pessoas encontravam uma vida menos difícil e mais dinâmica, aberta ao mundo pelas vias ferroviárias. Quando aquele aparato novecentista foi superado, nada se instalou em seu lugar, provocando uma ruptura no sentido de progresso, de desenvolvimento, de algo melhor que vem depois. Há uma forma de esquecimento, uma paralisia no tempo dinâmico da modernidade, prendendo-se a um presente degradado, sem forças para voltar ao passado e sem iniciativa para ir adiante. O arruinamento do patrimônio ferroviário de Além Paraíba resulta desse momento. Como não ocorreu um processo de crescimento econômico real e compensatório na cidade, não houve uma significação social da memória do patrimônio existente.

Se neste passado recente de crise nacional e local nada pode ou foi feito para garantir o aparato cultural e suprir as demandas sociais, isso não justifica o apagamento da memória e do espaço urbano dos símbolos patrimoniais que remetem ao momento de expansão e crescimento, a não ser que se queira esquecer a ineficiência política e conter a pressão do passado sobre o presente que geralmente incide sobre a opinião pública. O patrimônio histórico não deve estar preso a um passado cristalizado porque a memória nele contida, o lugar de memória que representa, deve dialogar com as demandas do presente. Disso resulta não apenas na construção/reconstrução/manutenção de tradições e identidades, constituindo também subsídios para refletir sobre as políticas econômicas e sociais. É dessa atualidade que carecem os patrimônios históricos industriais.

Essa gradual decomposição do legado industrial do século XIX é indicativo de duas agonias: da sociedade formada em função dele e que vê desfazer-se lentamente um estilo de vida, lamentando os novos tempos que não trouxeram compensações; na frente dessa sociedade, o patrimônio edificado vai perdendo seu significado. Lugar de memória... Qual memória? Dos áureos tempos de seu funcionamento? Ou memória de uma decadência que

tende ao esquecimento? Este é o momento crítico dos patrimônios fabris, quando sua função original deixa de servir e sua função histórica não foi instaurada. O século XIX terminou tardiamente em muitos lugares e, até recentemente, poderíamos percebê-lo ainda vivo. Perdeu-se a oportunidade de manter registrada através das estruturas fabris um modo de viver e trabalhar.

O que o poder público Municipal parecer não ter percebido é o caráter descentralizador do novo federalismo promovido pela Constituição de 1988. Por ela os municípios ganham significativa autonomia na formulação de políticas públicas tendo em vista a aproximação entre o Estado e o cidadão. Neste sentido, é o Município, e não mais a União, quem deve decidir no que considera culturalmente importante investir. Embora essa descentralização traga uma série de responsabilidades para o Município, tais como possuir uma legislação municipal dedicada especialmente à cultura e ter seus Conselhos Municipais funcionando, essa autonomia aumenta o poder de negociação do Município diante das esferas Estadual e Federal. No entanto, essas negociações esbarram nas contrapartidas econômicas, no restauro e na manutenção dos patrimônios, às quais as sucessivas administrações municipais vêm se esquivando em assumir temendo a Lei de Responsabilidade Fiscal. Vale nossa afirmativa de que o patrimônio ferroviário de Além Paraíba tornou-se maior que a cidade que o abriga.

Certa vez disse José Mauro Cardoso num encontro entre membros da ABPF: “aqueles prédios tinham que cair para nos redimir”. Assim estaríamos livres do dever de preservar, “vingando” todo esforço que já foi empenhado nas tentativas frustradas de sua manutenção. Mas seria uma redenção traumática, de um sonho desfeito pela realidade. Além disso, “caídos” os prédios, não nos furtaria o exercício da memória infelicitada pelo apagamento de seus lugares e rastros.

Fontes

Obras memorialistas:

GARDNER, George. Viagens no Brasil: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836 a 1841. Tradução de Albertino Pinheiro. Companhia Editora Nacional, 1942.

MATTOS, Egberto. Além Paraíba na História da Capitania de Minas Gerais. Editada pelo autor, dedicada ao centenário de Além Paraíba, 1983.

MOREIRA JÚNIOR, Joaquim. Estações da minha vida. Edição do autor, 2002.

Gravações:

Programa Opinião, de 25/11/2006, Rádio 102 FM. Duração: 1 hora e sete minutos.

Audiência Pública, Sessão nº 58 de 11/12/2006. Duração: 1 hora e 48 minutos.

Jornais:

Jornal O Evolucionista, Além Paraíba – MG		
ANO	NÚMERO	DATA
XIX	39	22/10/22

Jornal Além Paraíba, Além Paraíba - MG		
ANO	NÚMERO	DATA
V	229	29/01/1928
V	231	12/02/1928
V	253	15/07/1928
VI	263	23/09/1928
VI	268	28/10/1928
XVIII	826	03/12/1939
XXIV	1236	22/02/1948
XXIV	1238	07/03/1948
XXV	1276	12/12/1948
XXV	1282	06/02/1949
XXX	1437	03/01/1954
XXXI	1443	14/02/1954
XXXVII	1650	08/03/1959
XXXVII	1652	22/03/1959
XXXVII	1660	24/05/1959

Jornal a Gazeta, Além Paraíba – MG		
ANO	NÚMERO	DATA
V	215	01/01/1956
V	217	15/11/1956
V	242	15/07/1956
VI	274	03/03/1957
VIII	383	7/6/1957
XII	530	30/07/1967

Jornal O Renovador, Além Paraíba – MG		
ANO	NÚMERO	DATA
I	4	1/3/1958
I	6	1/4/1958

Jornal Agora, Além Paraíba – MG		
ANO	NÚMERO	DATA
I	13	25/4/1977
II	31	26/08/1978
XII	356	18/06/1989
XII	382	14/01/1990

Sites visitados:

IBGE <http://www.cidades.ibge.gov.br>, acessados em 06/03/2015.

www.estacoesferroviarias.com.br, vários acessos.

www.pontodeinformacao.org.br, vários acessos

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_linhadocentro/alemparaiba.htm. Acesso em 14/02/ 2014.

<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=3006>, acesso em 12/01/2015

<http://trilhosdoeste.blogspot.com.br/2014/12/estacao-ferroviaria-de-sao-joao-del-rei.html>, vários acessos

<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/295.pdf>, acesso em 12/01/2015).

<http://chrisgar.com.br/maisalem/patrimonio-historico-alem-paraiba-pede-socorro/>

<https://www.facebook.com/groups/deolhoemalem/>

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Regina. A Patrimonialização das diferenças e os novos sujeitos de direito coletivo no Brasil. In: Memória e Novos Patrimônios. TARDY, Cécile. DODEBEI, Vera. (org.) Collection : Brésil / France | Brasil / França | 02. Marseille, OpenEdition Press, 2015.

ABREU, Regina. “Tesouros Humanos Vivos” ou quando as pessoas transformam-se em patrimônio cultural – notas sobre a experiência francesa de distinção do “Mestre da Arte”. IN: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.) Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro. Lamparina Editora, 2ª edição, 2009.

BACALHAU, Cláudio. Apresentação. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transporte, Departamento de Relações Institucionais, 1991.

BENJAMIN, Walter. Magia e Técnica, Arte e Política. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. Obras Escolhidas. São Paulo, Brasiliense, 1986.

BRESCIANI, M. Stella. Cidades: Espaço e Memória. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. Almanaque da RFFSA. Vol. 5, Capítulo 22 i e ii. Encontrado em, <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html>, visitado em 28/01/2013.

CARDOSO, Ciro Flamarion. MAUAD, Ana Maria. História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In: CARDOSO, Ciro Flamarion. VAIFAS, Ronaldo. (orgs.) Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro, Campus, 1997.

Carta de Nizhny Tagil, 2003. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Citado no www.patrimoniointustrial.org.br, sitio Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3ª ed. – São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CIAVATTA, Maria. O mundo do trabalho em imagens: a fotografia como fonte histórica (Rio de Janeiro 1900 – 1930). Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

FONSECA, Maria Cecília Londres. O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 3ª edição, 2009.

FOUCAULT, Michel. A ordem do discurso. Tradução de Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo, Edições Loyola, 10ª edição, 2004.

FRACCARO, Gláucia. Uma greve de ferroviários: a greve de 1920 na Leopoldina Railway Company. Anais do XVII Encontro Regional de História – O Lugar da História. ANPUH/SP – UNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. Oficina de Memória: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo. Dissertação de Mestrado: UNIRIO, 2009.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. “Exposição de si”. Belo Horizonte. Cadernos de História da Pontifícia Universidade de Minas Gerais, 1º semestre de 2013, vol. 14 nº 20, Dossiê História e Memória.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Iphan, 2002.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. Antropologia dos Objetos: coleções, museus e patrimônio. Editoração eletrônica: Editora Garamond Ltda. Rio de Janeiro 2007. Disponível em: http://nau.ufsc.br/files/2010/09/antropologia_dos_objetos_V41.pdf

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva e o espaço. In: _____. A memória coletiva. Tradução: Laís Teles Benoir. São Paulo: Centauro, 2004.

HALL, Stuart. A identidade cultural na pós-modernidade. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva, Guaracira Lopes Louro. 10ª edição –Rio de Janeiro, DP&A, 2005.

HOBBSAWM, Eric J. A formação da cultura da classe operária britânica. In: Mundos do trabalho. Tradução de Waldea Barcellos e Sandra Bedran. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p. 257-277.

HUYSSSEN, Andeas. Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

JEUDY, Henri-Pierre. O Espelho das Cidades. Tradução de Rejane Janowitz. Rio de Janeiro, Casa das Palavras, 2005.

KERR, Clark. DUNLOP, John T. HARBISON, Frederick H. MYERS. Industrialismo e sociedade industrial: os problemas das relações entre os sindicatos dos trabalhadores e a gerência no crescimento econômico. Tradução de Alfredo Moutinho dos Reis e Artur Luís Pinheiro Guimarães. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1963.

LE GOFF, Jacques. História e Memória. Tradução: Bernardo Leitão. Campinas, Editora da UNICAMP, 2ª ed., 1992.

MATTOS, Marcelo Badaró. Trabalhadores e sindicatos na conjuntura do pré-64: a experiência carioca. In: Revista Lutas Sociais, nº 5, Julho/Dezembro de 1998, p. 25-33 – PUC – São Paulo.

MATOS, Luciana Ferreira. Estação da Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do estado de Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 2010.

MORAIS, Fernando. *Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis chateaubriand*. São Paulo, Companhia da Letras, 1994.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. In: Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP. São Paulo, 1993.

ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no Século XIX*. São Paulo, Brasiliense, 1998.

PAOLI, Maria Célia. Memória, História e Cidadania: o Direito ao Passado. In: O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania. São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, 1992, p. 25-28.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Tese de doutoramento. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2000.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Memória, História e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço. In: Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia: Revista do NEHAC – Núcleo de Estudo em História Social da Arte e da Cultura, 2002.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RICOEUR, Paul. *A memória, a história o esquecimento*. Tradução: Alain François (et al.). Campinas, São Paulo. Editora da Unicamp, 2007.

RIEGL, Aloïs. *O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese*. Traduzido do francês por Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: Editora da Universidade Católica de Goiânia, 2006.

RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André. Patrimônio Ferroviário Brasileiro: da inclusão à exclusão de uma paisagem cultural. 3º Colóquio Ibero-Americano. Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto - Desafios e Perspectivas. Belo Horizonte, de 15 a 17 de setembro. Ou, <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/295.pdf>, (visitado em 12/01/2015).

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. 7ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SIQUEIRA, Edmundo. *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

THIOLLENT, Michel. *Metodologia da pesquisa-ação*. São Paulo: Cortez, 11ª ed., 2002.

TOMPSON, Edward Palmer. A Formação da Classe Operária Inglesa. Vol. I: A árvore da liberdade. Tradução: Denise Bottmann. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.