

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO

JÉSSICA DE FÁTIMA ROSSONE ALVES

**BARRA DO PIRAI E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE**

Juiz de Fora
2018

JÉSSICA DE FÁTIMA ROSSONE ALVES

**Barra do Pirai e a ferrovia:
Cidade, modernidade e identidade**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em Ambiente Construído.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Olender

Juiz de Fora

2018



Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

de Fátima Rossone Alves, Jéssica .
Barra do Pirai e a ferrovia : cidade, modernidade e identidade /
Jéssica de Fátima Rossone Alves. -- 2018.
241 f. : il.

Orientador: Marcos Olender
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de
Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia. Programa de Pós
Graduação em Ambiente Construído, 2018.

1. Barra do Pirai. 2. Ferrovias. 3. Patrimônio Cultural. 4.
Preservação. I. Olender, Marcos, orient. II. Título.

Jéssica de Fátima Rossone Alves

**Barra do Piraí e a ferrovia:
cidade, modernidade e identidade**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em Ambiente Construído.

Aprovada em 17 de setembro de 2018.

BANCA EXAMINADORA

M.O.U.

Prof. Dr. Marcos Olender – Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora

Klaus

Prof. Dr. Klaus Chaves Alberto – Convidado interno
Universidade Federal de Juiz de Fora

M.O.U.

r/

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee – Convidado externo
Universidade de Brasília

A todos os amigos do patrimônio.

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros agradecimentos aos professores e orientadores do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, (PROAC/UFJF), especialmente ao orientador deste trabalho, Prof. Dr. Marcos Olender.

Agradeço também a todos os professores e colegas externos ao Programa, especialmente aqueles da Università degli Studi di Bologna (UNIBO), Itália; e da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que gentilmente acompanham a minha caminhada na carreira acadêmica e que sempre estiveram presentes em pesquisas paralelas.

À UFJF e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), agradeço pelo auxílio financeiro concedido, fundamental para minha permanência em Juiz de Fora.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Barra do Piraí (PMBP), em especial da Secretaria Municipal de Obras, da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura, e da Biblioteca Municipal Rosemar Pimentel, muito obrigada. Aos idealizadores do Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural (IDEHC), aos funcionários da MRS Logística, ao jornalista Oscar Nora, à Quiprocó Filmes na pessoa de Gabriel Barbosa, obrigada pela atenção e cortesia ao fornecerem informações.

Aos amigos que apoiaram, que vibraram com as descobertas e acompanharam a produção desta dissertação, especialmente àqueles antes colegas e agora amigos, sou muito grata. Enfim, agradeço à minha família, especialmente ao meus pais Rogéria e Paulo, pelo suporte, generosidade e paciência.

“Houve apenas um instante de sossego quando o pullman principiou gemendo, o trem partia. (...) Esta era realmente a primeira vez que enfim Marina viajava de trem, sua maior aspiração. (...) Marina guardava aquele desejo eterno com que, todos os dias de sua já longa vida, espiava os trens, trepada no barranco, os trens sublimes passando. (...)

– Barra Mansa! Mamãe... como que era a outra Barra que eu falei!

– Que Barra, minha filha?

– Ara, aquela estação! eu falei que era Barra não sei do quê! ...

Houve uma rápida inquietação na família, ficaram dolorosamente envergonhados. E com efeito alguns passageiros sorriram, era visível que sabiam que Barra era. Mas ninguém na família se lembrava mais, não tinham prestado atenção. Só a pretinha, que escutava tudo, devorava tudo, decorava tudo. De repente deu o riso esganiçado, botou a mão na boca assustada e gritou sem querer:

– Ih... Barra do Piraí!

– Como é que é, Marina!

Todos a olhavam agora. Nisso Marina caiu numa gargalhada de ‘ih-ihs’ históricos, que não parava mais.

(...) Pois foi nessa viagem que se deu a anedota famosa, dessas que ficam recordadas sempre nas famílias feito troféu.”

(MÁRIO DE ANDRADE, 1982, pp. 122-128)

RESUMO

A partir da trajetória histórica de Barra do Piraí, município localizado no estado do Rio de Janeiro, esta pesquisa disserta sobre as transformações arquitetônicas e urbanísticas ocorridas em decorrência da chegada da ferrovia no local, a ideia intrínseca de modernidade e a construção da identidade do povo barrense, tendo como foco a constituição e a preservação de seu patrimônio cultural ferroviário. Para isso, investiga-se brevemente o histórico do objeto de estudo em três diferentes recortes temporais: 1850 – 1890, que estuda as primeiras transformações feitas pelo homem na paisagem que viria a se tornar o centro de Barra do Piraí; 1890 – 1950, que aborda o auge das ferrovias e da expansão urbana de Barra do Piraí; 1950 – 2000, que trata do declínio do transporte ferroviário e sua substituição pelo rodoviário. A seguir, são abordadas questões específicas dos últimos quase vinte anos, apresentando o contexto atual do município em relação à permanência da ferrovia e à preservação de seu patrimônio edificado, especialmente aquele ferroviário. O que se encontra é um cenário de descaso e negligência em relação à preservação de seu patrimônio cultural e sua memória ferroviária.

Palavras-chave: Barra do Piraí, ferrovias, patrimônio cultural, preservação

ABSTRACT

Based on the historical trajectory of Barra do Piraí, a municipality located in the state of Rio de Janeiro, this research discusses the architectural and urban changes that occurred due to the arrival of the railroad in the area, the intrinsic idea of modernity and the construction of the identity of the people who live there. The history of the object of study is investigated in three different time cuts: 1850 – 1890, the first transformations made by man in the landscape of Barra do Piraí; 1890 – 1950, the peak of railroads and urban expansion; 1950 – 2000, the decline of rail transport and its replacement by road. The period between 2000 and 2018 is selected for further development in this dissertation, which deals with specific issues of the past almost twenty years, with the current context of the city in relation to the preservation of its railroad heritage.

Keywords: Barra do Piraí, railroads, cultural heritage, preservation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CNT – Confederação Nacional do Transporte
CP – Companhia Paulista de Estradas de Ferro
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
CTPF – Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOERJ – Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro
DOU – Diário Oficial da União
EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil
E. F. Dom Pedro II – Estrada de Ferro Dom Pedro II
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IDEHC – Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural
INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LIGHT – Instituto Light
MRS Logística – Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S. A.
PRESERFE – Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do antigo Ministério dos Transportes
PMBP – Prefeitura Municipal de Barra do Piraí
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RMV – Rede Mineira de Viação
SICG – Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão
SPR – São Paulo Railway Company
TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
TICCIH Brasil - Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZEIP – Zona Especial de Interesse Patrimonial

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
PARTE I.....	19
1. CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE NA ERA DAS FERROVIAS	20
1.1. A MODERNIDADE DAS FERROVIAS: UMA NOVA CONCEPÇÃO DE CIDADE E IDENTIDADE	22
1.2. MODERNIDADE E BRASILEIRIDADE: IDENTIDADE TRANSFORMADA COM A CHEGADA DAS FERROVIAS	26
1.2.1. A modernidade das ferrovias nas cidades brasileiras	32
PARTE II.....	36
2. BARRA DO PIRAHY:.....	37
2.1. A VENEZA FLUMINENSE (1850 – 1890)	40
2.2. A PÉROLA DO VALE (1890 – 1950).....	49
2.3. A BARRA DO PIRAÍ (1950 – 2000).....	55
3. AS PERMANÊNCIAS	61
3.1. Estação Santana de Barra	72
3.2. Túnel 14 e Ponte dos Andradas.....	79
3.3. Depósito e Oficina de Locomotivas.....	85
3.4. Estação de Barra do Piraí	93
3.5. Subestação	106
3.6. Ponte da Barra.....	112
3.7. Estação de Pulverização.....	115
3.8. Túneis 16 e 17.....	121
3.9. Ponte Metálica	124
3.10. Estação Oficina Velha.....	128
3.11. Chaminé	134
3.12. Permanências nas adjacências	135
3.12.1. Permanências no distrito de Vargem Alegre	136
3.12.2. Permanências no distrito de Ipiabas	137
4. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO	142
4.1. ASPECTOS NORMATIVOS DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO BRASIL	146

4.1.1. A preservação do patrimônio cultural ferroviário na instância federal.....	146
4.1.1.1. <i>A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário</i>	152
4.1.2. A preservação do patrimônio cultural ferroviário no estado do Rio de Janeiro....	155
4.1.3. A preservação do patrimônio cultural ferroviário em Barra do Piraí.....	160
4.1.3.1. <i>O tombamento em Barra do Piraí: a Lei Municipal n.º 718 de 2002</i>	171
4.2. INICIATIVAS PRESERVACIONISTAS QUE PARTEM DA SOCIEDADE CIVIL.....	178
4.2.1. O Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural (IDEHC).....	179
4.2.1.1. <i>O Centro Cultural e Memorial Ferroviário Barra do Piraí</i>	183
4.2.2. Teatro de Infiltração na Estação de Barra do Piraí.....	185
4.2.3. Entroncamentos	188
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	190
REFERÊNCIAS.....	198
APÊNDICES	207
ANEXOS	241



INTRODUÇÃO

O interesse pelo estudo do patrimônio cultural ferroviário no Brasil, em especial aquele edificado, é recente e data de cerca de duas décadas. Nesse sentido, a frequência de eventos e publicações relacionados à temática aumentou nos últimos anos e tem favorecido a troca de experiências para a sua preservação.

Porém, tendo em vista a discussão que esta dissertação se propõe, antes de mais nada, é imprescindível que sejam considerados os trabalhos desenvolvidos pelo Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH Brasil) em conjunto com o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) bem como as iniciativas dos órgãos que institucionalizam e/ou incentivam a preservação do patrimônio cultural ferroviário em âmbito municipal, estadual e nacional, em especial, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Destacam-se igualmente os esforços da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para levantar e catalogar dados sobre o patrimônio ferroviário brasileiro. Há que se registrar a importância das informações sistematizadas por Ralph Mennucci Giesbrecht, que desde 2001 compartilha *online* conteúdo riquíssimo sobre as ferrovias no Brasil, aqui representando o esforço de todos aqueles que vivenciaram as ferrovias e hoje compartilham nas mais variadas mídias os registros daquele tempo.

De acordo com Finger (2013), a arquitetura ferroviária no Brasil já foi estudada por diversos autores com os mais variados enfoques e recortes, mas a enorme diversidade e a vastidão territorial por onde este meio de transporte se estendeu, associado às mais distintas realidades socioeconômicas, ainda dificulta sua compreensão.

Alguns autores se dedicaram ao tema no âmbito acadêmico por meio de dissertações de mestrado e teses de doutorado, em sua maioria analisando trechos específicos de linhas ou edifícios selecionados, como no caso dos trabalhos de Beatriz Kühl, em especial *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação* (1998) e *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de restauro* (2009); de Sérgio Moraes, com a dissertação intitulada *A Arquitetura das Estações Ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX* (2002); das pesquisas de Eduardo Romero de Oliveira,

coordenador do projeto *Memória Ferroviária* da Universidade Estadual Paulista (UNESP). A tese de Anna Finger denominada *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957 (2013)* constitui uma exceção em meio a tantos outros estudos, pois se propõe a pesquisar todo o patrimônio ferroviário brasileiro produzido no período, com foco em suas arquiteturas.

Por outro lado, a dissertação de Lucas Prochnow intitulada *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação* trata da trajetória da preservação do patrimônio cultural ferroviário em âmbito nacional, englobando igualmente aspectos do patrimônio edificado. De acordo com Oliveira (2013, p. 679) encontramos diversos livros, quase duas centenas de teses e dissertações sobre o tema nas universidades públicas. Para ele, esta discussão sobre preservação tem ascendido junto com as considerações sobre o caráter memorial dos bens preservados.

Para além do tangível, a memória ferroviária também está em evidência tanto no meio acadêmico quanto nas comunidades, e inclusive dentro das instituições responsáveis pelos seus suportes de memória. A memória ferroviária brasileira é contada, por exemplo, através de publicações como a de Francisco Foot Hardman: *Trem Fantasma: a modernidade na selva (1988)*; e Pablo Luiz de Oliveira Lima em *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850/1930 (2009)*. De acordo com Lima (2009), a memória falada merece ser analisada em relação a processos históricos estudados. A oralidade é dinâmica, contendo sutilezas que não aparecem nos textos.

Outro trabalho a ser destacado é o de Andréa Casa Nova Maia, em *Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas (2009)*. Conforme a autora, pode-se afirmar que os aspectos históricos, culturais e econômicos que marcam o mundo moderno, de base fundamentalmente científico-tecnológica, são figurados nas edificações relacionadas à ferrovia. Para ela, a estação de trem nada mais é que uma vitrine do novo modo de vida moderno.

O despontar das ferrovias no Brasil a partir do final do século XIX foi fundamental na composição das regiões por onde passavam. Em várias localidades, principalmente aquelas do interior, a ferrovia tornou-se o centro das atenções e um dos principais focos da economia, oferecendo oportunidades ligadas às atividades industriais e agrícolas. A chegada dos trens no Brasil assinala um momento integrador, produzindo relações sociais e culturais até então inéditas em grande parte do território nacional,

configurando-se como um verdadeiro símbolo de prosperidade e progresso, conforme apontam os estudos dos autores anteriormente mencionados.

Na região do sudeste brasileiro e em particular na região do Vale do Paraíba, o advento das ferrovias brasileiras esteve relacionado à cultura do café, e consolidou-se como principal meio de transporte entre os centros de produção cafeeira e os portos, no litoral. Barra do Piraí, na época ainda um simples povoado, foi uma das localidades que receberam as ferrovias no Brasil. Graças à sua localização geográfica, a área que viria a ser o centro da cidade foi escolhida para situar o ponto estratégico da malha ferroviária brasileira que ligaria os estados de Minas Gerais e São Paulo ao centro da cidade do Rio de Janeiro.

Após a inauguração das primeiras linhas, a conformação urbana e territorial, a economia e o modo de vida da população da região se modificaram. De fato, a implantação da ferrovia contribuiu significativamente para a delimitação e crescimento urbanos de Barra do Piraí. Estruturas como pontes, túneis, estações, armazéns, oficinas e depósitos, bem como as residências dos funcionários, transformaram a paisagem de toda a região. Da mesma forma, a percepção do observador em relação a estas construções e à paisagem se modificou em função da chegada da linha férrea, que permitiu outros olhares e apropriações.

Contudo, as construções da época áurea das ferrovias presenciaram os anos de sua decadência e estagnação a partir da desativação de cada uma das linhas de trens de passageiros, fato que ocorreu na segunda metade do século XX, simultaneamente ao incentivo ao rodoviarismo e à nova política instaurada no país. A partir do final daquele século, circulariam majoritariamente trens de carga na malha ferroviária existente.

A partir de então, houve o incentivo ao direcionamento turístico, à reutilização e à preservação de algumas das construções remanescentes. Todavia, apesar de certas edificações terem recebido proteção através de tombamento ou terem sido inventariadas, a maior parte delas permanece em estado de degradação contínua, acentuada pelos atuais usos que lhes foram destinados ou por abandono.

Infere-se, assim, o momento delicado, mas imprescindível que se vive do ponto de vista da preservação do patrimônio cultural ferroviário — este último tomado em sua concepção mais ampla e diversificada, aquela que inclui todo patrimônio material, móvel e imóvel, e imaterial, relacionado à ferrovia, que representa herança cultural,

passível de valoração pela comunidade a qual pertence — dentro do qual se enquadra a arquitetura ferroviária, paisagens, manifestações e representações culturais ligadas à ferrovia. Usufrui-se da oportunidade para se discutir o futuro deste patrimônio.

É importante ressaltar que não existe uma única maneira de considerar e, especialmente, de valorar e tratar o patrimônio cultural. A conceituação utilizada nesta dissertação em hipótese alguma pretende desconsiderar todas as outras. Almeja-se oferecer a compreensão mais íntegra possível, tais quais as conclusões dos estudos feitos nos últimos anos concernentes à área. Conforme defende Flávio Carsalade

a noção de Patrimônio Cultural contemporânea é muito mais ampla do que aquela que se fazia há poucas décadas atrás, quando ela se estabelecia apenas sobre os pilares da história e da arte, época em que a excepcionalidade artística ainda tutelava o reconhecimento histórico. Os tempos mudaram, mas as raízes de formação do pensamento patrimonial ainda definem com bastante intensidade o tratamento que é dado aos bens patrimoniais (CARSALADE, 2011).

No que se refere ao termo preservação, este é aqui compreendido como toda e qualquer ação que vise a manutenção do patrimônio e sua transmissão para o futuro. Entretanto, o Dicionário do IPHAN, por exemplo, utiliza o termo “preservação” associado à gestão do patrimônio por meio dos instrumentos de identificação, proteção e gestão do mesmo. Deste modo, defende Márcia Sant’Anna (2015)

“preservação” configura um conjunto de ações que constituem o que, atualmente, se denomina “processo de patrimonialização”, o qual tem início com a atribuição de valor a determinados objetos, construtos, obras da natureza, paisagens, saberes e práticas e se completa com ações concretas que visam mantê-los ou lhes dar continuidade. (...) Embora pertinente para a formatação de um dicionário institucional, o acima descrito remete ao processo de “patrimonialização” oficial ou institucionalizado, mas não aos processos análogos que ocorrem fora do aparelho estatal por iniciativa individual, grupal ou, mais amplamente, social (SANT’ANNA, 2015).

Não se pretende, através desta pesquisa, determinar o processo de patrimonialização daquilo que constitui hoje as reminiscências da ferrovia no município de Barra do Piraí, mas sim identificar e registrar o contexto no qual estão envolvidas nos últimos anos. A designação do que deve sobreviver ou não ao tempo, do que é passível ou não de valoração, é um momento sensível e envolve conflitos e disputas, relações de

opressão e subordinação, de afeto e aversão, e é imprescindível identificar razões que justifiquem coletivamente os processos.

Ademais, verifica-se que os testemunhos do fazer humano são caracterizados em determinados espaço e tempo, e se tratados fora de seu contexto, perdem significado, assim como quando há a transformação inconsequente das edificações, inviabilizando a transmissão de sua essência ao futuro.

Delimitada em Barra do Piraí, o recorte espacial desta pesquisa é o perímetro urbano do distrito sede da municipalidade, por apresentar mais possibilidades de estudo e crítica dentro do escopo da dissertação. Há uma breve abordagem do histórico do local em diferentes recortes temporais e, posteriormente, a dissertação se concentra na atualidade. Os objetos de estudo são os elementos ferroviários construídos antes de 2000 e que permanecem na paisagem do distrito sede de Barra do Piraí. As análises são apresentadas a partir da perspectiva da preservação destas permanências ferroviárias.

A pesquisa tem como objetivo geral identificar a situação atual dos imóveis que foram construídos em apoio à ferrovia, bem como dos itens integrados a eles, destacando os aspectos relacionados à sua preservação. Os objetivos específicos são pesquisar o histórico dos itens; descrevê-los e classificá-los; dissertar sobre o seu estado de conservação; analisar os aspectos normativos de sua preservação nas instâncias federal, estadual e municipal; documentar iniciativas preservacionistas e apropriações; e analisar intervenções, quando for o caso.

Sabendo que os elementos ferroviários em Barra do Piraí possuem grande importância como testemunhos da história do município e da ferrovia na região, no estado e até mesmo no país, que a arquitetura e o urbanismo no recorte estudado são diretamente condicionados à presença das estruturas ferroviárias, e que há uma lacuna no estudo e na preservação destes elementos, esta pesquisa se justifica.

Além disso, o estudo da transformação do espaço urbano de Barra do Piraí em relação à implantação da ferrovia constitui um fator fundamental para a legitimação do lugar e para investigar questões relacionadas à formação de sua identidade. Desse modo, torna-se possível a sua perpetuação para as comunidades, assim como a compreensão de suas singularidades e a transmissão de toda sabedoria envolvida em sua construção para as gerações futuras.

De acordo com a metodologia do trabalho científico sintetizada por Prodanov (2013) e o guia prático de pesquisa em Arquitetura e Urbanismo elaborado por Serra (2006), foi possível a identificação do tipo de pesquisa adotado. A pesquisa é de natureza básica e exibe uma abordagem qualitativa, que conforme Serra (2006), consiste na descrição do objeto com o foco em conhecê-lo de forma profunda. O método demonstra certos exemplares escolhidos a partir de determinados critérios. Trata-se de uma pesquisa exploratória e, ao mesmo tempo, descritiva, com a finalidade de proporcionar mais informações sobre o tema, registrar e descrever os fatos observados, as características do fenômeno e o estabelecimento de relações. Procura classificar, explicar e interpretar os fatos ocorridos.

Este trabalho está estruturado em duas partes, quatro capítulos, considerações finais, apêndices e anexos. A Introdução apresenta a delimitação do tema, as principais questões que serão abordadas e suas condicionantes, além da estrutura da dissertação.

A Parte I que compreende o Capítulo 1, Cidade, Modernidade e Identidade, apresenta considerações sobre as primeiras ferrovias construídas e o desenvolvimento urbano das cidades que as receberam em diferentes contextos, demonstrando, de maneira geral, as consequências de sua implantação do ponto de vista da arquitetura e do urbanismo. A compartimentação do capítulo deu-se a partir das particularidades de cada contexto, principalmente em relação às características econômicas, políticas e sociais no momento da implantação das ferrovias.

A Parte II, que compreende os demais capítulos, se trata da investigação diretamente relacionada ao objeto de estudo. O Capítulo 2 apresenta o histórico do mesmo, sempre em contraponto com a implantação e o funcionamento das ferrovias. Este capítulo é composto por três partes: A Veneza Fluminense (1850 – 1890), que estuda as primeiras transformações feitas pelo homem na paisagem que se tornou o centro de Barra do Piraí, tendo como marcos temporais a inauguração de sua primeira estrada (1850) e a sua emancipação (1890); A Pérola do Vale (1890 – 1950) aborda o auge das ferrovias e da expansão urbana de Barra do Piraí até 1950, década que marca o fim deste período; e A Barra do Piraí (1950 – 2000), que trata do declínio das ferrovias e sua substituição pelas rodovias, assim como das consequências.

O Capítulo 3 apresenta questões específicas relacionadas aos últimos quase vinte anos (2000 – 2018), apresentando a cidade em termos de permanências em arquitetura e urbanismo, mais especificamente as construções de apoio à ferrovia localizadas em seu território, em relação a sua constituição, historicidade, atualidade e implicações em sua preservação.

O Capítulo 4 discute os diferentes pontos de vista, ações e pretensões em torno dos dados apresentados no capítulo imediatamente anterior, destacando as perspectivas e posturas da sociedade civil, dos órgãos públicos, das empresas privadas e demais instituições que possuem algum vínculo com a ferrovia, em relação à preservação do patrimônio cultural ferroviário e da memória ferroviária. É neste sentido que são apresentados os aspectos normativos da preservação deste patrimônio nas instâncias federal, estadual e municipal, bem como as iniciativas da própria comunidade.

Por fim, são apresentadas as considerações finais, bem como apêndices e anexos necessários para a melhor compreensão da pesquisa.

PARTE I



1. CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE NA ERA DAS FERROVIAS

O revolucionamento contínuo da produção, o abalo ininterrupto de todas as condições sociais, a perene insegurança e movimento caracterizam a época burguesa em face de todas as outras épocas anteriores. Todas as relações fixas, enferrujadas, com seu séquito de veneráveis concepções e opiniões são dissolvidas, todas as relações recém-formadas envelhecem antes de poderem ossificar-se. Tudo o que é sólido e estabelecido evapora, todo o sacro é profanado e, finalmente, os homens são obrigados a encarar com olhos sóbrios suas condições de vida e suas relações recíprocas (ENGELS, MARX, 1848. p. 5).

A partir do início do século XIX, o mundo em que vivemos foi intensamente transformado. Dadas as necessidades, grandes inovações irromperam neste cenário. Foi assim que o transporte ferroviário surgiu na Inglaterra no início do século XIX, atendendo à demanda das minas de carvão inglesas e, posteriormente, transportando passageiros. Para o historiador britânico Eric Hobsbawn

a razão para esta expansão rápida, imensa e de fato essencial estava na paixão aparentemente irracional com que os homens de negócios e os investidores atiraram-se à construção de ferrovias. Em 1830 havia cerca de algumas dezenas de quilômetros de ferrovias em todo o mundo - consistindo basicamente na linha Liverpool-Manchester. Por volta de 1840 havia mais de 7 mil quilômetros, por volta de 1850 mais de 37 mil. A maioria delas foi projetada numas poucas explosões de loucura especulativa conhecidas como as "coqueluches ferroviárias" de 1835-7 e especialmente de 1844-7; e a maioria foi construída em grande parte com capital, ferro, máquinas e tecnologia britânicos (HOBSBAWN, 1977, p. 62).

Estes dados demonstram a velocidade com que as primeiras estradas de ferro se estabeleceram nos principais centros naquela época, dado o contexto da Revolução Industrial, com a transformação dos processos de produção, inovações tecnológicas, a busca incessante pelo lucro no modelo capitalista e o ágil desenvolvimento das indústrias, que foram determinantes para o crescimento das cidades e também das ferrovias.

Já na segunda metade do século XIX, era caótica a situação em centros urbanos desprovidos de planejamento e infraestrutura. Naquela época, Marx (1996, p. 290) constatava: "exceto Londres, no começo do século XIX não havia uma única cidade na Inglaterra com mais de 100 mil habitantes. Apenas 5 cidades tinham mais de 50 mil. Agora (1859) existem 28 cidades com mais de 50 mil habitantes."

Apesar de todo antagonismo envolvido, o poder revolucionário que a sociedade experimentou foi o que, de fato, teve mais relevância, mesmo que em paralelo experimentasse uma situação um tanto perturbadora.

Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como **modernidade**. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, tudo que é sólido desmancha no ar (BERMAN, 1986, p. 24, grifo nosso).

Ao desenvolver o tema, o filósofo norte-americano Marshall Berman (1986, p. 46) aponta a postura dos cientistas sociais que “retalharam a modernidade em uma série de componentes isolados — industrialização, construção, urbanização, desenvolvimento de mercados, formação de elites — e resistem a qualquer tentativa de integrá-los em um todo.” Entretanto, observa-se que uma maneira pertinente de integrar este cenário de contínuas transformações é investigar as ferrovias.

De maneira particular, o trem e as ferrovias se transformaram em alguns dos principais símbolos deste período. Segundo Eric Hobsbawn, “nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias” (HOBSBAWN, 1977, p. 61).

A literatura confirma esta constatação em diferentes abordagens. A chegada da ferrovia transformou as noções de espaço, tempo e velocidade e reorientou o ser humano na procura de outros significados históricos e ambientais (LAGE, 2015). As ferrovias eram desejadas e simbolizavam a prosperidade e poder de uma nação (LINS, 2012). Para Hobsbawn,

nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido

pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada (HOBSBAWN, 1977, p. 61).

Ao observar o estabelecimento da ferrovia — e da vida moderna — em outras localidades, percebe-se que distinções como contexto social, político e econômico, além de características geográficas foram fatores determinantes para a diversificação dos impactos. A implantação da ferrovia em países ibero-americanos, por exemplo, não poderia ser idêntica a dos precursores, muito menos os seus desdobramentos.

1.1. A MODERNIDADE DAS FERROVIAS: UMA NOVA CONCEPÇÃO DE CIDADE E IDENTIDADE

As primeiras redes ferroviárias caracterizavam-se pela dimensão modesta e foram concebidas para atender a um pequeno número de indústrias primárias. Contudo, em pouco tempo, elas se sofisticaram tecnicamente e se expandiram, sendo apropriadas e utilizadas para as mais variadas funções, como o transporte de passageiros, o que resultou em uma nova perspectiva acerca dos trilhos.

Conforme aponta Berman, as ferrovias sinalizaram novas concepções de cidade e de identidade social dentro da experiência moderna. De acordo com o autor, se tentarmos identificar os timbres e ritmos peculiares da modernidade do século XIX,

a primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano... (BERMAN, 1986, p. 28).

Sobre este ponto, Lewis Mumford defende que

Os principais elementos do novo complexo urbano foram a fábrica, a estrada de ferro e o cortiço. Em si mesmos constituíam a cidade industrial: expressão que descreve simplesmente o fato de que mais de duas mil pessoas achavam-se reunidas dentro de uma área que podia ser designada com um nome próprio. Tais aglomerações urbanas podiam expandir-se, e de fato expandiam-se cem vezes, sem

adquirir mais que vestígios das instituições que caracterizam uma cidade, no sentido sociológico amadurecido – isto é, um lugar no qual a herança social encontra-se concentrada e onde as possibilidades de continuado intercurso e interação social elevam a um nível potencial mais alto todas as complexas atividades dos homens (MUMFORD, 1998, p. 484).

Na visão de Mumford, a cidade consistia de fragmentos dispersos de terra, com formas estranhas e avenidas incoerentes, deixadas por acaso entre as fábricas, as ferrovias, os pátios de embarque e os montes de restos. Segundo o autor, na falta de regulamentação ou de planejamento municipal, a própria ferrovia definiria o caráter e os limites das cidades nas quais a indústria consolidara-se como núcleo. O autor constata ainda que os lugares de moradia eram, muitas vezes, situados dentro dos espaços que sobravam entre fábricas, galpões e pátios ferroviários (MUMFORD, 1998).

De fato, durante décadas e em vários centros, a vida urbana resumiu-se aos conflitos resultantes da desordem causada pela indústria sem que muitas atitudes fossem tomadas em relação a eles, até que começaram a ser pensados os projetos idealizados de cidades. Nestas iniciativas, profissionais de vários campos do conhecimento e que seguiam correntes diversas de pensamento visavam a conciliação entre o desenvolvimento industrial e a infraestrutura adequada para garantir a qualidade de vida nas cidades. Entretanto, a maioria das ideias dos filósofos, socialistas, arquitetos e urbanistas não se tornaram realidade. Uma antologia destas reflexões pode ser encontrada no livro intitulado *O urbanismo: utopias e realidades* de Françoise Choay, no qual a autora introduz a temática com a constatação:

A sociedade industrial é urbana. A cidade é seu horizonte. No entanto, fracassa na ordenação desses locais. A sociedade industrial tem especialistas em planejamento urbano. No entanto, as criações do urbanismo são, em toda parte, assim que aparecem, contestadas, questionadas (CHOAY, 2005, p. 7).

Compreende-se, todavia, que estas constatações não se aplicam às localidades que receberam as transformações relacionadas ao modo de produção industrial tardiamente. Portanto, o estudo da relação entre ferrovias, cidade e progresso nestes locais traz reflexões específicas.

Paralelamente às transformações ocorridas nos países com economia substancialmente industrial, verifica-se a indução da industrialização no contexto ibero-

americano, cuja participação internacional até então era basicamente por meio da agricultura. Dessa forma, a implantação da ferrovia e seus impactos em locais como Portugal, Espanha e na América Latina, não poderia ser idêntica a dos demais países.

Silveira et al. (2011), por exemplo, aborda a maneira como os primeiros sistemas ferroviários influenciaram a dinâmica urbana em diferentes regiões em Portugal, sugerindo que houve um impacto positivo no crescimento da população, no desenvolvimento urbano e na migração interna. Os autores ressaltam que, não obstante, o efeito não foi o mesmo em todas as partes do país e que, na verdade, as ferrovias parecem ter reforçado as desigualdades regionais pré-existentes. O estudo aponta que no início do século XIX, Portugal sofreu com graves dificuldades econômicas e, durante a construção das ferrovias, a agricultura era a principal atividade econômica, apesar do dinamismo do setor industrial.

Os pesquisadores ressaltam que a construção das ferrovias em terras portuguesas foi uma tentativa de modernizar o país e apontam para a influência desta medida. Segundo eles, a ferrovia chegou a conectar trinta centros urbanos que já existiam e favoreceu o desenvolvimento de vinte novos centros. Somente dez localidades que não tinham acesso aos trens subiram a categoria urbana naquela época (SILVEIRA et al., 2011).

Estes dados são capazes de demonstrar a influência da implantação das ferrovias no contexto Europeu e as consequências observadas em países diferentes entre si, apesar de geograficamente tão próximos. Nestes casos é possível perceber os principais significados atribuídos às ferrovias, sempre relacionados ao progresso e à modernidade, como se desse a uma coletividade a percepção das transformações de uma forma mais tangível, na qual ela pudesse se identificar, corroborando a afirmação de Marshall Berman quando diz que a sociedade moderna “sonha desesperadamente com algo sólido a que se apegar” (BERMAN, 1986).

Neste novo ponto de vista do que vem a ser a cidade observa-se que, ao mesmo tempo que o caos dos centros urbanos é extremamente criticado, com todas as suas desigualdades e precariedades, o crescimento destas áreas é visto como um processo harmônico e as ferrovias acabam por se tornar o seu principal símbolo. É inegável, portanto, o paradoxo da modernidade.

Outra chave hermenêutica possível para compreender este fenômeno paradoxal é por intermédio da teoria desenvolvida pelo sociólogo Georg Simmel. Em seus textos, o teórico descreve o conflito e a harmonia como dois aspectos da mesma realidade, em constante interação e característicos das novas circunstâncias próprias das grandes cidades. Em *Soziologie*, o autor ilustra:

Quem vê sem ouvir fica muito mais inquieto do que aquele que ouve sem ver. Esse fato contém algo de muito característico da sociologia das grandes cidades. As relações recíprocas dos seres humanos nas grandes cidades... caracterizam-se por um evidente predomínio da atividade do olhar sobre a do ouvido. As causas principais desse estado de coisas são os meios de transporte coletivos. Antes do aparecimento do ônibus, do trem, do bonde no século XIX, as pessoas não conheciam a situação de se encontrar durante muitos minutos, ou mesmo horas, a olhar umas para as outras sem dizer uma palavra (SIMMEL, 1912 apud BENJAMIN, 2015, p. 40).

Da atitude *blasé* teorizada por Simmel (1967, p. 14) que “resulta em primeiro lugar dos estímulos contrastantes que, em rápidas mudanças e compressão concentrada, são impostos aos nervos (...) parece originalmente jorrar a intensificação da intelectualidade metropolitana.” Como diz o pensador, é por isso que as grandes cidades constituem a localização genuína da atitude *blasé*.

Além de teorias que pretendem compreender as situações e circunstâncias da existência nas cidades modernas, há também as diversas manifestações artísticas que podem ser úteis para compreender como as identidades eram formadas em paralelo com esta nova concepção de cidade. A nova realidade foi representada em diversas publicações e manifestações artísticas como, por exemplo, nas obras do inglês Joseph Mallord William Turner, em especial *Chuva, Vapor e Velocidade – O Grande Caminho de Ferro do Oeste* (1884) e, cerca de um século depois, nos filmes *Metropolis* (1926), do diretor austríaco Fritz Lang e *Tempos Modernos* (1936), de Charles Chaplin.

Por fim, o *flâneur* de Charles Baudelaire talvez seja um dos melhores exemplos das experiências estereotipadas vividas no contexto da modernidade, nas quais o indivíduo, ao mesmo tempo que se identifica com tudo, já não se identifica com nada. A modernidade é, em Baudelaire, uma conquista (BENJAMIN, 2015). O *flâneur* de Baudelaire pode ilustrar a atitude *blasé* teorizada por Simmel, a unidade paradoxal da modernidade de Berman, e o abalo ininterrupto de todas as condições sociais constatado por Marx, e a velocidade das transformações representada visualmente por Turner,

caracterizando assim simultaneamente as novas concepções de cidade e de identidade, no que concerne à própria existência na modernidade. Por fim, o poema *À une passante*¹ indica a fugacidade e efemeridade vivenciados neste contexto.

A partir das constatações, ilustrações e reinterpretações mencionados, é possível compreender a relação entre a modernidade, a concepção das cidades e a construção da identidade na existência moderna. De fato, estes aspectos estão intimamente relacionados com as ferrovias: estão nelas representados. Logo, o estudo da modernidade representada pelas ferrovias e sua relação com a formação das cidades que surgiram ou se fortaleceram ao seu redor, assim como da identidade do povo que ali se instalou, constitui uma investigação necessária para a compreensão da configuração atual desses locais e de todo o seu patrimônio cultural.

1.2. MODERNIDADE E BRASILIDADE: IDENTIDADE TRANSFORMADA COM A CHEGADA DAS FERROVIAS

Sendo a cultura uma aceção sem fronteiras, facilmente adaptável e transmissível, a modernidade representada pelas ferrovias logo seria reinterpretada no contexto nacional, em vários aspectos:

Não só os aspectos histórico-culturais, mas também os aspectos econômicos marcam o “mundo moderno”. O ritmo do trabalho também é acelerado. Veloz não é só a locomotiva, mas também passa a ser a vida. No fim do século XIX, o impacto e a difusão das novas tecnologias deixam claro que um modo de vida mecanizado e acelerado viera pra ficar. Restabelecendo vínculos, aliando-se ao governo brasileiro na busca de novo mercado de consumo, a Inglaterra irá contribuir na transformação do modo de vida das sociedades tradicionais: impondo os hábitos e as práticas culturais e de produção e consumo conforme o novo padrão da economia de base científico-tecnológica. Nesse contexto, **a estação de trem é uma vitrine desse novo modo de vida moderno** (MAIA, 2009, pp. 46-7, grifo nosso).

Com efeito, modernidade e brasilidade se conectaram e mais uma vez a identificação do processo esteve relacionada ao turbilhão de transformações ocorridas, principalmente à construção das ferrovias. Elas seriam consideradas, durante muito tempo, parte da construção de uma identidade nacional – e porque não também local –

¹ BAUDELAIRE, Charles. *À une passante*. In.: *Le fleur du mal*. Paris: Auguste Poulet-Malassis e De Broise, 1857.

e parte significativa do sentimento de integração e conexão com o mundo. Foi por meio das ferrovias que o brasileiro se viu, finalmente, no mesmo patamar do estrangeiro, e foi por meio delas que houve a tentativa de maior integração nacional durante alguns períodos da história. A ferrovia surge como um instrumento capaz de possibilitar o rompimento com a situação de atraso cultural, transformando o país em nação civilizada (LIMA, 2009).

O aspecto da importação abrangeu também todas as tecnologias que o Brasil não dispunha no final do século XIX. As lideranças da época valeram-se do capital, da tecnologia – importada, britânica – da força de trabalho do brasileiro e do imigrante das camadas menos abastadas, que já chegava com um certo conhecimento sobre as novas técnicas e tecnologias, para a construção de um cenário integrador. “A influência estrangeira nas nossas estradas de ferro foi a princípio inglesa. A participação norte-americana, que chegou a ser muito grande, só teve início em 1860 e principalmente devido aos engenheiros contratados pela E.F.D.P II.” (TELLES, 2011, p. 27).

Telles afirma que neste contexto inovador, houve o início da preocupação dos governos e das próprias companhias férreas em relação à instrução prática de engenheiros e outros profissionais relacionados ao trabalho nas ferrovias. Além disso, as ferrovias foram

as responsáveis pelo desenvolvimento (ou aparecimento) de novas profissões, necessárias para a construção, operação e manutenção dessas estradas, tais como topógrafos, desenhistas, maquinistas, telegrafistas, caldeireiros, fundidores, mecânicos, torneiros etc (TELLES, 2011, p. 114).

Lima (2009) complementa este pensamento constatando que a história da influência social e cultural das ferrovias no Brasil permite a reflexão sobre as questões da modernidade e do papel da tecnologia na vida humana no contexto brasileiro.

Os primeiros projetos e iniciativas ferroviárias no Brasil aconteceram na década de 1820, e a primeira lei relacionada data de 1835. No entanto, a primeira ferrovia foi inaugurada somente em 1854, já com outra legislação em vigor.² Logo, era inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá, pela Imperial Companhia de

² BRASIL. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. **Coleção das leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, tomo 13, parte 1, pp. 5-7, 1853.

Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, que ligava o Porto de Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro, cujo primeiro trecho foi de 14,5 km, segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2017). Longe de conectar grandes centros, a pequena linha que saía da Estação Guia de Pacobaíba representa o início uma época de inúmeras transformações – políticas, econômicas, sociais – no país. Os impactos sociais foram sentidos em vários aspectos:

a facilidade de transportes, que criou o hábito de viajar e terminou com o isolamento social e cultural de muitos pequenos núcleos de população; o abandono a que foram relegados os antigos caminhos e as povoações que ficaram ao largo das novas estradas; a valorização do trabalho livre, das chamadas artes mecânicas e da própria profissão do engenheiro; e, finalmente, o choque de civilizações, entre o pessoal pacato e atrasado do interior e os engenheiros e técnicos, muitos dos quais estrangeiros, que invadiram esse interior para construir as estradas. É por isso que o sociólogo Gilberto Freyre escreveu: “Quem diz trem ou transporte diz todo um complexo socio-cultural” (TELLES, 2011, p. 54).

No que se refere aos aspectos econômicos, sendo o café o principal produto de exportação do Brasil naquela época e considerando dificuldades de transporte do produto em grandes quantidades, justificava-se a importação das técnicas – predominantemente britânicas – para a implantação das ferrovias e, conseqüentemente, para o desenvolvimento sócio-econômico do Brasil.³

Ao mesmo tempo, Saus (2013) defende que a construção das linhas de ferro era vista como vanguardista e potencializadora da exportação das matérias-primas que tinham maior demanda nos mercados internacionais e que o Brasil contava com importante produção. Conseqüentemente, o processo de importação das técnicas e exportação dos produtos seria um intercâmbio com benefícios para ambas as partes. Telles (2011) aponta que a exportação total do café quase dobrou no período de apenas dez anos (1850 – 1860), fato que o autor atribui a chegada do transporte ferroviário.

³ CUELLAR, Domingo, OLIVEIRA, Eduardo Romero de, CORREA, Lucas Mariani. UNA APROXIMACIÓN A LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN BRASIL (1850-1950): LEGISLACIÓN, EMPRESAS Y CAPITALS BRITÁNICOS. **Asociación Española de Historia Económica**, Number 1602, February, 2016. “Los primeros proyectos e iniciativas ferroviarias en Brasil aparecen ya la década de 1820 y tienen a británicos como impulsores; además, y de forma realmente singular, la legislación nacional se anticipó unos veinte años a la construcción de las primeras líneas, si bien es cierto que la pionera ley de 1835 no tuvo consecuencias positivas, siendo inaugurado el primer ferrocarril en 1854, ya con otra ley ferroviaria en vigor, la n.º 641, de 1852. (...)”

Ora, o que antes era somente atividade agrícola, passou a ser uma única esfera das várias atividades industriais desenvolvidas. Na visão de Francisco Foot Hardman, o conceito de indústria era suficientemente abrangente e plástico para abrigar as atividades agrícolas que recebessem os aperfeiçoamentos técnicos. Para o autor, as estradas de ferro representaram uma empresa de grande porte e sua rápida internacionalização, durante a segunda metade do século XIX, foi um dos fatores básicos para que se articulasse com o mercado mundial (HARDMAN, 1988). Em contraponto, Lima afirma que

os autores da memória oficial representaram a ferrovia enquanto instrumento de expansão do progresso capitalista pelo interior do Brasil. A máquina e o trabalho eram entendidos como elementos capazes de impulsionar um crescimento econômico significativo e permitir ao país romper com a situação herdada da colônia. Mas estas construções imaginárias entusiásticas da locomotiva conduzindo a civilização ao sertão contrastam com a história das realizações ferroviárias no país. A falta de planejamento estratégico nacional ou regional e a dependência de tecnologia estrangeira foram problemas impediram um desenvolvimento substantivo do transporte ferroviário no Brasil (LIMA, 2003, p. 65).

De fato, na esfera política as circunstâncias se transformaram significativamente durante o período de implantação e consolidação das ferrovias, fazendo com que o processo fosse prejudicado com a falta de planejamento ou descontinuidade de planos. As primeiras linhas férreas foram implantadas na segunda metade do século XIX num regime de monarquia constitucional parlamentarista, porém, a partir do final do mesmo século, as ferrovias já nasciam numa república federativa presidencialista, o que significava alterações nos processos de concessão das linhas e flutuação dos mesmos em concordância com os interesses de cada Estado, por exemplo.

A ausência de planos detalhados e confiáveis, o que obrigava a onerosas soluções de campo, e também uma certa ausência de escrúpulos dos empreiteiros, qualidade, aliás, constante nos empreiteiros estrangeiros de nossas primeiras estradas de ferro, que aproveitaram-se à larga dos contratos malfeitos e da nossa inexperiência em obras desse tipo. Além do alto custo, muitos defeitos apareceram nas obras, sendo necessárias várias reconstruções... (TELLES, 2011, p. 32).

Em 1884, trinta anos após a inauguração do primeiro trecho, as ferrovias somavam 5.784 km de extensão, e havia mais 2.853 km de linhas em construção, em expansão para todo o país e, em 1889, quando foi proclamada a República, as ferrovias

já serviam à capital, Rio de Janeiro, e a quatorze das províncias brasileiras, somando 9.572 km de extensão (TELLES, 2011).

A história das ferrovias no Brasil também cruza com a história da Abolição da Escravatura ocorrida um ano antes, em 1888, momento no qual a mão-de-obra escrava foi substituída pela mão-de-obra livre para a construção de todas as estruturas e edificações relacionadas à ferrovia.

No início do século XX, a extensão das ferrovias já chegava a 15.316 km e, na metade do século, a extensão total das ferrovias brasileiras somava 36.700 km. Entretanto, “foi muito irregular o desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil, no período que estamos aqui considerando: houve épocas de grande atividade e épocas de quase total paralisação”, aponta Telles (2011, p. 119). De modo geral, os períodos que compreendem a Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918) e a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) não representaram decréscimo no desenvolvimento das ferrovias no Brasil, apesar de todas as oscilações nos cenários políticos e econômicos nacional e internacional.

A partir de meados do século XX, em meio a tantas mudanças, principalmente econômicas e políticas, o espaço experimentou, mais uma vez, a impermanência e representou a sociedade num cenário de descontinuidade e fragmentação. Logo, a modernidade apresentaria ao mundo o seu mais novo símbolo: as rodovias, que se fariam visíveis nas cidades e na própria identidade brasileira. Ideologia e tecnologia europeias seriam substituídas por aquelas norte-americanas, todavia perdurando a cultura de importação.

A partir do primeiro governo de Getúlio Vargas, o Plano Geral Nacional de Viação já sinalizava a prioridade da modalidade rodoviária sobre as outras. Porém, a desaceleração do transporte ferroviário iniciou-se a partir do governo de Juscelino Kubitschek, quando as ferrovias foram eclipsadas pelos grandes incentivos à indústria automobilística e pela consequente e planejada expansão da malha rodoviária nacional: o Governo Federal objetivando um maior desenvolvimento e reaparelhamento do sistema de transporte ferroviário, eliminou a maioria absoluta das redes ferroviárias e companhias férreas isoladas do país e criou, mediante Lei n.º 3115, de 16 de março de 1957, uma única empresa ferroviária: a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, objetivando, desta forma, criar um verdadeiro sistema ferroviário integrado e subordinado a uma única administração (ALBUQUERQUE, 1973).

Em conformidade com Maia (2009), deu-se a concepção de que a ferrovia deveria passar a ocupar um espaço secundário na política de transporte que se propagaria e passaria a fazer parte da agenda decisória do poder estatal e de seus futuros projetos desenvolvimentistas. Segundo a autora, os argumentos em favor do rodoviarismo passam a ser uma constante a partir deste momento.

No 'país do futuro' não havia espaço para o trem. A modernidade tardia impunha mais uma vez o novo. E agora o novo não era mais o trem de ferro, e sim o automóvel. Com a criação da indústria automobilística nacional no governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), a atenção voltou-se para as rodovias, quando muitas delas foram asfaltadas. O caminhão seria o meio favorito para o transporte de cargas e os ônibus e automóveis, preferidos para o transporte de pessoas. Mais uma vez a modernidade fazia com que todo o sólido se desmanchasse no ar... Destruição do velho, imposição do novo. A dependência ao capital norte-americano, a concorrência das rodovias e as vantagens políticas em sua construção deixaram as vias férreas em segundo plano (MAIA, 2009, p. 191).

Conforme constata os autores, em 1957 acontecia a estatização da malha ferroviária brasileira que culminou na criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), medida que não foi capaz de melhorar a situação deficitária para a União. Paralelamente, nascia a primeira indústria automobilística nacional.

Em 1982, a extensão das linhas decaiu para 29.716 km. A partir desta época, a decadência das ferrovias começou a ser mais sentida, com o início do programa de erradicação de linhas e ramais considerados deficitários. Quanto ao transporte de passageiros, com exceção dos trens de subúrbios, quase todos os outros trens de passageiros foram extintos. Já o transporte de cargas perdurou, mesmo em menor quantidade (TELLES, 2011).

Após praticamente quatro décadas de longo e custoso processo de saneamento financeiro, a estatização deu lugar à privatização e consequente segmentação das linhas restantes. Dados estes fatos, pode-se concluir que o distanciamento dos indivíduos, antes passageiros e agora em sua maioria observadores, seria inevitável. Aos poucos, sem muita opção, o brasileiro trocou a ferrovia pela rodovia, fato que ilustra mais uma vez a culminância paradoxal da vida moderna incorporada à realidade nacional.

A partir do início do presente século, percebe-se o aprofundamento de certos profissionais no estudo de alternativas de meios de transporte de passageiros. Questões

sociais, econômicas e ambientais apontam para um possível retorno do modal ferroviário como alternativa no sentido de obter cidades mais sustentáveis. De fato, as ferrovias continuam a ser fortemente empregadas como meio de transporte de passageiros – e não somente de cargas – na grande maioria dos países mencionados até então nesta pesquisa, e a sustentabilidade somente reflete o bom proveito de seu patrimônio edificado.

Em 2017, segundo o Boletim Estatístico da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a soma da extensão das ferrovias no território brasileiro era de 30.575 km, dos quais 1.411 km são utilizados para o tráfego de trens urbanos, turísticos, metrô e outros. Ou seja, atualmente, somente 4,6% da malha ferroviária é utilizada para o transporte de passageiros no Brasil. A questão que se apresenta é

as ferrovias do Brasil tem futuro? Depois de algumas dezenas de anos em decadência, perda de prestígio e de popularidade e de descalabro financeiro e operacional, o futuro de nossas ferrovias poderia certamente ser posto em dúvida se essa pergunta tivesse sido feita há poucos anos. (...) O fato é que, por uma série de razões históricas e culturais, a nossa matriz de transporte está completamente distorcida, com excessiva predominância do modal rodoviário o que, principalmente em um país de grande extensão territorial como o nosso, é um verdadeiro contrassenso (TELLES, 2011, p. 273).

Paralelamente, observa-se a preocupação de outros tantos profissionais na tentativa de resgatar a memória relacionada às ferrovias e a própria identidade que elas representam para o povo brasileiro. Questões que envolvem reconhecimento histórico, artístico e cultural estão no cerne das investigações, que apontam para a conscientização e valorização do patrimônio cultural relacionado às ferrovias.

1.2.1. A modernidade das ferrovias nas cidades brasileiras

A eclosão das ferrovias no Brasil nos séculos XIX e XX integrou um cenário de transformações que contribuiu para a conexão dos grandes centros, para o crescimento dos pequenos e criação de vários outros, principalmente nos arredores de locais que subsistiam através de atividades agrícolas.

Consoante com os estudos de Lima (2009), antigas localidades do período colonial tiveram suas conexões físicas fortalecidas e dinamizadas ao longo das ferrovias brasileiras. Existem alguns estudos na área da história que demonstram que de 300 a 400 cidades no Brasil nasceram a partir das ferrovias (BOLOGNANI, 2012, p. 43).

Corroborando Lins (2012) quando diz que as ferrovias permitiram a comunicação entre localidades, o desenvolvimento e a criação de cidades, venceram desafios políticos e geográficos, além de fortalecerem as atividades econômicas, especialmente aquelas que envolviam o comércio e a indústria, não só pelo grande aumento da capacidade de circulação de mercadorias que traziam, mas também para atender às suas próprias necessidades.

Telles (2011, p. 55) afirma que “mesmo nos primeiros tempos, ainda que atravessando as regiões mais povoadas do Brasil, as estradas de ferro deram origem a várias novas cidades, que foram surgindo em torno das estações.” Por outro lado, o autor constata que as ferrovias causaram também a decadência e abandono não só dos antigos caminhos, tornados inúteis, como também de numerosas povoações à margem destes e que ficaram longe das novas estradas. Para Maia,

é possível perceber a chegada do trem ao interior como uma aparição, um espetáculo capaz de modificar a rotina das pessoas dos caminhos de passagem. A rede ferroviária, garantindo o transporte de viajantes e mercadorias, estabelece ligações entre todas as regiões de uma nação, até de muitos continentes, e permite todas as comunicações e intercâmbios. Nesse sentido, não só a locomotiva é sinônimo de país moderno, industrializando-se, como, nas estações, a arquitetura, o ir e vir dos viajantes, estrangeiros ou não, também representam a chegada da modernidade. Novo espaço urbano, que irá fazer parte do cotidiano da população, assumirá o passaporte para a modernidade (MAIA, 2009, p. 45).

De fato, a efetivação da modernidade em aspectos tangíveis seria representada por todas as construções realizadas naquela época e, em especial, as ferrovias e todas as edificações relacionadas a elas. Desta vez, o paradoxo moderno se fazia presente nos mais variados aspectos das cidades brasileiras. Nessa perspectiva, o cenário conflitante descrito anteriormente se ajustou à realidade brasileira, dando início a uma era de significativas transformações.

As primeiras ferrovias do país foram construídas com a principal finalidade de consolidar as rotas de comunicação entre interior e grandes centros – em sua maioria, pontos de exportação da produção. A Estrada de Ferro Mauá, por exemplo, permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil. Nesta condição, as embarcações faziam o trajeto inicial da Praça XV indo até ao fundo da Baía de Guanabara, no Porto de Estrela, e daí, o trem

se encarregava do transporte terrestre até a Raiz da Serra, próximo a Petrópolis (TELLES, 2011).

As estradas de ferro das companhias *Recife and São Francisco Railway* e Estrada de Ferro Dom Pedro II, inauguradas em 1858, a *Bahia and São Francisco Railway* inaugurada em 1860, *São Paulo Railway Company (SPR)* inaugurada em 1867 e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) inaugurada em 1872 foram as principais responsáveis pela consolidação dos centros os quais conectavam, pelo surgimento e crescimento de pequenos centros entre estas localidades (DNIT, 2017).

As companhias *Recife and São Francisco Railway* e *Bahia and São Francisco Railway* foram responsáveis por conectar parte do nordeste brasileiro, apesar de nem tudo ter sido construído como o planejado. Já a SPR, responsável pelo transporte ferroviário entre Santos e Jundiaí, fortaleceu as atividades das duas centralidades, e poucos anos mais tarde, com a criação da CP, interligou Santos ao interior do estado de São Paulo, a partir de Jundiaí para Campinas e assim por diante.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, em conjunto com outras companhias criadas poucos anos depois, conectou grande parte do sudeste brasileiro e permitiu a integração entre a maioria das cidades dos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. A dinâmica urbana, de modo geral, refletia os efeitos de cada uma das novas construções, numa tentativa de sistematizar a pluralidade de funções e fluxos. As cidades nasciam sem muito planejamento, com divergências em vários aspectos, retratando a velocidade das mudanças políticas e socioeconômicas do país.

O conjunto de construções dos complexos ferroviários influenciavam consideravelmente a composição da paisagem urbana. Para Kühl (1998), as construções influenciavam o sistema viário das cidades, com a criação de ruas de acesso ou mesmo com o aparecimento de problemas de transposição de vias. Além disso, a presença dos terminais também atraía serviços complementares, como hotéis e comércio, e como consequência, novos equipamentos urbanos eram construídos.

Além das questões já mencionadas, Telles (2011, p. 57) enfatiza aquelas de caráter ambiental. Para o autor, as ferrovias de certo modo prejudicavam a ecologia. “A construção das estradas de ferro acentuou a erosão e devastação das terras devido aos cortes feitos sem os devidos cuidados e as construções em terrenos íngremes, que provocavam a queda de barreiras.” A transposição da Serra do Mar, por exemplo, exigiu

a construção de uma série de túneis. Exemplo do embate entre engenheiros e meio ambiente durante a construção das ferrovias no Rio de Janeiro, o 12.º túnel da sequência demorou sete anos para ser concluído.

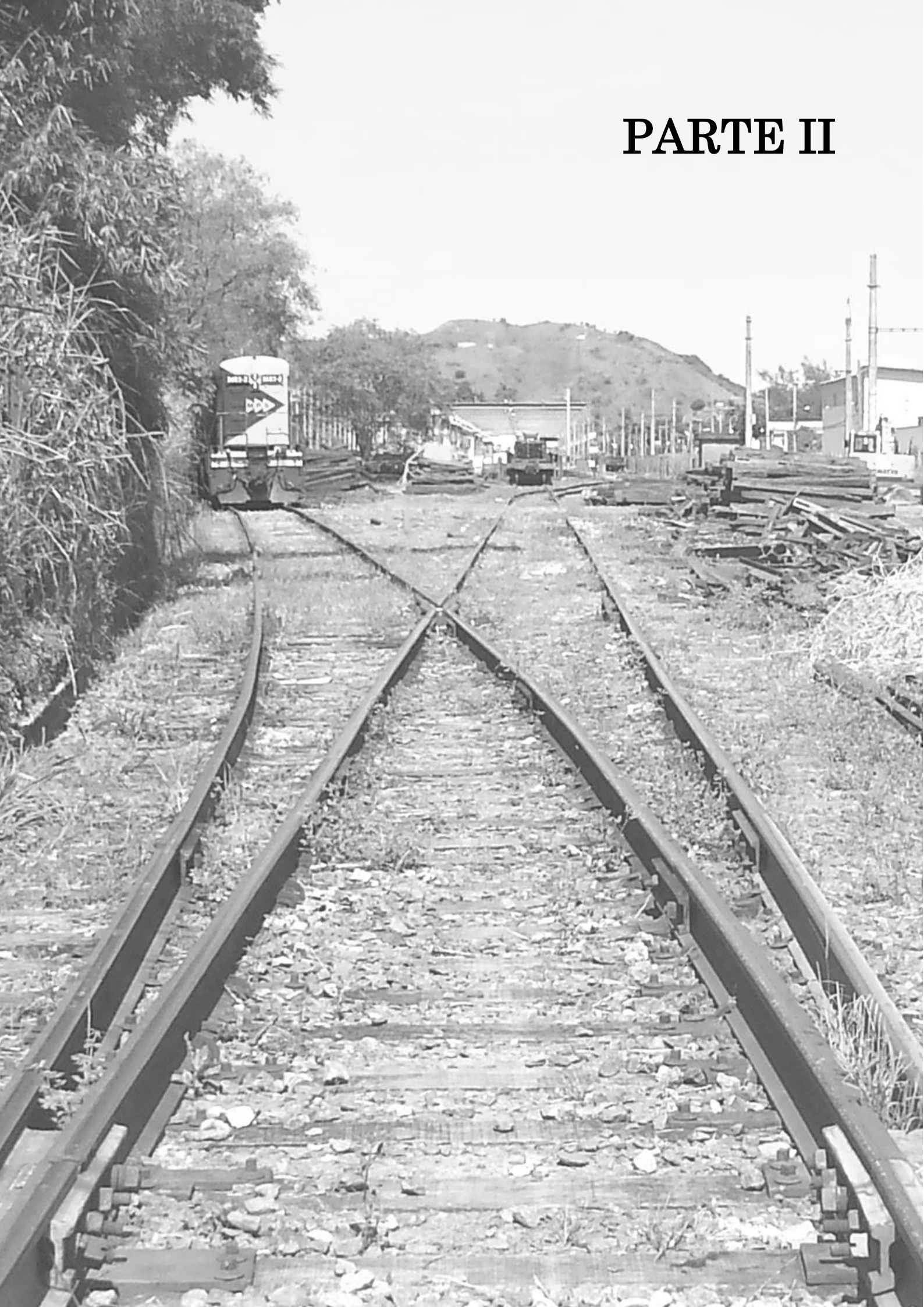
Sem dúvida, as ferrovias foram responsáveis pelo surgimento de um novo tipo arquitetônico: aquele das construções de apoio à linha ferroviária como estações e plataformas, armazéns, depósitos e oficinas, além das estruturas necessárias para vencer os obstáculos geográficos, como pontes, túneis e viadutos (KÜHL,1998). Vale ressaltar que os novos programas arquitetônicos incluíram também abrigos e passarelas, giradores e casas de máquina, cabinas de sinalização e, ainda, unidades de moradia e escolas para os profissionais.

Porém, com o passar do tempo, a modernidade das ferrovias nas cidades foi sendo substituída pelas rodovias, o que causou ainda mais impactos nas cidades. Naquele momento, os territórios já estavam ocupados pelos feitos ferroviários, e a cultura do rodoviarismo precisou – literalmente – contornar tudo o que encontrava pela frente, utilizando para isso pontes, viadutos e túneis, somando todos os meios possíveis para ultrapassar os limites representados pelas ferrovias.

Ao analisar brevemente essa sucessão de fatos, infere-se que durante a implantação dos primeiros sistemas ferroviários não havia planejamento urbano relacionado aos mesmos nas pequenas localidades, até mesmo porque eram predominantemente rurais, e conseqüentemente, estes locais foram se transformando sem preocupações de interesse social ou ambiental, por exemplo. Por muito tempo não se considerou a situação efetiva das localidades.

Atualmente, parte das estruturas ferroviárias localizadas nos centros das cidades encontram-se abandonadas e, em função disso, desconectadas da cidade. Por outro lado, há projetos de requalificação e revitalização urbanas em áreas industriais e antigos pátios ferroviários, assim como intervenções no patrimônio edificado, em especial em alguns dos prédios que já funcionaram como estações ferroviárias, localizados nos grandes e médios centros. Estas intervenções quase sempre são relacionadas à potencialidade cultural atribuída a estas edificações e tornam-se extremamente colaborativas com os setores de turismo das cidades.

PARTE II

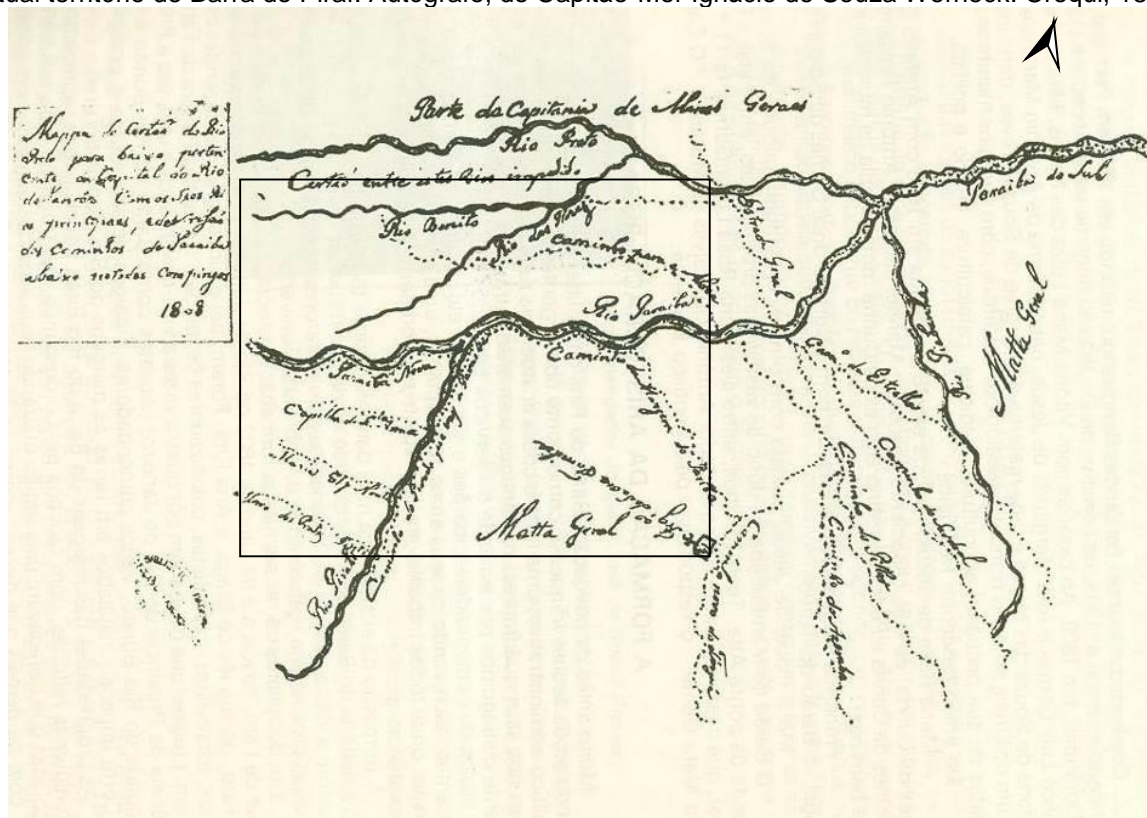


2. BARRA DO PIRAHY:

Barra do Pirai surgiu sob o despertar de uma época áurea econômica nos fins do século XVIII, se fortalecendo no século XIX, com a economia cafeeira. Surpreendente história que toma forma na barra do Rio Pirai com o Rio Paraíba do Sul, daí seu topônimo, transformando o que era um inóspito sertão de mata virgem em férteis terras protagonistas de um futuro progressista que surge quando ali se instalam comerciantes, viajantes e desbravadores em busca de novas terras e oportunidades de negócios (INEPAC, 2011, p. 10).

Em meados do século XVIII, colonizadores portugueses começavam a subir a Serra do Mar em busca de novas terras para exploração do ouro e metais preciosos. Foi assim que em dado momento chegaram à região hoje denominada Médio Paraíba. Segundo Gilson Baumgratz (1980, p. 23), era uma “verdadeira epopeia vencida com a chegada nas terras barrenses, na superação de imensos pantanais e abruptas encostas” quando se estabeleceram nas margens dos rios Pirai e Paraíba.

Figura 01 – Primeiro registro cartográfico da região com demarcação das terras que constituiriam o atual território de Barra do Pirai. Autógrafo, do Capitão-Mor Ignácio de Souza Werneck. Croqui, 1808.



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional. Adaptação da autora.

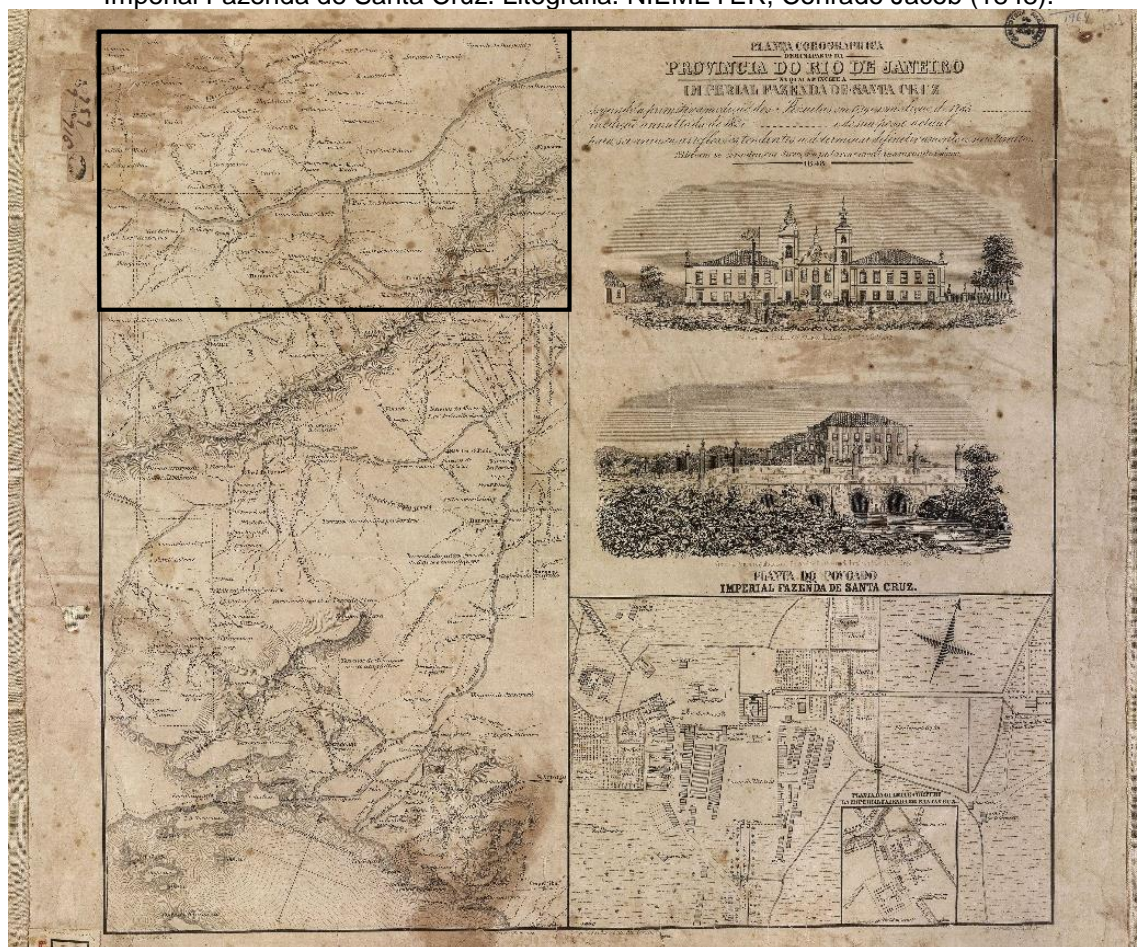
Após a chegada dos colonizadores portugueses à baía da Guanabara, parte das regiões hoje denominadas baixada fluminense e Serra do Mar foram doadas aos jesuítas, que por sua vez, agregaram estas terras a outras sesmarias. Em poucas

décadas, a região integrava a Fazenda de Santa Cruz, a mais desenvolvida da Capitania do Rio de Janeiro, contando com milhares de escravos, cabeças de gado e diversos cultivos, manejados com técnicas avançadas para a época (INEPAC, 2011).

Com a expulsão dos Jesuítas das colônias em 1759, a então Fazenda de Santa Cruz retornou à posse da Coroa, passando a denominar-se Fazenda Real de Santa Cruz. De suas terras, grande parte corresponde ao atual território barrense, em conformidade com a extensa e minuciosa pesquisa de Leoni Lório (2007), dentre as diversas sesmarias distribuídas nos limites da Fazenda Real, quatro delas certamente equivalem às terras hoje ocupadas pela cidade de Barra do Pirai.

Após a Proclamação da Independência em 1822, a Fazenda Real de Santa Cruz passou a se chamar Fazenda Imperial de Santa Cruz, e propostas foram feitas objetivando a sua regularização e demarcação definitiva de seus limites, conforme mostra a planta elaborada em 1848 (Figura 02).

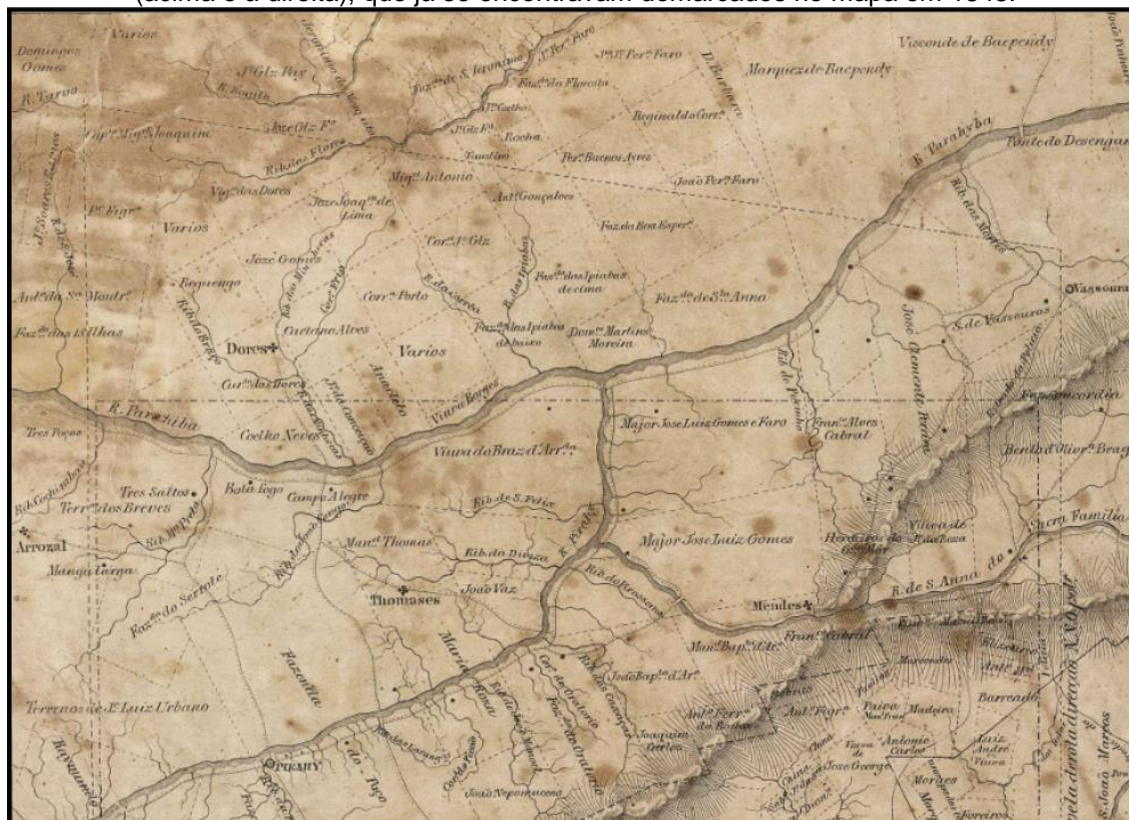
Figura 02 – Planta corographica de huma parte da provincia do Rio de Janeiro na qual se inclue a Imperial Fazenda de Santa Cruz. Litografia. NIEMEYER, Conrado Jacob (1848).



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional. Adaptado pela autora.

Portanto, de acordo com Baumgratz (1980, p. 25), a ocupação territorial originária de Barra do Pirai, sem seguir a um planejamento, se realizou desfalçada de grandes concentrações humanas, mas pela ação dos desbravadores e missionários, além daqueles que se agrupavam para a exploração das potencialidades comerciais e extrativas da localidade.

Figura 03 – Detalhe da imagem anterior da área que constitui o território barrense atualmente, além das municipalidades do entorno: Pirai (abaixo à esquerda), Mendes (abaixo à direita), e Vassouras (acima e à direita), que já se encontravam demarcados no mapa em 1848.



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional.

O marco natural constituído pelo encontro entre os rios Pirai e Paraíba do Sul e a boa condição geoclimática para o cultivo – principalmente do café – foram essenciais para o despertar da região. Juntas, estas características definiram o que viria a ser o centro de Barra do Pirai, às margens férteis dos rios que forneciam água potável para a agricultura além de facilitarem o escoamento do que na região fosse produzido.

Na Coleção de Monografias dos Municípios Brasileiros (1966) elaborada pelo IBGE, consta que as atividades das famílias Faro e Pereira da Silva, anteriormente proprietárias de grande parte das terras que hoje constituem o município (demarcadas à sudeste do encontro dos rios na Figura 03), foram definitivas para a delimitação territorial

e potencialização do caráter de centralidade de Barra do Piraí, definido pelo encontro dos rios Piraí e Paraíba do Sul:

grandes senhores de escravos, dedicaram-se à agricultura e, em pouco tempo, dominaram a região cafeeira, serra acima. O lugarejo servia de escoamento da produção agrícola e pecuária do norte de São Paulo, e do sul de Minas Gerais, vindo aquela por barcas de Resende a Barra e esta, por carroças e tropas. (IBGE, 1966, série B, n. 90)

Lamego (2007) destaca a importância da evolução dos meios de transporte para o surgimento do povoado de Barra do Piraí. Naquela época, o transporte fluvial era fundamental para o escoamento do café produzido na região, assim como o transporte terrestre feito por carroças e tropas. Para este último, se fazia necessária a abertura de caminhos para conectar as fazendas produtoras aos pontos de venda e troca dos produtos. Para a maior compreensão deste capítulo, sugere-se acompanhar as transformações na sequência de mapas disponibilizada no Apêndice 01.

2.1. A VENEZA FLUMINENSE (1850 – 1890)

A partir de 1850 datam as construções de caráter mais coletivo e de uso público da localidade e que seriam, de fato, demarcadoras da centralidade. Como exemplo, tem-se a Estrada Presidente Pedreira, cuja construção foi iniciada em 1840 e concluída por volta de 1850, e que tinha como principal função o escoamento do café das fazendas até o Rio de Janeiro. Em 1852, foi construído o solar onde posteriormente funcionaria a Casa do Imigrante, local que “por quase um século seria o centro das mais importantes decisões barrenses, em todos os ramos de atividades públicas e particulares”, de acordo com Baumgratz (1980, p. 49). No local hoje está o prédio do Colégio Estadual Barão do Rio Bonito, inaugurado em 1950.

Era uma construção arrojada para a época. Erguida em terreno próprio, com dois pavimentos, tendo uma face para o rio Paraíba e outra para o córrego (Rua Rio Bonito). O prédio era coberto de telha, assoalhado, forrado e envidraçado; na face que deitava para o rio Paraíba (Rua D. Angélica), tinha cinco portas, sendo uma larga no pavimento térreo e cinco janelas no sobrado, e na que deitava para o córrego (Rua do Rio Bonito) tinha uma porta larga no canto, em baixo e uma janela com sacada no sobrado, seis portas e três janelas em seguida no pavimento térreo, sendo duas portas largas e seis janelas e uma varanda envidraçada no sobrado, como uma área de terreno nos fundos servindo de quintal, muro com grades de ferro e um portão

também de ferro em continuação ao prédio na frente do córrego, até encontrar o muro que dividia a casa da cocheira de outro terreno em seguida, mais benfeitorias e dependências existentes no mesmo prédio e área do terreno (BAUMGRATZ, 1980, p. 49).

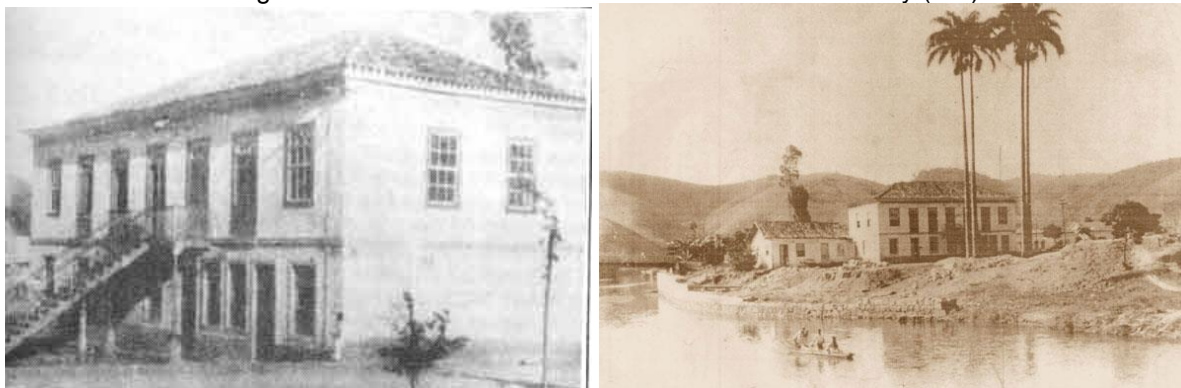
As atividades comerciais e de negócios que envolviam compra, venda e principalmente o transporte de mercadorias no local explicariam a construção da primeira ponte em 1853, ano em que o antigo arraial foi promovido a povoado (MELO, 2010). Dado o intenso movimento de transeuntes e tropas, o dono das terras localizadas nas duas margens do rio Piraí, o Comendador Gonçalves Morais, mandou construir uma ponte de madeira sobre o mesmo, toda coberta de telhas, e passou a cobrar pedágio.

Naquela época, a ponte ficou conhecida como ponte dos setes vinténs (BARCELLOS, 1970). Segundo o autor, após ser destruída por enchentes, a ponte foi reconstruída duas vezes, a primeira em 1864 e a segunda em 1882. Em 1885, a ponte foi reformada pelo governo da Província e a partir de então, a travessia passou a ser franca. Atualmente se encontra no mesmo local uma ponte de concreto armado.

Seja como fôr, data de 1853 a primeira notícia concreta da existência do povoado onde, segundo Ovídio Melo, o comendador Gonçalves Morais fizera construir uma ponte de madeira sobre o rio Piraí e, próximo dela, o primeiro prédio, onde foi instalado o hotel Piraí. (...) Pouco depois, foram feitas outras construções (...) ao mesmo tempo que na margem oposta erguiam o povoado de Santana (IBGE, 1957-1964, p. 190).

Na mesma ocasião, foi construído um sobrado em estilo colonial, no qual a partir de 1854 funcionaria o Hotel Pirahy (BARCELOS, 1970). A construção já não mais existe.

Figuras 04 e 05 – Sobrado onde funcionou o Hotel Pirahy (S/d).



Fontes: Baumgratz (1991), Projeto História do Café no Brasil Imperial.

Nesse contexto de rápidas transformações, o crescimento econômico e político contribuiu para que as lideranças locais pressionassem o governo, sinalizando a necessidade da implantação de uma ferrovia.

Logo, em 1855 era aprovado na Corte o Decreto n.º 1.599, que criava os Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II⁴, esboçando o desejo de integração do território nacional sob a direção do engenheiro e político mineiro Christiano Benedicto Ottoni. Com o decreto iniciava-se um período áureo para Barra do Piraí. As décadas seguintes seriam de grande prosperidade (BAUMGRATZ, 1980). Sobre a determinação do traçado da ferrovia, Gilson diz que

Em razão do estipulado num dos artigos do seu estatuto, que determinava que o assentamento dos trilhos daquela estrada de ferro começaria nas vizinhanças da Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão, Rio de Janeiro, partindo dali em direção ao Engenho Novo e adiante atravessando os municípios situados entre a Corte e Iguazu, quando transporia a Serra do Mar e em local adequado, e no espaço existente entre a Serra o Rio Paraíba fragmentar-se em dois ramais, dirigindo-se um destes à povoação paulista de Cachoeira e o outro a Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais. **Os barrenses sentiram de imediato que a bifurcação deveria dar-se em Barra do Piraí** (BAUMGRATZ, 1980, p. 59, grifo nosso).

Em 1858, iniciavam-se as obras que prolongariam a linha férrea a Barra do Piraí, com a transposição da Serra do Mar.

Em 1862, o presidente da Província do Rio de Janeiro deu ordens para que fossem suspensos os trabalhos de manutenção e abandonada a antiga Estrada Presidente Pedreira – então muito usada pelas tropas de mulas – assim que a E. F. Dom Pedro II atingisse a cidade de Vassouras (TELLES, 2011, p. 55).

Telles (2011) afirma que depois de vencida a Serra do Mar a estrada espraiou-se, em duas direções opostas, uma para Minas Gerais e outra para São Paulo. Logo, Barra do Piraí se tornaria o maior entroncamento ferroviário da América do Sul a partir de agosto de 1864, quando o Imperador Dom Pedro II, num trem de passageiros especial transportado pela locomotiva Baroneza, inaugurou a Estação Central da Barra, “num

⁴ BRASIL. Decreto n. 1.599, de 9 de maio de 1855. Aprova os estatutos da companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II. **Coleção das leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, tomo 13, parte 1, pp. 5-7, 1853.

grande tributo à operosidade e capacidade de engenharia brasileira” (BAUMGRATZ, 1980, p. 64).

A partir desta data, a sua conformação urbana e territorial se transformaria para sempre, assim como a sua economia e o modo de vida de sua população. De fato, nada contribuiria mais para o desenvolvimento e delimitação urbanos de Barra do Piraí do que a implementação das redes ferroviárias. As ferrovias não só aceleraram a velocidade do transporte como também estimularam o novo cenário de progresso que viria se instaurar. Nesta época, por Barra do Piraí, passaria a

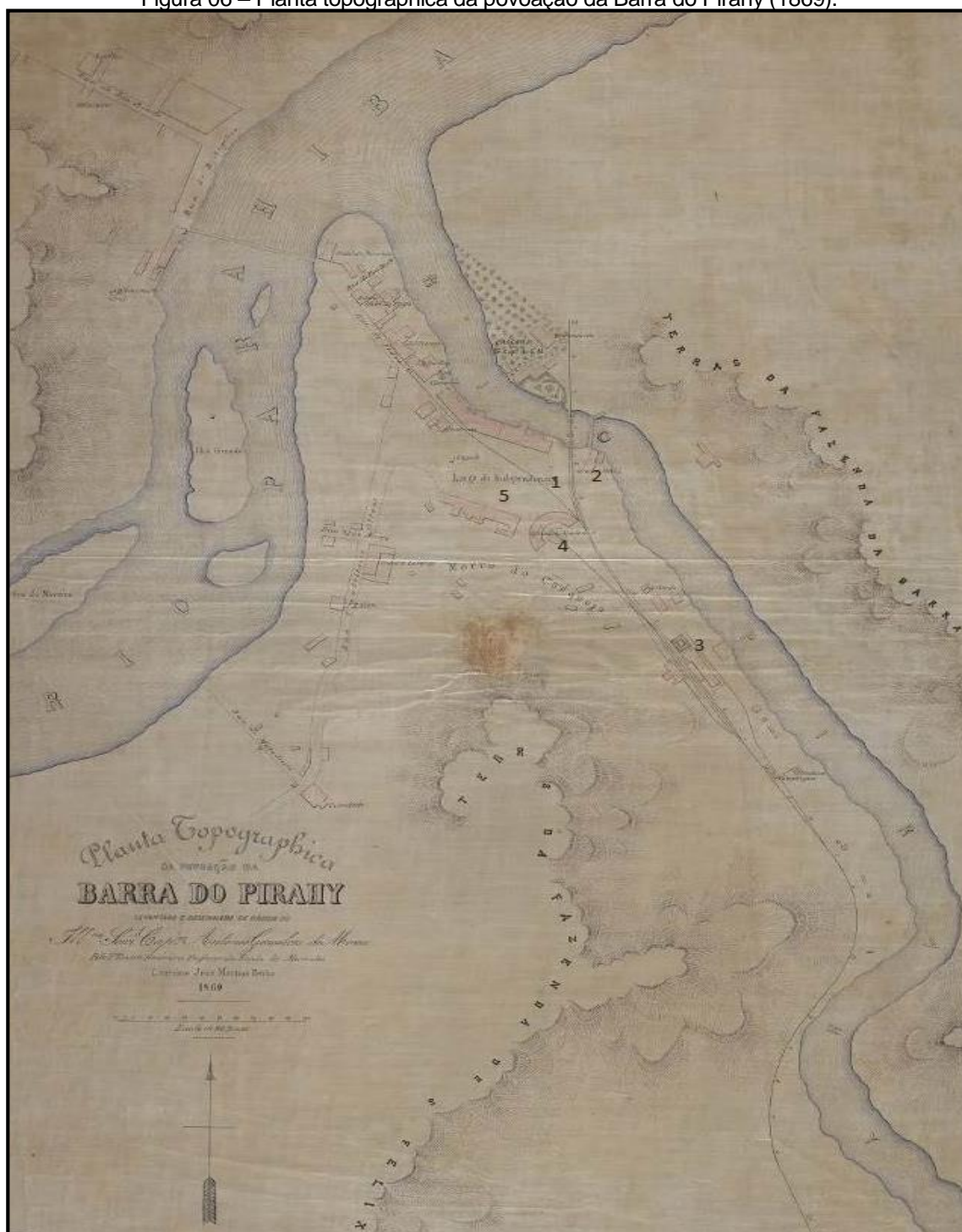
desfilar toda a cultura mineira e aos milhões de arrobas de café das fazendas de café de rio-acima, as quais já cultivando todo o vale fluminense, também sacudiam a zona superior paulista adormecida desde os tempos da mineração. Desde quando ali chega a ponta dos trilhos uma súbita agitação comercial movimentava o embrionário povoado. Em barcos, em tropas, em carroças e em carros de boi o grosso da produção de café de vasta zona começa a ser dirigido para um novo centro de expedição. Funda-se uma companhia de transportes fluviais. (...) De toda a banda lhe chegam torrentes de café. Os velhos caminhos coloniais da descida da Serra começam a esvaziar-se. Surge na cordilheira uma nova mentalidade. Uma nevrótica aceleração de atividades (LAMEGO, 2007, p. 178).

De acordo com Melo (2010, p. 6), a construção da E. F. Dom Pedro II, projeto gigantesco e com muito sentido econômico se comparada com as ferrovias já existentes no país naquela época, tornou imediatamente mais variada a procedência dos imigrantes. Para ele, anteriormente, estes últimos eram basicamente camponeses sem terra, desempregados e sem muita instrução, provenientes de países industrialmente atrasados, como Portugal e Itália. A partir da construção da ferrovia, porém

Alemanha, França, Espanha, que já tinham construído muitos milhares de quilômetros de ferrovias, seguindo o exemplo da Inglaterra, começaram então a favorecer a vinda de seus nacionais para o Brasil. Eram estes imigrantes de um novo tipo. Gente mais instruída, capaz de trabalhar em ferrovias (...). O foco de atenções dos imigrantes mais instruídos que chegavam ao Brasil depois de 1864 era então o nosso povoado. Os que desciam no Rio de Janeiro, com razão temiam as febres que ainda assolavam a capital. Enveredavam então serra acima pela ferrovia e muitos ficavam em Barra do Piraí para sempre, porque aqui já encontravam emprego, num povoado acolhedor e otimista, que

estava em óbvio progresso e rápido crescimento (MELO, 2010, pp. 6-7).⁵

Figura 06 – Planta topographica da povoação da Barra do Pirahy (1869).



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional. Adaptação da autora.

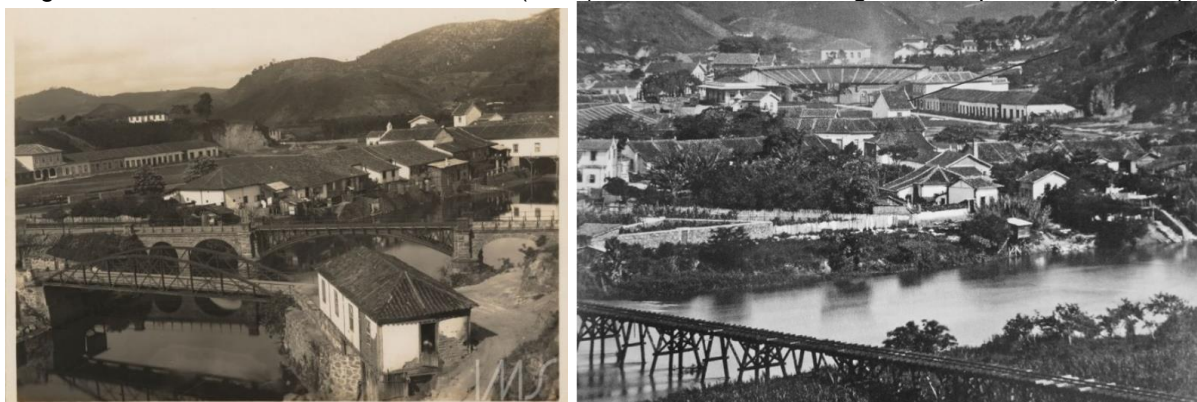
⁵ Cabe ponderar que as assertivas deste último autor partem de uma percepção ufanista, de um barrense profundamente orgulhoso em relação aos feitos de sua terra. Ovídio de Andrade Melo, diplomata barrense, entrou para o Itamaraty na década de 1950 e participou de ações que marcaram a política externa brasileira até os anos 1970. Faleceu em 2014, deixando para a sua cidade natal o ensaio *Reflexões sobre a História de Barra do Piraí* (2010), de onde são provenientes as citações.

Em abril de 1865, era inaugurada a ponte sobre o rio Pirai para a passagem da ferrovia, mais uma vez com a presença do Imperador Dom Pedro II. Devido as suas pontes, o geógrafo Cidomiro Vasconcelos apelidou-a “vенеza fluminense” (BAUMGRATZ, 1980).

A configuração do povoado em 1869 (Figura 06) já apresenta o traçado da bifurcação ferroviária (1), o antigo Hotel Pirahy (2) (Figuras 04 e 05), a estação (3) e o girador de locomotivas (4) que, na época, situava-se no Largo da Independência (5) (Figura 08), atual Praça Nilo Peçanha. Mais tarde seriam construídos ainda naquela área o Hotel Bragança e a Capela de São Benedito (atual Igreja).

Além disso, há a demarcação das fazendas nas quais se originariam as primeiras quadras dos bairros Nossa Senhora de Santana (noroeste à esquerda do rio Paraíba do Sul), Centro, Morro do Gama (ao centro-sul), Santo Cristo, Muqueca e São João (sudeste à direita do rio Pirai), Carvão e Vargem Grande (sudeste à esquerda do rio Pirai) além de indicar a implantação das edificações construídas até então.

Figuras 07 e 08 – Pontes sobre o rio Pirai (1885) e Panorâmica do Largo da Independência (1881).



Fonte: Marc Ferrez/Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

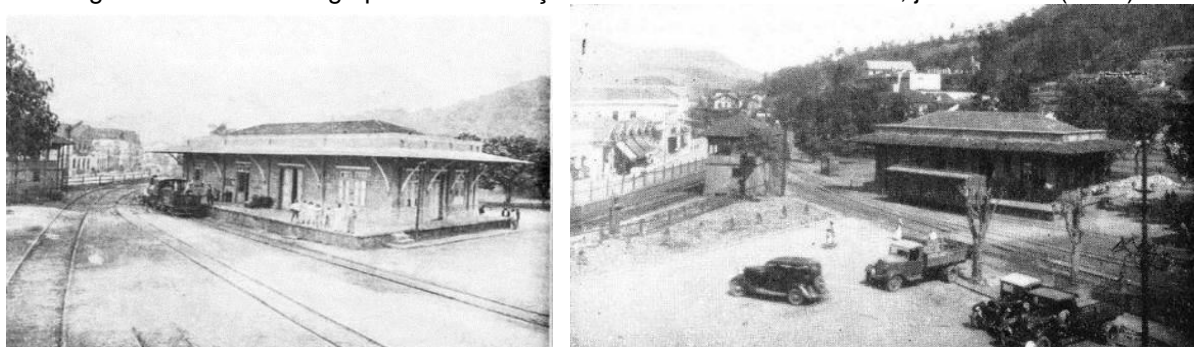
Naquele momento, a população de Barra do Pirai vislumbrava sua autonomia. De acordo com Gilson Baumgratz, em 1879 iniciou-se a campanha de emancipação e em 1880 foi publicado o Manifesto dos Autonomistas. Dentre os assinantes do documento estava Antonio da Silva Brinco, importante empreiteiro de obras que figurava no cenário barrense, além de tantas outras personalidades.

Paralelamente aos manifestos eram inauguradas outras estradas de ferro na região, entre elas a E. F. Santa Isabel do Rio Preto, a E. F. Santana, e a E. F. Carril Pirahyense, que a partir do fim do século integrariam a Viação Férrea Sapucahy, e a partir de 1930 integrariam as linhas da Rede Mineira de Viação (RMV).

Dentre estas companhias, a que impactou efetivamente na formação do centro urbano de Barra do Piraí foi a E. F. Santa Isabel do Rio Preto. Já as companhias E. F. Santana e E. F. Carril Pirayense ficaram mais relacionadas ao desenvolvimento do atual município vizinho Piraí, no distrito chamado Santanésia.

De acordo com informações do Almanak Laemmert, a primeira sessão da E. F. Santa Isabel do Rio Preto foi inaugurada em 1881, entre os povoados de Barra do Piraí e Ipiabas. Na época, um antigo armazém de exportação de produtos das fazendas da região foi transformado em estação ferroviária para servir à companhia, que trafegava em toda a parte central do povoado até chegar ao outro lado do rio Paraíba do Sul. Anos mais tarde, a presença deste trecho de ferrovia motivaria a construção da atual Ponte Metálica.

Figuras 09 e 10 – Antigo prédio da Estação da RMV em Barra do Piraí, já demolido (1932).



Fonte: Acervo INEPAC.

Estudos do INEPAC (2011) apontam que a partir desta época o cultivo de café no Vale do Paraíba Fluminense sinaliza sua decadência e outras atividades começam a ser observadas como, por exemplo, a produção de açúcar e álcool, fato comprovado pela construção do Engenho Central Rio Bonito (Figura 11) inaugurado em 1886, que tinha capacidade para moer 250.000 quilos de cana em 24 horas. Construído pela Companhia, Lavoura, Indústria e Colonização, dos sócios Barão do Rio Bonito e Furquim, Joppert & Cia., o engenho possuía uma linha férrea com extensão de 9 quilômetros que se encontrava com a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto na altura da ponte que ligava as margens do rio Paraíba do Sul.

Importantes construções como a Igreja de Sant'Anna (atual Catedral) e seu jardim à inglesa construídos em 1881, o Chafariz da Carioca construído em 1884 (Figuras 13 e 14), além de várias residências com instalações sanitárias e iluminação pública a gás foram realizadas nesta época. No planejamento urbano o traçado ortogonal

prevalece, inclusive com vias largas para a época. Parte do passeio feito com pedras costaneiras ainda pode ser observado atualmente, assim como as palmeiras imperiais ao longo de parte da rua Barão do Rio Bonito, a principal via do atual bairro Nossa Senhora de Santana.

Vale lembrar que apesar de toda pompa, a maior parte das ruas da cidade eram cobertas de saibro, não possuíam meio-fio nem calçadas e a arborização era escassa. (BAUMGRATZ, 1980).

Figura 11 – Cia Lavoura Indústria Colonização Engenho Central Rio Bonito (S/d).



Fonte: Acervo INEPAC.

Um importante exemplar da arquitetura civil da época é a Casa da Princesa (Figura 12). A construção de apenas um pavimento possui frontão com ornatos, onde se localiza um medalhão que retrata o rosto da Princesa Isabel assim como a inscrição da data 1884, ano em que foi transformada em residência.

A construção guarda em si momentos expressivos da história barrense, como a hospedagem da Princesa Isabel e a assinatura da emancipação de Barra do Piraí. Tal qual o inventário conduzido pelo INEPAC em 2011, p. 199, “as características arquitetônicas do final do século XIX mantêm-se preservadas e expressam a linguagem

do ecletismo de então.” Em 2014 a casa foi adquirida por um comerciante local e passou por restauração.

Figuras 12, 13 e 14 – Casa da Princesa, Chafariz da Carioca (2018), Catedral de Santana (2015).



Fonte: Autora.

Pouco depois da Proclamação da República em 1889, os autonomistas alcançaram seu objetivo. Finalmente, em 10 de março de 1890, através do Decreto n.º 59, Barra do Piraí tornou-se o primeiro município emancipado do regime republicano e seu primeiro intendente foi Antônio Moreira dos Santos.

A população de Barra do Piraí, ilustres cidadãos, centro convergente de todos os ramais da via férrea Central do Brasil, que ali tem a sua mais importante Estação e ainda da linha férrea Sapucaí e do ramal de Engenho Central Rio Bonito, (...) essa localidade tem se tornado uma das mais importantes do interior. (...) Primeira Comunidade criada pelo Regime Republicano Brasileiro, a influir consideravelmente na história da Pátria, quando participaria da rápida transformação dos

meios de transportes, com a expansão do complexo ferroviário, já implantado, a construção e abertura das estradas rodoviárias, testemunhando o uso do automóvel, da eletricidade, do telégrafo e do telefone; as primeiras experiências do cinema, do gramofone e da televisão. Desde então o comércio expandiu-se e a população barrense uniu-se mais ainda pelo surto cultural, intelectual e artístico (BAUMGRATZ, 1980, pp. 115-119).

Vale observar que apesar de ter sido considerada cidade somente após a república, Barra do Piraí já se destacava principalmente por conta da implantação das ferrovias, mas também pela sua importância sócio-político-administrativa, conforme aponta Baumgratz (1980, p. 37).

Barra do Piraí foi um dos principais cenários do choque cultural representado pela implantação das ferrovias no Brasil, o que se refletiu em diversas esferas, entre elas a própria forma da cidade, que reproduziu os ideais das diferentes posições e *status* sociais dos indivíduos. De acordo com Ovídio Melo, a ferrovia recrutou trabalhadores fora das camadas sociais já consolidadas:

Até então, em toda a história colonial e imperial, o Brasil tinha tido, como único povo muito amorfo, SENHORES, civis ou militares, nascidos no Brasil ou vindos de Portugal, com profissões tais como fazendeiros, militares, padres, políticos, funcionários públicos, advogados, médicos e poucas outras. A característica básica de todos eles é que possuíam, ou podiam possuir, para qualquer finalidade, ESCRAVOS. (...) Entre SENHORES e ESCRAVOS, sem ocupação regular, estava espremida uma pequena parte da população, desprezada e marginal, de homens brancos, negros, mestiços, todos eles pobres e por isto sem direito a voto, mas mesmo assim considerados como "HOMENS LIVRES". (MELO, 2010, pp.10-11).

2.2. A PÉROLA DO VALE (1890 – 1950)

A partir de sua autonomia, Barra do Piraí participaria ativamente das transformações pelas quais os grandes centros do Brasil passariam nos anos seguintes, se tornando a "Pérola do Vale".

E, por muito tempo, aparenta manter-se nessa vanguarda, enquanto os fatores geográficos determinantes da sua escolha para uma das nossas mais ativas encruzilhadas ferroviárias prevaleçam nos domínios da técnica do transporte. Barra do Piraí, a predileta das estradas de ferro, soube corresponder ao privilégio da sua localização. Encerrando o ciclo do café, atirou-se à pecuária e, com a economia desta pôde, firmemente, ingressar num novo ciclo industrial que ali já envolve com as suas fábricas, as suas grandes oficinas ferroviárias,

solidamente sustentado por sua rede de transportes. Foi o determinismo geográfico nos traçados ferroviários que fez nascer esta cidade e com ela o município. (LAMEGO, 2007 p. 184).

O período entre a última década do século XIX e o fim da metade do XX compreende um acelerado ritmo de transformações, não apenas em Barra do Piraí, mas em todo território nacional. Durante este período, houve a modernização e substituição de tecnologias no setor ferroviário e isto afetou diretamente o urbanismo das cidades que recebiam as linhas.

A partir de então, novas atividades foram incorporadas: Barra do Piraí, privilegiada pela sua localização, consolidou-se como centro agrícola, comercial e de negócios do sul do estado do Rio de Janeiro, e incorporou a atividade industrial. Com isso, edificações e equipamentos urbanos melhoraram em qualidade e se multiplicaram tal qual a demanda.

O exemplo mais emblemático desta afirmação foi a substituição das pontes de madeira, e em especial a construção da Ponte Presidente Getúlio Vargas, mais conhecida como Ponte Metálica, que foi inaugurada em 1902 (Figura 15), em função da passagem dos trens da então Viação Férrea Sapucahy.

Figura 15 – Inauguração da Ponte Metálica em 1902.



Fonte: Marc Ferrez/Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

Após a Proclamação da República, a Estrada de Ferro Dom Pedro II passou a ser chamada Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Como consta no inventário

produzido pelo INEPAC (2011, p. 37), “ao longo de sua expansão, no sentido das terras paulistas e mineiras, a empresa foi anexando várias linhas férreas de propriedade do Estado e de particulares, como também a construção de novas”, o que intensificou o tráfego nas áreas de bifurcação, em especial em Barra do Pirai.

Telles (2011) aponta que as estradas da EFCB se multiplicavam rapidamente e chegou-se a cogitar a duplicação de alguns trechos e melhorias técnicas. Depois de debates, prevaleceu a ideia de melhorar a linhas em vez de duplicá-las.

O fato de ser um grande entroncamento ferroviário fez com que o município se tornasse sede de um dos depósitos de locomotiva da EFCB, com oficinas, administração e assistência aos trabalhadores, além do girador de locomotivas. A construção da rotunda – que ainda existe no local – possibilitou o desenvolvimento dos bairros Carvão e Santo Cristo.

A rotunda de Barra do Pirai foi construída em 1891. Sua importância para o complexo ferroviário se baseava em sua posição estratégica pois era considerada como ponto de convergência de três linhas de grande importância e muito bem localizadas com relação ao comércio ao qual serviam (GERODETTI E CORNEJO, 2005, p. 26).

Figura 16 – Depósito de Locomotivas da EFCB em 1930.



Fonte: Aldo Marsilli/COELHO (1993).

Paralelamente aos acontecimentos relacionados à EFCB, o antigo Engenho Central Rio Bonito foi transformado nas Oficinas do 5º Depósito da Cia. Férrea Sapucahy, que seria incorporada pela RMV poucos anos mais tarde. Sabe-se que as instalações serviram à ferrovia durante a primeira metade do século XX.

Figura 17 – Oficinas do 5º depósito da Cia. Férrea Sapucahy instaladas no antigo engenho (s/d).



Fonte: Acervo Jorge A. Ferreira/Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Podemos então considerar Barra do Piraí, com seu depósito ferroviário que chegou a ocupar cerca de oitocentos operários, a primeira grande experiência de industrialização no país. Isto também porque, ao longo da linha férrea, os imigrantes recém-chegados começavam a instalar pequenas indústrias, que no Brasil até então não tinham existido. Indústrias de alimentação, fabricação de veludos e fitas, cortumes etc (MELO, 2010, p. 34).

Além das transformações relacionadas às estruturas ferroviárias, o início do século XX representou crescimento urbano e diversificação arquitetônica para Barra do Piraí, como aponta Amaral Barcellos:

A cidade moderna, tôda ajardinada, com seus templos religiosos que demonstram o vigor e a sêde de progresso de um povo; com seus edifícios de 2, 3 e 4 andares, reunindo no seu patrimônio associativo e de assistência social instituições das mais úteis, despontava-se de uma feição de logarejo pobre, da sua defeituosa estrutura primitiva, para assomar, com os encantos da civilização, ocume só acessível às que obedeceram a determinados impulsos da hermenêutica político-adminstrativa (BARCELLOS, 1970, p. 88).

Por volta da década de 1910, o intendente da prefeitura Álvaro Rocha reuniu esforços no sentido de padronizar as fachadas dos edifícios do centro da cidade e com isso, os antigos casarões perderam as varandas coloniais para dar lugar a amplos passeios. Dentre os feitos desta administração está também o alargamento e calçamento da rua Aureliano Garcia, mais conhecida como rua da Estação, quando a RMV concordou em afastar seus trilhos, abrindo espaço para a via. De acordo com o IBGE (1959), 50% dos logradouros da cidade se encontravam calçados com paralelepípedo no início do século, havendo pequenos trechos asfaltados e alguns com outros tipos de

pavimentação. Foram iniciadas então as obras para o abastecimento de água e fornecimento de eletricidade em todos os prédios da cidade, cujos primeiros serviços datam de antes da virada do século, mas que até então não eram obrigatórios.

Nessa época, o município já era sede do Bispado, já havia a Loja Maçônica e o Grêmio Espírita de Beneficência, instituições que faziam da cidade um polo regional igualmente do ponto de vista religioso. A arquitetura religiosa ficou em evidência com a construção da ornamentada e eclética Igreja de Santo Cristo no bairro de mesmo nome e com a substituição da Capela de São Benedito pela atual Igreja de estilo art déco. (BARCELLOS, 1970). Foram fundadas igualmente as primeiras instituições escolares, de saúde, comunicação e lazer, como jornais e clubes (BAUMGRATZ, 1980) e, ao observar o crescimento acelerado do município, pouco tempo depois a empresa Light – que esteve relacionada às transformações urbanísticas em outras cidades do Rio de Janeiro na mesma época – ali instalou seus escritórios.

Devido ao seu caráter central e de passagem, Barra do Piraí possuía diversos hotéis como, por exemplo, o Hotel da Estação e o Hotel Antunes, onde os viajantes se hospedavam. Além disso, havia Casa do Viajante que hospedava os comerciantes das fábricas que vinham visitar as lojas e efetuar vendas. Havia até mesmo um vice-cônsul de Portugal na cidade nas primeiras décadas do século.

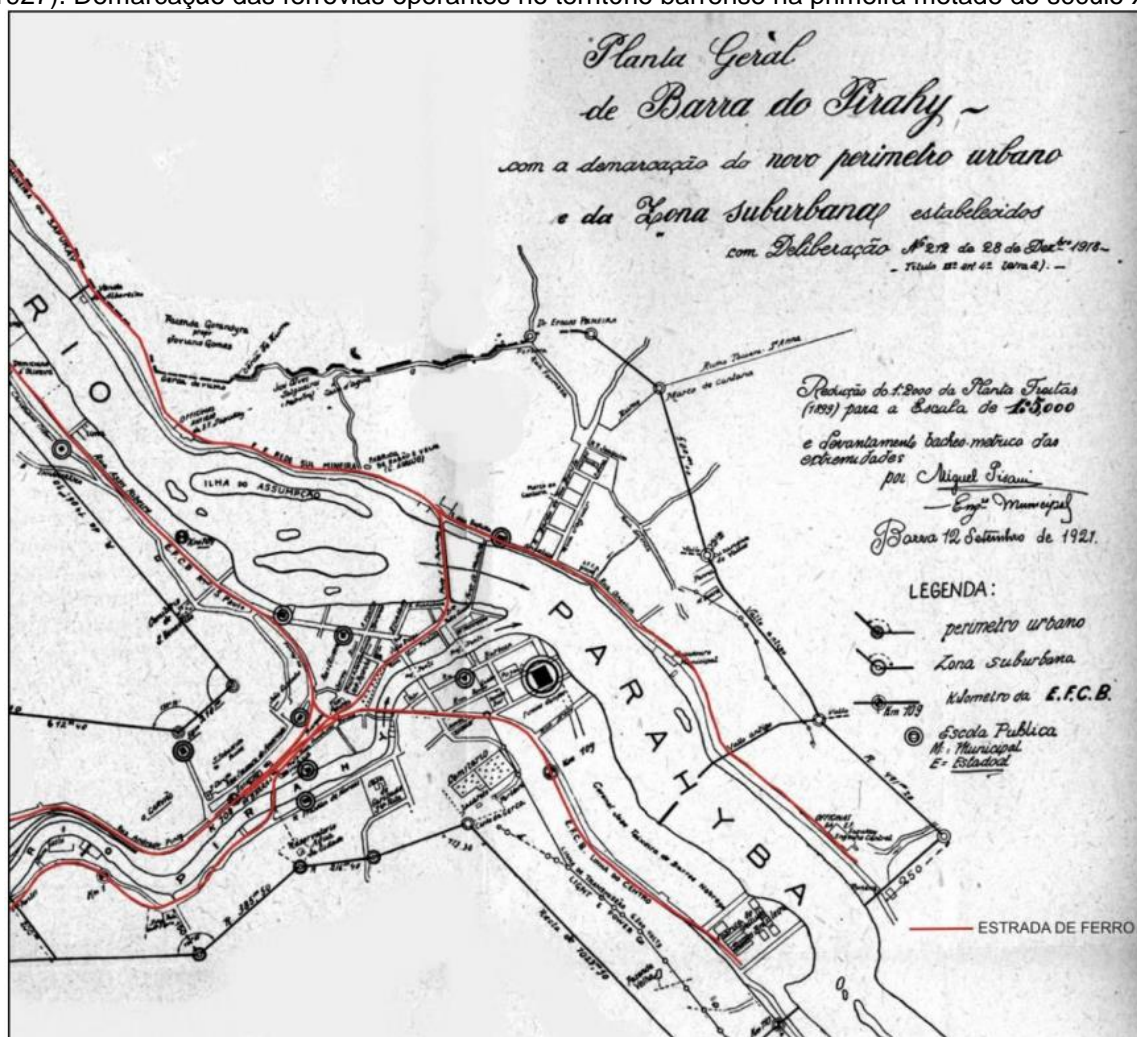
Na década de 1930, assumiu a prefeitura o engenheiro Dr. Artur Leandro de Araújo Costa, que propôs a remodelação urbanística do centro da cidade, promovendo novos traçados para ruas e avenidas e construções padronizadas. Esta foi a primeira grande readequação urbanística pela qual o centro de Barra do Piraí passou.

Dados do Almanak Laemmert: Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro na seção “Notabilidades Comerciais” confirmam a existência de uma construtora na cidade, a Eduardo Cravo Construções, na mesma década. Além disso, havia uma fábrica local de ladrilhos de propriedade de João Francisco de Matos, duas carpintarias e marcenarias chamadas Benedito Silva Lomba e Carpintaria Luzitana, além de mais de trinta fornecedores de materiais como ferragens, tintas, vidros e louças. Havia disponível também o serviço do marmorista Antonio Dias da Costa.

No mapa a seguir feito pelo engenheiro Miguel Pisani em 1927 (Figura 18), observa-se a configuração do centro da cidade e sua relação entre a linha férrea e a expansão urbana. A partir do entroncamento principal, ao lado esquerdo do rio Piraí, está

a linha em direção ao Rio de Janeiro da EFCB, e na margem direita do mesmo rio, está o ramal de Passa Três, incorporado pela RMV. As duas se cruzam na chamada rua da Estação e dali a linha segue em direção a São Paulo pela margem direita do rio Paraíba do Sul. À margem esquerda do rio Paraíba, as linhas levam a Santa Isabel do Rio Preto, após atravessar a Ponte Metálica. Pela margem direita do mesmo rio, as linhas seguem no sentido de Três Rios.

Figura 18 – Planta geral de Barra do Pirahy com demarcação do novo perímetro urbano e da zona suburbana estabelecidos com deliberação n.º 212 de 28 de dezembro de 1918. PISANI, Miguel (1927). Demarcação das ferrovias operantes no território barrense na primeira metade do século XX.



Fonte: Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Data também do início do século XX a execução dos trabalhos preliminares para a eletrificação das linhas ferroviárias, que tiveram como consequência o fechamento de algumas estações e trechos dos subúrbios e a eliminação das passagens de nível, com a construção também de extensos viadutos de concreto armado (TELLES, 2011). O processo de eletrificação partiu do Rio de Janeiro e seguiu o percurso da ferrovia Serra

acima. O trecho até Barra do Piraí foi concluído no final dos anos 1940, quando foi inaugurada uma Subestação bem no centro do entroncamento ferroviário da cidade.

Entretanto, com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941 em Volta Redonda, na época ainda distrito do município de Barra Mansa, as atenções começaram a se desviar de Barra do Piraí e muitos barrenses foram lá empregados. De acordo com Telles

É importante salientar que, até as décadas de 1940 e 1950, quando teve início a grande expansão do rodoviarismo, as estradas de ferro eram praticamente o único meio moderno de transporte terrestre e por isso tinham de arcar com o peso morto de milhares de quilômetros de linhas em situação deficitária grave e irreversível. Não era possível desativar essas linhas porque na ocasião não havia nada que as substituísse satisfatoriamente. Em outubro de 1942, foi suspenso o tráfego ferroviário do ramal Barra do Piraí – Passa Três (RJ) na Central. Não sabemos se esse foi o primeiro trecho ferroviário a ser desativado mas certamente conta-se entre os primeiros e foi assim o precursor de uma política praticada intensivamente no futuro, visando reduzir o déficit global de nossas ferrovias (TELLES, 2011, p. 120).

Neste contexto, podem ser observados os primeiros sinais da estagnação e decadência que viriam acometer Barra do Piraí na segunda metade do século XX. A partir de então, o local tornou-se uma espécie de cidade-dormitório para os trabalhadores da grande siderúrgica (MELO, 2010).

2.3. A BARRA DO PIRAÍ (1950 – 2000)

Na década de 1950, o entroncamento ferroviário de Barra do Piraí recebia as linhas da EFCB e as da RMV. As duas somavam mais de 6 000 quilômetros de extensão em todo país, sendo cerca de 60 quilômetros em Barra do Piraí. De acordo com o IBGE, havia nove estações ferroviárias no município. Porém, logo em 1951, foi inaugurada a rodovia Presidente Dutra (BR-116), oferecendo uma alternativa para o transporte terrestre fora dos limites territoriais de Barra do Piraí, mais condizente com as aspirações políticas e econômicas do país.

Em 1952, a estação que recebia os trens da RMV no centro foi afastada para ponto mais distante, para dar lugar a Praça Nilo Peçanha, de acordo com os novos planos de urbanização da época, citados na Enciclopédia dos Municípios do IBGE (1959). O fato, é que a partir daí, a relação entre ferrovia e cidade foi tomando outro rumo em Barra

do Piraí. Dez anos mais tarde, com o fim da rede mineira, foi desativada definitivamente a linha. Golpe para o município, que viu seu comércio esvaziar-se pela falta dos trens, que traziam os compradores das cidades vizinhas. (MUNIZ, ROTHE, 1997).

De acordo com o aumento da demanda por eletricidade em Barra do Piraí e na região metropolitana do estado do Rio de Janeiro nesta época, foi construída a Barragem e Usina Elevatória Santa Cecília no rio Paraíba (Figura 19), dentre outras obras, nos primeiros anos da década de 1950. Conforme noticiado no Jornal Correio da Manhã (1951), naquele ano estavam sendo construídas as oito comportas setor, de 18 metros de vão e 6 metros de altura, e mais o túnel de Santa Cecília, que foi aberto em rocha viva em ambas as extremidades com a extensão de 3311 metros, para conduzir a água recalcada até o canal de Santa Cecília, visando o abastecimento de outras localidades da região metropolitana do estado.

A notícia ainda demonstra o forte envolvimento da empresa Light nas principais obras do estado naquele período: “A Light, que vem acompanhando êsse contínuo desenvolvimento do Rio de Janeiro, está realizando as grandes obras do Desvio Paraíba-Piraí a fim de elevar a sua produção de energia elétrica e atender o progresso vertiginoso da capital do país” (CORREIO DA MANHÃ, 1951).

Figura 19 – Vista da barragem e Usina de Santa Cecília (1955).



Fonte: IBGE.

Por um tempo, Barra do Piraí seguiu no ritmo das construções experimentado nas décadas anteriores. Em 1968, a Fundação Educacional Rosemar Pimentel (FERP) obteve autorização para o funcionamento da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo na cidade, entre outros poucos cursos, colaborando para a formação de profissionais capacitados para a construção civil, o que demonstra o interesse da comunidade na área

e também a demanda. A Coleção de Monografias do IBGE apresenta o aspecto urbano geral naquela época:

Muitas das ruas da cidade, e alguns de seus prédios apresentam aspecto colonial. Cêrca de 80 logradouros públicos calçados, edificados (aproximadamente 7000 residências particulares), arborizados, abastecidos de água (3 406 prédios) e esgotados (1 641 prédios) constituem o conjunto urbano e suburbano. A extensão da rede de abastecimento de água é 19 845 metros e da de esgotos, 4 120. Há 1 580 aparelhos telefônicos instalados. A iluminação da cidade é fornecida pela Rio Light, havendo 6 080 ligações elétricas de luz e fôrça (IBGE, 1966, série B, n. 90).

Após vinte anos de oscilação entre o transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, em 1973 era inaugurada a BR-393. A inauguração do trecho que corta Barra do Piraí, denominado Rodovia Lúcio Meira em homenagem a um dos idealizadores da CSN, consolidou o transporte rodoviário na região. Rodovias estaduais também surgiram na época, como a RJ-137 – no caminho da Estrada Presidente Pedreira – e a RJ-145. Um dos símbolos mais evidentes deste momento no centro de Barra do Piraí foi a construção do Viaduto Faria Lima para transpor a linha férrea nos anos 1970.

Figura 20 – Viaduto Faria Lima no centro de Barra do Piraí. Ao fundo duas pontes sobre o rio Piraí: em segundo plano, a ponte ferroviária e um trem cargueiro em 2018.



Fonte: Autora.

O mapa a seguir mostra o centro urbano entre as décadas de 1970-80. As áreas urbanas edificadas, marcadas em rosa, estão todas nas margens próximas dos rios e ferrovias. Na margem esquerda do rio Paraíba, está a linha desativada da ferrovia mineira, que já não cruzava mais a Ponte Metálica há alguns anos.

Figura 21 – Mapa de Barra do Pirai em 1981.



Fonte: IBGE.

Em 1990, foi suspenso oficialmente o trem “Vera Cruz”, que fazia o trajeto entre a capital do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, passando também por Barra do Pirai. A linha já vinha sofrendo interrupções desde 1970 e chegou a parar por quatro anos consecutivos, entre 1976 e 1980 (BUZZELIN, 2002). Em 1996, após um acidente ocorrido com o Trem Barrinha (Figura 22), que ligava Barra Mansa a Japeri passando por Barra do Pirai, a linha foi desativada. A tragédia permanece na memória dos barraenses. Finalmente, em 1998, o transporte de passageiros entre o Rio de Janeiro e São Paulo que passava por Barra do Pirai foi desativado, com o fim do Trem de Prata.

Figura 22 – Matérias publicadas no Jornal O Globo no dia 19 de setembro de 1996.

Caixa preta explicará o que houve com os freios

Tacógrafo semelhante ao dos aviões registra em fita velocidade e movimentos de freagem dos trens da Rede Ferroviária

• Somente após a análise da fita de um tacógrafo instalado no motor do cargueiro MK-5032, a direção da Rede Ferroviária Federal terá condições de concluir, com precisão, o que levou a máquina a perder o freio. A exemplo das caixas pretas usadas em aviões, o aparelho registra tudo o que acontece durante as viagens dos trens: desde a velocidade em que a composição trafega até os movimentos de freagem. Com o estudo da fita, será possível saber se o freio falhou por falta de manutenção, de peças ou por falha do maquinista. Certo é que o acidente que causou a morte de 15 pessoas em Japeri foi causado por falha de freio, o gerente de tráfego da Rede, engenheiro Mário Sidrim, também confrontará as gravações do tacógrafo com o resultado das investigações a serem feitas pela Comissão de Inquérito da estatal. Enquanto Mário Sidrim falava sobre a “caixa preta”, o maquinista Gilberto Barreto, de 43 anos, denunciava a falta de peças novas para reposição.

— Há anos a Rede não compra peças. Quando um vagão está sem freio, retiramos as sapatas dos mais velhos para reaproveitá-las — disse Barreto, que integra a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (Cipa) da Rede.

Antes de o engenheiro Mário Sidrim admitir que houve falha no sistema de freio, especulava-

se que o acidente teria sido causado por sabotagem, como estava acontecendo na Flumitrens (antiga CSTU). O chefe de Polícia Civil, delegado Hélio Luz, chegou a deslocar para Japeri o inspetor Gérson Muguet, da Metropol VI (centralizadora de delegacias da Zona Oeste) que comanda as investigações na Flumitrens.

— Felizmente, o acidente não foi causado por sabotagem — comentou Gérson Muguet.

Retirada às pressas por agentes da Polícia Ferroviária, a “caixa preta” do cargueiro foi guardada pela direção da Rede Ferroviária Federal. Mário Sidrim também descartou a possibilidade de o cargueiro estar transportando uma carga acima de sua capacidade, conforme denunciaram alguns ferroviários.

O gerente de tráfego da Rede Ferroviária explicou que o cargueiro MK-5032 trabalhava dentro

do seu limite, que é de 1.800 toneladas. Segundo ele, os 18 vagões — que pesam 28 toneladas cada um — carregavam 72 toneladas de fio de máquina (produto semi-acabado, usado na fabricação de pinos, parafusos e pregos). O material, pertencente à empresa Belgo-Mineira Exportações, segue para Arará.

Para o presidente da Rede Ferroviária, Isaac Poputchi, o acidente de ontem não passou de

uma fatalidade. No entanto, os técnicos da Rede já sabem que os dois sistemas de freio da composição de carga — tanto o normal, quanto o de emergência — falharam. Agora, uma comissão interna de investigação vai ter um prazo de sete dias para apontar o que causou o problema.

— Todas as hipóteses vão ser examinadas. Pode ter havido falha na vistoria da locomotiva ou algum problema no trecho de descida da serra — disse o presidente da Rede.

Locomotiva havia sido trocada em Barra do Pirai

Poputchi explicou que a locomotiva original que vinha da estação de Dias Tavares, em Minas Gerais, apresentou problemas em Barra do Pirai, onde foi substituída por uma outra. O presidente da Rede garante que, antes de seguir viagem, a locomotiva passou por uma vistoria, que verificou as condições dos freios e não foi constatado qualquer problema.

— Todas as precauções, principalmente onde há trânsito misto (carga e passageiros) foram tomadas. Os procedimentos foram seguidos à risca — disse.

De acordo com Poputchi, a Rede investiu cerca de R\$ 20 milhões na recuperação de dez locomotivas e vagões de carga, além de gastar R\$ 4 milhões por mês em peças de reposição. Oito

horas depois do acidente em Japeri, no entanto, o presidente da Rede não sabia dizer se a locomotiva que se chocou com o trem de passageiros estava entre as dez que foram recuperadas. Poputchi também não soube informar quando tinha sido realizada a última revisão completa da locomotiva. Nem mesmo o nome dos dois maquinistas e do auxiliar que estavam no trem de cargas tinham sido levantados pela assessoria da presidência da Rede.

Pelas informações que Poputchi recebeu, o trem de passageiros que foi atingido pelo de cargas dispunha de equipamento de rádio. Mas ele não sabia se o sistema de comunicação estava funcionando.

— Tudo isso será apurado pela comissão responsável. Sabemos que são apenas quatro minutos antes do acidente o maquinista do trem de cargas informou à estação de Barra do Pirai que estava em alta velocidade e os freios não estavam funcionando. Não houve tempo hábil para retirarmos os passageiros.

O fato de o acidente ter acontecido 48 horas antes do leilão de privatização do trecho da malha ferroviária do Rio e São Paulo, para Isaac Poputchi, não vai causar prejuízos.

— Há um consórcio habilitado e um preço mínimo já estabelecido (R\$ 888,9 milhões). ■

Tensão em Barra do Pirai

Cidade desperta preocupada com a notícia do acidente

• Em Barra do Pirai o dia ontem foi de desespero para os familiares dos passageiros que embarcaram, às 6h30m, no Barrinha, como é conhecido o velho trem de passageiros. A busca por informações começou cedo, tão logo a notícia do acidente chegou à cidade, e mudou totalmente a rotina de Barra do Pirai. Sem maiores informações, muita gente preferiu não esperar pela chegada de notícias e partiu para o Hospital da Posse, em Nova Iguaçu.

O assunto dominou a cidade. Como providências, além da procura por informações, uma ambulância e um carro funerário seguiram de Barra do Pirai para o local do acidente, para de alguma forma tentar ajudar. O Instituto Médico Legal da cidade também mudou sua rotina em função do acidente. O IML que normalmente fecha às 17 ho-

ras, ontem foi mantido aberto até o início da noite na expectativa da chegada de corpos.

Depois de ligar por vários anos Japeri, na Baixada Fluminense, à Saudade, bairro de Barra Mansa, as viagens do Barrinha chegaram a ser suspensas pela Rede Ferroviária Federal. As pressões, no entanto, foram tão grandes que o velho trem voltou aos trilhos, mas com o itinerário reduzido até Barra do Pirai.

A tração elétrica foi substituída pelo diesel e os horários reduzidos à três viagens de ida e volta por dia, de segunda à sexta-feira. Apesar dos problemas, o Barrinha continuou sendo o preferido pela população mais humilde: enquanto uma passagem entre Barra do Pirai e o Rio custa R\$ 7, a viagem no trem — que deixa o passageiro na estação de D. Pedro II — fica em R\$ 2,20.

Fonte: Acervo O Globo.

Em Barra do Piraí o dia ontem foi de desespero para os familiares dos passageiros que embarcaram, às 06h30m, no Barrinha, como é conhecido o velho trem de passageiros. A busca por informações começou cedo, tão logo a notícia do acidente chegou à cidade, e mudou totalmente a rotina de Barra do Piraí. Sem maiores informações, muita gente preferiu não esperar pela chegada de notícias e partiu para o Hospital da Posse, em Nova Iguaçu. O assunto dominou a cidade (Jornal O Globo, 1996, p.13).

A concessão da malha sudeste da RFFSA para a empresa MRS Logística em 1996 constituindo a privatização das linhas e os acidentes ocorridos na última década do século XX foram definitivos para que Barra do Piraí não recebesse mais os trens de passageiros. Com isso, as edificações de apoio à ferrovia, as estruturas e até mesmo alguns trechos dos trilhos tiveram seus fins originais decretados, servindo apenas aos trens de carga que continuaram trafegando.

Dias (2009), que pesquisou subsídios para o desenvolvimento de Barra do Piraí, listou doze empresas ou instituições que fecharam, ou que transferiram suas atividades do município entre 1980 e 2000. Entre elas estão quatro confecções – Nagib Abrimery Confecções, Began Confecções, Fábrica de Fitas Suissa e Confecção Cukier; dois cinemas – Cine Brasília e Cine-Theatro Speranza; a Belprato S.A. do setor alimentício; e duas empresas do setor químico – Química Industrial Barra do Piraí e Carbocálcio. A faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Fundação Educacional Rosemar Pimentel foi transferida para Volta Redonda, assim como a Delegacia da Receita Federal. Por fim, deu-se a transferência da Superintendência Regional e da estrutura administrativa da RFSSA para Juiz de Fora – MG.

A partir de então, a produção arquitetônica barrensense, em especial em edificações de uso público, estancou. As obras realizadas após esta época consistiram, em sua maioria, em reformas, ampliações e construção de habitações. O final do século XX trouxe muitas incertezas para o contexto urbano de Barra do Piraí e reflexões acerca do futuro das estruturas ferroviárias ali presentes. Uma vez que não há transporte de passageiros e somente cargas, a relação entre o barrensense e a ferrovia se transformou significativamente, trazendo outras perspectivas sobre o trem.



3. AS PERMANÊNCIAS

A diferença entre passado e futuro, do ponto de vista da teoria do conhecimento, consiste no próprio fato de que o passado é, em parte, experimentado agora e que, do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse o significado a dar às permanências: elas são um passado que ainda experimentamos (ROSSI, 2011, p.52, tradução nossa).

Na atualidade, observa-se que a relativa estabilidade da forma se sobrepõe à impermanência das funções, o que permite pensar as persistências arquitetônicas e urbanísticas barrensenses dentro da teoria de Aldo Rossi em seu livro *A Arquitetura da Cidade*, publicado pela primeira vez em 1966. Incorpora-se, de acordo com as reflexões daquele autor, o pensamento de Marcel Poëte e Lavedan.

Neste sentido, na medida em que os autores estabelecem a função das permanências na construção do significado da cidade, é possível reconhecer a sua relevância neste estudo. Do mesmo modo, integra-se o pensamento de Carlo Aymonino em seu livro *O significado das cidades*, publicado pela primeira vez em 1975, que vê a cidade como um lugar no qual cada época procura representar a si própria através dos monumentos arquitetônicos.

Figura 23 – Caracterização do desenvolvimento regional da região do Médio Paraíba (2006).



Fonte: Secretaria Municipal de Obras de Barra do Piraí. Adaptação da autora.

Em uma escala maior, já é possível observar que com o tempo a cidade cresce e adquire consciência e memória de si mesma. Permanecem os motivos originários e, ao mesmo tempo, a cidade transforma as razões de seu próprio desenvolvimento (ROSSI, 2011, pp.11-12).

Dessa forma, insere-se a continuidade do caráter de centralidade de Barra do Piraí, ainda estrategicamente ligada a centralidades, porém, em uma escala mais regional que nacional, ligando as cidades do Médio Paraíba fluminense e facilitando as atividades e o intercâmbio entre as mesmas. No mapa apresentado anteriormente (Figura 23), elaborado pela Secretaria Municipal de Obras, a cidade aparece legendada como importante entroncamento ferroviário (MG-SP-RJ), apesar também de ser cortada pelas rodovias BR-393, RJ-137, RJ-141, RJ-143 e RJ-145.

A estimativa do IBGE em 2017 era que Barra do Piraí possuísse cerca de 97 mil habitantes em seus 582,10 km². O município é atualmente composto pelo distrito sede e mais cinco distritos: Dorândia, Vargem Alegre, São José do Turvo, Ipiabas e Califórnia da Barra, dos quais a maior parte territorial é considerada zona rural com exceção do distrito Califórnia da Barra, considerado predominantemente zona urbana.

No distrito sede, onde se localiza a maior área urbana do município e o entroncamento ferroviário, as atividades comerciais e de serviços são as principais. Já nos distritos de Califórnia da Barra e Vargem Alegre, as atividades desenvolvidas são industriais, em especial metalúrgica e de alimentos. Em Dorândia e São José do Turvo, grandes áreas rurais com pequenos pontos urbanizados, a agropecuária se destaca. A atividade turística se desenvolve desde os anos 2000, em especial no distrito de Ipiabas, com a inclusão das fazendas anteriormente cafeeiras nos roteiros e com a realização de eventos culturais. As centralidades urbanas, em amarelo, permanecem as mesmas através da história, sendo que apenas duas delas, Dorândia e São José do Turvo, nunca foram servidas por alguma ferrovia.

As cidades permanecerem em seus eixos de desenvolvimento, manterem a posição dos seus traçados e crescerem segundo a direção e com o significado de fatos urbanos mais antigos do que atuais é a descoberta mais importante de Poëte, segundo Rossi, que nasce essencialmente do estudo da história apesar de não ser definida completamente como uma teoria histórica. Para o autor (2011, p. 52), “a permanência mais significativa é dada, pois, pelas ruas e pelo plano; o plano permanece sob níveis

diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes se deforma, mas, substancialmente, não se desloca”.

Figura 24 – Caracterização físico-territorial de Barra do Pirai (2006).



Fonte: Secretaria Municipal de Obras de Barra do Pirai.

A formação do arruamento e loteamento do território barrense coincide com a implantação das ferrovias. A localização das primeiras vias acompanha a linha férrea e esta, por sua vez, é paralela ao caminho feito pelos rios. Observa-se que a centralidade resiste, mas se transforma, apresentando uma diversidade de potencialidades e referências, identificadas em suas ruas, praças e esquinas, que juntas permitem o encontro entre o passado e o futuro. Em geral, as vias principais e de maior fluxo são paralelas às linhas férreas ainda existentes ou se localizam exatamente no leito daquelas que um dia existiram.

A partir dos anos 2000, a legislação urbana em Barra do Piraí avançou na direção de um Plano Diretor Participativo, após a aprovação do Estatuto da Cidade⁶ em 2001. O documento foi produzido no período de cinco meses com a organização da equipe do Departamento de Pesquisa e Planejamento Urbano da Secretaria Municipal de Obras e entrou em vigor em 2006. Antes disso, havia o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Barra do Piraí aprovado em 1995 que, de acordo com a comissão responsável pelo documento atual, já se encontrava desatualizado trazendo grande desconforto à população.

Uma das etapas para a realização do documento foi a Leitura da Cidade, feita em duas partes: técnica e comunitária. Nesta etapa, as discussões foram por temas como trânsito, transporte e mobilidade urbana, desenvolvimento econômico, turismo, cultura e patrimônio, habitação e direito à moradia, meio ambiente e saneamento, e políticas sociais. A leitura comunitária foi realizada através de reuniões, oficinas temáticas e preenchimento de formulários distribuídos por toda a cidade. Dentre os resultados apresentados, os principais pontos de atenção são a falta de segurança para os pedestres, a necessidade de calçadas, ciclovias, sinalização e redutores de velocidade nas vias. De fato, acordo com o último censo realizado em 2010, 39.4% era o percentual de logradouros com urbanização adequada, cujos critérios adotados para avaliação foram: presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio (IBGE, 2010).

Os pontos especificamente relacionados ao tema aqui estudado e mencionados na leitura foram: a construção de pontes, viadutos e de passarelas sobre a linha férrea; a volta do trem de passageiros com sistema integrado aos outros modais de transporte público e um anel ferroviário para a retirada do entroncamento do centro da cidade, sendo os dois últimos críticos e contrastantes entre si.

Para além das discussões, as leituras técnicas permitiram a elaboração de material gráfico e documentos sobre o território e sua morfologia. Além do Plano Diretor Participativo, outros documentos foram elaborados na primeira década dos anos 2000 e normatizam as construções no município atualmente. Destaca-se o Código de Obras e Edificações (2007), o Código de Parcelamento do Solo (2008), e o Código Ambiental (2009). Em 2016, iniciou-se o processo de revisão do Plano Diretor, que foi finalizado em

⁶ BRASIL. **Lei 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, entre elas a criação do Estatuto da Cidade.

2018, cujas alterações mais significativas foram em relação à classificação de usos segundo o zoneamento, com adição de tabelas e mapas.

De modo geral, as pesquisas feitas confirmam que entre os principais fatores físicos condicionantes do traçado do distrito sede estão os rios Paraíba do Sul e Piraí, a ferrovia e a topografia, que por ser bastante acidentada, com pequenos vales e escassas áreas planas, dificulta a acessibilidade e os novos assentamentos urbanos. Os eixos de desenvolvimento destacados coincidem com os traçados das ferrovias, assim como as centralidades dos bairros tem relação direta com a instalação de estruturas ferroviárias. As áreas que apresentaram mais infraestrutura e presença de equipamentos comunitários de saúde e educação estão também relacionadas à ferrovia, assim como aquelas de maior densidade demográfica.

A persistência dos elementos ferroviários pode ser compreendida em um conjunto, no qual adquirem importância conforme são entendidos em seu contexto. Por conseguinte, compreende-se que estes são os pontos na cidade que conectam ao passado, cujas funções e significados se transformam, mas cuja forma persiste como uma constante na paisagem urbana. Esses são os lugares, cuja ideia diferencia-se de espaço, de acordo com o pensamento do filósofo alemão Martin Heidegger⁷.

Ao identificar um lugar, acrescenta-se ao espaço o processo fenomenológico da percepção e da experiência do mundo. Este é o *genius loci*⁸, a capacidade de aflorar as preexistências em meio a articulação urbana. No caso específico de Barra do Piraí, que se desenvolve a partir de um núcleo agregador formado pelos cursos d'água e pelo entroncamento ferroviário, pode-se dizer que este é o *genius loci* barrense, que perdura e que se impõe como marca constante e determinante do lugar. Além disso, ao observar a relação mutável, mas constante no tempo, entre a tipologia dos edifícios e a morfologia urbana, compreende-se o potencial de cada edifício como uma autêntica expressão do tempo de sua concepção e, ao mesmo tempo, parte de um todo que é a cidade.

⁷ De acordo com Ligia Saramago em seu texto *Como Ponta de Lança*, que se dedicou ao estudo da obra heideggeriana *Ser e Tempo*, de 1927, “o conceito de lugar em Heidegger, recebeu, primordialmente, um sentido positivo (em contraste com o de espaço), sentido esse que o remete às noções de pertencimento mútuo, seja este entre habitantes e sua terra natal, objetos e seus lugares, seja mesmo entre diferentes lugares”. O pensamento de Heidegger posteriormente encontraria interlocutores em diversas áreas, entre elas a teoria da arquitetura e urbanismo.

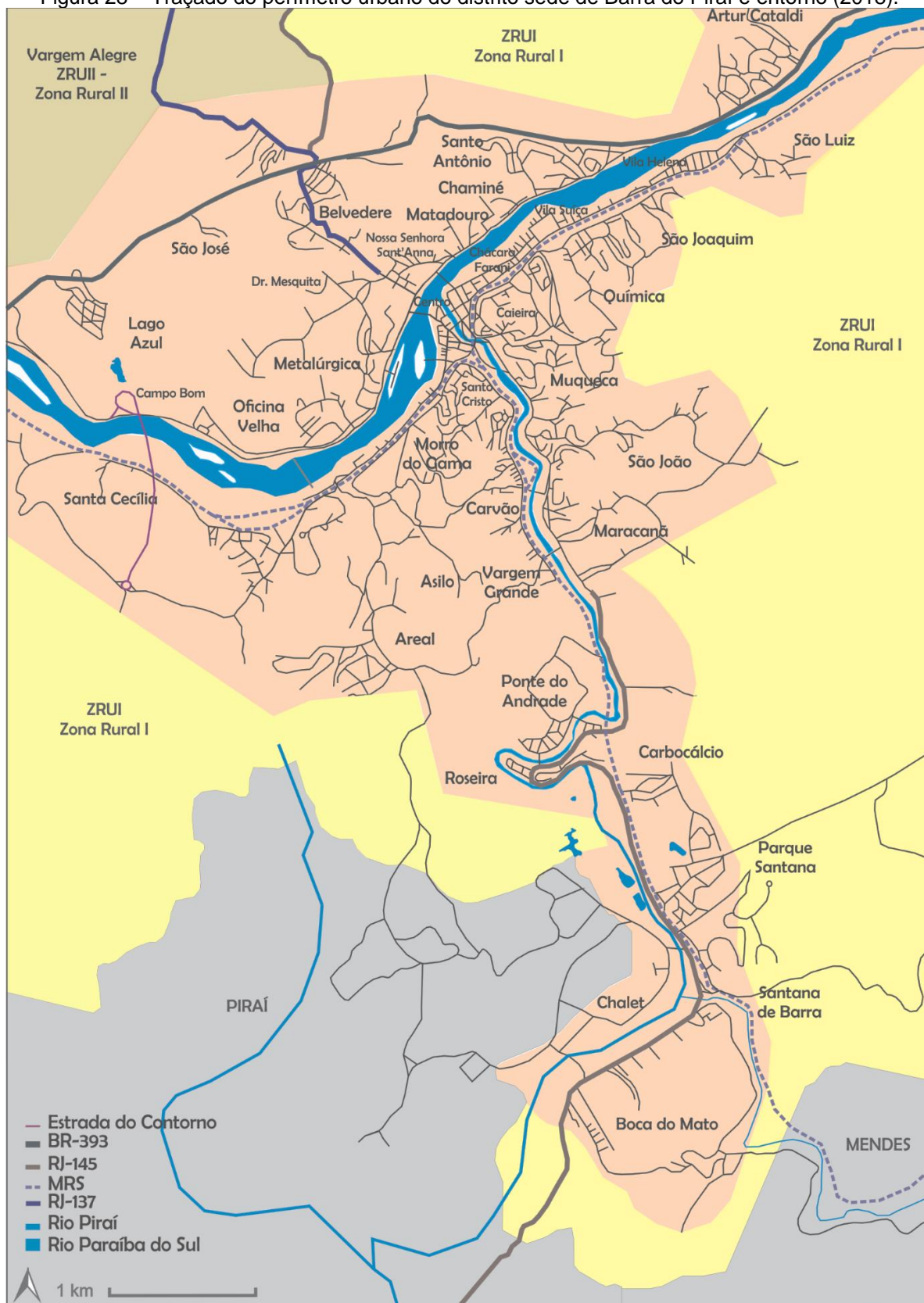
⁸ Do latim, que significa “espírito dos lugares”. Termo aqui entendido dentro da abordagem fenomenológica relacionada à teoria da arquitetura e urbanismo, que se debruça na interação entre os lugares e sua identidade, utilizado por arquitetos e teóricos da arquitetura e urbanismo como Christian Norberg-Schulz e Aldo Rossi.

Figuras 25, 26 e 27 – Vistas aéreas do centro de Barra do Pirai no início do presente século. Em linha contínua a ferrovia permanência, em tracejado a ferrovia memória.



Fonte: PMBP. Adaptação da autora.

Figura 28 – Traçado do perímetro urbano do distrito sede de Barra do Pirai e entorno (2018).



Fonte: Produção da autora baseada em informações retiradas da plataforma Google Earth e dos dados obtidos na legislação urbana municipal.

Considerando a urbe a partir de sua dimensão histórica, a identificação dos fatos urbanos barrenses e, em especial aqueles ferroviários, permite o reconhecimento

de fragmentos espaciais que conformam a cidade, que guardam memórias e significados e que permanecem constituindo um vasto mosaico do espaço-tempo.

Segundo Aymonino (1984, p. 11), “a cidade é um lugar onde cada época tenta, mediante a representação de si própria nos monumentos arquitetônicos, assinalar aquele tempo determinado, para além das necessidades e dos motivos contingentes porque os edifícios foram construídos”. Para este autor, com o tempo, a arquitetura deixa de ser apenas uma resposta ao motivo pelo qual foi solicitada e passa a ser tratada como um signo importante na construção de uma identidade, sendo o seu testemunho válido exatamente em virtude das constantes transformações ou adaptações realizadas. Nesta perspectiva, é possível associar o seu pensamento ao de Aldo Rossi:

Sou, de fato, propenso a crer que os fatos urbanos persistentes se identificam com os monumentos; e que os monumentos são persistentes nas cidades e efetivamente persistem também fisicamente. (...) Esta persistência e permanência é dada dos seus valores constitutivos; das histórias e das artes, do ser e da memória. (ROSSI, 2011, p. 54, tradução nossa).

A singularidade desta assertiva está no fato de que o autor evidencia o caráter memorial das permanências. Este ponto de vista indica para o que se vivencia atualmente no campo da preservação do patrimônio, que tende a considerar as suas especificidades, valoração e preservação a partir de sua relação com a memória. De fato, as permanências apresentadas nesta dissertação podem ser identificadas como monumentos.

Para fins deste estudo, foram selecionadas as permanências que se encontram em áreas urbanas do distrito sede: Estação de Santana de Barra e Casa do Chefe de Estação, Túnel 14, Ponte dos Andradas, Oficina de Locomotivas (Rotunda) e Caixa D'água integrada, Estação de Barra do Pirai, Subestação e Relógio da Central do Brasil integrado, Ponte da Barra, Estação de Pulverização, Túneis 16 e 17, Ponte Metálica, Estação Oficina Velha e Chaminé. Vale ressaltar também a presença de postes de concreto, postes metálicos, catenárias e caixas seccionadoras nas proximidades destas permanências. Entretanto, estes elementos que fizeram parte do sistema de eletrificação da ferrovia e possuem demarcação da quilometragem das linhas não serão abordados diretamente nesta dissertação.

Os elementos estudados serão apresentados a partir de seu contexto atual, localização, situação e acessos; breve síntese histórica; síntese arquitetônica, técnicas e materiais construtivos; ponderação sobre o seu estado atual, considerando sua integridade física e a preservação de sua autenticidade ao futuro; e informações sobre sua proteção nas instâncias municipal, estadual e/ou federal, quando couber.

Antes de prosseguir, é preciso dizer que as construções ligadas a ferrovia no Brasil constituem tipologias arquitetônicas e construtivas próprias, sendo exemplares da integração de processos técnicos-construtivos importados com o saber-fazer tradicional brasileiro. A apropriação estilística é uma particularidade destas construções assim como a tendência de empregar diversos estilos arquitetônicos em um só objeto construído, característica comum ao ecletismo. Outro aspecto a ser ressaltado é a padronização de algumas das construções e estruturas, proporcionada pela produção em série de elementos pré-fabricados e incentivada por parte das companhias ferroviárias, no sentido da busca de uma identidade própria e de uma linguagem formal correspondente às transformações vivenciadas em cada época.

Anna Eliza Finger, que se debruçou sobre o estudo da arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957, sintetiza com excelência o período em sua tese de doutorado, demonstrando a importância das ferrovias e sua arquitetura nas transformações pelas quais as cidades brasileiras passaram:

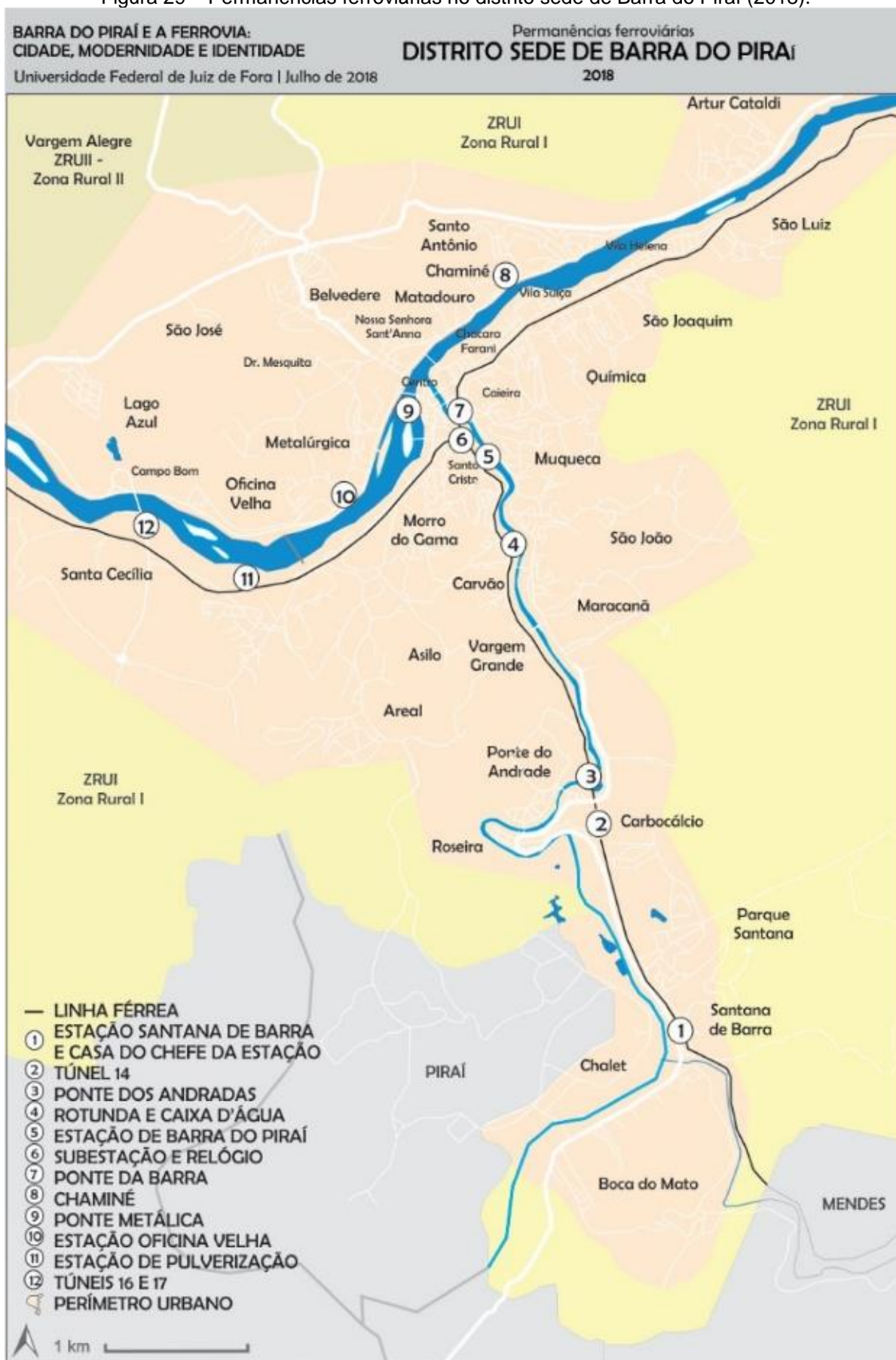
Em menos de um século foram construídas centenas de linhas férreas no Brasil, com características distintas: públicas e privadas, de origem estrangeira ou brasileira, implantadas em meio urbano, rural ou em trechos ainda não desbravados do território, voltadas ao escoamento de produção agroindustrial, articulação territorial, proteção de fronteiras, mobilidade, etc. Os edifícios ferroviários deveriam atender às distintas necessidades de cada uma a depender de seus objetivos (transporte de pessoas ou cargas), adequando-se ainda às diferentes realidades sociais, técnicas e econômicas dos locais onde eram construídas. Ao longo do tempo também sofreram transformações significativas, acompanhando as mudanças na realidade socioeconômica dos locais onde as linhas foram implantadas – e para as quais também contribuíram – auxiliando ainda no processo de assimilação e popularização de novos materiais e técnicas construtivas, que transformaram a arquitetura e as cidades brasileiras. Assim, ao levar até os confins do país referências industriais, conceitos e hábitos modernos, as ferrovias e sua arquitetura foram parte fundamental no processo de transformação socioeconômica, cultural e geográfica pelas quais o país passou a partir de meados do século XIX (FINGER, 2013, p. 9).

Para fins de estudo, as estações ferroviárias, em especial, podem ser identificadas de acordo com a sua disposição em relação à(s) plataforma(s), suas dimensões e compartimentação. De acordo com Kühn (1998), elas podem ainda ser agrupadas em estações de passagem ou intermediárias, estações terminais, ou ainda, estações de transferência ou de entroncamento, quando consideramos o trajeto da composição ferroviária em relação ao prédio. É possível também a classificação de acordo com o programa arquitetônico e com o estilo dos elementos empregados ou apropriados na construção.

Pontes e túneis são, em geral, classificados como obras de arte da engenharia ferroviária, e aqui são tratadas como obras de arte especiais, conforme terminologia que designa toda obra que requer projeto específico para o seu funcionamento na ferrovia. Por fim, são mencionados também elementos monumentais feitos intencionalmente que integram a paisagem urbana barrensense no sentido de rememorar a história da ferrovia.

As construções e seus contextos foram observados e pesquisados entre março de 2017 e abril de 2018. Em todos os casos foram feitas mais de uma visita no intuito de trazer informações atualizadas sobre o estado de conservação de cada um, mas também de modo a observar os usos e apropriações, possibilidades e relações entre a dinâmica da cidade e os elementos ferroviários. Para melhor identificação foi elaborado o mapa a seguir que demarca a localização dos elementos no distrito sede.

Figura 29 – Permanências ferroviárias no distrito sede de Barra do Pirai (2018).



Fonte: Produção da autora baseada em informações retiradas da plataforma Google Earth, dos dados obtidos na legislação urbana municipal, e da pesquisa *in loco*.

3.1. Estação Santana de Barra

Figura 30 – Localização do prédio onde funcionou a Estação Santana de Barra. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

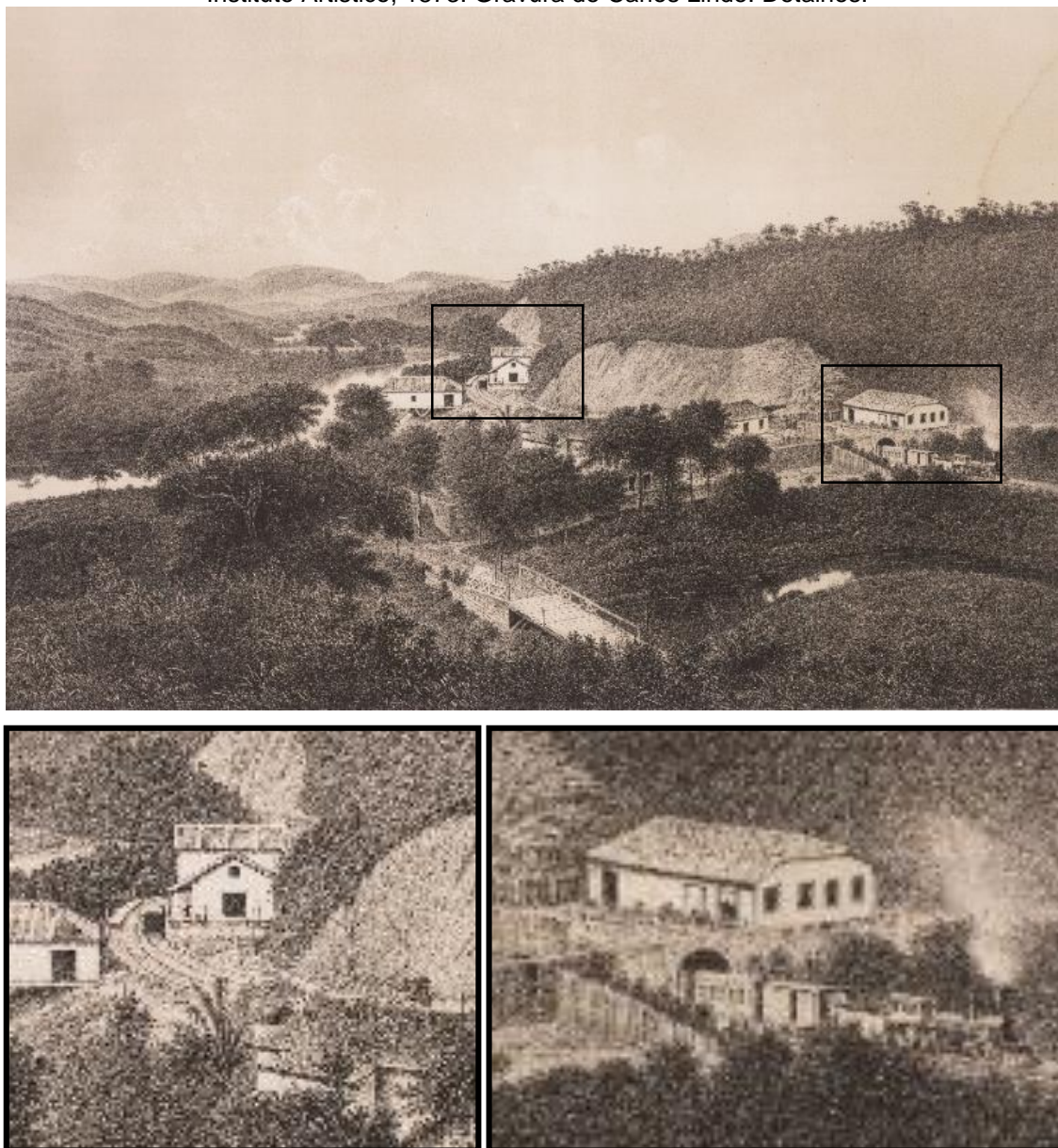
A Estação Santana de Barra (Figuras 44 a 49) está localizada na rua Coronel Claudino Dias nº 45, no bairro Santana de Barra. Está situada em um pequeno vale do rio Piraí, que se alarga mais a frente. Os trilhos do pátio de manobras da ferrovia, que funciona no local, a separam da rodovia RJ-145, que neste trecho se chama avenida Vereador Oswaldo Dias Ferreira.

Partindo da rodovia que liga Barra do Piraí à Piraí, o acesso pode ser feito de duas maneiras: pela da passagem de nível existente no bairro Parque Santana ou pelo Trevo Cardeal Dom Agnello Rossi, que permite a travessia sobre a linha férrea. Ambos acessos dão para a rua Cel. Claudino Dias, com a diferença que o primeiro constitui a principal entrada para o bairro Parque Santana e, a segunda, dá para a Estrada Santa Maria, ingresso principal para o Hotel Fazenda Arvoredo, um dos principais atrativos turísticos da região. A partir de dentro do bairro, o acesso é pela rua Manoel Carlos Ferreira, perpendicular à rua Cel. Claudino Dias e que dá direto no prédio da estação.

Ao seu lado fica a construção que servia como Casa do Chefe da Estação. Aos fundos, existem construções de uso residencial e comercial, com um ou dois pavimentos, no máximo. Pelo lado direito, na rua Coronel Claudino Dias, se inicia um aclave onde não há edificações. Nessa direção, somente após a ponte há o Reservatório de Santana.

A Estação foi inaugurada em 07 de agosto de 1864 com o nome Sant'Anna, uma fazenda que existia no local. Nos anos 1940 teve o nome alterado para Santanésia, nome do distrito de Piraí que se encontra do outro lado do rio, e logo após para Santana de Barra. Contudo, seu nome popular é Santana da Barra. O prédio foi construído para servir como estação intermediária da E. F. Dom Pedro II, que posteriormente pertenceu à EFCB e à RFFSA. Após a sua desativação oficial em 1996, foi abandonada.

Figura 31 – Estrada de Ferro de D. Pedro II. Estação Sant'Anna. Rio de Janeiro: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, 1873. Gravura de Carlos Linde. Detalhes.



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Na gravura feita por Carlos Linde é possível ver a estação em 1873 e a locomotiva no canto direito, ao centro, passando por baixo de uma pequena ponte. Por ali trafegaram também os trens da Linha da Barra a partir dos anos 1880, com o ramal Passa Três. A linha, que pertenceu à E. F Sapucahy, foi incorporada pela RMV nos anos

1930. De acordo com Max Vasconcellos (1928), cada linha tinha sua estação, porém, não foram encontradas imagens da outra estação, que já não existe mais.

Das estruturas de apoio à Linha da Barra, resta apenas a ponte mencionada acima, classificada como obra de arte especial. Originalmente em arco e feita de pedras, passou por adaptação para servir ao tráfego ferroviário, com a retirada do arco e a inserção de uma estrutura metálica típica das ferrovias. Mais tarde, foi adaptada para o tráfego rodoviário com estruturas e guarda-corpo em concreto armado construídas acima daquelas já existentes. Foram acrescentadas também contenções nas duas extremidades.

Figuras 32 e 33 – A ponte antes de 1940 e em 2008.



Fonte: Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Figuras 34 e 35 – A ponte em 2011 e em 2018.



Fonte: INEPAC e Autora.

Apesar das transformações, a base em pedras e a viga metálica permanecem, e é possível visualizá-las melhor quando a ponte é vista de baixo. Observou-se também a presença de um guarda-corpo em concreto, com elementos vazados em forma de

hexágono irregular e uma balaustrada com os mesmos elementos logo ao lado da ponte, em uma das laterais.

Não se sabe ao certo a data nem o motivo da construção, e não foi possível o acesso ao local devido à quantidade de vegetação e entulho no entorno. A ponte não possui nenhum tipo de proteção, tendo sido inventariada pela primeira vez em 2011 quando foi sugerido o seu tombamento. Mesmo sendo considerada uma das “obras de arte especiais” executadas anteriormente pelas companhias ferroviárias, o estado de conservação da estrutura é regular, carecendo de manutenção.

Outra construção que merece destaque na abordagem sobre a Santana de Barra é a Casa do Chefe de Estação cujo uso continua sendo o residencial. A casa de um pavimento situa-se entre a rua e a linha férrea, bem ao lado da estação. É cercada por muros na fachada voltada para a estação e por cerca nas demais. Abaixo do muro do quintal é possível ver ainda a plataforma da estação feita em pedra.

Na fachada voltada para a estação havia uma sobreverga e um espaço em branco onde se localizava a epígrafe E. F. C. B. Imagens do inventário feito pelo INEPAC mostram a fachada de tijolos aparentes pintados. Nessa época, a construção já havia sido descaracterizada por intervenções em suas esquadrias.

Figuras 36 e 37 – Casa do Chefe de Estação em 2011.



Fonte: INEPAC.

A casa é coberta por telhado cerâmico, possuindo cinco águas que acompanham a volumetria formada pela organização dos espaços. O telhado termina em pequenos beirais com sancas simples. Mesmo tendo sido inventariada e seu tombamento estadual sugerido há alguns anos, a casa foi recentemente reformada. Atualmente suas fachadas estão revestidas por reboco e pintadas de verde. A epígrafe E. F. C. B foi retirada.

Figuras 38 e 39 – Casa do Chefe da Estação e plataforma no quintal em 2018.



Fonte: Autora.

O estado de conservação da casa é bom, entretanto, já se encontra bastante descaracterizada. Sobre a estação, não se pode dizer o mesmo. Inserida em um contexto de negligência e descaso, seu afastamento de cinco metros em relação à rua está coberto por vegetação e entulho, o que dificulta o acesso ao interior e cobre uma parte de sua fachada.

Com a observação da compartimentação interna, conclui-se que ali havia uma pequena recepção, sala de espera, um sanitário, bilheteria, sala do chefe da estação, telégrafo e comunicações, depósito, além da plataforma de embarque e desembarque. O prédio aparenta simetria em seu volume horizontal, é composto por um corpo que possui dois pavimentos, e mais dois volumes com apenas um pavimento em cada uma das laterais. O telhado-de-copiar constitui um segundo motivo que distingue o corpo dos demais, que possuem duas águas.

As fachadas principais são divididas em doze tramos, mais uma vez com destaque para o corpo, cuja sua divisão é ressaltada pelas janelas e pelas portas principais de acesso. Cimalhas sem ornatos servem como faixas que demarcam enquadramentos e fazem a diferenciação entre pavimentos no corpo. Nas fachadas laterais estão inscrições do nome da estação.

A construção é majoritariamente feita de tijolos maciços cerâmicos da marca Viúva Guedes & Filho. A maior parte das superfícies é revestida com reboco com exceção de uma área no interior, revestida de azulejos brancos. Foram observadas três camadas de tinta nas paredes, sempre em tons pasteis e branco. O piso da plataforma é cimentado. Não foi possível documentar os demais pisos pela quantidade de entulho no local, que inclui partes do madeiramento e telhas da cobertura em meio a vegetação.

Das esquadrias que restaram, observa-se que as das fachadas principais eram de madeira em duas folhas e pintadas de marrom. As janelas possuíam folhas de madeira e vidro em pequenos caixilhos. As esquadrias restantes no interior são todas em madeira e pintadas de azul. Às suas características ecléticas, alguns acréscimos e adaptações podem ser ressaltados como, por exemplo, paredes feitas com tijolos vazados no interior. Outro fato é que, originalmente, a estação foi construída sem as marquises que lá se encontram – sobre plataforma e sobre a entrada principal – o que justifica a presença de pequenos prolongamentos das sobrevergas. A marquise de concreto sobre a plataforma é a que mais se destaca, pois é sustentada por viga misulada, que facilita a união da parte superior dos pilares à laje em balanço. As sequências de fotos a seguir ajudam a entender como deu o seu processo de arruinamento que, por um lado, deu-se a partir da ação do tempo, mas que essencialmente foi fruto do seu abandono e falta de manutenção ao longo dos anos.

Figuras 40 a 43 – A estação Santana de Barra em 1999, 2003, 2008 e 2016.



Fonte: Fotos de José Emílio Buzelin; Carlos Latuff; Jorge A. Ferreira; e Alexandre Ferreira, respectivamente, disponibilizadas no Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

O que chama atenção é o fato da estação ter sido tombada pelo município quando já era possível observar a presença de vegetação na plataforma e no corpo da edificação, parte da cobertura já se encontrava sem telhas e com a estrutura abalada.

Em 2010, foi aberto um Inquérito Civil Público (**Anexo 01**) para apurar possível omissão dos órgãos competentes na preservação deste bem e, em 2012, a Estação e a Casa do Chefe foram inseridas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Mesmo assim, nada foi feito para a sua preservação. Em 2018, este bem cultural se encontra em ruínas e não há previsão de ações visando a sua preservação. “Seu dia fatal por fim chegará; mas que chegue declarada e abertamente, e que nenhum substituto desonroso e falso prive o monumento das honras fúnebres da memória.” (RUSKIN, 2008, p. 82).

Figuras 44 a 49 – A estação Santana de Barra em 2018.



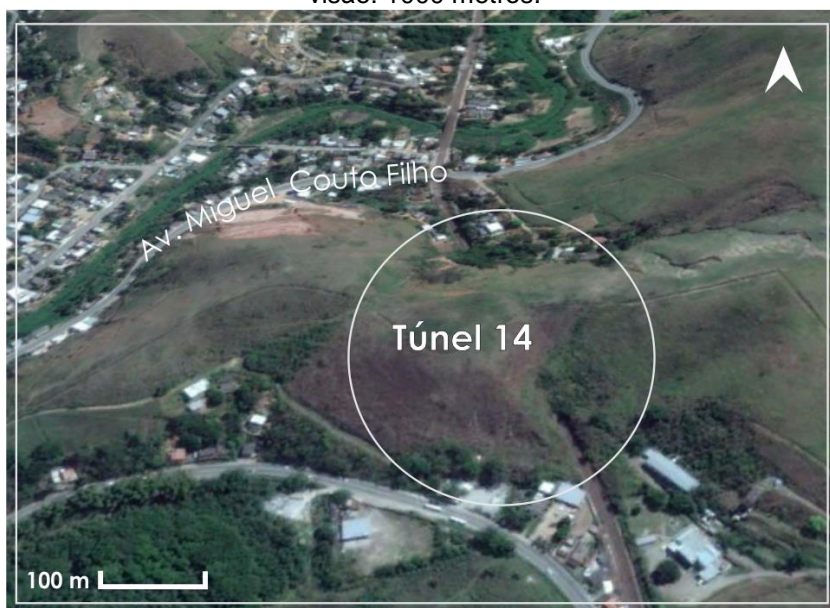
Fonte: Autora.

3.2. Túnel 14 e Ponte dos Andradas

O Túnel 14 está localizado em um morro entre os bairros Carbocálcio e Ponte do Andrade, à direita dos bairros Roseira e Ponte Vermelha. A elevação, que tem cerca de 20 metros acima da abertura, é variável e pode chegar até 50 metros nas imediações. Contornado pela av. Miguel Couto Filho, o acidente geográfico está ocupado apenas nas áreas menos íngremes, inclusive nas proximidades das embocaduras do túnel. Neste último caso, a ocupação é predominantemente residencial e se encontra em área não edificável. O restante é coberto por vegetação rasteira e, em algumas partes, observa-se a movimentação de terra para fins particulares.

O acesso à construção se dá pela rodovia RJ-145, e é necessário caminhar cerca de 200 metros pela linha férrea para chegar a cada uma das bocas no nível do túnel.⁹ Logo acima, há um caminho de terra perpendicular ao percurso que liga os bairros Ponte Vermelha e Carbocálcio, cujo acesso é privado.

Figura 50 – Localização do Túnel 14. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 1000 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

O Túnel 14 foi construído para servir à Segunda Seção da E. F. Dom Pedro II, que além de ter sido uma obra importante para a época, foi, principalmente, uma grande escola prática de engenheiros. “Ali, se formou o primeiro núcleo de engenheiros

⁹ Não é recomendado que se faça o percurso a menos que seja autorizado pela MRS, atual responsável pela construção e que controla um pátio de manobras próximo ao local. O tráfego ferroviário é intenso e o local é inapropriado para pedestres.

ferroviários brasileiros, muitos dos quais se notabilizariam depois na própria estrada ou em muitas outras atividades” (TELLES, 2011, p. 47).

Figura 51 – Embocadura do Túnel 14, bairro Carbocálcio (2018).



Fonte: Autora.

Entretanto, ao observar mais atentamente, a história da construção das ferrovias no Brasil oculta partes importantes que interessam àqueles que passaram partes de suas vidas – ou senão toda a vida – trabalhando junto às ferrovias. E, por isso, este trabalho apoia-se em Foot Hardman para dizer que

a história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita. Por toda parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante (HARDMAN, 1988, p. 150).

As obras da Segunda Seção aconteceram entre 1858 e 1864, apenas três anos antes da descoberta da dinamite, patenteada por Albert Nobel em 1867. De acordo com Rodriguez (2004), foram construídos 15 túneis para vencer um desnível de cerca de 450 metros em simples aderência. Sob a coordenação de empreiteiros norte-americanos, os operários escavaram as rochas utilizando apenas marreta e pólvora.

O Túnel 14 foi construído entre 1863 e 1864. Dadas as más condições de trabalho, não demorou muito para que os operários se organizassem para reivindicar seus direitos, deflagrando o primeiro movimento grevista dos ferroviários do Brasil. É principalmente esta parte da história que indica a importância de sua valorização cultural nesta pesquisa:

Os ferroviários se organizavam politicamente de maneira autônoma. Em cada cidade, elegiam algumas lideranças que organizavam os movimentos grevistas. Não havia sindicato, e sim grupos de mobilização travestidos em associações beneficentes ou clubes ferroviários. (...) Não se tratava mais de ajudar-se mutuamente para sobreviver. O objetivo era reivindicar e uma das formas de atuação passou a ser a greve. A primeira greve de que se tem notícia na história da ferrovia no Brasil data de 1863. O movimento grevista dos ferroviários ocorreu na Estrada de Ferro D. Pedro II e recebeu a adesão dos operários que trabalhavam na construção dessa ferrovia, em **Barra do Piraí**. Foi de tal amplitude, que o governo foi obrigado a enviar a essa cidade um reforço de 400 soldados da Guarda Nacional (MAIA, 2009, p. 98-9, grifo nosso).

Na imagem a seguir é possível observar a formação geológica do terreno cortado para a construção da passagem.

Figura 52 – Túnel 14.



Fonte: Autora.

Inaugurado em 07 de agosto de 1864, o Túnel 14 passou por reformas durante as obras de duplicação do trecho ferroviário da Serra do Mar sob a administração do engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin e foi reinaugurado em 10 de novembro de 1914. Serviu às companhias E. F. Dom Pedro II, EFCB, RFSSA e atualmente a sua concessionária é a MRS Logística.

Com 4,2 m de largura e 5,8 m de altura e 218 m de extensão em linha reta, a obra de arte especial da ferrovia foi revestida em alvenaria de pedra e cimento (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). A partir da intervenção, o túnel recebeu novo revestimento de concreto, e foi acrescentada a inscrição EFCB nos pontos mais altos dos arcos abatidos que conformam as suas fachadas, ambas com as mesmas características construtivas.

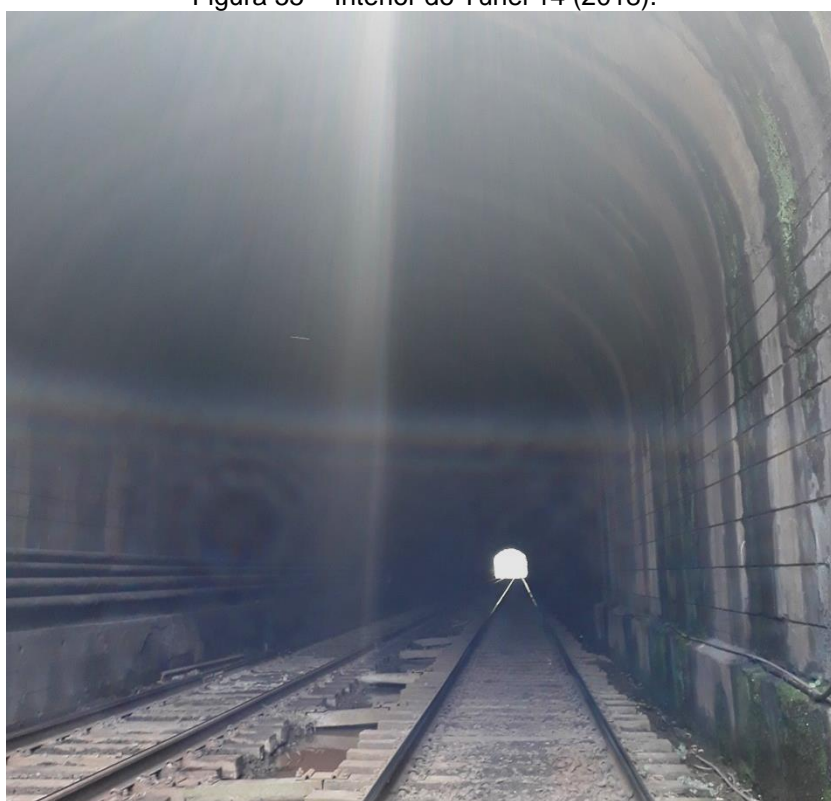
Em uma das entradas há duas placas indicativas de sua inauguração e reinauguração. Há também uma placa indicando o seu nome e comprimento.

Figuras 53 e 54 – Detalhes da fachada do Túnel 14: Placas indicam datas de inauguração e reinauguração, assim como seu nome e comprimento (2018).



Fonte: Autora.

Figura 55 – Interior do Túnel 14 (2018).



Fonte: Autora.

Sabe-se que há um coeficiente de permeabilidade no caso de estruturas como esta, porém, foram observadas infiltrações excessivas na estrutura que podem comprometer a sua conservação. É importante ressaltar que o sentido histórico e cultural

da conservação, e não apenas a usabilidade da estrutura, é considerado nesta última afirmação. O túnel e sua história são desconhecidos por grande parte da população barrensense, e a outra parte parece ter se esquecido de sua existência.

Localizado em uma área escondida e de baixa população relativa, a construção não faz mais parte dos percursos a não ser aqueles feitos pelos trens. Por fim, não constam registros de inventário cultural ou valoração da estrutura, que continua plena em sua função, assim como aponta Telles:

Das nove travessias ferroviárias que foram feitas na Serra do Mar, esta é a única que, 150 anos depois de construída, continua funcionando com toda eficiência. Atualmente, por ela trafegam trens pelo menos 40 vezes mais pesados do que aqueles para os quais foi projetada. Tudo isso sem qualquer alteração substancial no traçado. (TELLES, 2011, p. 41)

Mais a frente está a Ponte dos Andradas, localizada a quase 300 metros do Túnel 14. Ambientada pela pequena comunidade do bairro que recebe uma adaptação de seu nome, está situada sobre o leito do rio Piraí. O acesso à ponte pode ser feito a partir da RJ-145 através de duas vias locais, ou a partir de dentro do próprio bairro, em via paralela. Em geral, seu entorno possui pouca infraestrutura e está ocupado predominantemente por construções de apenas um pavimento.

Igualmente considerada obra de arte especial, foi inaugurada em 07 de agosto de 1864, serviu às mesmas companhias que o Túnel 14 e atualmente é utilizada pela MRS Logística. Foi construída em cinco arcos de alvenaria de pedra e cimento, sendo três arcos abatidos de 12,20 metros cada, e dois arcos plenos, cada um medindo 6,10 metros (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). Originalmente não possuía guarda-corpos. As próximas duas imagens mostram a ponte poucos anos após a sua inauguração.

Sucederam intervenções que adaptaram a estrutura de acordo com as demandas, mas que a descaracterizaram. Durante a duplicação do trecho, em 1914, foram construídos grandes pilares e vigas de concreto para apoiar uma segunda linha férrea do lado esquerdo da ponte. Apoiada sobre a viga de concreto está uma estrutura metálica que, ao conectar-se para formar mãos-francesas, sustenta grandes tubulações aparentes. Do outro lado, foi acrescentada uma passarela para pedestres nos moldes daquelas utilizadas no restante da cidade, toda de estruturas metálicas. Não se sabe ao

certo a data de construção da passarela. Além das intervenções, com diminuição do leito do rio Piraí, os dois arcos das extremidades ficaram praticamente soterrados.

Figura 56 – Localização da Ponte dos Andradas. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

Figuras 57 e 58 – Estrada de Ferro de D. Pedro II. Ponte sobre o rio Piraí. Rio de Janeiro: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, 1873. Gravura de Carlos Linde /Ponte dos Andradas: kilometro 104,677 (1881). Fonte: Coleção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro 2º.



Fontes: Acervo Biblioteca Nacional e Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Próxima a uma das extremidades, há uma placa feita de pedra que indica a data de construção e outras informações que não foram possíveis identificar. A placa está em péssimo estado de conservação, assim como a base da ponte, única parte possível de observar. A Ponte dos Andradas não foi sequer inventariada. Subentende-se, assim,

que sua importância na história barrense e na história da ferrovia no Brasil não foi valorada.

Figuras 59 a 61 – Ponte dos Andradas: base e placa com inscrições sobre a ponte (2018).



Fonte: Autora.

3.3. Depósito e Oficina de Locomotivas

A Rotunda¹⁰, como é mais conhecida a Oficina de Locomotivas, está localizada entre os bairros Muqueca a leste, Carvão à oeste e Vargem Grande ao sul.

¹⁰ De acordo com Ralph Giesbrecht, rotundas ferroviárias são depósitos de locomotivas de forma circular ou semi-circular: variam geralmente de prédios construídos em 90 graus até prédios totalmente circulares, construídos em 360 graus. A distribuição das locomotivas para cada baía é feita por um girador. Esses

Situa-se entre a linha férrea e o curso do rio Piraí. O acesso de veículos se dá pela av. Getúlio Vargas, nº 685, próximo à antiga Caixa D'água, e por uma pequena ponte no fim da rua Franklin de Moraes. O acesso de pedestres, além destas duas alternativas, pode ser feito através de uma passarela sobre a linha férrea. Para Rodrigues da Silva (2014), esses elementos da estrutura ferroviária despertam interesse e admiração pela sua centralidade nos espaços e paisagens. O complexo se destaca do entorno pela ampla área construída e por suas funções. Predominam as residências térreas e sobrados nesta região, com comércio e serviços locais, o quais não tem nenhuma relação com as atuais atividades desenvolvidas na Rotunda.

Figura 62 – Localização da Oficina de Locomotivas. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 800 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

Figura 63 – Fachada voltada para a linha férrea (2015).

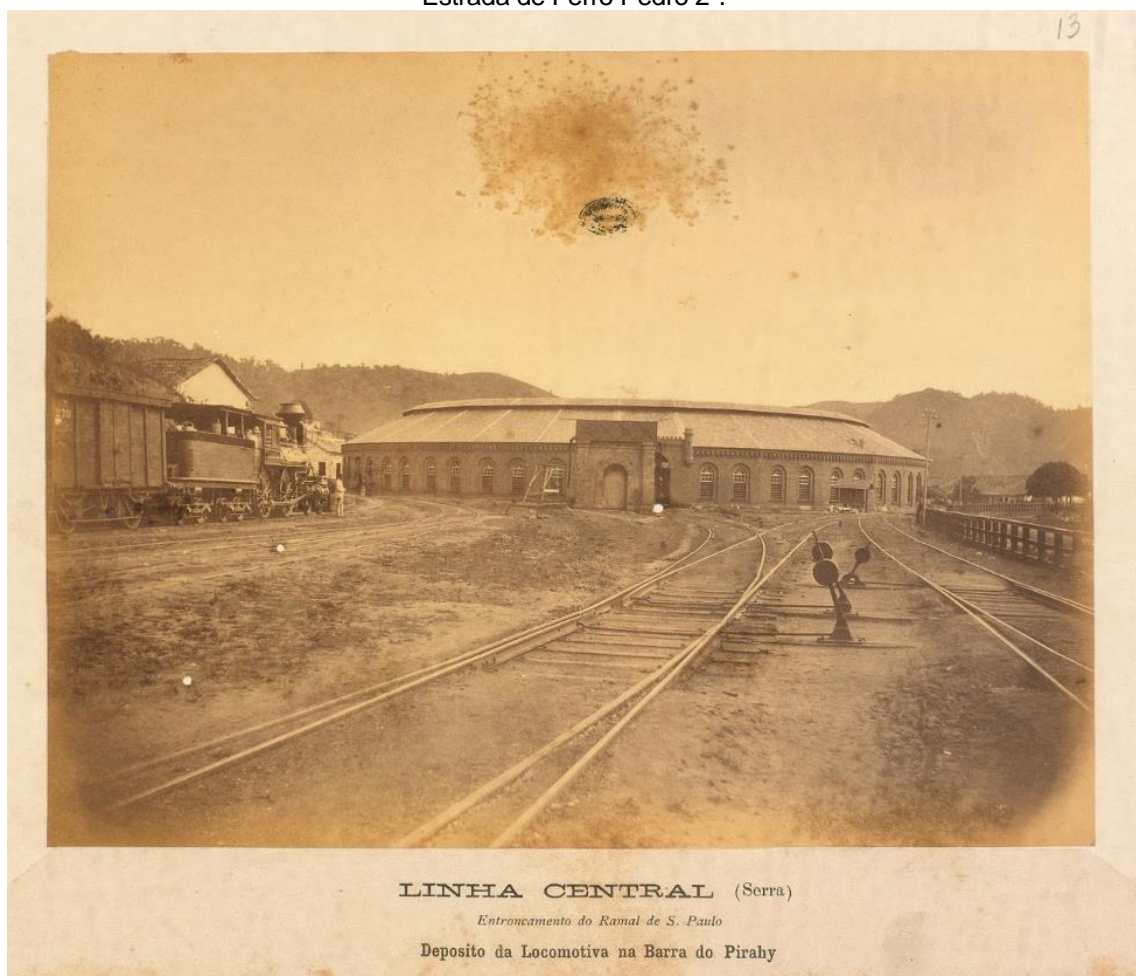


Fonte: Autora/ Site Centro-Oeste Brasil.

giradores são trilhos que giram dentro de um círculo com um poço, são apontados para a baía que receberá a máquina.

A primeira rotunda do sistema ferroviário de Barra do Pirai foi construída pela E. F. Dom Pedro II, antes de 1880, e situava-se no centro da cidade. Como pode ser observado em imagens antigas, a construção que abrigava o girador de locomotivas tinha 360°, porém, durante a construção da nova rotunda, foi reduzida a 180°, e logo depois foi demolida, dando lugar ao projeto paisagístico da Praça Nilo Peçanha.

Figura 64 – Depósito da locomotiva na Barra do Pirahy (1881). Coleção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro 2º.



Fonte: Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

A segunda rotunda (atual) foi inaugurada em 1891 pela EFCB, em um complexo que reuniu depósito e oficina de locomotivas, além de outros espaços. Na ocasião, o girador foi levado para o local. A Revista de Engenharia que circulava no Rio de Janeiro, publicou sobre a consagração do projeto da Rotunda, que aconteceu em 29 de julho de 1887 ainda sob o nome da E. F. Dom Pedro II:

Este depósito de locomotivas constará de uma rotunda anexa às oficinas, armazens e mais dependências. Todas as edificações projectadas cobrirão uma superficie total de 5.977,m²64 distribuidos

pelo modo seguinte : rotunda para deposito de 31 locomotivas, 4069,m²44; oficinas e dependencias, 1506,m²70; residencia do chefe do deposito, 401.50, 1908.20. Total 5977,m²64.

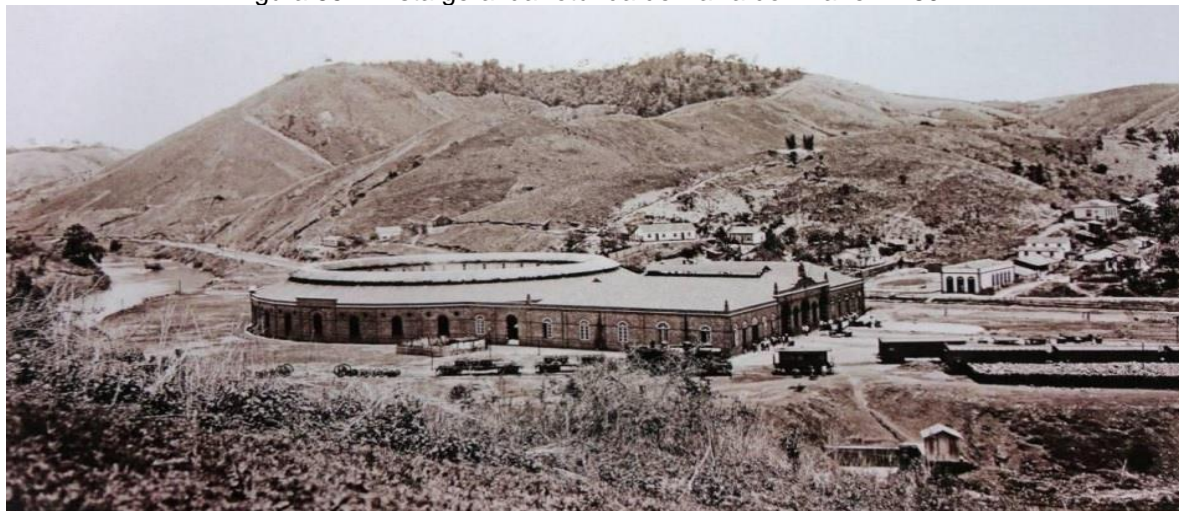
As dependencias constarão : á direita, de sala para o chefe do deposito, dita para machinistas, dita para telegrapho, armazem, deposito de lubrificantes, lavatorios e privadas ; á esquerda, sala do ajudante do chefe de deposito, dita para ferramentas, officinas, dormitorio para machinistas, dito para foguistas e lampisteria.

A porta central é occupada por uma area coberta pela qual tê as locomotivas passagem para a rotunda por tres linhas, sendo a principal, a da direita, junt á sala do chefe do deposito, que facilmente fiscalizará a entrada e sahida das machinas.

As demais linhas auxiliadas, em parte, por pequenos giradores, são destinadas ao serviço de suspensão de machinas, movimento de tenders e outros congengeres, podendo em caso de interrupção da linha principal dar entrada ás machinas.

Toda esta edificação será feita de alvenaria de tijolo aparente, repousando em fundação de alvenaria de pedra, e cobertura metálica – tesouras Polonceau. O interior da rotunda conterà, além das linhas irradiadas, seus para-choques, torneira de agua para lavagem, bancadas para os trabalhos de reparações, etc. O volume das alvenarias ordinarias, já contractado, é calculado em 4154,m²64 (REVISTA DE ENGENHARIA, 1887, p.10).

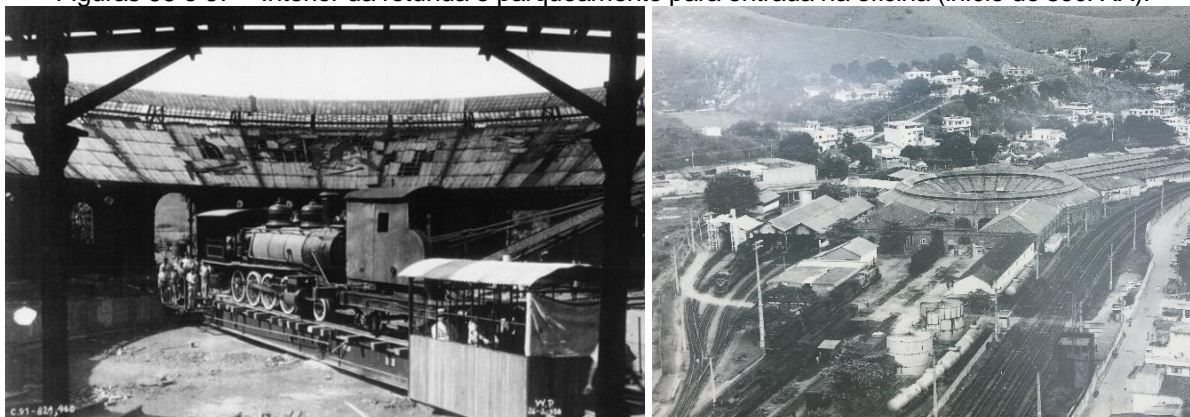
Figura 65 – Vista geral da rotunda de Barra do Piraí em 1891.



Fonte: Marc Ferrez/Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

A Rotunda serviu à EFCB, à RFFSA e atualmente a MRS Logística tem sua concessão. Durante a administração da RFFSA, o local recebeu novas funções. De acordo com Dias (2009), a empresa mantinha em Barra do Piraí estrutura administrativa e eram ministrados cursos para formação de técnicos em mecânica e elétrica. Porém, partir de 1980, foi transferida para Juiz de Fora a estrutura administrativa e, com o fim da RFFSA, foram suspensos os cursos.

Figuras 66 e 67 – Interior da rotunda e estacionamento para entrada na oficina (início do séc. XX).



Fonte: Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

A Rotunda serviu à EFCB, à RFFSA e atualmente a MRS Logística tem sua concessão. Durante a administração da RFFSA, o local recebeu novas funções. De acordo com Dias (2009), a empresa mantinha em Barra do Piraí estrutura administrativa e eram ministrados cursos para formação de técnicos em mecânica e elétrica. Porém, partir de 1980, foi transferida para Juiz de Fora a estrutura administrativa e, com o fim da RFFSA, foram suspensos os cursos.

Atualmente, MRS Logística mantém a oficina para manutenção de vagões e locomotivas no mesmo pátio e instalações, e os cursos foram retomados. Em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), foi inaugurado em 2004 o Centro Ferroviário de Barra do Piraí, com cursos de formação profissional direcionados para a área industrial. Desde então são oferecidos cursos como o de operador ferroviário, da Escola de Operações Ferroviárias da Academia MRS, que forma técnicos, maquinistas e auxiliares em toda a região.

Figuras 68 a 70 – Interior da rotunda e principal entrada de locomotivas em 2011.



Fonte: INEPAC.

Ao comparar a arquitetura das duas rotundas, percebe-se que os métodos construtivos são os mesmos, porém, na segunda construção, o volume da rotunda está diretamente ligado a dois volumes retangulares onde se desenvolvem as demais atividades. Além da diferenciação volumétrica, neste caso condicionada pelo programa

arquitetônico, os volumes possuem coberturas diferentes. A composição da fachada da rotunda possui menos ornamentação que as demais.

Como características comuns de toda a construção de caráter industrial, destacam-se as paredes em tijolos aparentes, o pé direito alto e a utilização de ferro e concreto armado para compor os espaços. Além disso, a arquitetura se aproveita de grandes vãos para a iluminação e ventilação internas.

A rotunda, solução prática para centralizar a manutenção de locomotivas, destaca-se pela sua cobertura, que é composta por três águas: as duas primeiras caem para fora do volume, uma sobreposta à outra com um pequeno espaço entre elas, para aproveitar a ventilação natural; e a terceira que cai para dentro do volume, logo acima do girador. A estrutura utiliza o sistema Polonceau apoiado sobre vigas e pilares de concreto de grande espessura e nas paredes de tijolos autoportantes.

Pode-se dizer, então, que as telhas onduladas de fibrocimento, metálicas ou de polipropileno, as duas últimas acrescentadas nas últimas décadas, possuem três apoios que irradiam do centro da rotunda às extremidades. O primeiro em vigas e pilares de concreto formando uma espécie de pórtico, o segundo em vigas e pilares de concreto que formam arcos plenos e que limitam o espaço para as locomotivas, e finalmente, nas paredes de tijolos que definem interior e exterior. Já a cobertura dos outros volumes é feita com telhas cerâmicas, telhas de fibrocimento onduladas e telhas metálicas.

As fachadas, que se encontram parcialmente cobertas por acréscimos – provavelmente acrescentados na época dos primeiros cursos ministrados no local, entre as décadas de 1960 e 1980 – apresentam acessos em grandes vãos em arco pleno que se repetem em menores proporções na forma de portas e janelas. Há também óculos por toda a fachada, em geral, compondo com as janelas. Alguns deles são apenas decorativos, nos quais estão as letras “EF” de um lado da janela e “CB”, do outro.

Pilastras e faixas fazem o enquadramento dos tramos que são encimados por platibandas. Nas fachadas principais há frontões com coruchéus, e em uma delas estão inscritos o nome da cidade e a data de inauguração da construção, logo abaixo da representação de uma locomotiva Baldwin. As esquadrias são todas feitas em madeira e vidro e possuem duas folhas. Algumas portas e janelas apresentam bandeiras envidraçadas, que podem ser em leque ou não. As janelas específicas da rotunda tem

gradis de ferro fundido. Todas as aberturas possuem molduras. O piso, em geral, é cimentado. Paredes internas são rebocadas, ao contrário das externas.

Deve-se evidenciar a presença de uma Caixa D'água, feita com as mesmas características das outras caixas da ferrovia, de ferro e com base de pedra, fabricada pela indústria britânica *Ransomes & Rapier*. Com as maiores dimensões da região, a caixa tinha capacidade de 7 x 5 x 2 módulos¹¹. Na base podem ser observados grandes vãos em arco cujas pedras angulares tem a inscrição “1893”.

Figuras 71 e 72 – Caixa D'água vista da rua (2015) e da linha férrea (2011).



Fonte: Autora/ Site Centro-Oeste Brasil.

Além do núcleo de construção original, há anexos na parte de manutenção dos trens, cujos grandes volumes retangulares e horizontais tem como principal característica a utilização de lanternins e telhas de fibrocimento onduladas e lisas na cobertura. Há também anexos na parte educacional, que ocupa dois volumes logo à frente daqueles dos barracões de manutenção, um deles com dois pavimentos e uma escadaria central. A estrutura nos anexos varia entre perfis metálicos e de concreto.

O estado de conservação e de preservação da construção é regular. Compreende-se a necessidade de adaptação dos espaços de acordo com as demandas, porém, a adaptação não pode significar a descaracterização do conjunto. Apesar de manter características construtivas ainda preservadas, os volumes acrescentados no entorno da construção impedem a compreensão de sua arquitetura. As coberturas, apesar de manterem a composição volumétrica, são feitas com diferentes materiais que parecem pertencer a reparos isolados no tempo, sem se preocupar com a unidade da

¹¹ Cada módulo mede cerca de 1 metro cúbico, o que significa que a capacidade da Caixa D'água era aproximadamente 70 000 litros.

construção. Além disso, nota-se que a maior parte das janelas sofreram adaptações, que de modo geral, consistiram em peitoris mais altos preenchidos com material similar.

As superfícies externas de todo o conjunto precisam de mais cuidado, pois já se encontram com manchas, depósito de material e em algumas partes, com lacunas. A Caixa D'água, por exemplo, se encontra oxidada, e o material ferroso proveniente da lenta decomposição escorre pelas pedras da base. Há ainda vegetação crescendo a partir dos tijolos das fachadas, o que deve ser visto como fator preocupante em relação à estrutura, principalmente. Como a construção mantém o seu uso original, o seu interior teve boa parte de suas características conservadas. Entretanto, isso não significa que a motivação seja preservacionista do ponto de vista cultural.

De modo geral, o complexo foi inventariado pelo órgão de preservação estadual, que inclusive sugeriu o seu tombamento. Porém, apesar da importância da preservação desta construção, que integra a história das ferrovias no Brasil e a história barrense, até o momento de realização desta pesquisa, nenhuma das construções em seu interior possui proteção, programa de gestão ou preservação patrimonial.

Figuras 73 a 75 – Detalhes da fachada principal e fachada lateral, anexos à fachada frontal (2018).



Fonte: Autora.

3.4. Estação de Barra do Pirai

Continuamos a nos beneficiar de elementos cuja função há muito se perdeu. (...) Sua forma está intimamente envolvida na forma geral da cidade, é, portanto, um invariante; muitas vezes esses fatos estão intimamente ligados aos elementos constituintes, aos fundamentos da cidade, e são encontrados nos monumentos (ROSSI, 2011, p. 55).

O prédio da Estação de Barra do Pirai está aproximadamente a 200 metros do entroncamento ferroviário, no centro do pátio operado pela MRS Logística. Logo à sua frente está a Praça Heitor Vale e a rua Aureliano Garcia, mais conhecida como rua da Estação, parte do centro comercial do distrito sede. Nesta área os edifícios variam entre dois e quatro pavimentos. À sua direita estão um dos prédios administrativos da MRS e o prédio da Justiça do Trabalho, ambos com dois pavimentos; e o curso do rio Pirai com a ponte Othon Guedes, por onde passavam os trens da RMV da Linha da Barra até a década de 1950. Há também a rua Engenheiro Francisco Freixinho, via local sem saída que dá acesso a casas que pertencem às famílias ou ex-ferroviários. À esquerda estão imóveis residenciais assentados na encosta. Aos fundos há um grande volume anexo, com aproximadamente 60 metros de comprimento, com antigos galpões e armazém.

Figura 76 – Localização da Estação Central de Barra do Pirai. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

A edificação se destaca do entorno, mas o acesso é difícil. Para chegar ao prédio, é necessário partir do centro da cidade e seguir pela rua da Estação até chegar

na rua Eng. Francisco Freixinho ou pela rua Teixeira de Andrade (à direita) e, avançar por uma das duas entradas da passagem subterrânea. No grande corredor está uma escadaria que dá acesso a um pátio na frente do prédio, o mesmo onde foi instalada a torre de rádio da cidade, com mais de 20 metros de altura.

Figuras 77 a 79 – Estação Central de Barra do Piraí. Em primeiro plano, a Torre de Rádio da cidade. Acesso e escadaria para o subterrâneo na Praça Heitor Vale com placa na qual se lê: “Passagem subterrânea reformada em homenagem aos Ferroviários Barrenses” (2018).



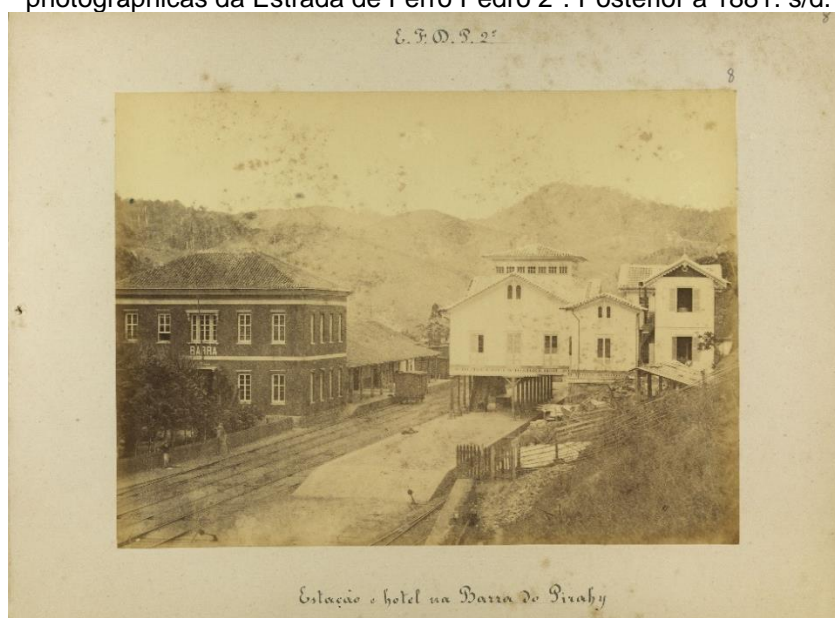
Fonte: Autora.

A Estação de Barra do Piraí foi inaugurada em 07 de agosto de 1864 pelo Imperador Dom Pedro II. Serviu à E. F. Dom Pedro II, à EFCB, à RFFSA e à MRS Logística. O prédio da estação abrigou funções administrativas, recepção, salas de comunicações, correios e chefe da estação e ainda dormitórios para os funcionários. Já os galpões anexos aos fundos serviam essencialmente para manutenção, e nas plataformas se encontravam as bilheterias. O local funcionou principalmente como estação de transferência, por estar situado no entroncamento de diversas linhas. Ressalta-se que a população, em geral, não desfrutava dos espaços interiores, mantendo uma relação mais estreita com o pátio e as plataformas do que com o prédio da estação em si.

No início do século XX, o prédio da Estação já havia passado por transformações. O revestimento foi alterado assim como a epígrafe “Barra” para “Barra do Pirahy”. Havia uma passarela sobre a linha férrea que ligava as plataformas, onde havia o Hotel da Estação, que já não mais existe. Não se sabe ao certo a data da construção da passarela, apenas que foi após 1880.

De acordo com Barcellos (1970), a estrutura foi retirada em 1912 e substituída pela passagem subterrânea construída pelo engenheiro Martins Costa, primeiro técnico a empregar este sistema no Brasil. O subterrâneo recebeu o nome de Condessa de Frontin em homenagem à esposa do engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, então diretor da companhia.

Figura 80 – Estação e hotel na Barra do Pirahy: kilometro 108,080. Coleção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro 2º. Posterior a 1881. s/d.



Fonte: Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Figura 81 – Detalhe do Panorama de Barra do Pirai (1885).



Fonte: Marc Ferrez/Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

Em 1914, o prédio passou por mais uma reforma, assim como outras construções da EFCB no mesmo ano, que teve como principal preocupação a sua renovação estética. Esta intervenção, que foi a mais significativa no edifício até então, o transformou em um dos principais exemplares da arquitetura eclética na cidade.

Figura 82 – Cartão Postal aquarelado à mão mostra o prédio ainda servido pela passarela. S/d. Autor desconhecido.



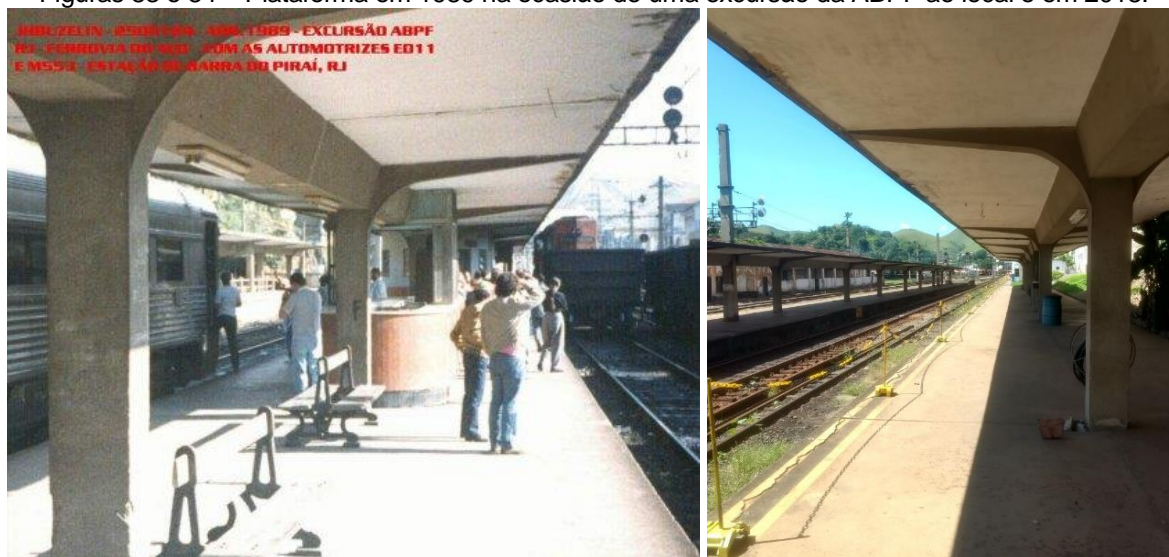
Fonte: Secretaria Municipal de Obras de Barra do Piraí.

As próximas intervenções que se notam são aquelas relacionadas às plataformas, cujas coberturas foram construídas com sistema idêntico às marquises da Estação de Santana de Barra. Neste caso, as marquises de concreto armado que cobrem as plataformas são sustentadas por vigas misuladas engastadas em uma espessa viga central, conferindo aspectos sutilmente modernos ao conjunto. Na mesma oportunidade foram acrescentadas as construções que serviam como bilheteria e pequenos centros de informações, de maneira geral, que auxiliavam no controle dos passageiros na plataforma. Estas plataformas ocuparam o espaço deixado pelo Hotel da Estação.

O auge da Estação de Barra do Piraí foi por volta dos anos 1930, quando cerca de 20 trens diários partiam para a capital, Rio de Janeiro. Até 1996, passava por ali o Barrinha, trem de passageiros e também cargueiro que ligava Barra do Piraí a Japeri.

Em sua última fase servindo diretamente à ferrovia, até 2007, a Estação abrigou a administração da MRS Logística.

Figuras 83 e 84 – Plataforma em 1989 na ocasião de uma excursão da ABPF ao local e em 2018.



Fonte: Foto Jorge A. Ferreira. Portal Estações Ferroviárias do Brasil/ Cortesia de Anderson Palmeira, funcionário da MRS Logística.

Em 2008, foi aprovado o projeto “Recuperação do Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Barra do Piraí” proposto pelo Serviço Social da Indústria (SESI), para a captação de recursos através da Lei n.º 8.313/1991, mais conhecida como Lei Rouanet. O projeto previa a “preservação e conservação do conjunto histórico do Município de Barra do Piraí/RJ, através de um estudo arquitetônico preliminar para o posterior restauro do Mercado Municipal e Estação Ferroviária”, conforme publicado no DOU, em 22 de janeiro de 2008. No entanto, as obras de requalificação do Mercado Municipal e arredores foram feitas entre 2010 e 2012 com recursos municipais e estaduais, por meio do Programa de Apoio ao Desenvolvimento dos Municípios (PMBP, 2012). Para a Estação, nada foi feito naquela época.

Em 2009, a PMBP conseguiu a concessão provisória do prédio, de acordo com a Portaria n.º 162 de 24 de junho de 2009, **Anexo 02** e anunciou então a instalação de um centro cultural no local, o que não aconteceu efetivamente até a presente data. Em 2015, os galpões foram reformados pela MRS e cedidos para a PMBP conforme Extrato de Cessão de Uso publicado no Diário Oficial da União em 23 de junho de 2015, **Anexo 03**. A partir de então o Arquivo Municipal foi instalado e, desde 2017, o Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural (IDEHC) também ocupa o local.

Entre 2015 e 2017, a Estação foi palco das residências artísticas desenvolvidas na tese *Théâtre d'infiltration: l'espace de la ville au prisme des dramaturgies urbaines*, sob orientação de Jean-François Dusigne (Université Paris 8) e Lívia Flôres (EBA-UFRJ) e direção do doutorando em Estética, Ciência e Tecnologia das Artes, Frederico Nepomuceno. A intervenção artística que teve fim em dezembro de 2017, quando logo foi anunciado o fechamento do prédio, será abordada mais detalhadamente no próximo capítulo.

Segundo informações do IDEHC, o próprio Instituto em parceria com a PMBP e a MRS pleiteiam o direito definitivo ao prédio da Estação junto ao IPHAN e a cessão definitiva dos galpões junto ao DNIT, para ali instalarem um museu ferroviário e centro cultural com múltiplos usos. Já as construções que se encontram na plataforma continuariam sendo utilizadas pelo pessoal da MRS Logística.

Sabe-se que nos últimos anos a COEFER Construções e Engenharia Ferroviária S.A. realizou pequenos reparos e manutenção no prédio da Estação, como a pintura das paredes internas, conforme sinalizado pelos diretores do IDEHC. Porém, não houve nenhuma ação mais efetiva visando a sua conservação.

Em 2018, mais uma vez o prédio da Estação está envolvido em um projeto incentivado pela Lei Rouanet, o “Projeto de Restauro Estação Ferroviária de Barra do Piraí”. O projeto foi proposto pelo IDEHC com o auxílio da Holos Consultoria e deverá ser patrocinado pela MRS Logística. Este projeto também será abordado mais aprofundadamente no Capítulo 4.

Figuras 85 a 87 – Percurso entre o subterrâneo e a entrada da Estação (2017).



Fonte: Autora.

Figura 88 a 90 – Estação Central de Barra do Piraí e plataformas (2018).



Fonte: Autora.

Em evidência em relação ao seu entorno, a construção está perpendicular às linhas férreas, que se entroncam logo à sua frente. Não se sabe ao certo quando o lote foi demarcado e cercado pelas grades que lá se encontram, mas de acordo com pessoas que frequentavam a estação e com fotos antigas, é possível perceber que a área era toda aberta como se fosse uma grande praça. Na frente da fachada principal se estende uma área cimentada onde se encontra a escadaria que liga o prédio à passagem subterrânea.

Contornada por uma balaustrada arrematada com travessa, a escada está protegida por um abrigo em telhas tipo canal e estrutura de madeira. Esta, por sua vez, é sustentada por colunas que remetem à arquitetura clássica, com fustes canelados, porém, com base e capitel destituídos de ornamentos. Em uma das extremidades do abrigo há uma placa feita de ferro pendurada com correntes, na qual está escrito “Barra do Pirai/km 108 + 222/Altitude 375,60, m.”

Figuras 91 e 92 – Fachada frontal da Estação Barra do Pirai e Placa (2017).



Fonte: Autora.

O volume da construção, que possui dois pavimentos, é horizontal, retangular e simétrico. É coberto por telhado de quatro águas de telhas tipo canal, que são escondidas pela platibanda. Este elemento, que coroa todas as paredes externas da edificação, se destaca pela presença de ornamentos com motivos florais e encarpas. Nas fachadas frontal e lateral esquerda estão frontões ornamentados com amplas volutas, pilastras com capitéis, e um óculo logo abaixo da inscrição “MCMXIV”, com pequenas volutas, motivos florais e um rosto.

Além da platibanda, há ornamentos que dividem as fachadas em tramos verticais, como pilastras com base, fuste e capitel. Os capitéis possuem esculturas em baixo-relevo, com cártulas e cabeças de leão em meio a folhagens. A epígrafe ocupa um lugar mais alto na fachada. Peitoris e sobrevergas também são decorados e, por fim, há uma marquise acima da entrada principal.

Em geral, as aberturas compõem simetricamente as fachadas. As esquadrias são de madeira e vidro, algumas com venezianas, majoritariamente de duas folhas.

Algumas portas apresentam bandeira com vidro. Na fachada posterior, as transformações da reforma de 1914 foram mais significativas. Foram acrescentadas quatro janelas no segundo pavimento, das quais três são menores e mais altas.

Figura 93 – Fachada posterior da Estação e os galpões anexos. Nota-se já nesta data o crítico estado de conservação da cobertura (2010).



Fonte: Foto Jorge A. Ferreira. Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Acreditava-se que a constituição do prédio fosse de tijolos maciços com bases de pedra, conforme o próprio inventário feito pelo INEPAC em 2006 e revisado em 2010. Contudo, com o destacamento de parte de seu revestimento interno, foi possível observar que as paredes internas, diferentes daquelas que separam interior e exterior, são feitas de taipa-de-mão (Figura 96).

A maior parte das superfícies ainda se encontra revestida. As paredes internas e externas foram rebocadas e pintadas, e é possível observar pelo menos três camadas de tinta, sem prospecções. No interior o pé-direito é alto, os ambientes possuem pisos em ladrilho hidráulico e forro de saia-e-camisa (Figuras 96 e 97). Há uma escada de madeira no hall de entrada que, com dois lances, permite acessar o segundo pavimento. No momento desta pesquisa o acesso não foi permitido por questões de segurança.

A Secretaria Municipal de Obras elaborou desenhos técnicos sem muitos detalhes da edificação em 2015 que podem ser vistos no **Anexo 04**. Em 2018, de acordo com funcionários da repartição, os desenhos foram refeitos em AutoCad. Foi então solicitado o acesso aos novos desenhos, porém, não houve resposta por parte da Secretaria.

Figuras 94 a 97 – Interior de três salas localizadas no térreo da Estação. Esquadrias e forro danificados, parede sem o revestimento mostrando técnica construtiva utilizada. Imagens feitas durante e após a ocupação artística (2017 – 2018).



Fonte: Autora.

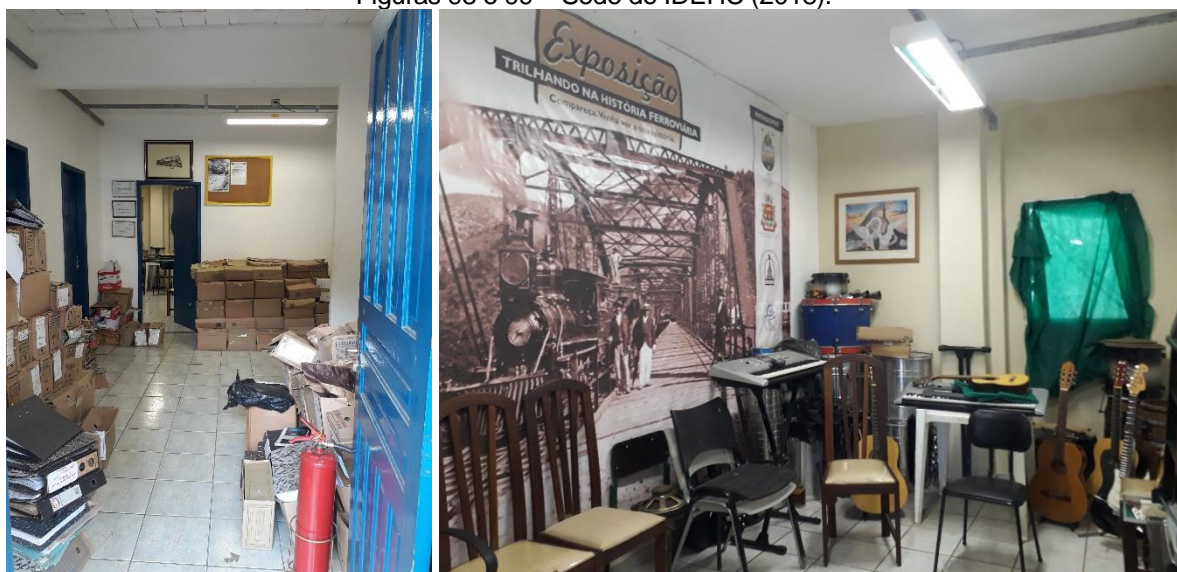
Apesar das iniciativas de ocupação do lugar, o seu estado de conservação é precário, como mostram as fotografias, principalmente aquelas do interior. A procedência do piano que pode ser visto em uma das imagens acima é desconhecida. Nas palavras do vice-presidente do IDEHC George Silva: “este piano é um mistério”. No exterior, há

fissuras logo acima do nome da estação além de infiltração e microorganismos nas proximidades dos condutores. Na cobertura, o estado é crítico. O telhado está obstruído e cresce uma árvore na alvenaria da platibanda (Figura 93). Não é o intuito desta dissertação descrever um diagnóstico de conservação, porém, interessa contrapor estas constatações com o fato de que prédio foi declarado patrimônio histórico pelo município em 1983, antes mesmo de ter sua função original extinguida.

O bem foi inventariado em 2006 e em 2011, quando foi sugerido o seu tombamento pelo órgão estadual de preservação do patrimônio. Além disso, o prédio está incluído na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário desde 2010, ou seja, este bem se encontra valorado nas instâncias municipal, estadual e federal. Apesar disso, o edifício está semi-abandonado, sendo utilizado eventualmente. As atividades que integraram o lugar à dinâmica cultural da cidade nos últimos anos foram independentes e efêmeras. Não houve ocupação efetiva do espaço. Com isso, pode-se dizer que desde que a Prefeitura assumiu a gestão da Estação, o local esteve aberto ao público por poucos meses, não somando sequer um ano. Em 2011, foi aberto um Inquérito Civil Público para apurar a possível omissão dos órgãos responsáveis, como pode ser visto na Portaria nº 41 do MPF, **Anexo 05**.

Já nos antigos galpões, a movimentação é maior devido à presença do Arquivo Municipal e mais recentemente com a sede do IDEHC. Em um dos galpões foi montado o acervo em formato de exposição, e no outro estão sendo desenvolvidas atividades administrativas.

Figuras 98 e 99 – Sede do IDEHC (2018).



Fonte: Autora.

Figuras 100 e 101 – Acervo do IDEHC em um dos galpões (2018).



Fonte: Autora.

De modo geral, a arquitetura dos galpões é menos ornamentada que a do prédio da Estação. Podem ser observadas intervenções posteriores à sua construção, principalmente nas paredes divisórias em seu interior e no fechamento de vãos. Apesar de já descaracterizados, os galpões apresentam estado de conservação melhor que o do prédio da estação. Como demonstrativos de sua arquitetura original, podem ser destacadas as portas de madeira em duas folhas de correr, com roldanas de ferro, e a estrutura de suporte para iluminação e do telhado no exterior, também em ferro.

Figura 102 – Um dos galpões onde está instalado o Arquivo Municipal (2018).



Fonte: Autora.

Figuras 103 e 104 – Uma das portas de correr do Galpão 1. Área externa que faz ligação com todos os galpões e com a linha férrea (2018).



Fonte: Autora.

Conforme afirma Le Duc (2000, p. 65), o melhor meio para conservar um edifício é encontrar para ele uma destinação. Por mais que o bem seja valorado e protegido, se ele não estiver integrado à dinâmica da cidade, exercendo uma função que lhe seja compatível, a sua conservação será dispendiosa e sem propósito. A população barrense merece usufruir do que lhe pertence. Mais considerações acerca da preservação da Estação de Barra do Piraí são feitas no capítulo subsequente.

Figura 105 – Marco do desvio da RMV na Praça Heitor Vale, único elemento ferroviário que a população tem acesso nos arredores do prédio da estação (2018).



Fonte: Autora.

3.5. Subestação

Figura 106 – Localização da Subestação. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

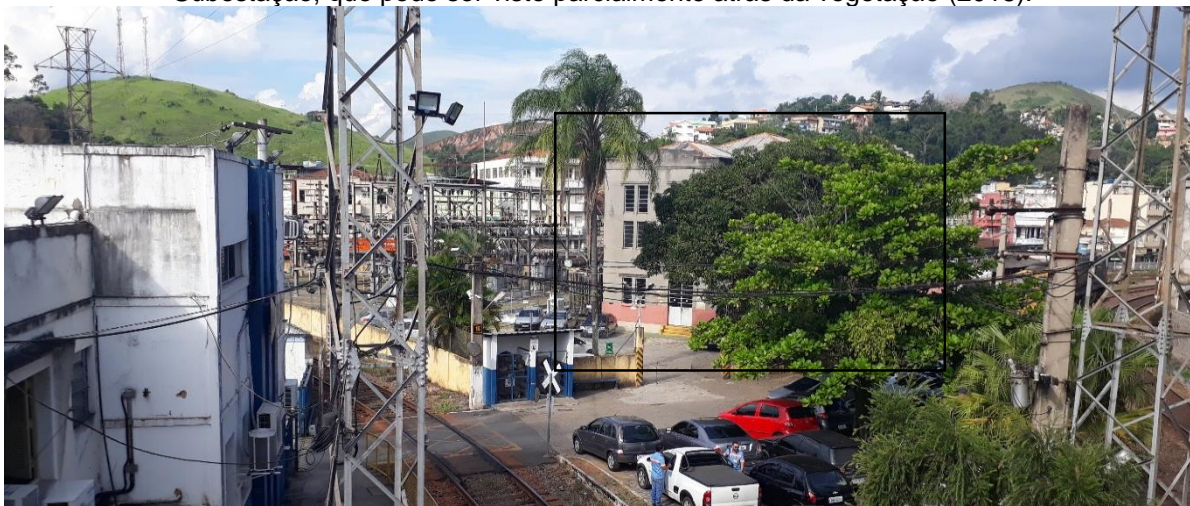
A Subestação e o Relógio da Central do Brasil estão localizados na Praça dos Maquinistas, dentro do perímetro demarcado pelo entroncamento ferroviário, bem no Centro de Barra do Piraí. A leste do entroncamento está a rua Aureliano Garcia (rua da Estação), com seus estabelecimentos comerciais, hotéis e pequenos becos onde se situam singelas habitações geminadas. As construções variam entre um e quatro pavimentos.

À noroeste está a Estação Rodoviária e a Praça Nilo Peçanha, na qual se encontra o Chafariz que homenageia o próprio entroncamento. Logo à frente do Chafariz está o prédio de esquina que abriga a Câmara Municipal de Barra do Piraí e, seguindo pela rua, está o prédio administrativo da MRS Logística, volume retangular paralelo à ferrovia, junto do qual está a passarela para a travessia sobre a linha férrea.

Finalmente, ao sul do entroncamento tem início a rua Teixeira de Andrade, que dá acesso ao bairro Santo Cristo, composta predominantemente por edificações residenciais de um ou dois pavimentos. A Praça dos Maquinistas pode ser acessada pela rua Gabriel Vilela Sobrinho, através passagem de nível. Entretanto, o acesso é restrito aos funcionários da MRS e da Câmara.

A Subestação de Barra do Piraí (Figuras 110 a 112) fazia parte de um complexo de subestações da EFCB em conjunto com cabines seccionadas ao longo da Linha do Centro, responsáveis pela eletrificação do trecho. Foi inaugurada em 29 de março de 1949 e funcionou desta data até 1996. Em sua última fase ativa, a Subestação era administrada pela RFFSA e, logo após sua desativação, foi incorporada pela MRS Logística, que ali instalou o seu setor de eletrotécnica, conservando o prédio e as instalações. Na imagem a seguir podem ser vistos o novo prédio administrativo da MRS Logística, a passagem de nível para carros e pedestres, a Praça dos Maquinistas utilizada como estacionamento e entrada do prédio da Subestação. Em primeiro plano, os postes metálicos, e ao fundo, as demais instalações elétricas necessárias para a eletrificação da ferrovia.

Figura 107 – Vista da área a partir da passarela sobre a linha férrea. Demarcado está o prédio da Subestação, que pode ser visto parcialmente atrás da vegetação (2018).



Fonte: Autora.

Figura 108 – Chafariz que representa os três estados servidos pelo entroncamento ferroviário Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, na Praça Nilo Peçanha (2018).



Fonte: Autora.

diesel-elétricas, deixando para eletrificação apenas os trens de passageiros e trens de carga leves. O uso de tração elétrica nesse trecho foi abandonado em 1996, juntamente com o fim do Trem Barrinha (GORNÍ, 2009).

A rede que fornecia energia aos trens no trecho foi retirada, mas ainda hoje podem ser vistos os postes de concreto que sustentavam as catenárias. A Subestação de Engenheiro Pedreira é administrada pela SuperVia desde 1998 e continua servindo à ferrovia, assim como todas as outras do percurso até o Rio de Janeiro. Já a Subestação de Sheid ficou abandonada por alguns anos e logo depois foi demolida.

Em geral, este tipo de subestação ocupa amplos espaços, que são necessários para a disposição das instalações elétricas e para o isolamento das mesmas. Além disso, precisam estar próximas às linhas férreas para a distribuição da energia transformada, o que deve ter motivado a implantação da Subestação de Barra do Pirai no centro do grande entroncamento.

Figura 110 – Prédio da subestação visto da rua da Estação. Em primeiro plano, as instalações elétricas (2018).



Fonte: Autora.

Os prédios, de plantas retangulares em três pavimentos, concentravam o controle das instalações elétricas, fiações e transformadores de energia, que precisavam de óleo ascarel e de mercúrio para seu funcionamento. Os riscos de contaminação e de acidentes e o bom acondicionamento das instalações provavelmente foram as principais preocupações nas concepções destes espaços. Os edifícios possuem características padronizadas apesar de não serem idênticos.

O prédio da Subestação de Barra do Piraí está implantado paralelamente à linha férrea. É composto por um único volume retangular com subtrações em duas extremidades do segundo pavimento. Estas subtrações permitiram a criação de um telhado de oito águas que, por sua vez, é escondido por uma platibanda. As telhas são onduladas de fibrocimento, com exceção daquelas vistas na cumeeira e nos espigões, que são cerâmicas.

O método construtivo foi o concreto armado e o revestimento, pó de pedra. Escalonadas e destituídas de ornamentos, as fachadas possuem apenas uma faixa que destaca a base pela cor forte, laranja, e uma outra faixa estreita que demarca a platibanda. Há a predominância de cheios sobre vazios. As janelas basculantes foram utilizadas de três maneiras diferentes: compõem horizontalmente logo abaixo da platibanda em uma fachada; em outra formam duplas de elementos verticais, e em outra estão verticalmente dispostas em pequenas reentrâncias.

Acima de todas as aberturas estão estreitas marquises. Apesar da simetria do volume, a entrada principal não se encontra centralizada e sim em uma das fachadas laterais, na qual está escrito em relevo “EFCB/ Subestação nº ...”. As instalações elétricas e a vegetação no entorno dificultam a observação do edifício, mas ainda assim ele se destaca dos demais pela sua arquitetura art déco.

Figuras 111 e 112 – Subestação de Barra do Piraí vista da entrada da passagem de nível e da passarela sobre a linha férrea. Na primeira imagem, está também o Relógio (2018).

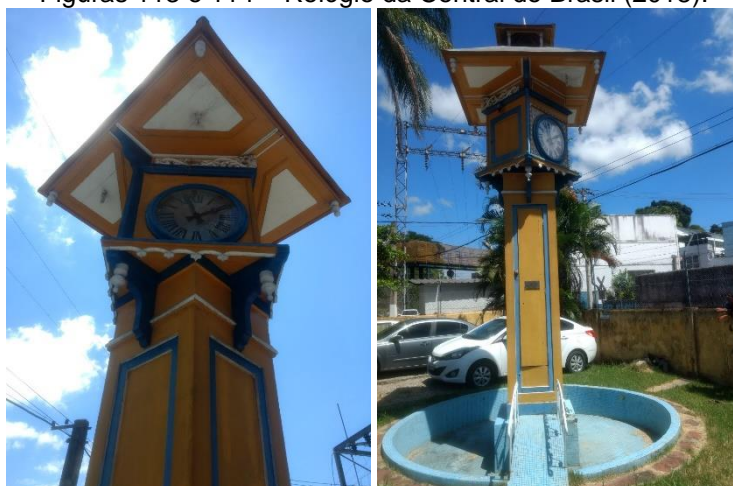


Fonte: Autora.

Ao lado da entrada da Subestação está o Relógio da Central do Brasil. Inventariado pelo órgão de preservação estadual, foi sugerido o seu tombamento, relatando que “apresenta elementos que remetem ao gosto romântico, expressado na

arquitetura de meados do séc. XIX até as primeiras décadas do séc. XX e comumente utilizado na confecção de mobiliário e equipamentos urbanos, nas ruas e praças das cidades” (INEPAC, 2011). O Relógio está sobre um pedestal com molduras cuja base se encontra dentro de um lago artificial. Há ainda uma pequena ponte com guarda-corpo de ferro. Em posição diagonal em relação à sua base de concreto, o Relógio é feito em madeira e possui cobertura inspirada na arquitetura chinesa. O inventário apontou que apesar de estar em bom estado de conservação, a sua parte técnica não funciona mais. Na extremidade da Praça dos Maquinistas há um obelisco no qual está escrito o nome do lugar. O mesmo não é notado em meio ao estacionamento que a Praça se transformou. Inicialmente, o relógio se encontrava na Estação Central, como pode ser visto a seguir (Figura 115), assim como o Hotel da Estação e a Praça Heitor Vale.

Figuras 113 e 114 – Relógio da Central do Brasil (2018).



Fonte: Cortesia de Anderson Palmeira, funcionário da MRS Logística.

Figura 115 – Estação de Barra do Piraí e o Relógio da Central do Brasil (s/d).



Fonte: Instituto de Desenvolvimento Econômico, Histórico e Cultural (IDEHC)

De acordo com Fernandes (2012, p. 11), as obras de engenharia civil e arquitetura que integraram o projeto de eletrificação são parte importante do espaço e da paisagem desses escassos bons tempos do início da eletrificação. Consoante com esta informação questiona-se por que o restante das instalações, o prédio e o obelisco não foram inventariados na oportunidade do inventário do Relógio. Nenhuma das construções ou instalações dentro do entroncamento é inventariada, muito menos valorada ou protegida pelos órgãos responsáveis.

A Subestação de Barra do Piraí guarda boa parte de suas características originais, segue em funcionamento com propósitos compatíveis àqueles para os quais foi construída, e está situada dentro do perímetro de um dos maiores marcos do transporte ferroviário da região. Considerando ainda as características dos processos e atividades ali desenvolvidas, surpreende o fato de não existirem iniciativas relacionadas à sua preservação.

3.6. Ponte da Barra

Figura 116 – Localização da Ponte da Barra. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

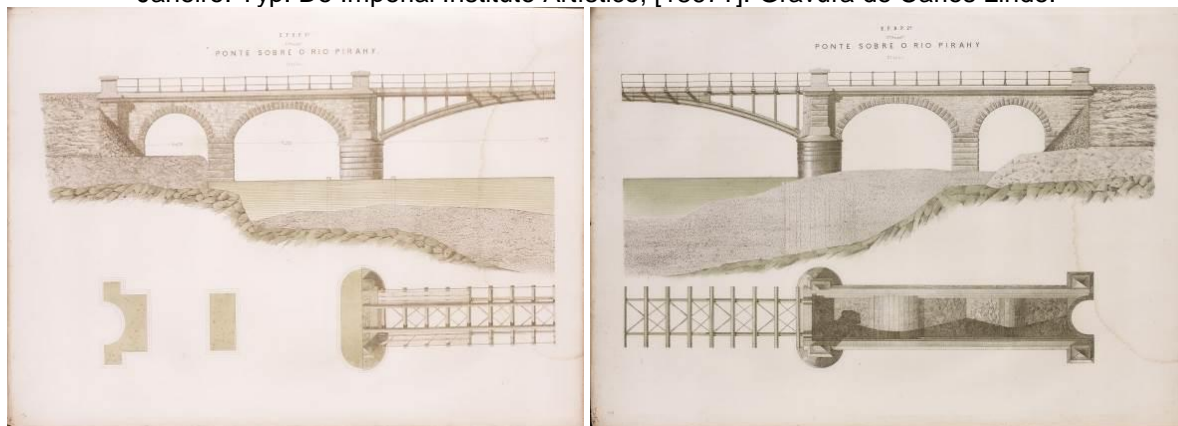
A Ponte da Barra (Figura 120) está localizada a cerca de cinquenta metros ao norte do entroncamento. Situada na área urbana central da cidade, área de grande fluxo, evidencia-se a sua proximidade com a Praça Nilo Peçanha e com a Rodoviária. A leste,

está uma ponte para carros e pedestres que liga a rua da Estação à rua Dr. Clodoveu, onde está um importante ponto de ônibus da cidade.

Ao norte, está a rua Moreira dos Santos, que segue paralela ao caminho do trem por cerca de um quilômetro a partir dali. Acima, passa perpendicularmente o Viaduto Faria Lima. A ponte serve exclusivamente como travessia ferroviária sobre o rio Piraí. Em geral, seu entorno possui boa infraestrutura e está ocupado predominantemente por construções que variam entre dois e oito pavimentos.

Inaugurada em 13 de abril em 1865, com a presença do Imperador Dom Pedro II, passaram por ali os trens da E. F. Dom Pedro II, da EFCB, RFFSA, e a partir de então, trafegam os trens da MRS Logística. A estrutura foi a primeira obra da Terceira Seção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, na qual foram construídas 13 pontes e 30 pontilhões. Feita com cinco arcos, trazia uma nova solução construtiva em seu arco central que seria, inclusive, utilizada nas próximas construções da mesma Seção.

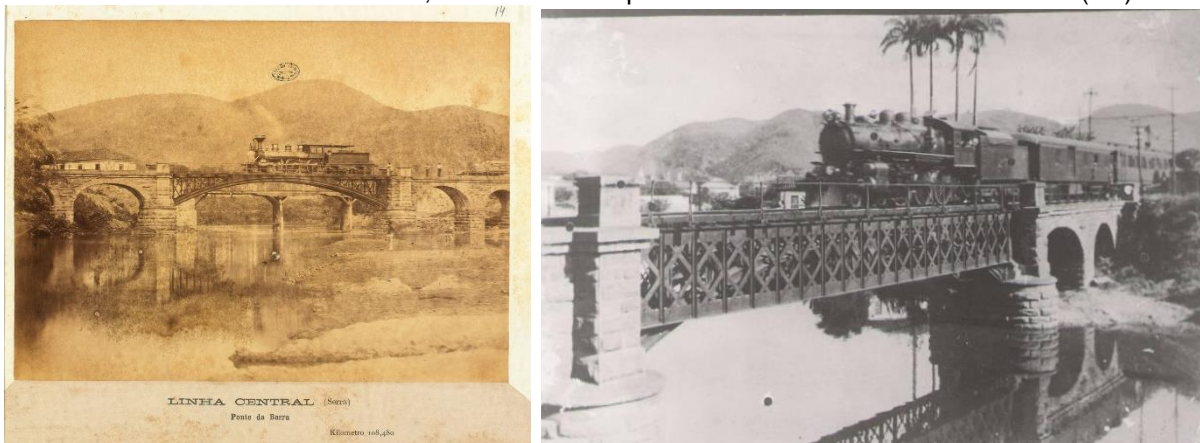
Figura 117 – Estrada de Ferro de D. Pedro II. : Ponte sobre o rio Pirahy, 3. Seções [01 e 02]. Rio de Janeiro: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, [1867?]. Gravura de Carlos Linde.



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Com 24,4 metros e 40 centímetros, o arco central foi feito com ferro formado por trilhos *Barlow*, aos quais se somavam dois arcos de pedra, cada um com 7 metros e 62 centímetros e outros dois arcos nas extremidades, com 4 metros e 57 centímetros também em pedra (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). De acordo com Telles (2011, p.41), a utilização de trilhos *Barlow* foi uma solução econômica para esta obra de arte especial da ferrovia. A ponte possuía ainda guarda-corpo metálico entremeado com muretas para proteção.

Figuras 118 e 119 – Ponte da Barra: kilometro 108,480 (1881). Coleção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro 2º; Ponte da Barra provavelmente no início do século XX (s/d).



Fontes: Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira; Secretaria Municipal de Obras de Barra do Pirai.

Durante o século XX a ponte passou por transformações. Os trilhos *Barlow* foram substituídos por vigas treliçadas para sustentar os esforços cada vez maiores ocasionados pelo tráfego na linha férrea. Posteriormente, foram acrescentados painéis metálicos. Além disso, foi reforçada e as bases de pedra foram envolvidas com concreto, assim como a parte inferior dos arcos. O guarda-corpo foi retirado, restando apenas alguns resquícios de sua existência. Nas suas extremidades, foram construídas passagens subterrâneas para pedestres, sob as arcadas da ponte.

A partir dos anos 2000 a estrutura permanece a mesma, apenas as superfícies de pedra foram pintadas e os arcos evidenciados com cor diversa do restante. Seu estado de conservação é regular, falta manutenção. Há vegetação nascendo nas alvenarias. Apesar de inventariada, a ponte não é tombada em nenhuma das instâncias possíveis.

Figura 120 – Ponte da Barra vista a partir da ponte ao lado (2018).



Fonte: Autora.

Figuras 121 a 124 – Ponte da Barra vista a partir da ponte ao lado, e de uma das passagens subterrâneas. Detalhes permitem ver resquícios do guarda-corpo (2017 e 2018).



Fonte: Autora.

3.7. Estação de Pulverização

Figura 125 – Localização da Estação e Pátio de Pulverização. Imagem capturada em outubro e 2017. Altitude do ponto de visão: 800 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

O antigo Pátio de Pulverização se encontra no bairro Santa Cecília, a cerca de dois quilômetros a sudoeste do Centro da cidade. Está situado em um pequeno vale formado entre as margens do rio Paraíba do Sul e os morros que delimitam o bairro, em uma área de aproximadamente dois quilômetros quadrados. À sua direita está a Usina e Barragem de Santa Cecília e à sua esquerda está o Contorno Rodoviário. O acesso à entrada do Pátio é feito através da Estrada Raimundo Padilha. O prédio está isolado entre as margens do rio Paraíba e o pátio.

A ferrovia se estendeu nesta direção em 1871, com a abertura do primeiro trecho do ramal de São Paulo da E. F. Dom Pedro II, em 16 de setembro de 1871. Em 05 de dezembro de 1912 foi aberta a parada chamada Santa Cecília (CGT, 1960), que se localizava próxima à indústria BR Metals e já não mais existe. A área local ficou mais conhecida a partir da instalação do Pátio de Pulverização, poucos anos mais tarde.

Leoni Lório citou Nicholas Burman para esclarecer o significado da construção deste lugar dentro do contexto nacional durante a Guerra Mundial:

Um episódio pouco conhecido da história da EFCB foi a tentativa de se usar carvão em pó para movimentar as máquinas. Inspirado presumivelmente nas tentativas da Deutsche Reichsbahn em usar finos de lignito nas máquinas, a idéia era de se misturar carvão importado com carvão nacional, pulverizar e injetar nas fornalhas, quase no mesmo esquema de óleo combustível com a intenção de tentar melhorar o rendimento. Não deu certo, ficando só a imagem e o nome da estação de Pulverização perto de Barra do Pirai (IÓRIO, 2007, p. 77)

A Estação de Pulverização foi aberta em 10 de setembro de 1917 na mesma ocasião da usina experimental de pulverização do carvão nacional empregado pela ferrovia. A usina funcionou até 1927 abastecendo as locomotivas a vapor equipadas para queimar carvão pulverizado (BUZELLIN, COELHO, SETTI, 2002). A partir de 1927, tornou-se depósito armazenador de carvão. Em 1977, o local aparece nos Anais da Câmara dos Deputados Federais:

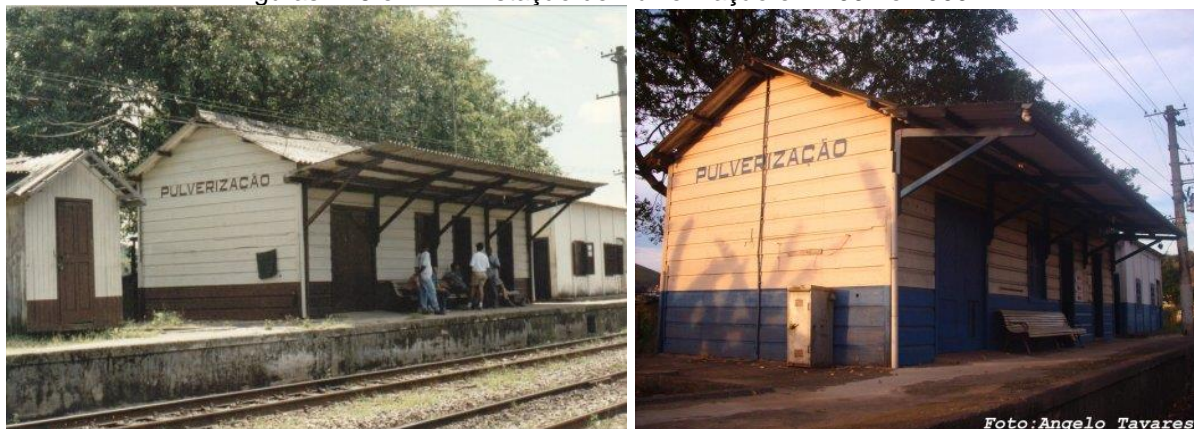
Junto a Barra do Pirai está o pátio de pulverização, onde são regulados os vagões de carga destinados ao Rio, São Paulo e Belo Horizonte. O estaleiro de solda elétrica de trilhos também está em pulverização. Analogamente a Lafaiete e Barra do Pirai, em Juiz de Fora não existem oficinas nem ponto de abastecimento de locomotivas nem pátio para formação de trens (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 1977).

Desde 2000, funciona no local o Pátio de Manobras da Oficina de Vagões da MRS Logística. Com cerca de 5000 metros quadrados ocupados, a Oficina possui “refeitório, sala de reunião, gerência, auditório, almoxarifado, salas do administrativo, seção de truque, galpões A e B, central de resíduos, subestação, ferramental, sala do GAF e estacionamento” conforme placa indicativa na entrada.

O acesso é restrito e as construções que puderam se observadas são todas recentes. Do outro lado do Pátio está o Posto de Manobras, local que foi possível visitar. A construção de dois pavimentos foi inaugurada em 2010. De acordo com funcionários da MRS, até 2009, o prédio da Estação servia como sede do Posto, e se encontrava em estado de conservação satisfatório para as atividades.

Em 2011, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) publicou a Portaria n.º 309, **Anexo 06**, na qual indica à venda imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA, objetivando a integralização dos recursos destinados ao Fundo Contingente, criado para garantir a quitação de eventuais passivos da extinta Rede, que possam colocar em risco o funcionamento das concessionárias. Entre os imóveis indicados estava a Estação de Pulverização. Na lista de imóveis da União publicada pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão em 2017 constam dezesseis registros de endereços próximos, todos classificados como terrenos em uso, porém não consta o prédio da Estação.

Figuras 126 e 127 – Estação de Pulverização em 1997 e 2009.



Fonte: Fotos de José Emilio Buzelin e Angelo Tavares. Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Existiam três construções que abrigavam os ambientes necessários para o funcionamento da estação ferroviária. Uma delas, que pode ser vista na imagem de 1997, não existe mais. Os volumes que permaneceram se destacam na paisagem, pois são as únicas construções situadas entre os trilhos e o rio. Ambas tem apenas um pavimento e

plantas retangulares, implantados paralelamente à linha férrea, o que permite dizer que a estação funcionava como parada intermediária.

Figura 128 – Antigo Pátio de Pulverização, atual Pátio da Oficina de Vagões da MRS Logística visto do novo Posto de Manobras (2018).



Fonte: Autora.

No prédio da Estação propriamente dito havia sala de espera, um pequeno depósito, bilheteria e sala de comunicações, além de duas plataformas, uma contígua ao prédio e coberta, e outra logo à frente. Há ainda um banco feito com ripas de madeira maciça e ferro acoplado à plataforma e à fachada da Estação. No outro volume havia dormitório para o Chefe de Estação, sala, copa e banheiro. Há ainda um tanque de concreto entre as construções.

Figura 129 – Edificação onde funcionava a Estação de Pulverização (2018).



Fonte: Autora.

Figuras 130 e 131 – Banco acoplado à fachada e tanque de concreto (2018).



Fonte: Autora.

A Estação de Pulverização se destaca dos elementos vistos até então, pois é a única construção feita em madeira. Foi construída com tábuas chanfradas pregadas no sentido horizontal, com a disposição dos montantes a cada metro. O acabamento foi feito com ripas nas extremidades exteriores. As tábuas foram pintadas, sendo as quatro tábuas inferiores diferenciadas das demais, que foram pintadas de branco. Nas duas fachadas laterais foi pintado o nome da estação.

O telhado de duas águas é composto por telhas de fibrocimento apoiadas sobre estrutura de madeira, da qual é possível ver os caibros sustentando os beirais nas laterais. A cobertura da plataforma é feita do mesmo modo com a adição de mãos-francesas. Na imagem de 1997 observa-se que a cobertura da plataforma originalmente caía para a fachada da Estação, e não para a linha férrea como acontece atualmente.

As esquadrias são todas em madeira e abrem para dentro. As janelas de abrir tem folhas duplas, com caixilhos de vidro e veneziana para o exterior e com madeira emoldurada para o interior. Há também duas portas-janela que apresentam duas folhas assim como as janelas. Há ainda uma porta maior também em madeira, apresentando entalhes diagonais e verticais. Algumas partes de vidro foram substituídas, mas a maior parte ainda é original. Por fim, há ainda também uma pequena abertura na fachada frontal onde funcionava a bilheteria. O piso da plataforma é cimentado assim como no interior.

Foram observados lâmpadas e refletores com fiação exposta e fixada no madeiramento do telhado; e também espaços sem pátina na fachada e com marcas de pregos, o que indica que ali haviam objetos afixados, como placas e letreiros.

Figuras 132 e 133 – Antiga Estação de Pulverização, construção em madeira (2018).



Fonte: Autora.

A construção que era destinada ao Chefe da Estação é feita em alvenaria e estruturada por pilares estreitos que dividem as fachadas em tramos verticais que, por sua vez, são pintados com uma faixa colorida na base e o restante em branco, assim como na Estação. É coberta por telhado de fibrocimento de apenas uma água que cai para a fachada posterior. As esquadrias são em madeira e vidro. Na fachada frontal estão duas janelas duplas, com venezianas e caixilhos de vidro que abrem para fora e nas fachadas lateral e posterior estão janelas basculantes. As portas são todas em uma folha de madeira. O guarda-corpo da pequena varanda é feito com elementos vazados. O piso do interior foi feito com peças cerâmicas vermelhas de formato retangular.

As construções seguem abandonadas há cerca de oito anos e os sinais de deterioração já são visíveis. Além do descascamento da última pintura, a vegetação avança aos fundos, trazendo animais e microorganismos para o local. Algumas esquadrias estão quebradas e com partes faltantes.

Figuras 134 e 135 – Estação de Pulverização, construção em alvenaria (2018).



Fonte: Autora.

Pelos vãos foi possível ver que existem móveis antigos no interior dos prédios que, aos poucos, entram em processo de degradação. Um dos objetos que pertencia à Estação e foi retirado há pouco tempo é um sino que atualmente está na nova sede do Posto de Manobras. Segundo funcionários da MRS, o sino era utilizado para avisar aos passageiros que o trem se aproximava.

Figura 136 – Sino da Estação Pulverização (2018).



Fonte: Autora.

Nenhuma das construções e objetos mencionados nesta seção foram inventariados, valorados ou protegidos pelo seu valor cultural até a presente data e a propriedade do prédio da Estação é desconhecida.

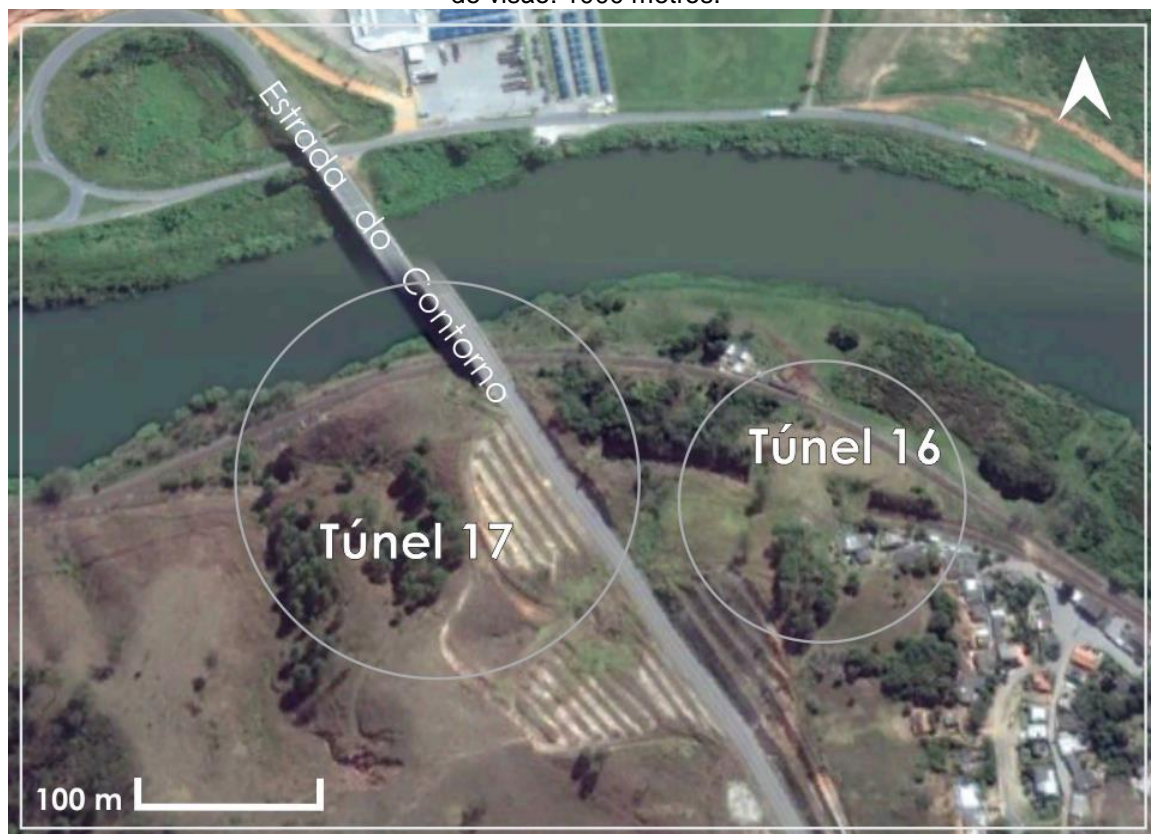
3.8. Túneis 16 e 17

Os Túneis 16 e 17 (Figuras 138 a 141) estão a pouco mais de um quilômetro à noroeste da Oficina de Vagões e seguem o traçado curvo do relevo às margens do rio Paraíba do Sul. Logo acima está o Contorno Rodoviário, que permite a travessia sobre o rio. Cerca de 500 metros à frente do Túnel 17 está o complexo industrial da BR Metals e próxima a entrada do Túnel 16 está uma passagem de nível pouco utilizada pela comunidade local. O acesso aos túneis pode ser feito a partir da Estrada Raimundo Padilha, seguindo pela rua Leni de Souza, ou a partir das instalações industriais.

Os túneis foram construídos entre novembro de 1941 e julho de 1943. De acordo com Buzellin (2002, p. 60), o Túnel 16 foi o “primeiro de vários túneis construídos

para a retificação do traçado original, que outrora contornava o relevo às margens do Paraíba”. Desde então as passagens serviram para a passagem dos trens da EFCB e da RFFSA com destino ao estado de São Paulo, e atualmente são utilizadas pela MRS Logística.

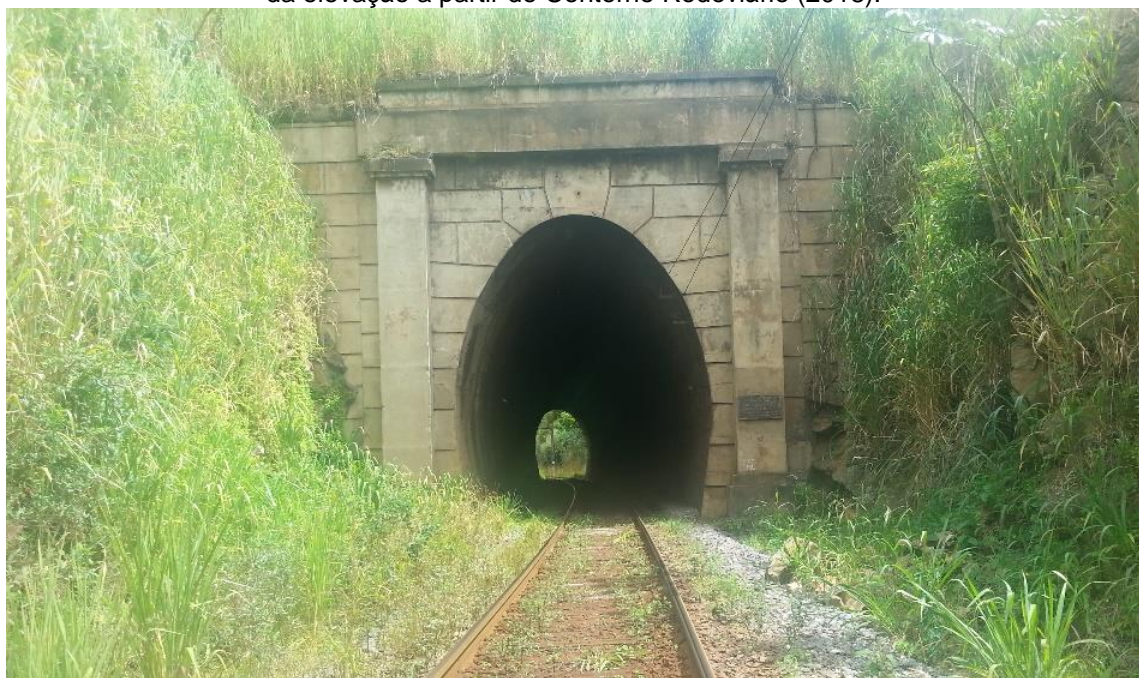
Figura 137 – Localização dos Túneis 16 e 17. Imagem capturada em março e 2017. Altitude do ponto de visão: 1000 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

Estas obras de arte especiais da ferrovia foram construídas em arcos alongados com 6 metros de altura e 5 metros de largura e são revestidos em concreto. Cada boca possui duas pilastras com base e capitel de moldura, encimadas por entablamento sem ornatos. Nesta parte, o revestimento simula aduelas. Nas bocas há também placas que indicam os nomes e período de construção dos túneis, e que deveriam informar o gabarito e a área dos mesmos. O Túnel 16 possui 73,5 metros e o Túnel 17 possui pouco menos de 200 metros de extensão, ambos em curva pouco acentuada. Não constam registros de inventário cultural, muito menos valoração ou proteção das estruturas.

Figuras 138 a 141 – Túnel 16: Boca 1, placa de identificação e interior (2017); Túnel 17: vista de cima da elevação a partir do Contorno Rodoviário (2018).



Fonte: Autora.

3.9. Ponte Metálica

A Ponte Metálica (Figuras 145 a 147) está localizada sobre o curso do rio Paraíba do Sul, entre os bairros Centro e Nossa Senhora Santana. No Centro está o Largo da Feira, e na outra extremidade, a Praça Sizenando Barbosa Leite, ambos reurbanizados entre 2010 e 2012, quando foram instalados equipamentos como bancos e mesas, banheiros públicos e quiosques. Próxima à ponte há uma ilha fluvial, onde foi construído o Clube Itapoã. O acesso para a ilha se encontra no bairro Centro.

A estrutura foi construída visando o transporte ferroviário e a travessia de pedestres. Foi assim o seu funcionamento até a metade do século XX, quando deixou de ser utilizada pela ferrovia. Desde então, a ponte é passagem rodoviária e de pedestres e é utilizada principalmente pelos transportes públicos entre municípios e distritos que tem suas estações terminais no Centro da cidade.

Figura 142 – Localização da Ponte Metálica. Imagem capturada em outubro de 2017. Altitude do ponto de visão: 800 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

De acordo com um artigo publicado pela Revista de Engenharia sobre a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto, desde a assinatura do contrato da companhia já era prevista a construção da ponte:

Pelo seu contrato com o governo provincial do Rio de Janeiro está obrigada a empresa a construir uma ponte de ferro sobre o rio Parahyba, na Barra do Pirahy, com as dimensões necessárias ao duplo serviço da via-ferrea e da estrada provincial. Provisoriamente serve ao tráfego uma ponte de madeira (REVISTA DE ENGENHARIA, 1883, p. 321).

As obras foram iniciadas em 1886 e após o desabamento da ponte de madeira em 16 de março de 1900, ainda se passaram dois anos até ser inaugurada. De acordo com Lório (2007, p. 95), o jornal Progresso da Barra noticiou o acidente:

Na sexta-feira passada, 16 de março, deu-se um incidente desastroso na ponte da Sapucahy sobre o rio Paraíba. O trem que vinha de regresso de Pirai, para se recolher às oficinas que se acham do lado esquerdo daquele rio, quasi ao chegar àquela margem, isto é, no penúltimo lanço da ponte, em consequência de ter êste cedido, afundou-se, e isto devido, força é confessar, à inconsistência da obra feita. O pessoal do comboio apenas se feriu ligeiramente, mas, da turma de cravadores que se achava por baixo da ponte, procedendo ao respectivo revestimento, temos a lamentar a perda de um operado cravador, de nome José Lomba, que há pouco tinha vindo de entre-Rios, onde consta, deixou família. O maquinista desse trem, chamava-se Manduca Pereira e o número da locomotiva era 13.

Figura 143 – Construção da Ponte Getúlio Vargas após o desabamento da ponte de madeira (1900).



Fonte: PMBP.

Finalmente, a ponte foi inaugurada em 1902, proporcionando maior segurança ao tráfego das composições ferroviárias. A construção chegou a ser denominada Ponte Antônio Carlos (Ribeiro de Andrada) pela Rede Sul Mineira entre 1926 e 1930. Porém, em 1931, com o arrendamento pela RMV, passou a ser chamada Ponte Getúlio Vargas (IÓRIO, 2007, p. 232). Em 1951, com a transferência da estação da RMV para a Oficina Velha, a ponte foi desativada para o transporte ferroviário. Em 1954, foram retirados os trilhos e a ponte passou a servir como passagem rodoviária e de pedestres (IÓRIO, 2007, p. 275). Desde então, completamente inserida na dinâmica urbana, continua a atuar como um elemento propulsor no cotidiano da cidade.

Figura 144 – Ponte já em funcionamento no início do século XX. (S/d).



Fonte: INEPAC.

Conhecida popularmente como Ponte Metálica, a estrutura foi feita com material proveniente da Bélgica, representando avanço em soluções construtivas utilizando vigas metálicas naquela época. É constituída por cinco arcos distribuídos em ambas laterais da caixa de rolamento e em toda sua extensão, interligados e afixados por vigas em treliça. A estrutura, que mede 277 metros no total, é apoiada em sapatas de concreto que são revestidas com pedra. Com as obras de revitalização na área entre 2010 e 2012, foi feita a manutenção da ponte e colocada nova iluminação que a valorizou esteticamente.

A Ponte Metálica foi declarada patrimônio histórico pelo município em 1983. Em 2011, o INEPAC sugeriu o tombamento estadual, o que ainda não aconteceu. Falta manutenção. Em grande parte das superfícies metálicas o revestimento aos poucos se desprende. Em 2015, iniciou-se uma Ação Civil Pública do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e em 2017 a sentença condenou solidariamente o município de Barra do Piraí, o estado do Rio de Janeiro e a Fundação Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Rio de Janeiro (FUNDERJ) a prosseguir com a implementação do tombamento, o monitoramento periódico de suas condições estruturais, proibir o trânsito de veículos, instalar guarda-corpos para pedestres e reformar o tabuleiro da ponte, conforme **Anexo 07**. As partes apresentaram recurso e este foi negado no mesmo ano.

Figuras 145 a 147 – Ponte Metálica. (2018).



Fonte: Autora.

3.10. Estação Oficina Velha

Figura 148 – Localização da Estação Oficina Velha. Imagem capturada em julho de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

O prédio da anteriormente Estação Oficina Velha está localizada a 800 metros da Ponte Metálica e a cerca de um quilômetro e meio do entrocamento no Centro. Situada no bairro também chamado Oficina Velha, o prédio se encontra entre a rua Antônio da Silva Brinco e a rua São Francisco de Assis na margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, está próxima a um pequeno morro ocupado por imóveis residenciais e a uma praça com quadra. O entorno, em geral, é composto por edifícios que variam entre um e três pavimentos.

No encontro das ruas Antonio da Silva Brinco e Pref. Iago José C. Valério e ao lado da edificação, está um pequeno trevo com um totem que rememora as companhias Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto, Sapucahy e Rede Mineira de Viação na Oficina Velha, conforme nas imagens mostradas a seguir.

No início dos anos 1950, foi assinado um acordo entre a PMBP e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, visando a suspensão do tráfego da RMV no Centro da cidade (IÓRIO, 2007). A partir desta data, o ponto final dos trens de passageiros que vinham de Minas passou a ser na antiga oficina da companhia, que foi adaptada em 1952 e passou a funcionar como estação até a data de sua desativação em 1961.

Figura 149 – Prédio da estação Oficina Velha, atual Colégio Cenecista Professor José Costa, e totem, no trevo à direita (2018).



Fonte: Autora.

Figura 150 – Totem que rememora as companhias na Oficina Velha (2018).



Fonte: Autora.

Logo após a desativação, um último trem chegou para transportar os bens patrimoniais da empresa. Houve protesto e o Jornal Correio da Manhã publicou uma reportagem sobre o que acontecia no “Bairro dos Ferroviários”. O bairro somente foi denominado Oficina Velha após a desativação da Estação.

Figura 151 – A Estação de Oficina Velha em 1962, após sua desativação.



Fonte: Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Figura 152 – Jornal Luta Democrática (1961).

Mulheres postaram-se na linha para impedir a saída do trem

Moradores do Bairro dos Ferroviários, em Barra do Pirai, revoltados com a supressão do ramal — Tenório dirige-se ao pres. da Rêde Ferroviária

BARRA DO PIRAI — (Do Correspondente Eri Martu, cedo) — Ontem pela manhã, no Bairro dos Ferroviários, neste município, os seus moradores com pedras, documentos e até mesmo mulheres postadas na linha, impediram a saída do trem da Rede Mineira de Viação que vinha colher os bens patrimoniais da empresa, em virtude da supressão recente do ramal Barra do Pirai—Santa Isabel do Rio Preto.

LUTA DEMOCRÁTICA

06 / 10 / 1961

Populares postados à frente do trem.

Fonte: Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

Ralph Giesbrecht escreveu sobre o episódio em seu site chamado Portal Estações Ferroviárias do Brasil:

Existe uma história contando que a última viagem do trem de passageiros foi em 17/08/1961. A locomotiva nº 414 veio de Soledade de Minas para levar o que seria de utilidade da ferrovia, como material de escritório e de almoxarifado. Com seu retorno previsto para o dia 24 de setembro, a população se manifestou para que o trem não retornasse. Foi colocada sobre os trilhos uma bandeira do Brasil e várias pessoas deitaram-se sobre o leito da linha, impedindo que a composição seguisse viagem. O objetivo era aguardar uma contra ordem do ministro da viação Virgílio Távora para que o trem voltasse a funcionar. Este protesto chegou às primeiras páginas dos principais jornais do Rio de Janeiro e até a polícia foi chamada para desobstruir a linha. Foram cartas e mais cartas endereçadas ao presidente da república e ao conselho de ministros nessa época. O trem acabou não partindo e durante 1 ano e 8 meses a composição ficou parada na então estação Oficina Velha, enquanto aguardava decisões de Brasília. Daí para a frente sabemos o que aconteceu e devido ao descaso das autoridades a locomotiva 414 partiu em meados de 1963 para Soledade de Minas e nunca mais voltou - embora haja quem diga que a locomotiva não partiu, mas sim teria sido desmanchada no local e vendida como sucata para uma fundição da cidade (GIESBRECHT, 2017).

Em 1963, a Campanha Nacional de Escolas da Comunidade (CNEC) com um grupo de professores barrenses criou o Ginásio Ferroviário Professor José Costa, que passou a denominar-se em 1979, Colégio Cenecista Professor José Costa. Seu funcionamento, inicialmente, foi no prédio da Escola Estadual Dr. Álvaro Rocha, no bairro do Carvão, mudando-se em 1965, após convênio com a Prefeitura, para a antiga estação da RMV, nas Oficinas Velhas (PMBP, 2015).

A edificação foi adaptada abrigar o Colégio e pode-se dizer que este fato contribuiu, em partes, para a sua preservação, pois lhe foi atribuída uma função que exige manutenção constante. Com apenas um pavimento e pé-direito alto, o volume retangular se encontrava paralelo aos trilhos, caracterizando-se como uma parada intermediária. Apesar de sua posição em relação à linha férrea, funcionou como estação terminal.

Duas de suas fachadas, que eram as laterais da Estação, possuem altas platibandas com frontões redondos que são ornamentados com elementos escalonados verticais. Logo abaixo estão dois óculos e janelas formadas por um arco interrompido. Os óculos, abertos provavelmente para entrada de luz e ventilação, foram fechados, e as

folhas das janelas agora são venezianas. As fachadas voltadas as laterais são divididas em tramos por pilastras.

Figura 153 – Fachada voltada para a rua Antonio da Silva Brinco (2018).



Fonte: Autora.

O telhado de duas águas é feito com estrutura de madeira e coberto com telhas francesas. Uma das águas prolonga-se acima da antiga plataforma e é sustentada por mãos-francesas. Do outro lado, há prolongamento do telhado apenas acima de uma das aberturas, onde que era entrada e saída para o hall da estação. O prédio apresentava vários vãos que permitiam o acesso ao interior do prédio, porém, alguns foram fechados. Algumas esquadrias foram substituídas e possuem agora grades, conforme exigência estabelecida por lei municipal no caso de escolas. Contudo, ainda há esquadrias originais de madeira no interior do prédio, e inclusive uma porta de correr feita em madeira. Uma das portas originais se encontra voltada para a rua, mas não é mais utilizada. Nas janelas, sobrevergas e peitoris são levemente prolongados e, assim como os demais elementos decorativos e a base do prédio, são destacados com cores mais escuras.

A plataforma para embarque e desembarque foi adaptada e funciona como uma varanda e corredor e atualmente é cercada por uma mureta de concreto. No interior do prédio funcionam recepção, administração e salas de aula. No que se refere ao revestimento interno, foram observados dois tipos de pisos cerâmicos: peças retangulares vermelhas um pouco corroídas e peças quadradas amarelas, de intervenção recente, além de paredes com alizares abaixo dos quais algumas receberam

tintura diferenciada, e outras, textura. No pátio, local onde estava a linha férrea, o piso é de concreto intertravado e cimentado.

As alterações que permitem que o prédio funcione como um Colégio continuam a acontecer nos últimos anos. Aos poucos, os traços da arquitetura art déco vão desaparecendo, ou pelo menos sendo encobertos. Chamam atenção dois acréscimos: um volume que quase dobrou a área construída da edificação e impede a visualização de uma das fachadas, pois está afixado nela; e uma varanda que está na fachada oposta (Figura 156). O primeiro abriga o auditório, e o segundo, a entrada principal.

Figuras 154 a 157 – Porta estreita original que não é mais utilizada, entrada dos fundos do colégio, pátio e quadra (2018).



Fonte: Autora.

O acréscimo maior é composto por alvenaria revestida com reboco e tinta, e laje pré-moldada apoiada em vigas de concreto armado. Possui grandes vãos voltados para o pátio, protegidos por grades, e pequenos vãos horizontais e altos voltados para os fundos e para o exterior da escola. As janelas são todas basculantes e a entrada é feita por duas portas de madeira, ambas com duas folhas. Acima das portas, que dão para a

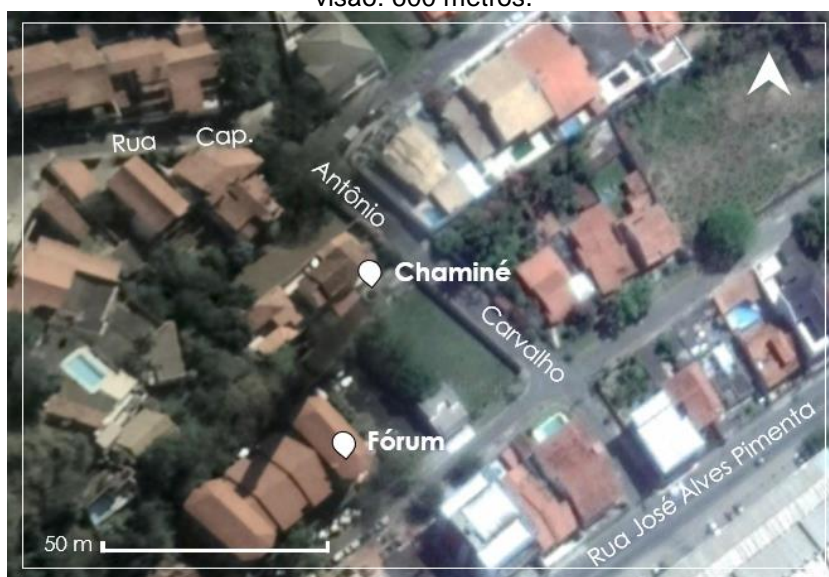
antiga plataforma, foram colocados toldos. Já a varanda é coberta por telhado cerâmico apoiado em pilares de concreto, e fechada com grades embasadas por uma mureta. No piso de ambos os ambientes foram assentadas peças de ardósia.

Os toldos se repetem na entrada do Colégio e no pátio, no qual há uma cobertura que liga a plataforma à construção ao lado, onde estão mais salas de aula. O volume possui um pavimento de planta horizontal coberto por dois telhados cujas características são as mesmas do telhado ao lado, exceto pelo seu estado de conservação. Há uma varanda que funciona como espaço de transferência entre o pátio e as salas, os revestimentos e esquadrias são iguais àqueles do prédio ao lado.

Na última intervenção que aconteceu entre 2015 e 2016, o prédio foi novamente pintado, mas com cores diferentes das anteriores, e foi construída uma quadra esportiva coberta na parte de trás do terreno. Devido às reformas constantes efetuadas, o estado de conservação da construção é bom. Contudo, a preservação do bem está prejudicada graças aos acréscimos mencionados. Estes são pontos críticos de descaracterização e impedimento da compreensão da história deste bem. Atualmente, o prédio não possui nenhum tipo de proteção ou iniciativa no sentido da sua preservação enquanto memória ferroviária. Em 2011, foi inventariado pelo INEPAC que inclusive sugeriu o seu tombamento, porém, até a presente data o bem não foi tombado.

3.11. Chaminé

Figura 158 – Localização da Chaminé. Imagem capturada em julho de 2017. Altitude do ponto de visão: 600 metros.



Fonte: Produção da autora sobre Google Earth.

Das instalações do antigo Engenho Central Rio Bonito, que foi posteriormente transformado em oficinas ferroviárias da Rede Mineira de Viação, persiste apenas a Chaminé, elemento que dá nome ao bairro que se formou nos arredores. O restante do conjunto foi demolido na década de 1950 (IÓRIO, 2007). No lote onde se encontra, foi construído o novo prédio do Fórum Municipal, inaugurado em 1999, e seu entorno imediato é agora um estacionamento. Não há nenhuma placa indicativa, totem ou informação de sua história nas proximidades.

Figuras 159 e 160 – Fórum Municipal e Chaminé (2018).



Fonte: Autora.

A chaminé, estrutura tipicamente industrial, que é composta por base quadrada e corpo cilíndrico, formando uma grande coluna em tijolos aparentes e frisos decorativos nas partes superiores, foi declarada patrimônio histórico do município em 1983. Atualmente, o seu estado de conservação é regular.

3.12. Permanências nas adjacências

Das permanências relacionadas às ferrovias em Barra do Piraí, quatro estão localizadas fora do distrito sede: o Galpão de Vargem Alegre e a Estação de Prosperidade, situados no distrito de Vargem Alegre, e a Estação e o Túnel de Ipiabas, localizados no distrito de mesmo nome. Desses quatro, dois estão localizados em áreas consideradas rurais e dentro de propriedades privadas: o Túnel de Ipiabas e a Estação de Prosperidade. Estas permanências não serão estudadas dado o recorte espacial

desta pesquisa, porém são apresentados alguns dados básicos sobre o contexto no qual estão envolvidas atualmente, que seguramente são de grande interesse para a população devido à memória que representam.

3.12.1. Permanências no distrito de Vargem Alegre

Vargem Alegre é o 4º distrito de Barra do Piraí e dista aproximadamente 13 quilômetros da sede. Foi um importante polo de produção de café no século XIX, cuja maior parte é atualmente considerada zona rural. Até o final do século XX tinha como uma de suas principais instituições um grande hospital psiquiátrico, o Hospital Colônia Estadual de Vargem Alegre, desativado na década de 1990. A partir de então, todos os esforços públicos para a subsistência do distrito giram em torno da atividade industrial, principalmente aquela alimentícia.

Em seu zoneamento urbano há uma pequena centralidade no entorno de onde existia a Estação Ferroviária e se encontra o Galpão, única área que possui infraestrutura boa. A densidade populacional é baixa, a maioria das construções são térreas com poucas exceções de dois ou três pavimentos.

A ferrovia neste distrito constitui uma permanência, com duas linhas férreas paralelas que são operadas pela MRS Logística. Há apenas uma passagem de nível sinalizada em todo o distrito que atende apenas pedestres. Para a passagem de veículos foi construído um viaduto na segunda metade do século XX.

A ferrovia se estendeu nesta direção em 1871, com a abertura do primeiro trecho do ramal de São Paulo da E. F. Dom Pedro II, porém, a Estação e o Galpão foram inaugurados em 20 de janeiro de 1891. A Estação funcionou plenamente até a década de 1970, porém, atualmente o prédio não existe mais. Já o Galpão permanece, foi reformado, e atualmente é utilizado pela concessionária da linha.

A Estação e o Galpão de Vargem Alegre foram declarados patrimônio histórico do município de Barra do Piraí em 1983 – quando a Estação já não mais existia –, decisão que foi ratificada em 2002. Os bens foram inscritos em um dos Livros do Tombo em 2006, porém não foram encontrados inventários culturais dos imóveis.

Já a Estação de Prosperidade, tombada pelo município na mesma oportunidade, se localiza na zona rural do distrito de Vargem Alegre. Ela foi construída

em 1929 pela Rede Mineira de Viação para servir como uma parada intermediária, na qual os trens se reabasteciam com combustível e água. Foi desativada em 1961 junto com todas as estações da RMV, e após sua desativação abrigou uma escola municipal. Em 2006, de acordo com Ralph Giesbrecht, era utilizada como residência.

Apesar da proximidade e mesmo nome, a edificação não faz parte da Fazenda Prosperidade. Para os gestores da fazenda, que organizam a atividade turística no local, a estação está abandonada.

Figuras 161 e 162 – Galpão de Vargem Alegre (2017) e prédio da Estação de Prosperidade (2006), localizados na zona urbana e zona rural do distrito de Vargem Alegre, respectivamente.



Fonte: Autora/Portal Estações Ferroviárias do Brasil.

3.12.2. Permanências no distrito de Ipiabas

Ipiabas é o 5º distrito de Barra do Piraí e está a 10 quilômetros do distrito sede. Em sua centralidade está a edificação que um dia funcionou como estação ferroviária. É também esta centralidade a única área que possui infraestrutura considerada boa, em detrimento das demais que possuem infraestrutura regular ou insuficiente.

A ocupação e o desenvolvimento do distrito estão relacionados essencialmente à cultura do café no século XIX. A partir de 1850, Ipiabas ficou atendida pelo traçado da Estrada Presidente Pedreira, o que facilitou o escoamento dos produtos agrícolas e favoreceu os investimentos na localidade (BAUMGRATZ, 1980). O distrito foi destacado em publicações como as do Almanak Laemmert em 1883 devido à produção de suas fazendas, à formação da população, em grande parte imigrantes, ao seu clima, e às facilidades trazidas pela linha férrea que ligava o sul de Minas Gerais ao Rio de Janeiro.

De acordo com Leoni Lório (2007), Ipiabas se manteve até o fim do século XX devido à sua vocação agropecuária natural justificada pelo clima propício ao cultivo e à presença das fazendas que se dedicaram à criação de gado. A partir do século XIX, valorização do legado histórico das fazendas do café desperta a percepção turística, fazendo com que esta noção aliada às características naturais e atividades gastronômicas sejam os principais motivos de sua subsistência.

A Estação e o Túnel de Ipiabas foram inaugurados em 1881, com o primeiro trecho da Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto, que se tornaria parte da RMV décadas mais tarde. Em 1961, foram desativados em razão da supressão da linha, assim como a Estação de Prosperidade. A partir daquele ano o prédio foi utilizado como moradia e comércio por famílias que haviam conseguido a posse do imóvel junto à própria companhia férrea. Anos depois, a edificação foi vendida para pessoas que desejavam construir ali um hotel.

Entretanto, o projeto não foi adiante, pois parte da estrutura desabou ao mexer no telhado. A partir deste episódio, foi feito o desmembramento em matrículas diferentes no Cartório de Registro de Imóveis, o que permitiu que os terrenos fossem negociados separadamente. Logo, o prédio da estação desempenharia várias funções para a comunidade, funcionando como sede do Ipiabas Futebol Clube, Cartório, Posto de Saúde, sede dos Correios e Polícia Militar, passando por pequenas transformações visando sua adaptação às novas funções.

Figura 163 – Estação de Ipiabas já desativada, sem os trilhos, antes de uma parte desabar (S/d).



Fonte: Acervo INEPAC.

Em 2005, o prédio e o túnel foram tombados pelo município. Em 2011, os bens foram inventariados pelo INEPAC que sugeriu o tombamento estadual. Entretanto, nenhuma das duas medidas resultou na preservação, de fato, principalmente no caso da antiga estação. Em 2015 e 2016, o prédio servia apenas como depósito da PMBP e meses depois foi interditado pela Defesa Civil por risco de desabamento. Em 2017, foi providenciado o escoramento da estrutura por empresários do distrito, e o poder público manifestou-se por meio da iniciativa da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura, na pessoa do Diretor de Turismo e também empresário, Luiz Antonio Zappa, que recorreu ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro em busca de auxílio. No documento enviado no mês de maio, o servidor demonstra o interesse em preservar a construção e relata já ter procurado órgãos como a SPU e o IPHAN, sem que a situação fosse resolvida. Do mesmo modo, encaminha em anexo os registros encontrados no cartórios, croquis, fotos antigas e atuais, legislação, e inclusive propõe o remembramento.

Figura 164 – Estação de Ipiabas em 2015.



Fonte: Autora.

Em julho do mesmo ano, o Ministério Público estadual instaurou um inquérito civil para investigar o estado de má conservação e riscos envolvidos, solicitando à PMBP informações sobre o sancionamento do documento jurídico que trata do tombamento do prédio, entre outras informações, e também acata o auxílio de outros órgãos envolvidos.

Finalmente, com base em recomendação do próprio Ministério Público Estadual, considerando a complexidade de ações fundiárias envolvidas e o caráter

emergencial da situação, a PMBP resolveu, em outubro de 2017, assumir a posse provisória do imóvel para a execução de obras emergenciais. A medida que faz parte do Decreto n.º 092, de 09 de outubro de 2017, pode ser vista no **Anexo 19**. Contudo, até meados de 2018 nada foi feito.

Por outro lado, o Túnel de Ipiabas segue bem conservado. Distante cerca de 3,5 quilômetros da centralidade do distrito, já em área rural, situa-se dentro de propriedade privada e é muito pouco conhecido na região, pois não existe estrutura turística para visitação.



2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015

CAIXAS
2009
ABUI

CAIXAS
2008
ABUI

2003
Anos
2006

2004

2004

2005
ABUI

BALANÇO
FINANCEIRO

OUTUBRO
1984

4. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

A questão conceitual do termo patrimônio se confunde com as transformações dos processos de atribuição de valor e de preservação ao longo da história. Françoise Choay em seus livros *A alegoria do patrimônio* (2001) e *O patrimônio em questão* (2011) fornece conhecimento e críticas essenciais para compreender os conceitos dos termos “monumento” e “monumento histórico”,¹² a partir do qual se baseou a prática preservacionista no ocidente.

Mais adiante, os termos aparecem fundidos e confundidos sob o nome de “patrimônio”, (...) “logo, o vocábulo ‘patrimônio’ metamorfoseia-se então em monumentos históricos e artísticos” (CHOAY, 2011, p. 34). Finalmente, a noção de patrimônio cultural contemporânea sucede as transformações apresentadas por Choay e oferece uma visão mais abrangente.

O conceito de patrimônio cultural da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) presente no documento elaborado durante a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural em 1972 inclui a discussão apresentada por esta dissertação, porém, o tema requer abordagem específica, devido a sua particularidade como patrimônio industrial e ferroviário.

Em âmbito internacional, os primeiros estudos que indicaram para a importância da documentação e preservação dos bens oriundos da industrialização datam dos anos 1950, na Inglaterra. Cerca de vinte anos se passaram até a realização dos primeiros eventos e a instituição do TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), em 1978.

Foram necessários cerca de mais duas décadas até a aprovação da Carta de Nizhny Tagil, na XII Conferência Internacional do TICCIH em 2003. Este documento, primeiro texto de referência e consenso internacional sobre o tema, aborda os valores, a proteção legal, os meios de manutenção e a conservação do patrimônio industrial, definido como

¹² CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão**: antologia para um combate. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011. Choay aponta que o monumento caracteriza-se pela sua função intencional de rememoração, enquanto o monumento histórico é designado em razão de seu valor histórico e/ou estético.

os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, **meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas**, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (ICOMOS, 2003, p. 3, grifo nosso).

A carta mencionada é atualmente o documento de referência sobre patrimônio industrial nos países signatários juntamente com os Princípios de Dublin, elaborados pelo TICCIH em parceria com o ICOMOS em 2011, que amplia o conceito de patrimônio industrial para

sítios, estruturas, complexos, territórios e paisagens, assim como os equipamentos, os objetos ou os documentos relacionados, que testemunhem os antigos ou atuais processos de produção industrial, a extração e a transformação de matérias-primas, e as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas (TICCIH, ICOMOS, 2011, p. 2).

Dada a sua própria definição, algumas questões se colocam quando o objetivo é a sua preservação. Para Choay (2001), o patrimônio industrial possui características particulares quando comparado ao patrimônio cultural. O processo de atribuição de valor a um patrimônio industrial, por exemplo, se difere dos demais, pois o patrimônio da industrialização está intimamente relacionado à sua funcionalidade. Atribuir-lhe valor patrimonial implica em aceitar o fim de sua função primitiva. Por outro lado, a memória relacionada a este patrimônio envolve relações ainda pouco discutidas, que nem sempre são explicitadas quando suscitadas.

As particularidades do patrimônio industrial fez com que fossem introduzidas outras formas de abordagem na valoração e na preservação, entre elas a perspectiva da memória. Conforme defende Kühl (2009) somente com o aporte das ciências humanas

é possível ter uma compreensão suficientemente ampla do processo de industrialização para avaliar o interesse de seus remanescentes – histórico, formal, memorial e simbólico para as comunidades – para identificar, de maneira consciente e embasada, os bens considerados merecedores de ser preservados para as gerações futuras (KUHL, 2009, p.46).

Prochnow (2014, p. 55) considera os remanescentes industriais *novos patrimônios*. Para ele, há um contexto de duas situações:

parece que de alguma maneira os novos patrimônios se apresentam por demandas da sociedade, ou seja, grupos se organizam e demandam por proteção e preservação de bens e por subsídios para isso. Por outro lado, parece que o próprio Estado assume a responsabilidade pela preservação desses novos patrimônios. É por esse motivo que é necessária uma análise sobre o patrimônio industrial para compreender se é um novo patrimônio por demanda da sociedade ou por atribuição legal.

O ICOMOS apresentou em 1999 o texto *Railways as world heritage sites*, elaborado por Anthony Coulls em contribuição com Colin Divall e Robert Lee. A pesquisa elencou quatro critérios a partir dos quais seria possível distinguir uma ferrovia significativa no que se refere à sua preservação enquanto patrimônio cultural da humanidade.

O primeiro critério “Um trabalho criativo indicativo de genialidade” seleciona ferrovias com criatividade e inovação construtivas sem igual. De acordo com o texto, deve ser possível identificar as grandes ferrovias do mundo com os grandes engenheiros. “Contudo, estes locais devem ser tomados como memoriais não só para os engenheiros responsáveis pelo seu projeto e construção, mas também todos aqueles outros, muitos dos quais nunca serão conhecidos” (COULLS, 1999, p. 8 tradução nossa).

O segundo critério é relacionado aos aspectos técnicos e construtivos de toda engenharia e arquitetura envolvidas na construção das ferrovias, que podem inclusive apresentar características de diferentes momentos da história a partir de suas estruturas. O terceiro critério considera os exemplos excepcionais ou típicos, ou seja, lugares que sempre foram notáveis de alguma forma ou lugares que, embora comuns, se tornaram especiais simplesmente em virtude de sua sobrevivência. A pesquisa considera ainda eventos e associações históricas particulares para auxiliar na identificação destas ferrovias, além de sua originalidade e autenticidade.

O quarto critério discorre acerca das ferrovias “ilustrativas da evolução econômica ou social” e argumenta que este é o principal critério pelo qual devem ser julgadas e justifica dizendo que

Afinal, as ferrovias foram construídas para realizar uma função de transporte, e essa função básica tem servido a muitos propósitos políticos, sociais, econômicos e culturais, além de satisfazer os desejos das pessoas de viajar e negociar. No entanto, essa mesma diversidade traz seus próprios desafios. A influência dos caminhos de ferro na vida social e econômica não tem sido a mesma em todo o mundo, apresentando-nos o desafio de identificar um lugar específico que represente uma experiência universal (COULLS, 1999, p. 10, tradução nossa).

O estudo analisa oito casos abordando os critérios anteriormente explicados: *The Moscow Underground*, Rússia; *The Semmering Pass*, Áustria; *Baltimore & Ohio Railroad*, Estados Unidos da América; *The Great Zig Zag*, Austrália; *The Darjeeling Himalayan Railway*, Índia; *The Liverpool & Manchester Railway*, e *The Great Western Railway*, Reino Unido; e *The Shinkansen*, Japão. E por fim, conclui ressaltando que nenhum desses critérios pode ser considerado separado dos outros e que, naturalmente, determinadas ferrovias serão consideradas mais significativas em determinadas áreas do que em outras. Atualmente, poucos bens ferroviários estão inscritos na Lista do Patrimônio Mundial. Entre eles estão a *Semmering Pass* e a *Darjeeling Himalayan*, primeiras ferrovias a serem reconhecidas na categoria, em 1998 e 1999, respectivamente.

Desde 2014 a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, localizada no município de Santo André, São Paulo, está em processo de candidatura para a entrada na referida Lista. O processo de inscrição tornaria a paisagem cultural de Paranapiacaba, com a vila, a ferrovia e a Serra do Mar, o 22º patrimônio brasileiro de valor universal excepcional e o primeiro patrimônio cultural ferroviário nacional inscrito na lista. Todavia, conforme aponta Lins (2012), apesar de ser o dispositivo internacional mais relevante no tocante à proteção do patrimônio mundial, a Lista do Patrimônio Mundial apresenta pouca expressividade e atuação no patrimônio tido como ferroviário.

É dentro destas reflexões que se enquadra o patrimônio estudado nesta dissertação, que se concentra nas estruturas e infraestruturas do transporte ferroviário em uma região específica e, para fins de nomenclatura, utiliza o termo patrimônio cultural ferroviário. Neste capítulo serão abordadas questões relacionadas à preservação deste patrimônio, aspectos normativos nas instâncias nacional, estadual e municipal, e iniciativas da sociedade civil, com destaque para aquelas experienciadas em Barra do Piraí.

4.1. ASPECTOS NORMATIVOS DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO BRASIL

No Brasil, o interesse pela preservação do patrimônio cultural se inicia oficialmente com o Decreto-Lei n.º 25 de 1937 e se torna mais abrangente após a promulgação da Constituição Federal de 1988, que em seu artigo 216 § 1º diz que “o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”.

Rabello (2009, p. 33) cita os §§ 1º e 2º do art. 24 da Constituição para esclarecer que é competência da União estabelecer as normas gerais para proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico, sem excluir a competência concorrente dos estados. Do mesmo modo, compete aos municípios a legislação sobre o patrimônio, complementando a legislação federal e a estadual no que couber. Deste modo, estão aqui dispostas as normativas direcionadas à preservação do patrimônio cultural ferroviário reconhecido como de valor cultural para o país, para o estado do Rio de Janeiro e para o município de Barra do Piraí, respectivamente.

4.1.1. A preservação do patrimônio cultural ferroviário na instância federal

A partir da década de 1950 foram tombados pelo IPHAN os primeiros representativos do patrimônio ferroviário brasileiro. O tombamento do primeiro trecho ferroviário do Brasil, de Magé a Fragoso no Rio de Janeiro, aconteceu através do Decreto nº 35.447, de 30 de abril de 1954, que foi revogado pelo Decreto nº 67.592, de 17 de novembro de 1970. Para Oliveira (2013), a discussão prolonga-se depois disso dentro do IPHAN, sob a alegação de que este decreto apenas revoga a declaração de monumento nacional, mas não cancela o tombamento. No Arquivo Noronha Santos e na Lista de Bens Tombados publicada pelo IPHAN em 2015, o trecho consta como tombado, tendo sido inscrito no Livro do Tombo Histórico em maio de 1954.

Entre as décadas de 1960 e 1990, poucos bens ferroviários foram tombados. De modo geral, o tombamento constituía o único instrumento para a proteção do patrimônio ferroviário neste período. Em 1985 foi tombada a Estação Ferroviária de Lassance (MG), em 1989 o Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes (MG). Somente em 1996 foi tombada a Estação da Luz (SP).

Na década de 1980, o Ministério dos Transportes desenvolveu o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do antigo Ministério dos Transportes (PRESERVE), com o objetivo de preservar a memória dos transportes no Brasil. Anos mais tarde, a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) e publicou o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, cujo trecho se encontra transcrito abaixo:

Este manual é dirigido a engenheiros, arquitetos e outros profissionais ferroviários ou não, que de alguma forma lidam com a manutenção e obras em edifícios ferroviários antigos (estações, armazéns, edifícios administrativos, residências etc.).

Procurou-se incluir em seu conteúdo, de forma simplificada, regras gerais que possibilitem a elaboração de projetos de restauração, reforma, adaptação ou apenas conservação destas construções, visando a preservação de suas características originais.

As presentes normas não são dirigidas apenas aos prédios tombados pelos órgãos de Patrimônio Histórico a nível Federal, Estadual ou Municipal, mas a todos os edifícios representativos da implantação da ferrovia no Brasil... (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1991, p. 8).

O referido manual apresenta, em seu capítulo 8 *Como restaurar, recuperar ou adaptar um prédio ferroviário antigo*, critérios básicos para diagnósticos e propostas, indicações específicas para intervenções no exterior dos edifícios tal qual cada material utilizado nas fundações, alvenarias, esquadrias e coberturas, e indicações para intervenções no interior dos edifícios, inclusive instalações elétricas e climatização.

Durante os anos 1990 o PRESERFE criou o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC) e estabeleceu parcerias com prefeituras para a preservação das estações ferroviárias nas quais funcionariam os Centros Ferroviários de Cultura (CEFECs).

Mais adiante, o que de fato chamaria atenção para os riscos envolvendo o patrimônio cultural ferroviário brasileiro seria a liquidação da RFFSA, a partir do final do século XX. Logo, com as discussões acerca da preservação deste patrimônio e dada a sua importância no contexto nacional, foi criada legislação específica visando a sua preservação. Em consonância com Prochnow (2014) encara-se a normatização para o patrimônio ferroviário como uma reparação por parte do Estado à extinção da ferrovia.

No Decreto n.º 6.018/2007¹³, que regulamenta a Inventariança dos bens da extinta RFFSA, consta que a coordenação e supervisão do processo é de responsabilidade do Ministério dos Transportes. De fato, o referido Ministério trabalha até os dias atuais para cumprir a designação. O 40º Relatório da Inventariança apresentado em dezembro de 2016 aponta que o prazo para a conclusão já foi adiado dez vezes no período dos últimos dez anos. Em dezembro de 2015 95,30% do total já havia sido inventariado e em dezembro de 2016, 97,02% do total.

Contudo, a redação do mesmo Decreto sinaliza a transferência dos bens de valor artístico, histórico e cultural ao IPHAN, bem como dos convênios firmados com entidades públicas ou privadas que objetivem a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural para avaliação.

Em cumprimento à Lei n.º 11.483/2007¹⁴, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e sucedeu o decreto supracitado, o processo de Inventariança engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha e até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais.

No art. 9 desta Lei, além de ser atribuído ao IPHAN o papel de receber e administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural da RFFSA, foi considerado o zelo pela sua guarda e manutenção:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

¹³ BRASIL. **Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007**. Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

¹⁴ BRASIL. **Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007).

Essa atribuição legal impôs ao órgão a responsabilidade sobre um espólio de cerca de 50 mil bens e “por não ter partido de uma prática já existente na instituição é que essa atribuição trouxe problemas de ordem conceitual e gerencial para seu planejamento e execução” (PROCHNOW, 2014, p.12).

Diante dos desafios representados pela legislação mencionada acima, o IPHAN criou a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), que ficou responsável por coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios e da metodologia processual para o seu cumprimento, bem como a interlocução quotidiana necessária com as unidades descentralizadas do IPHAN e com a Inventariança (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011).

De acordo com Prochnow (2014), foi criado um Grupo de Trabalho dentro da CTPF para elaborar relatórios de atividades de 2009 e um Plano de Ações Estratégicas para 2010. Um dos produtos deste GT foi a elaboração de uma Minuta de Portaria – o primeiro documento oficial com elucidação sobre a seleção, valoração e procedimentos administrativos para o recebimento e preservação dos bens ferroviários brasileiros.

A referida Minuta recomendava o estabelecimento de parcerias em forma de cessão do bem, destacando como prioridades: o uso original, similar ou compatível, ou que faça referência direta ao transporte ferroviário; usos ligados a preservação da memória ferroviária ou a outras finalidades culturais; usos ligados a funções da administração pública; e por fim, outros usos de caráter público que não representem ameaça à integridade física do bem (PROCHNOW, 2014).

Para além da elaboração dos relatórios e da Minuta, o processo ainda envolvia certa complexidade, o que motivou a realização do I Seminário Nacional sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro em 2009. O evento, que aconteceu em Belo Horizonte, teve por finalidade estabelecer um amplo fórum de discussão a respeito das atribuições, ações e objetivos das instituições envolvidas com o tema da Memória Ferroviária Nacional. No mesmo ano aconteceu o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, em Outro Preto, que teve uma sessão temática direcionada à discussão do patrimônio ferroviário.

Em certo momento, levantou-se até mesmo a questão do termo memória ferroviária. Na visão do procurador federal do IPHAN em exercício na época,

o art. 216 da Constituição Federal que trata do bem patrimônio cultural do país conceitua o que seria a construção de uma memória ou de toda a defesa do nosso patrimônio cultural. E a partir daí, existe um dispositivo – pequeno trecho – que determina a possibilidade de criação de outros mecanismos de proteção. Assim, no art. 9º, § 2º, incisos 1 e 2 da Lei nº 11.483/07, o legislador nacional inovou. Instituiu-se a “memória ferroviária”, com base nesse pequeno trecho do art. 216. (BOLOGNANI, 2012, p. 45).

Além das questões relacionadas ao reconhecimento e valoração do patrimônio cultural ferroviário, para a preservação destes bens estavam disponíveis dois instrumentos naquele momento: o Instituto do Tombamento e o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial através do Decreto 3551/2000¹⁵.

Entretanto, ao tratar especificamente do patrimônio edificado, duas questões requerem mais atenção. A primeira se refere à propriedade dos bens. A Lei n.º 10.413/2002¹⁶, para a qual não consta revogação expressa, determina algo inédito dentro da atuação do IPHAN em relação ao patrimônio edificado.

Podemos apontar como uma primeira questão o impasse criado com relação à propriedade dos bens. Se, por um lado, o Decreto Lei nº 25/1937 não altera a propriedade de um bem tombado, por outro, a Lei nº 10.413/2002 prevê que, no caso específico do tombamento dos bens das empresas privatizáveis, esses serão desincorporados e passarão a integrar o acervo histórico e artístico do país, isto é, determina a alteração da propriedade, sem definir a instituição proprietária. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011, p. 4)

A segunda questão refere-se à complexidade processual do instituto do tombamento, no qual um estudo técnico aprofundado sobre o objeto a ser preservado deve ser submetido ao Conselho Consultivo do IPHAN e, posteriormente, homologado pelo Ministro da Cultura. Dada a extensão das ferrovias no território brasileiro e o seu notável espólio, compreendeu-se que o tombamento seria um encargo dispendioso ao

¹⁵ BRASIL. **Decreto n.º 3551, de 04 de agosto de 2000**. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências.

¹⁶ BRASIL. **Lei n.º 10.413 de 12 de março 2002**. Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização.

Instituto Nacional. Um fato que comprova isso foi o tombamento do Acervo do Museu do Trem, no Rio de Janeiro. Os trabalhos de inventário foram realizados por equipes multidisciplinares do IPHAN ao longo de mais de uma década até que foi publicada a notificação do processo de tombamento da coleção, medida que resultou em sua proteção provisória e posteriormente definitiva em 2014.

Poucos bens culturais ferroviários foram tombados no século XXI, conforme pode ser visto na Lista publicada pelo IPHAN. São eles: a Estação Ferroviária de Mairinque e o Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (SP) em 2004; o Pátio ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (RO), incluindo bens móveis e imóveis e a Vila Ferroviária de Paranapiacaba (SP) em 2008; o Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina (PI) em 2013; o Complexo Ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Campo Grande, e a Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai em Corumbá (MS), em 2014; e a Estação Ferroviária de Joinville, em 2015.

No final de 2017, finalmente foi disponibilizado o Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), idealizado pelo IPHAN desde 2012, que tem por objetivo integrar os dados sobre o patrimônio cultural, com foco nos bens de natureza material, reunindo em uma base única informações sobre cidades históricas, bens móveis e integrados, edificações, paisagens, arqueologia, bem como todo patrimônio ferroviário. A plataforma é acessada através de um mapa que indica onde os bens estão situados.

O SICG representa um avanço institucional como ferramenta de conhecimento e gestão, tendo sido elaborado pelo IPHAN para se tornar um sistema de informações e cartografia integrado, com foco nos bens de natureza material, constituindo ferramenta fundamental para a consolidação a rede nacional de proteção do patrimônio cultural (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011, p. 11).

Atualmente, estão disponíveis para pesquisa no SICG cerca de 5000 itens espalhados por todo o Brasil. O sistema, que necessita de login para ser acessado, mostra um painel no qual constam as seguintes informações sobre os bens: Contexto – recorte territorial, recorte temático, identificação do universo; Localização – UF, município, CEP, coordenada (s) geográfica (s), endereço; Dados do bem – nome e nome popular, natureza e tipo, estado de conservação e estado de preservação, uso do solo e entorno do bem; Síntese do bem –

síntese histórica, meios de acesso, outras informações; Proteção, grupo, e hierarquia do bem; Dados sobre a gestão do bem; Multimídia, mapa e fotos.

Como ponto de culminância de um longo processo de revisão crítica e aprimoramento de suas práticas, o IPHAN apresentou no início de 2018 uma minuta da nova Política de Patrimônio Material (PPM), documento que servirá de guia na realização de processos de identificação, reconhecimento, proteção, normatização, autorização, licenciamento, fiscalização, monitoramento, conservação, interpretação, promoção, difusão e educação patrimonial relacionados à dimensão material do patrimônio cultural. Após a apresentação da proposta foi aberta então uma consulta pública e existe previsão de consolidação do documento ainda para o presente ano.

O instrumento legal ainda não está definido, mas caso seja aprovada, PPM se tornará um instrumento de caráter regulatório, estratégico e operacional do órgão, com princípios claramente definidos, dos quais se destacam a superação entre as dimensões materiais e imateriais do Patrimônio Cultural, considerando sempre o tempo Presente para as ações e atividades.

4.1.1.1. A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

Diante das complexas situações explicitadas anteriormente, o IPHAN promoveu a valoração, a preservação e proteção do patrimônio cultural ferroviário através da Portaria n.º 407/2010¹⁷, na qual criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, cujo trecho se encontra abaixo:

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público (IPHAN, 2010).

A respectiva Portaria cria uma Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, responsável pela atribuição do valor aos bens ferroviários e a sua inclusão na referida Lista, sendo passíveis de inscrição:

¹⁷ IPHAN. **Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

- I) aqueles que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do país, dos estados ou regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;
- II) aqueles portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente os relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas na época;
- III) aqueles cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser motivada por seu valor simbólico.

De acordo com coordenadores técnicos do Instituto, essa missão representou um esforço expressivo do órgão nacional de preservação frente à quantidade e diversidade de bens e à necessidade de sua gestão compartilhada. Além disso, a representatividade destes bens e a forte presença do trem na memória e no imaginário da população fizeram com que o IPHAN estudasse formas de atuação diferenciadas definindo critérios para atribuição de valor cultural aos bens desse conjunto e consequências específicas para essa valoração (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011).

Em 2011, a Lista foi publicada através da Portaria n.º 441¹⁸, e incluía 189 itens valorados entre 13 de abril de 2007, quando foi valorado o terreno e o Museu do Trem no Engenho de Dentro, Rio de Janeiro, e 18 de janeiro de 2011, quando foi valorada a Estação Ferroviária de Patos. De acordo com Finger (2013, p. 8), o processo de valoração dos bens era feita por meio de avaliação técnica, respaldada em aspectos históricos, artísticos, técnicos ou simbólicos. Entretanto, na maior parte dos casos, a análise vinha sendo feita de maneira individual, enfocando apenas o edifício e sua relação com a linha ou, no máximo, considerando sua relevância para o estado onde está inserido, carecendo de uma leitura que permitisse compreender seu papel e importância em nível nacional.

¹⁸ IPHAN. Portaria n.º 441, de 13 de dezembro de 2011. Torna pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída por meio da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010.

Da mesma forma, nos anos seguintes outros itens foram sendo incluídos, conforme diversos Extratos de Termos de Homologação encontrados no DOU, sendo o último encontrado no DOU de 15 de maio de 2015 referente às homologações nos municípios de Monte Santo de Minas e Itumirim (MG), e Indaial (SC). No mesmo ano, 2015, o IPHAN publicou a Lista em sua página, que conta com 639 bens inscritos. A quantidade de inscrições mais expressiva corresponde aos estados do Paraná com 101 itens, Minas Gerais com 99 itens e Rio de Janeiro com 87 itens. Dos bens inscritos até então, cerca de 250 correspondem às antigas estações ferroviárias, 110 às habitações dos ferroviários, 50 aos antigos armazéns, outros 50 referem-se aos antigos pátios ferroviários, 20 itens equivalem aos antigos depósitos e outros 20 aos antigos galpões. Os demais itens referem-se à garagens, esplanadas, almoxarifados, edifícios relacionados à serviços de saúde e alimentação, caixas d'água e terrenos.

Em 2016, foi publicada uma parceria entre o IPHAN e a Frente Parlamentar da Preservação de Memória e do Patrimônio Ferroviário, lançada no mesmo ano. Sobre os trabalhos desenvolvidos pelo Instituto até então, de acordo com a presidente Kátia Bogéa, “este é um dos grandes desafios que o Iphan tem que enfrentar diariamente. O trabalho já nos mostrou que as parcerias com órgãos públicos e com a sociedade privada são de grande importância e geram resultados extremamente positivos para a sociedade” (IPHAN, 2016).

O presidente e idealizador da Frente, o Deputado Federal Marcio Alvino, explicou que uma das finalidades da parceria é conseguir a destinação das áreas não operacionais da malha ferroviária, bem como a posse provisória e definitiva das estações aos municípios. Outro objetivo é auxiliar na elaboração de projetos e emendas parlamentares que incentivem a restauração e conservação de antigas estações, ferrovias e maquinários, colaborando com os governos municipais na retomada de passeios turísticos em locomotivas a vapor.

Os bens inscritos até então na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário podem ser encontrados no SICG, porém não há detalhes sobre os mesmos e nos painéis se encontram somente as informações básicas. Barra do Piraí é mencionada nos itens: “Estação Ferroviária Central de Barra do Piraí (com gare e passagem subterrânea)”, inscrita em 27 de julho de 2010; “Prédio da Estação Ferroviário” e “Casa ao lado da estação” inscritos em 19 de dezembro de 2012, como no **Anexo 08**. Ao verificar as informações do DOU nestas datas, compreende-se então que a Estação Santana de Barra e a Casa do Chefe

desta Estação foram incluídas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário por meio do Extrato de Termo de Homologação n.º 31 publicado no DOU em 19 de dezembro de 2012, **Anexo 09**.

Por fim, a PPM, documento mencionado anteriormente, esclarece pontos específicos sobre a preservação do patrimônio cultural ferroviário e sobre a inscrição Lista. Em seu Capítulo I – Da Identificação do Patrimônio Cultural, cita a Valoração como o instrumento de reconhecimento dos bens ferroviários da extinta RFFSA (art. 17), bem como instrumento de proteção dos bens (art. 22) e manifesta como uma das finalidades de proteção manter a guarda do Poder Público dos bens ferroviários com valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA (art. 23).

Em seu Capítulo VIII, dedicado especificamente ao patrimônio da extinta RFFSA, explicita que a proteção decorrente da inscrição na Lista não se equipara à decorrente da inscrição em um dos Livros do Tombo definidos pelo Decreto-Lei nº 25 (art. 94) e que os bens inscritos na mesma poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo (art. 96). Caso a redação da proposta apresentada ao público seja aprovada, serão estes os efeitos para a salvaguarda do patrimônio abordado nesta dissertação.

4.1.2. A preservação do patrimônio cultural ferroviário no estado do Rio de Janeiro

A preservação do patrimônio no estado do Rio de Janeiro se inicia com a criação da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico (DPHA), em 1963, e com o Decreto-Lei n.º 2 de 1969¹⁹, que trata da constituição do patrimônio histórico, artístico e paisagístico. O mesmo Decreto-Lei instituiu ainda o Conselho Estadual de Tombamento (CET), que foi regulamentado pela Lei nº 509 de 1981²⁰ e atua desde então como órgão consultivo e de assessoramento, sendo responsável pelos pareceres sobre atos de tombamento e pronunciamentos quanto a propostas de intervenção para os bens protegidos.

Desde 1975, a preservação do patrimônio cultural no estado do Rio de Janeiro é atribuição do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro, que sucedeu

¹⁹ ESTADO DA GUANABARA. **Decreto-Lei n.º 2, de 11 de abril de 1969**. Define os Bens Integrantes do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção.

²⁰ ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Lei nº 509, de 03 de dezembro de 1981**. Dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências.

a DPHA. No site do referido órgão constam atualmente 451 processos de tombamento, dos quais a maioria é definitiva, fato que não diminui a importância daqueles provisórios, pois são igualmente válidos a partir do momento que os procedimentos são iniciados. Vale ressaltar que um processo pode envolver apenas um ou vários bens, como no caso dos conjuntos urbanos e/ou paisagísticos considerados patrimônio cultural.

Ao considerar que o estado do Rio de Janeiro possui 92 municípios, dos quais 76 usufruíram de ferrovias em algum momento de suas histórias e, de fato, em muitos deles a ferrovia foi fator fundamental de crescimento e expansão urbana, é surpreendente que apenas sete processos de tombamento estão relacionados ao patrimônio ferroviário. Além do mais, sabe-se que no estado do Rio de Janeiro foram construídas as primeiras ferrovias brasileiras, o que torna a sua preservação importante não só para memória fluminense, mas para a memória do país.

Dos 65 municípios que possuem processos, apenas Barra Mansa, Nova Friburgo, Nova Iguaçu, Petrópolis, Rio de Janeiro, São Fidélis e Valença possuem bens ferroviários protegidos, que estão listados abaixo:

- Estação Ferroviária de **Barra Mansa**, processo E-18/300.220/87, tombada definitivamente em 01 de novembro de 1989.
- Conjunto da antiga Estação Ferroviária Riograndina que compreende uma ponte ferroviária, a residência do administrador da Rede Ferroviária, a Estação do Trem e o Depósito Ferroviário, e a antiga Estação Ferroviária da Leopoldina Railway em **Nova Friburgo**, processo E-18/300.276/85, tombamento provisório em 07 de janeiro de 1988.
- Estação Ferroviária de Tinguá, Estação Ferroviária de Jaceruba, Estação de Vila de Cava e Estação Ferroviária de Rio D'Ouro, processo E-12/0.117/89; localizadas em **Nova Iguaçu** e com tombamento provisório em 12 de junho de 1989.
- Ponte de ferro em **Petropolis**, processo E-03/17.007/81, tombamento definitivo em 04 de dezembro de 1998.
- Estação Ferroviária Leopoldina (Barão de Mauá) no **Rio de Janeiro**, processo E-18/000.277/87, tombamento definitivo em 18 de fevereiro de 1991.
- Ponte Metálica sobre o Rio Paraíba do Sul em **São Fidélis**, processo E-18/001.706/2002, tombamento provisório em 30 de dezembro de 2002.

- Centro Histórico de **Valença** (Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico), processo E-18/001.004/2004, que inclui antigas Oficinas e Escritórios da Rede Ferroviária Central do Brasil, posteriormente Fábrica e Depósito Santa Rosa, Rodoviária Princesa da Serra e Praça dos Ferroviários, tombamento provisório em 01 de dezembro de 2004.

Na tabela a seguir é possível perceber a relação entre municípios com bens ferroviários tombados, municípios pelos quais passam ferrovias há mais de um século, municípios que possuíam ferrovias no século XX, municípios que não foram servidos por estradas de ferro durante sua história e a quantidade de processos de tombamento em casa um deles, considerando os processos indexados entre 1965 e 2017.

Município do estado do Rio de Janeiro	Processos de Tombamento
<i>Rio de Janeiro*</i>	193
<i>Petrópolis*</i>	38
Niterói	26
Angra dos Reis	21
Magé	15
<i>Nova Friburgo*</i>	13
<i>Nova Iguaçu*</i>	
Campos dos Goytacazes	9
Valença*	8
Mangaratiba	6
Paraíba do Sul	
<i>Cabo Frio</i>	5
<i>Quissamã</i>	
São Fidélis*	4
Barra do Pirai	
Itaboraí	
<i>Maricá</i>	
<i>Teresópolis</i>	
Duque de Caxias	3
Guapimirim	
Itaguaí	
Macaé	
Rio Claro	
Resende	
Vassouras	
Barra Mansa*	2
Casemiro de Abreu, Miguel Pereira	
Paracambi, São Gonçalo	
<i>Araruama, Saquarema, Cachoeiras de Macacu</i>	
<i>Paraty, Pirai, São Francisco de Itabapoana</i>	
<i>São João da Barra</i>	
Carapebus, Engenheiro Paulo de Frontin	1
Japeri, Mendes, Nilópolis, Queimados	
Rio Bonito, Santo Antônio de Pádua	
São João de Meriti, Sapucaia	
Seropédica, Silva Jardim	
Três Rios, Volta Redonda	
<i>Armação dos Búzios</i>	
<i>Iguaba Grande, Miracema</i>	
<i>Rio das Flores, Santa Maria Madalena</i>	

<i>Sumidouro, Trajano de Morais</i> Arraial do Cabo, Bom Jardim, Itaperuna Bom Jesus do Itabapoana, Cantagalo Conceição de Macabu, Duas Barras	
Cardoso Moreira, Cambuci, Aperibé, Italva, Quatis Comendador Levy Gasparian, Paty do Alferes Belford Roxo, Porto Real, Itatiaia, Pinheiral, Tanguá Mesquita, Rio das Ostras, Macuco, Areal, Porciúncula <i>São José do Vale do Rio Preto, Cordeiro</i> <i>São Pedro da Aldeia, São José de Ubá, Carmo, Natividade</i> <i>Laje do Muriaé, Itaocara, São Sebastião do Alto, Varre-Sai</i>	0
TOTAL 92	451

Tabela 01: Quantidade de processos de tombamento elaborados pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro em cada município do estado entre 1965 e 2017.

LEGENDA: * **Municípios com bens ferroviários tombados; Municípios pelos quais passam ferrovias há mais de um século; Municípios que possuíam ferrovias no século XX; Municípios que não foram servidos por estradas de ferro durante sua história.**

Fonte: Elaborada pela autora com base em dados estatísticos obtidos em mapas, documentos do IBGE e do INEPAC.

A partir do presente século, o INEPAC desenvolve projetos que de certa forma contemplam o patrimônio ferroviário fluminense, por meio da elaboração de inventários. O projeto *Inventário dos Caminhos Singulares* em 2004, por exemplo, mapeou o desenvolvimento territorial dos *Caminhos do Ouro, Café, Açúcar e Sal* no estado do Rio de Janeiro. No quadro apresentado pelo estudo constam um total de vinte Bens ferroviários inventariados, dos quais cinco em Barra do Piraí, como pode ser visto no **Anexo 10 – Quadro Sinóptico dos Bens Inventariados Caminhos Singulares.**

Subordinado à legislação federal, sem especificidades no que se trata da preservação do patrimônio ferroviário e considerando a carência de pesquisas sobre o tema no estado, o INEPAC promoveu então o Inventário de Identificação de Bens Culturais do Sistema Ferroviário do estado do Rio de Janeiro, que definiu os bens da Linha do Centro como objeto. O estudo foi realizado entre 2006 e 2010.

Como resultado foi publicado o documento denominado *O transporte ferroviário do Rio de Janeiro* juntamente com inventários específicos do inventário das edificações, constando localização, época de construção/inauguração, situação e ambiência, características arquitetônicas, estado geral de conservação, histórico, uso original, uso atual, concessionário, mapas e imagens e dados complementares. Em alguns documentos constam ainda croquis, plantas de situação e implantação dos imóveis.

No documento geral publicado pelo Instituto Estadual está que o objetivo do trabalho foi “examinar a superestrutura²¹ da Linha do Centro buscando as obras originais da implantação da linha e aquelas com significado artístico, histórico ou cultural, verificando suas condições atuais.” Entretanto, as pesquisas publicadas estão focadas nas estações ferroviárias e nem mesmo todos os túneis citados na relação de bens inventariados, conforme **Anexo 11 – Sobre a Preservação na Linha Centro**, foram incluídos. Nos arquivos publicados estão inventariados apenas os Túneis 1 a 10.

Alguns bens foram inventariados sem visita ao local por conta do difícil acesso ou por se encontrarem em propriedade particular. Das 32 estações inventariadas dez já se encontravam arruinadas, dez precisavam de grandes reparos, sete foram demolidas, quatro estavam precisando de pequenos reparos e apenas uma se encontrava bem conservada. Três inventários tiveram como objeto de estudo bens situados em Barra do Piraí.

Paralelamente aos projetos idealizados pelo próprio Instituto Estadual, o mesmo presta assessoria técnica às prefeituras municipais em caso de elaboração de inventários de bens culturais móveis e imóveis ou no desenvolvimento de projetos e obras de restauração arquitetônica e artística nos municípios. Assim, de acordo com o interesse e iniciativa de cada gestão das prefeituras, os municípios avançam em direção à preservação de seu patrimônio cultural ou não.

No caso específico de Barra do Piraí, os bens foram listados na publicação do *Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas*, feito em parceria com a PMBP. O referido inventário mapeou, identificou e catalogou cerca de cinquenta bens localizados no distrito sede e no distrito de Ipiabas, dos quais treze são diretamente relacionados à ferrovia.

No documento publicado foi feita a sugestão de tombamento (não se especifica a instância) para os bens sem nenhum tipo de proteção e de tombamento estadual para aqueles que já se encontram protegidos de alguma forma pela legislação municipal. Segundo os idealizadores do Inventário, o projeto se propôs a contribuir para a afirmação dos valores culturais de seus habitantes, para o crescimento do turismo histórico cultural da cidade, gerando emprego e renda e, por fim, gerar uma

²¹ Conjunto de bens necessários à operação de um sistema ferroviário: via permanente, estações, edifícios, oficinas, linhas de manobra, depósitos de carros e locomotivas, reservatórios de líquidos e combustíveis, etc.

conscientização de seus cidadãos para a preservação do ambiente urbano e natural (INEPAC, 2011).

4.1.3. A preservação do patrimônio cultural ferroviário em Barra do Piraí

O município de Barra do Piraí não possui conselhos, divisões, departamentos ou qualquer repartição administrativa voltada especificamente para a preservação de seu patrimônio cultural. Fica à cargo da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura as discussões que perpassam o tema. Vale ressaltar que de acordo com cada gestão, à referida Secretaria são atribuídas funções e perspectivas diferentes, ocasionando descontinuidade nos processos administrativos.

Em 2008, o nome da repartição era “Secretaria Municipal de Turismo, Lazer e Cultura” e estava sob a responsabilidade do Secretário José Joaquim de Oliveira Gomes. Em 2009, foram fundidas duas secretarias municipais, o que resultou na criação da “Secretaria Municipal de Trabalho, Desenvolvimento Econômico, Turismo, Lazer e Cultura” e em 2010, permaneceu a estrutura, sendo o responsável geral o Secretário Roberto Monzo Filho.

Em 2011 as secretarias foram desmembradas, ficando a “Secretaria Municipal de Turismo, Cultura, Desporto e Lazer” independente da “Secretaria Municipal de Trabalho e Desenvolvimento Econômico”. A partir de então, o cargo de Secretário Interino passou para Gustavo de Carvalho Horta Jardim. A partir de outubro de 2012, a repartição passa a ser chamada “Secretaria Municipal de Turismo e Cultura” e, a partir de novembro de 2013, “Secretaria Municipal de Turismo, Cultura e Lazer”. Entre 2013 e 2016 passaram pelo cargo Rosângela Abbud Fernandez Silva, Anna Maria de Azevedo Silva Rothe, Leonardo Orlando Salgado Vasconcellos, Paulo Roberto Costa de Oliveira, Sérgio Luiz Nóbrega de Oliveira e Roberto Monzo Filho sendo este último o que passou mais tempo como Secretário Interino.

Do início de 2017 até a presente data o Secretário é Orlando João Andrade Pimentel. De acordo com o Decreto n.º 122 de 04 de setembro de 2013, a estrutura de cargos da Secretaria de Turismo e Cultura deveria ser a explicitada na tabela a seguir. No entanto, atualmente menos da metade dos cargos mencionados está devidamente ocupada.

ESTRUTURA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO E CULTURA	
CARGOS	QUANTIDADE
Secretário	1
Subsecretário	1
Diretor Departamento de Cultura	1
Diretor Departamento de Turismo	1
Diretor da Divisão de Eventos	1
Diretor da Divisão de Bandas Marciais de Música e Fanfarras	1
Assessor de Turismo	1
Assessor de Cultura	1
Auxiliar	2
Assistente	1
Chefe da Divisão de Turismo	1
Chefe da Divisão de Promoção Cultural	1
Chefe da Divisão de Biblioteca	1
TOTAL	14

Tabela 02: Estrutura de Cargos da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura de acordo com o Decreto n.º 122 de 04 de setembro de 2013. Fonte: Elaborado pela autora com base no BOE da Prefeitura Municipal de Barra do Piraí, Ano 09, n.º 678, 05 de setembro de 2013.

Para conhecer melhor o trabalho da Secretaria, foram feitas entrevistas com Lucas Siqueira Silva²² e Lucimar Theodora de Lima Santos²³. As entrevistas podem ser vistas nos apêndices desta dissertação. Lucas trabalha na repartição desde final de 2013 e acompanhou de perto as ações relacionadas ao patrimônio cultural nos últimos anos. Quando indagado sobre as suas funções na Secretaria e se há encarregados das questões específicas do patrimônio, respondeu que sendo a equipe muito reduzida, não tem ninguém específico para trabalhar com cultura:

Na verdade, sou eu. Desde que eu entrei aqui, todas as questões que envolveram patrimônio, seja essa coisa de notificar, de responder, de prestar informação, de reportar ao Ministério Público, basicamente, é isso. Porque como você identificou nessas Portarias que você recuperou [**referindo-se às Portarias n.º 03/2008, 143/2009 e 909/2012**], em teoria era pra existir uma Comissão. Mas essa Comissão não existe. Se ela existiu em algum momento eu não estava aqui. Seria importante você ir lá na Secretaria de Obras também pra conversar porque, por exemplo, uma coisa que acontece é que vem Ofício do Ministério Público aí eles solicitam a gente, como Secretaria de Turismo e de Cultura. Porque se você for ver nessa legislação que eu te dei, isso é responsabilidade nossa, né, então a gente não tem

²² Barrense e neto de ex-maquinista, Lucas é Bacharel em Turismo pelo Centro Universitário de Barra Mansa, Especialista em Ecoturismo: Interpretação e Planejamento de Atividades em Áreas Naturais pela Universidade Federal de Lavras e Mestre em Ciência Ambiental pela Universidade Federal Fluminense. É pós-graduando em Desenvolvimento Regional e Sustentabilidade pelo Instituto Federal do Rio de Janeiro e Turismólogo da Prefeitura Municipal de Barra do Piraí.

²³ Barrense, Gestora Pública pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro e Restauradora pelo Museu Estadual do Rio de Janeiro, funcionária concursada da Biblioteca Municipal Rosemar Pimentel em Barra do Piraí.

como fugir disso porque está em lei (SIQUEIRA SILVA, informação verbal).

De fato, em 2008 foi criada a Comissão de Verificação de Tombamento através da Portaria n.º 03 cujos prazos foram prorrogados pela Portaria n.º 143 de 2009. A Comissão localizou, entre outros documentos, leis versando sobre o assunto desde 1961 até 2007 sem que fossem sucessivamente revogadas, incluindo três procedimentos com listagem de bens tombados, apresentando Relatório Conclusivo dos Trabalhos em junho de 2009. A Comissão foi extinguida em 2012 através da Portaria n.º 909, quando foi criada a Comissão da Proteção da Memória de Barra do Piraí, **Anexo 12**, com as finalidades:

- I. Avaliar as diversas leis existentes em Barra do Piraí sobre a matéria;
- II. Propor lei específica e abrangente para a Proteção da Memória de Barra do Piraí. Onde deverá constar, além dos itens necessários a sua finalidade, a criação do órgão gestor desta memória;
- III. Avaliar cada bem tombado pela gestão municipal atual em vigor e propor revisão nos casos necessários, instituindo procedimento processual para fins de concretização da tutela municipal;
- IV. Deliberar, durante o curso de sua existência, sobre obras de intervenção, reforma e/ou demolição em bens imóveis, de natureza pública e privada, incluindo aí a arborização urbana, os calçamentos de logradouros e as calçadas;
- V. Deliberar sobre a inclusão de elementos estranhos a paisagem (letreiros, toldos, torres, etc).

Nesse momento, foi considerada urgente necessidade de se avaliar a legislação existente, pois de acordo com o texto da própria Portaria 909/2012, nenhum dos procedimentos identifica com clareza e suficiência de informações sobre os bens tombados, gerando dúvidas quanto a dimensão, extensão e quantidade de partes integrantes de cada objeto protegido. O documento indicou para a presidência e vice-presidência da Comissão a servidora pública Vanderleia Pereira²⁴ e o Secretário Municipal de Turismo e Cultura, respectivamente. Quando indagados na Secretaria de Turismo e Cultura e na Secretaria de Obras, nenhum funcionário soube responder sobre as atividades da Comissão, da qual não consta nenhum documento publicado até abril de 2018. Tendo em vista a presente situação, foi feita uma entrevista com a servidora indicada que confirmou a existência da Comissão em 2013 e inclusive disponibilizou

²⁴ Barrense, Arquiteta e Urbanista e Pós-Graduada em Planejamento Urbano e Restauo pela Universidade Geraldo di Biasi, é servidora pública da Secretaria Municipal de Obras de Barra do Piraí há 18 anos.

alguns arquivos para consulta. Entretanto, nenhum dos arquivos é relacionado ao patrimônio ferroviário. A entrevistada disse ainda que os trabalhos não continuaram depois de sua saída da Comissão, que não se lembra quantas reuniões aconteceram.

Vanderleia diz ainda que gostaria de se envolver mais com o patrimônio barrense até mesmo como profissional, mas que precisaria conhecer mais, se capacitar. Ela ressalta a importância de haver embasamento técnico e teórico para a preservação desse patrimônio, principalmente no que se refere à elaboração das leis. Segundo a entrevistada, faltam instrumentos para que profissionais como ela possam desempenhar suas funções na Secretaria Municipal de Obras, que envolvem entre outras atividades, a fiscalização de intervenções nos imóveis tombados.

Para o entrevistado Lucas Siqueira Silva, existem alguns fatores que desanimam e dificultam o trabalho dos gestores do turismo e da cultura. A falta de infraestrutura básica e manutenção dos locais públicos e o baixo fortalecimento institucional da repartição são dois deles, associados à quase inexistente política de preservação do patrimônio cultural. Para ele, “o maior exemplo de que a nossa política pública de conservação do patrimônio é praticamente inexistente é a Estação Central.” E prossegue dizendo que

O município de Barra do Piraí já está a há 20 anos tentando resolver aquele problema lá. Só que nunca foi pra frente. Por conta muito dessa questão “ah, de quem é?” fica nesse empurra empurra, assim como é lá em Ipiabas, é muito uma questão de verba, entendeu? Eu entendo que o problema aqui em Barra do Piraí em relação ao patrimônio é um problema histórico. Não houve interesse durante décadas, né? (SIQUEIRA SILVA, informação verbal)

Lucas acredita que a ferrovia pode ser considerada um patrimônio cultural de Barra do Piraí por sua história e tudo que representa para o município, atentando-se para a presença das estações e de um acervo de objetos que possibilitaria a criação de um programa museológico interessante. Além disso, atenta para a possibilidade de uma série de atividades culturais múltiplas, assim como Vanderleia, que sinaliza a possibilidade da instalação de uma biblioteca e até mesmo um café no espaço da Estação. Para a entrevistada, o importante é a preservação do prédio, sendo facultativos os usos relacionados diretamente à ferrovia.

Para Lucimar Santos, que já trabalha na Biblioteca Municipal há 26 anos e vem acompanhando todo o processo, Barra do Piraí está em uma situação aquém das cidades vizinhas no que se trata da preservação do patrimônio da ferrovia. Ela cita estações restauradas de cidades como Vassouras e Pinheiral e compara com a situação do município, que já tem alguns bens em ruínas, e reforça a responsabilidade da administração municipal em relação a este patrimônio.

A gente vê a de Ipiabas. A gente vê a de Santana de Barra que tá em ruínas. A gente não pode deixar de retratar os distritos que pertencem à Barra do Piraí. Tem a de Vargem Alegre também. E assim, a ícone pra mim é a Estação da Praça Heitor Valle. Que foi onde tudo começou, né? Tem toda uma história, precisa preservar. A gente vê que tá ao léu, praticamente. Precisa de alguém que abrace a causa. (LIMA SANTOS, informação verbal)

A entrevistada diz que Barra do Piraí possui muita história para contar, além de diversos movimentos culturais, mas acredita que falta união para conseguir parcerias e recursos para a concretização dos planos.

De fato, desde a elaboração do Plano Diretor Participativo²⁵ em 2006, são discutidas e requisitadas diversas ações relacionadas à preservação do patrimônio. Dentre elas estão a melhoria dos acessos aos pontos turísticos, a criação de um conselho para definição dos imóveis que devem ser preservados, a promoção de convênios que visam obras de restauração, a revitalização do centro da cidade e o combate à especulação imobiliária. No documento há uma lista de vinte e quatro itens considerados de valor histórico e patrimonial e potencialidades turísticas, na qual constam quatro construções relacionadas às estradas de ferro: a Chaminé, a Ponte Metálica, o Túnel de Ipiabas e o prédio da Estação de Barra do Piraí, esta última idealizada pela comunidade como futuro um centro cultural.

As propostas envolvendo o patrimônio cultural naquele documento consistiram em elaborar um plano diretor de turismo e cultura, executar inventários de bens materiais e imateriais, registros, tombamentos e desapropriações necessárias, desenvolver o potencial turístico do município de forma sustentável e inserir a cultura no processo econômico como fonte de geração e renda. Para isso, a ideia foi promover a visibilidade e valorização da produção cultural local e o patrimônio histórico existente

²⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 11 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

através de projetos de recuperação dos edifícios e sítios históricos de interesse cultural, acionando parcerias condicionadas à preservação. Uma das parcerias inclusive foi feita com INEPAC, e resultou na elaboração do *Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas*, referido anteriormente.

O Plano Diretor estabeleceu ainda em seu capítulo VIII “Do Zoneamento Funcional ou de Uso”, artigos 13 e 14, parâmetros e índices urbanísticos específicos para controle do uso e da ocupação do solo e criou a Zona Especial de Interesse Patrimonial (ZEIP). A Lei Municipal n.º 1353, **Anexo 13**, que define os parâmetros urbanísticos da ZEIP foi elaborada a partir de reuniões de um comitê para a sua regulamentação como pode ser visto no **Anexo 14**.

Em 2016, a PMBP iniciou o processo de revisão de seu Plano Diretor, novamente com a participação da população. No dia 06 de abril foi realizada a primeira audiência pública. No dia 20 do mesmo mês houve a Oficina Temática de Desenvolvimento Econômico e Social, e no dia 22 de junho foi realizada a Oficina Temática sobre Patrimônio Histórico e Natural, Turismo e Cultura. O documento final foi publicado em 2018. Dentre as atualizações presentes no novo Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí²⁶ relacionadas à preservação de seu patrimônio cultural está a alteração da redação do seu Artigo 8º, antes

Artigo 8 - O Eixo 4 - PATRIMÔNIO CULTURAL trata do fortalecimento da identidade cultural do município pela valorização de seu patrimônio cultural, incluindo os bens históricos, os costumes, as tradições locais e as belezas naturais e se estrutura pelas seguintes diretrizes específicas:

- I - Organização e desenvolvimento cultural do município;
- II - Criação de espaços culturais públicos e privados;
- III – Programas, projetos e ações de preservação, conservação e divulgação do patrimônio cultural;
- IV - Reestruturação dos espaços físicos ligados ao patrimônio cultural (PMBP, 2006, p. 17).

E agora

O Eixo 4 – TURISMO, CULTURA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL trata do fortalecimento do potencial turístico e cultural de

²⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 17 de abril de 2018**. Institui a Revisão do Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

todo o município, por meio da valorização de seu patrimônio cultural, incluindo os bens históricos, os costumes, as tradições locais e as belezas naturais e se estrutura pelas seguintes diretrizes específicas:

I – Desenvolver projetos e programas destinados a promover o crescimento qualitativo e quantitativo do segmento turístico, com especial atenção à qualificação e à capacitação de mão de obra, visando a desenvolver atividades geradoras de emprego e renda;

II – Consolidar as potencialidades turísticas de todo o município, inclusive na área rural, com especial atenção ao Distrito de Ipiabas, que por suas características topográficas, climáticas e de beleza natural vem se destacando no mapa turístico do Estado;

III – Criar, incentivar e fomentar espaços culturais públicos e privados, democratizando o acesso de toda a população às várias formas de expressões artísticas, artesanais, folclóricas e culturais da cidade;

IV – Buscar recursos para promover a restauração, preservação e conservação dos bens históricos tombados pelo município;

V – Criar o conselho de Turismo, Cultura e Patrimônio, assegurando a participação popular e democrática das entidades e organizações culturais e da sociedade civil na elaboração e discussão dos planos e projetos do setor;

VI – Elaborar inventário dos todos os bens materiais e imateriais, registros e tombamentos, e estudo sobre a possibilidade de tombamento dos bens históricos inventariados pelo INEPAC;

VII – Buscar parcerias para capacitação de servidores municipais quanto à preservação de bens patrimoniais e culturais do município (PMBP, 2018, p. 13, grifo nosso).

Altera o artigo 14, inciso IX, no que se refere à definição de ZEIP:

IX - ZEIP - Zona Especial de Interesse do Patrimônio – zona que exige tratamento especial formada por um conjunto de relevante expressão arquitetônica, histórica e cultural, cuja manutenção de suas características é necessária para a preservação da memória da cidade cujos parâmetros urbanísticos serão definidos em lei municipal que a regulamentará (PMBP, 2006, p. 23).

Para a seguinte redação que inclui a Lei Municipal supracitada:

Zona que exige tratamento especial, formada por um conjunto de relevante expressão arquitetônica, histórica e cultural, sendo necessária a manutenção de suas características para a preservação da memória da cidade com seus parâmetros urbanísticos definidos na lei Municipal nº 1353 de 23 de novembro de 2007 (PMBP, 2018, p. 15).

Por fim, a revisão do documento apresenta seis mapas referentes aos “Valores Culturais e Patrimoniais e Potencialidades Turísticas” de cada um dos distritos, onde cada um dos “valores e potencialidades” estão locados em mapa e identificados

com uma fotografia. Foram identificados dezessete itens no distrito sede, dois itens em Dorândia, um em São José do Turvo, um em Vargem Alegre, e cinco em Ipiabas. Entre os itens relacionados à ferrovia, foi adicionada apenas a Estação Ferroviária de Santana de Barra. Os demais são os mesmos já individuados no PDPBP de 2006.

Em linhas gerais, foram encontradas poucas medidas legislativas que dispõem sobre a proteção do patrimônio cultural ferroviário barrense. A Lei n.º 02 de 28 de abril de 1983 foi a primeira, disponível no **Anexo 15**, e inscreveu 21 bens imóveis no “Livro de Registro do Patrimônio Histórico de Barra do Piraí”, dentre os quais a Chaminé do então Engenho Central e posteriormente Oficina de Locomotivas da Rede Mineira de Viação, a Ponte Metálica, e o prédio da Estação da Central em Barra do Piraí. A medida inclui a maioria das igrejas católicas dos distritos e diz que qualquer obra ou reparo nos bens dependerá de autorização especial do Prefeito.

Em 27 de dezembro de 2002 com a Lei Municipal nº 718, ficou instituído o “Tombamento de Bens que devam ficar sob a proteção especial do Poder Público Municipal”. Com esta medida foram criados cinco livros: 1) Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico; 2) Livro do Tombo Histórico; 3) Livro do Tombo das Belas Artes; 4) Livro do Tombo das Belas Artes Aplicadas; e 5) Livro do Tombo das Artes Populares. A Lei ratificou em parágrafo único todas as normas legais até então em vigor sobre o tombamento e transferiu as inscrições mencionadas na Lei Municipal n.º 02/1983 para os respectivos Livros do Tombo. A Lei pode ser vista na íntegra no **Anexo 16**.

Com a Lei Municipal n.º 770/2003, foram tombados dois guindastes de propulsão a vapor pertencentes à antiga EFCB, fabricados na Inglaterra por *Grafton Badford England*. Estes foram os primeiros bens móveis protegidos pelo município, **Anexo 17**. E em 10 de junho de 2005, com a Lei n.º 933, foi instituído o tombamento, do Túnel e Estação Ferroviária de Ipiabas, a Estação Ferroviária de Prosperidade e anexos, a Estação Ferroviária de Vargem Alegre e Galpão e a Estação Ferroviária Santana de Barra, dentre outros bens, conforme pode ser visto no **Anexo 18**.

No momento da pesquisa estavam disponíveis apenas dois dos cinco Livros do Tombo existentes, o Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico e o Livro do Tombo Histórico. Os demais estavam sob responsabilidade da procuradoria

municipal²⁷. Constava apenas uma inscrição No Livro do Tombo Histórico: o “busto de Júlio Braga existente na Praça Júlio Braga, no centro de Barra do Piraí”.

No Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico foram encontradas 38 inscrições, sendo que a primeira delas data de 2006 e a última de 2017. Do total, o número mais expressivo de ações se refere aos tombamentos de prédios de instituições religiosas (9), seguidas por pelas estruturas ferroviárias (8), e sedes de fazendas (4). Na tabela abaixo estão os bens ferroviários inscritos neste Livro pelo Secretário José Joaquim de Oliveira Gomes em 26 de junho de 2006.

N.º	Nome do bem
10	“Chaminé da antiga oficina da Rede”
11	“ponte metálica sobre o rio Paraíba do Sul no centro de Barra do Piraí”
15	“prédio da antiga estação da Central do Brasil”
17	“Túnel de Ipiabas e seu acesso”
24	“Estação Ferroviária de Ipiabas”
25	“Estação Ferroviária de Prosperidade e Anexos”
26	“Estação Ferroviária de Vargem Alegre e galpão”
27	“Estação Ferroviária Santana da Barra”

Tabela 03: Bens culturais ferroviários inscritos no Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico do município de Barra do Piraí no momento da pesquisa. Fonte: Elaborada pela autora após consulta ao documento.

Uma vez identificadas estas inscrições de tombamento no município de Barra do Piraí nos Livros mencionados acima, é necessário dizer que durante esta pesquisa não foi encontrada nenhuma documentação dos referentes processos de tombamento nos arquivos das repartições administrativas consultadas, nem mesmo documentos contendo as informações básicas requisitadas pela legislação em vigor como, por exemplo, discriminação e valor histórico, muito menos estudos técnicos. São inexistentes as justificativas e pareceres formais que fundamentam a valoração e proteção dos bens inscritos. Empenhou-se durante meses para obter a autorização necessária para consultar o Arquivo Municipal, inclusive foi encaminhado um memorando explicando a pesquisa ao Promotor do Município. Entretanto, não houve resposta.

²⁷ O Relatório de Conclusão dos Trabalhos da Comissão de Verificação de Tombamento apresentado em 2009 indicou a ausência de inscrições nos Livros do Tombo das Belas Artes, das Belas Artes Aplicadas e das Artes Populares.

Na escassez de legislação específica para o patrimônio cultural, vale a pena ressaltar quando o mesmo é mencionado nos códigos reguladores municipais. No Código de Obras Municipal instituído em 2007, há uma única menção ao patrimônio cultural em seu artigo 26, que diz que

os projetos que possam produzir impacto ambiental, que envolvam patrimônio histórico e cultural (...), a juízo da Secretaria Municipal de Obras, poderão ser submetidos à apreciação dos órgãos responsáveis por essas matérias (PMBP, 2007).

Na redação do Código de Parcelamento do Solo Municipal publicado em 2008, há quatro passagens que se referem ao patrimônio cultural. A primeira está no artigo 5º, inciso VII, que

não admite o parcelamento do solo para fins urbanos em locais onde houver proibição para esse tipo de empreendimento em virtude de normas de proteção do meio ambiente ou do patrimônio paisagístico, ecológico, turístico, artístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou espeleológico (PMBP, 2008).

A segunda está no artigo 8º inciso II que diz que

embora satisfazendo às exigências da referida lei, qualquer projeto de parcelamento do solo pode ser recusado ou alterado, tendo em vista a defesa dos recursos naturais ou paisagísticos e do patrimônio cultural do município (PMBP, 2008).

A terceira está no artigo 14, inciso I, e regulamenta que

os projetos de parcelamento observarão, criteriosamente a valorização do patrimônio paisagístico, ecológico, turístico, histórico, cultural e patrimonial (PMBP, 2008).

A quarta passagem está no artigo 74, inciso I, e se refere

a exigência prévia de parecer do Estado sobre o parcelamento do solo, que será mencionado e anexado às suas diretrizes de uso, quando localizados em áreas de interesse especial, tais como as de proteção aos mananciais ou ao patrimônio cultural, histórico, paisagístico e

arqueológico, assim definidas por legislação estadual ou federal (PMBP, 2008).

O Código Administrativo do Município²⁸ publicado em 2010 proíbe em seu artigo 193, inciso VII:

a colocação de meios de exibição de anúncios, sejam quais forem suas finalidades, formas e composições, quando se tratarem de imóveis considerados patrimônio cultural ou artístico ou paisagístico (PMBP, 2010).

Entretanto, quando se trata de grafite ou de instalação de torres de comunicação, há uma postura diferente. Na Lei Municipal n.º 2904 de 2017²⁹ que autoriza a prática do grafite em espaços públicos ou privados como colunas, obras de arte viárias; túneis, pontes e viadutos; muros e paredes cegas, o parágrafo 1º diz que

quando o espaço for bem protegido, será necessário apresentar documento de aprovação emitido pelo órgão responsável pelo tombamento para que a prática do grafite fique autorizada (PMBP, 2017).

Já no Decreto n.º 113 de 2017³⁰, em seu artigo 5º, parágrafo 2º, admite a instalação de ERBs e Mini-ERBs e suas respectivas infraestruturas de suporte em áreas declaradas como Patrimônio da Humanidade, Áreas de Proteção do Ambiente Cultural, bem como em bens de proteção cultural e nas suas áreas de entorno, desde que submetida à prévia análise e deliberação da Secretaria Municipal de Obras, inclusive quanto a qualidade estética do que se pretende instalar.

²⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 22 de março de 2010**. Institui o novo Código Administrativo do Município de Barra do Piraí e dá outras providências.

²⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Municipal n.º 2 904 de 27 de novembro de 2017**. Dispõe sobre a utilização de espaços da cidade para a arte do grafite, e dá outras providências.

³⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Decreto n.º 113 de 28 de novembro de 2017**. Dispõe sobre o licenciamento de Estações Rádio Base (ERB) e Mini-ERB dos serviços de telefonia móvel celular no Município – Capítulo IX – Das Instalações e equipamentos especiais das edificações – Seção VI – Das Torres de Telecomunicações do Código de Obras e Edificações do Município de Barra do Piraí e dá outras providências.

Por fim, as diretrizes orçamentárias para os exercícios financeiros de 2013, 2014, 2015, 2016 e 2017 publicadas nos Boletins Informativos dos respectivos anos anteriores indicam, todas com a mesma redação, no inciso VI que trata da Cultura:

a) Criar e manter o Conselho do Fundo Municipal de Cultura; b) Criar leis de incentivo ao desenvolvimento da cultura local e regional; c) Organizar e fomentar o desenvolvimento de eventos culturais no Município; (...) h) **Promover uma política de preservação de patrimônio histórico do Município;** i) **Promover o inventário histórico e cultural do Município.** j) **Fomentar e preservar a cultura local (...)** y) **Resgatar a herança cultural e o patrimônio material no Município e difundir a cultura, tanto interna como externamente;** z) **Promover subprograma de resgate e difusão da herança cultural e valorização do patrimônio material e imaterial (PMBP, 2016, p. 7-8, grifo nosso).**

4.1.3.1. O tombamento em Barra do Piraí: a Lei Municipal n.º 718 de 2002

No âmbito delimitado pela Lei 718/2002, fundamentada no artigo 23 da Constituição Federal de 1988 que estabelece as competências legislativas e executivas dos entes políticos, e igualmente fundamentada na Lei Orgânica do Município de Barra do Piraí em seu artigo 6º

Art. 6º- Compete ao Município:

(...)

X - promover a proteção do patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual;

a administração pública praticará, mediante ato administrativo, a proteção dos bens que julgar inseridos nos critérios de valor genericamente previstos, aos quais se referem os artigos 1º e 2º: documentos, obras e locais de valor histórico ou artístico, monumentos, paisagens naturais notáveis e jazidas arqueológicas, todas as obras humanas e recantos da natureza que constituam ou relembrem fatos notáveis e edificantes do povo barrense.

A referida lei ratifica em parágrafo único todas as normais legais até então em vigor que tratam do tombamento, ficando portanto ratificada a Lei 02/1983, que exige em seu artigo 1º:

Parágrafo Único – O registro do bem compreenderá a sua discriminação, a sua origem, seu valor histórico, com uma fotografia atual de 18x14.

A Lei 718/2002 em seu artigo 3º diz ainda que:

(...)

Artigo 3º – À Secretaria Municipal de Turismo, Lazer e Cultura, caberá indicar ao Chefe do Executivo os bens que devam ser tombados fazendo acompanhar a sugestão de relatório que justifique a medida, e bem assim zelar pelo fiel cumprimento desta Lei e de seu regulamento assim como de quaisquer outras disposições legais que visem ao mesmo fim.

Para Sonia Rabello, que analisou minuciosamente o Decreto-Lei 25/1937 que institui o tombamento federal, e que traz reflexões importantes sobre o ato do tombamento independentemente de sua instância, há que se distinguir qual é o objetivo dessa proteção. “O bem jurídico, objeto da proteção, está materializado na coisa, mas não é a coisa em si: é o seu significado simbólico, traduzido pelo valor cultural que ela representa” (RABELLO, 2009, p. 45).

A referida Lei diz ainda que a Secretaria poderá valer-se de informações técnicas especializadas, inclusive de laudos periciais para qualificar o bem como tombável, mas não torna esta ação uma exigência, assim como acontece no Decreto-Lei 25/1937 analisado por Rabello (2009, p.54). Entretanto, de acordo com a autora,

será através de estudos técnicos que ficarão determinadas as hipóteses nas quais bens podem ser considerados de valor cultural. Quando nos referimos a estudos técnicos que servirão de verificação do motivo do ato administrativo, pressupomos que esses estudos informem uniformemente critérios que motivem o ato administrativo. Não é, portanto, admissível que este ato administrativo deixe de mencionar a base teórica coerente na qual se pautou para determinar o valor cultural de determinado bem. Pressupõe-se, ao menos, que a técnica conduza a critérios objetivos, ainda que subjetivamente escolhidos pelo sujeito competente para determiná-los, e variáveis em relação ao tempo de sua aplicação (RABELLO, 2009, P. 47).

Ainda sobre o artigo 3º, outra reflexão que se apresenta é sobre o seu § 3º que submete o Poder Executivo à aprovação do Poder Legislativo Municipal e atribui a este último a competência de realizar igualmente o tombamento de bens.

Artigo 3º - (...)

§ 3º - Todo ato de tombamento está sujeito a aprovação do Poder Legislativo Municipal, que também possui as prerrogativas de realização do pretendido pela presente norma.

A questão que se coloca é a possibilidade de se concretizar a proteção de bens culturais, ou seu tombamento, por meio de ato legislativo.

O Legislativo é, pois, competente para legislar sobre qualquer forma de proteção ao bem cultural. Contudo, é de se acentuar que a norma jurídica (legislativa) tem características peculiares que a distinguem de outros atos (RABELLO, 2009, p. 48).

Neste caso, a autora menciona as características de generalidade e de abstratividade. A primeira pressupõe uma situação igual das pessoas ou de grupo de pessoas, sem distingui-las, passando a ser atingidos pela norma todos aqueles que estiverem na situação por ela prevista, sem individualização. A segunda, a abstratividade, caracteriza-se por dispor sobre situações em tese.

Aplicando-se esses conceitos à matéria de proteção por ato legislativo, formulam-se duas hipóteses: a primeira seria aquela através da qual o ato legislativo protege, automaticamente, toda uma categoria de bens. A segunda seria a hipótese na qual o ato legislativo protege um bem certo e determinado. No primeiro caso, não vemos qualquer dificuldade em admitir sua constitucionalidade – a lei, como fonte de direito, que restringiu o exercício de direitos relativos a um grupo de bens, tendo, no mínimo, a característica de generalidade. (...) A questão da abstratividade da lei relaciona-se diretamente com o princípio da separação de poderes prevista na Constituição Federal. De modo geral, as leis não abstratas, e que de fato realizam manifestações volitivas *in concreto*, não são normas de previsão e ordenação de direitos e obrigações, mas atos de realização do Direito. (...) Ao se admitir, amplamente, a não abstratividade da norma jurídica, estar-se-ia, na prática, admitindo o exercício da função executiva pelo Poder Legislativo, já que este poderia não só prever o direito em tese, como também estabelecer e concretizar sua aplicação caso a caso (RABELLO, 2009, p. 48-50).

Para Rabello, pode-se conceber que, quando a preservação derivar de ato legislativo e inexistir abstratividade na norma, ao menos a característica de generalidade deverá ser respeitada. Quando à generalidade, ela estará presente somente se o que estiver preservado, por decorrência direta da lei, não for um bem específico, mas uma categoria de bens.

Outra questão é sobre a efetividade dos tombamentos. A Lei em questão estabelece em seu artigo 4º que o ato de iniciativa da Secretaria para a instauração do processo administrativo com fins de tombamento já assegura a preservação do bem indicado até a decisão final do processo. A Lei não prevê ato de homologação da decisão por um Conselho específico, uma vez que este é inexistente, e delega esta função ao Poder Legislativo, conforme visto anteriormente. Ressalta-se, porém, que após a aprovação dos Poderes Executivo e Legislativo, o ato de tombamento só se torna definitivo após a inscrição no Livro do Tombo, como estipula o artigo 7º:

Artigo 7º - Tornando definitivo o tombamento com a inscrição no livro respectivo, a Secretaria Municipal de Turismo, Lazer e Cultura expedirá o documento necessário do Registro de Imóveis.

Portanto, os tombamentos normatizados pelas Lei 02/1983, Lei 770/2003, Lei 933/2005 e pelas demais normas publicadas até 2006, foram efetivados somente após a abertura dos Livros do Tombo instituídos pela Lei 718/2002, que são cinco: 1) Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico; 2) Livro do Tombo Histórico; 3) Livro do Tombo das Belas Artes; 4) Livro do Tombo das Belas Artes Aplicadas; e 5) Livro do Tombo das Artes Populares.

A data de abertura dos livros é de 02 de janeiro de 2006, com os seguintes textos:

O presente livro, numerado de 001 a 100, é para lançamento da súmula decisória do tombamento de bens classificados como “arqueológico, tecnográfico e paisagístico”, e vai por mim rubricado na presente data em todas as folhas. Barra do Piraí, 02 de janeiro de 2006.

e

O presente livro, numerado de 001 a 100, é para lançamento da súmula decisória do tombamento de bens classificados como “históricos”, e vai por mim rubricado na presente data em todas as folhas. Barra do Piraí, 02 de janeiro de 2006.

A rubrica é de José Joaquim de Oliveira Gomes, o então Secretário Municipal de Turismo, Lazer e Cultura naquela gestão.

Outro fator que trata da efetividade do ato do tombamento na legislação vigente é a notificação e a expedição de documento necessário ao Cartório de Registro de Imóveis, conforme versa o artigo 6º, que reconhece três modalidades de tombamento, de ofício, voluntário e compulsório; assim como o 7º, que trata da inscrição e expedição de documentos. Chama a atenção o fato de a notificação aos proprietários ter sido feita após as inscrições nos Livros do Tombo. Conforme afirmam funcionários das Secretarias visitadas, as notificações foram feitas há poucos anos, entre 2013 e 2014, o que inclusive ocasionou surpresa por parte dos proprietários e fez com que alguns deles requisitassem o destombamento de suas propriedades, uma vez que não veem benefícios na medida.

A redação do artigo 8º da lei analisada gera dúvidas em relação às consequências dos atos de tombamento no que se refere à integridade da coisa tombada em si, favorecendo o entendimento de que o estipulado vale somente para o entorno e não para o objeto de tombamento. Se confirmada esta hipótese, seria possível questionar as consequências do ato de tombamento, mesmo tendo sido ratificado o artigo 3º da Lei 02/1983, que diz que

Art. 3º - Qualquer obra ou reparo nos bens acima dependerá de autorização especial do Prefeito.

Pois, mesmo dependendo da autorização especial do Prefeito, não haveria na legislação vigente menção aos efeitos diretos do ato em si sobre a coisa tombada. E conforme defende Rabello,

Uma lei que apenas diga que determinados bens estão “protegidos”, sem estabelecer a consequência desta proteção, é inócua; se a lei objetivar que seus efeitos venham restringir direitos, ao menos a previsão genérica dos efeitos dessa restrição deverá estar nela indicada, para que se obedeça ao princípio constitucional da legalidade (RABELLO, 2009, p. 49).

No artigo 8º há a definição geral das consequências que incluem a proibição de colocação de anúncios e cartazes para garantir a plena visibilidade da coisa tombada, a modificação do ambiente e da paisagem adjacente, a alteração de estilos arquitetônicos e tudo mais que contraste ou afronte a harmonia do conjunto e contribua para tirar o valor histórico ou a beleza original da obra protegida. Apesar disso, não há menção a

delimitação específica de preservação nos entornos, ou parâmetros específicos para intervenções.

De modo geral, o tombamento no município de Barra do Piraí é um ato administrativo no qual cabe ao órgão do Executivo avaliar quais bens merecem proteção e, com a medida, os bens apontados passam a estar sob a tutela especial do município. Entretanto, o ato só é efetivado mediante aprovação do Legislativo, conforme já mencionado, ou pode ser tomado diretamente por este mesmo Poder, o que pode caracterizar uma inadequação, de acordo com o que apresenta Sonia Rabello em sua pesquisa.

Além disso, não foram encontrados estudos técnicos aprofundados relacionados aos atos até então conhecidos, apesar de indicado no texto da própria lei que o institui. Este fato preocupa, pois o tombamento reveste-se de aspectos jurídicos complexos, porém não considera estudos aprofundados relacionados com o sentido e a compreensão do que seja valor cultural. Rabello (2009) ressalta o que acontece no âmbito federal é que, independentemente de previsão legal, são elaborados estudos técnicos que embasam a decisão do Conselho responsável por emitir os pareceres favoráveis ou não ao tombamento.

Outro fator preocupante é a própria ausência de um conselho que se posicione diante dos processos de tombamento, verificando as justificativas e demais aspectos pelos quais considere favorável a proteção de determinado bem ou não, sendo esta função atribuída ao Poder Legislativo Municipal.

Por fim, a redação imprecisa que trata das consequências do ato de tombamento é outro fator que merece atenção, até mesmo para certificar de que há normativas para intervenções visando a preservação da coisa tombada. Na tabela a seguir estão sintetizadas as informações encontradas a respeito das ações para a preservação do patrimônio cultural ferroviário barrense, considerando todos os documentos citados anteriormente.

Bem	LM 02/1983 LM 718/200 2	LM 933 2005	LM 770 2003	Inventário Caminhos Singulares 2004	Inventário de Bens Sistema Ferroviário do Estado do RJ 2006 - 2010	Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas 2011	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário 2007- 2015
Chaminé							
Guindastes de propulsão a vapor							
Estação Santana de Barra							
Casa do Chefe da Estação Santana de Barra							
Túnel 14							
Ponte dos Andradas							
Rotunda							
Estação de Barra do Piraí							
Subestação							
Relógio da Central							
Ponte da Barra							
Estação e Pátio de Pulverização							
Estação e Galpão de Vargem Alegre							
Túneis 16 e 17							
Ponte Getúlio Vargas (Ponte Metálica)							
Estação Oficina Velha							
Estação de Prosperidade*							
Estação de Ipiabas Túnel de Ipiabas*							

Tabela 04: Bens culturais ferroviários de Barra do Piraí. * Bens que não se encontram em áreas urbanas. Fonte: Elaborada pela autora.

4.2. INICIATIVAS PRESERVACIONISTAS QUE PARTEM DA SOCIEDADE CIVIL

O processo de patrimonialização de um bem, ou de um conjunto de bens, ocorre a partir de ações e de discursos específicos. As ações partem das práticas institucionais motivadas, ou balizadas, por atribuições legais; em menor medida e mais recentemente, parte de demandas sociais. Já os discursos se sustentam no uso de conceitos e de categorias ativadas para justificar sua relevância, provar sua necessidade, reconhecer, garantir direitos. Dessas ações e discursos participam diversos atores sociais em contextos específicos que são passíveis de serem delimitados temporalmente e espacialmente. (PROCHNOW, 2014, p.19).

O cenário dos últimos vinte anos é caracterizado pela patrimonialização do espólio ferroviário. Entretanto, especificamente em Barra do Piraí, existem poucas iniciativas por parte do meio acadêmico, da comunidade e dos órgãos responsáveis pela preservação do patrimônio, em especial daquele ferroviário. Por outro lado, a amplitude e a diversificação de bens culturais ferroviários conforme explicitado no capítulo anterior indicam a importância da sua preservação, assim como os seus aspectos memoriais imprescindíveis. Decerto, as pessoas que viveram na época áurea das ferrovias ou possuem qualquer ligação por meio da memória, tem no tempo presente um sentimento por ela, que se traduz em um pertencimento ao lugar.

Castro e Monastirsky (2014, p. 3-4) defendem que esse sentimento de pertencimento é proporcionado pelos próprios patrimônios culturais, que se tornam mediadores entre o passado e o presente, permitindo que se conheça um determinado lugar. Para os autores, “o grupo social que esquece o seu passado e elimina a sua memória está susceptível as influências e interesses de outros grupos, assim penaliza o presente e desorienta-se diante do futuro”.

Nesta perspectiva, é primordial destacar as iniciativas de preservação do patrimônio cultural ferroviário em Barra do Piraí motivadas e fundamentadas pela memória. Estas iniciativas estão no cerne das ações preservacionistas, são elas que dão voz aos bens culturais no sentido de permitir que a história da cidade seja contada a partir de seus elementos arquitetônicos.

Logo, foram identificadas três iniciativas da sociedade civil em prol da preservação do patrimônio cultural ferroviário. Uma delas parte de uma associação de direito privado, o IDEHC. Outra iniciativa foi a ocupação artística dirigida por Frederico

Nepomuceno através do projeto que ficou conhecido como “Memória Histórica: Testemunho em Cena”. Finalmente, há o documentário “Entroncamentos” produzido através de financiamento coletivo pela Quiprocó Filmes.

4.2.1. O Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural (IDEHC)

O IDEHC é uma associação de direito privado, constituída por tempo indeterminado, sem fins lucrativos, que desenvolve pesquisas, presta serviços técnicos, consultoria, assessoria, treinamento e capacitação em consonância com interesses relacionados ao desenvolvimento público e privado. Foi criado em 2008 com a missão de proporcionar o desenvolvimento, divulgar a cultura e história e propiciar a sustentabilidade econômica, capacitação e a melhoria da qualidade de vida da população, mediante parcerias junto à comunidade, entidades de classe e filantrópicas, iniciativa privada e o poder público no município de Barra do Piraí.

Entre os projetos desenvolvidos pelo IDEHC percebe-se o compromisso com o patrimônio ferroviário e o comprometimento em promover a memória ferroviária barrense. Dentre as iniciativas estão eventos culturais, exibições de filmes, exposições e festividades do Dia do Ferroviário, comemorado no dia 30 de abril.

Em entrevista, o presidente Francisco Carlos Medeiros Gonçalves³¹, o vice-presidente, ilustrador e designer gráfico George Ribeiro da Silva³² e o consultor Cláudio Pires Sobreira do Rego³³ contaram a história do IDEHC, falaram sobre os projetos desenvolvidos nos dez anos da associação, e relataram a perspectiva do Instituto em relação à preservação do patrimônio ferroviário de Barra do Piraí. Os integrantes forneceram os materiais elaborados para as exposições e eventos, como cartilhas e vídeos, e permitiram a visita ao seu acervo, que ainda não está aberto ao público.

De acordo com o presidente, Francisco, a ideia surgiu quando ele cursava a Faculdade de História de Valença, e tomou forma junto com o atual vice-presidente George, em 2006, quando começaram a estudar a possibilidade de atuação do terceiro setor:

³¹ Formado em História pela Faculdade Dom André Arcoverde (FAA), atual presidente e historiador do IDEHC.

³² Desenhista e ilustrador infantil autodidata, aluno do ilustrador italiano Gian Calvi e do designer gráfico Luís Eduardo (Luga), atual vice-presidente e desenhista do IDEHC.

³³ Formado em Direito pela Universidade Geraldo di Biasi (UGB), atual consultor em responsabilidade social do IDEHC.

Com essa linha de pesquisa, a gente viu que existia uma lacuna muito grande da história de Barra do Piraí, até porque Barra do Piraí é o divisor do progresso. O início do crescimento sustentável pra Barra do Piraí foi a chegada da ferrovia, né? Em 1864. E isso daí, gerou um movimento demográfico muito grande pra Barra do Piraí e gerando progresso inclusive pro Brasil, porque Barra do Piraí, na verdade, como diz o Gilson Marques, continua sendo o maior entroncamento ferroviário da América Latina (GONÇALVES, informação verbal).

Para ele, não se pode esquecer da história de Barra do Piraí antes da ferrovia, porém, citando o diplomata Ovídio Melo, diz que “se as pessoas tivessem a noção do significado de Barra do Piraí dentro de uma relação regional e federal, Barra do Piraí era pra ser uma referência de uma cidade ferroviária.”

Do grupo que surgiu em Valença permaneceram apenas Francisco e George, que deram continuidade aos projetos em Barra do Piraí. Após a sua oficialização em 2008, o grupo trabalhava em duas frentes relacionadas à ferrovia: ferromodelismo e o resgate da memória ferroviária através de pesquisa e consequente a construção de um acervo. Os historiadores do grupo não descartam o aspecto lúdico de se trabalhar com as memórias, mas ainda não se aprofundaram no tema. Com o passar do tempo, o IDEHC passou a contemplar de maneira mais efetiva a sua função social prevista em estatuto, e implantou diversos projetos sazonais como eventos, exposições e cursos de curta duração sempre direcionados ao resgate cultural no município. Foi nesse sentido que nasceu o projeto “Trilhando na História Ferroviária” com a Comissão Amigos da Ferrovia, cujos integrantes hoje fazem parte da diretoria do próprio IDEHC.

Neste projeto, são feitas exposições apresentando o acervo ferroviário do Instituto, composto por objetos recebidos através de doações de ex-ferroviários, fotografias, revistas e jornais antigos, banners, além de uma maquete com réplicas construídas através de ferromodelismo. Com a iniciativa, demonstram aos barrenses a importância da história e da memória ferroviária na região, e conforme enfatizaram em entrevista, há uma preocupação do Instituto em criar uma consciência cultural na cidade. Em sua primeira edição, que aconteceu em junho de 2013 no Mercado Municipal, a exposição registrou 541 assinaturas em seu caderno de visitas. Nas outras duas edições, o evento aconteceu na Praça Nilo Peçanha. Em abril de 2014, a sua segunda edição alcançou 1763 assinaturas e em sua terceira edição, realizada em maio de 2016 foram 780 assinantes. Nos outros anos não houve exposição por falta de recursos financeiros.

Os entrevistados disseram que todos investem de seus próprios recursos financeiros para que a instituição aconteça. Inclusive, em 2016, o Instituto se estabeleceu com recursos próprios no distrito de Ipiabas, e inaugurou o “Centro Cultural Barra do Pirahy - Pólo Ipiabas”. O centro funcionou de setembro de 2016 à junho de 2017, aos sábados e domingos das 10h às 18h, e registrou nesse período o total de 695 assinaturas em seu livro de visitas. Em geral, as adversidades relatadas nos anos de existência do IDEHC giram em torno da dificuldade de captação de recursos, escassez de apoiadores e parceiros e da resistência dos governos municipais em abraçar as ideias.

Durante a entrevista, contaram que houve no passado a tentativa de conseguir uma locomotiva para compor o acervo da cidade. No entanto, estacionada no pátio da Estação durante algum tempo, percebeu-se o descaso com a mesma. Em questão de meses, o município vizinho Vassouras a requisitou e desde 2016 ela está exposta ao lado da antiga Estação Ferroviária de Vassouras. Os entrevistados, indignados com a situação, disseram que a locomotiva não é sequer representativa da história ferroviária de Vassouras, uma vez que lá passavam trens de bitola estreita e a locomotiva é de bitola larga, assim como as que passavam em Barra do Piraí. Esse episódio aconteceu entre 2014 e 2016, enquanto no cenário político barrense o Prefeito foi cassado, o presidente da Câmara foi empossado, eleições complementares foram realizadas, e o novo Prefeito eleito teve de deixar o cargo pois o Prefeito cassado foi reempossado pelo Tribunal Regional Eleitoral.

Entretanto, esse cenário vem sendo transformado a partir do início da gestão municipal 2017-2020 e o IDEHC está conseguindo um espaço cada vez maior. Desde 2017, após acordo com o Prefeito e com o Secretário de Turismo e Cultura, foi feito um contrato de comodato no qual ficou cedido temporariamente um espaço para a sede do IDEHC nos galpões anexos ao prédio da Estação de Barra do Piraí, nos quais está instalado o Arquivo Municipal.

A partir do mesmo ano foi feito contato mais efetivo com possíveis parceiros, incluindo a própria MRS Logística, que avaliou positivamente a parceria e visa oferecer contrapartidas ao município, tendo em vista a renovação de sua concessão na malha ferroviária que inclui o aumento do fluxo, de vagões e de velocidade das composições que trafegam pela cidade. Outra questão relatada foi o isolamento em que permanecem as antigas construções ferroviárias em meio à malha ferroviária atual. Cláudio Pires ressalta que a maior parte da história da ferrovia e a memória ferroviária está no centro

da cidade, no entorno da Estação. Por outro lado, a própria Estação se encontra atualmente no que chamou de “ilha” da malha ferroviária. Como exemplo, ele conta sobre a rua da Estação:

A Estação é cultura, a Estação marcou história nessa cidade. Aqui chama-se rua da Estação porque vinham as pessoas de fora, de São Paulo, paravam por aqui. E você imagina aquelas coisas igual novela, as pessoas vinham trajadas, passeavam aqui pela rua da Estação, tomavam café aqui na rua. Tipo assim, tinha uma questão cultural. Não era só tomar um trem aqui e seguir direção São Paulo, Belo Horizonte não. Aqui era um ponto de parada. Tinha uma coisa em relação à cultura, isso era cultura (REGO, informação verbal).

Uma das razões levantadas para as contrapartidas da empresa foi o fato de a mesma manter parcerias com outros municípios, investindo em obras públicas como praças e viadutos, enquanto em Barra do Piraí foram construídas apenas algumas passarelas, apesar dos transtornos de mobilidade relacionados à ferrovia irem além disso.

Cláudio fala da própria ferrovia como uma cultura: “Então era a cultura que lincava Barra do Piraí a outras cidades, que Barra do Piraí é uma cidade do interior”, e lamenta o fim do trem de passageiros. A opinião do grupo entrevistado é unânime: todos gostariam da volta do trem de passageiros, porém, não acreditam que seja do interesse da atual concessionária e, principalmente quando se trata de rentabilidade, é inviável. Para Cláudio, os transtornos causados pelo aumento do fluxo de trens, da velocidade das composições e o número de vagões não foram avaliados na perspectiva da cidade e da própria população, considerando-se apenas a visão dentro do processo econômico que se instaurava com a privatização da malha ferroviária.

Em 2018, vários projetos foram inscritos em editais e leis de incentivo cultural, tendo sido aprovada a captação de recursos para o “Projeto de Restauro Estação Ferroviária de Barra do Piraí”, principal projeto no qual o IDEHC está envolvido atualmente. Paralelamente, os integrantes da associação dizem que a ideia é expandir esse projeto e resgatar todos os bens relacionados à ferrovia por meio de pólos culturais nos distritos e nos bairros, e que já estão fazendo um levantamento dos mesmos.

4.2.1.1. O Centro Cultural e Memorial Ferroviário Barra do Pirahy

Desde 2013, a equipe do IDEHC trabalha no sentido de estabelecer o “Centro Cultural Barra do Pirahy e Memorial Ferroviário” na Estação Central de Barra do Piraí. Em 2013, o projeto se chamava “Museu Ferroviário Barra do Pirahy”, e no jornal O Barrense de 29 de março de 2013, foi noticiada inclusive uma parceria entre o IDEHC e a PMBP em prol da recuperação da Estação, conforme **Anexo 20**. A parceria, no entanto, em nada resultou naquela época.

Foi somente a partir de agosto de 2017 que o projeto prosperou e tomou forma, quando foi inscrito no Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC)³⁴. A proposta foi inscrita com o título “Projeto de Restauo Estação Ferroviária de Barra do Piraí” e se enquadra nos requisitos da Lei Rouanet em seu artigo 3º, inciso III, b) conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços, inclusive naturais, tombados pelos Poderes Públicos. Com o apoio da MRS Logística, o projeto foi elaborado através do escritório de consultoria organizacional Holos Consultores Associados.

A aprovação para a captação de recursos foi publicada no DOU em 09 de abril de 2018, através da Portaria n.º 243, **Anexo 21**. Neste momento, todas as informações sobre o processo, identificado como 180849, podem ser encontradas online, redirecionadas do site do Ministério da Cultura. Consta no site o período de captação dos recursos de 10 de maio a 30 de novembro de 2018 para o valor de R\$ 349.086,68. O projeto se enquadra no artigo 18º da Lei Rouanet:

Com o objetivo de incentivar as atividades culturais, a União facultará às pessoas físicas ou jurídicas a opção pela aplicação de parcelas do Imposto sobre a Renda, a título de doações ou patrocínios, tanto no apoio direto a projetos culturais apresentados por pessoas físicas ou por pessoas jurídicas de natureza cultural, como através de contribuições ao FNC, nos termos do art. 5º, inciso II, desta Lei, desde que os projetos atendam aos critérios estabelecidos no art. 1º desta Lei.

³⁴ O PRONAC foi instituído pela Lei n.º 8.313/1991, mais conhecida como Lei Rouanet, regulamentada pelo Decreto n.º 5.761/2006.

A MRS Logística, portanto, deverá deduzir de seu imposto de renda a quantia para o financiamento do projeto, conforme na Declaração de Patrocínio expedida em fevereiro de 2018 e anexada ao processo. Da mesma forma, anexados estão um relatório fotográfico de danos de doze páginas, um estudo preliminar de quatro páginas e um projeto básico de intervenção de cinco páginas elaborados pelo escritório Quorum Consultoria e Projetos que podem ser vistos no **Anexo 22**.

Em suma, o objetivo é viabilizar o projeto executivo de restauro do prédio em todas as suas etapas, desde o levantamento técnico do imóvel, mapeamento de danos, até a proposta de intervenção, incluindo orçamentos, cronograma e projetos complementares cabíveis, inclusive de acessibilidade. Para isso, foi elaborado um cronograma básico de cinco meses para a realização das etapas que foram chamadas de “pré-produção”, “produção” e “pós-produção”. Paralelamente, conforme consta no próprio projeto, deverão ser realizadas palestras para 100 pessoas com equipe de arquitetos e historiador e exposição dos projetos de restauro em local aberto a visitação.

Em entrevista, os integrantes do IDEHC mencionaram que a associação deverá ser consultada sobre a destinação de uso do espaço. Pretendem fazer do subterrâneo um corredor cultural, transformando o espaço que atualmente serve apenas de passagem, com música e sebos, por exemplo. Para o prédio, pretendem instalar um programa museológico para expor o acervo ferroviário e destacaram a criação de um cibercafé.

De fato, o programa do projeto básico de intervenção apresentado inclui livraria, videoteca, administração e cafeteria no primeiro pavimento, e auditório, sala de treinamento, biblioteca e lan house no segundo pavimento. Porém, não foram previstas áreas para a acomodação do acervo neste primeiro estudo. Da mesma forma, não foram considerados os aspectos do entorno da edificação, em especial a acessibilidade no percurso entre o logradouro público e o prédio, que atualmente só é possível pela passagem subterrânea, de modo que, se a acessibilidade foi alcançada no interior do prédio com a inserção de um elevador, não se pode dizer o mesmo do exterior. Espera-se que durante as próximas etapas do projeto seja esclarecida esta questão.

A expectativa do IDEHC é que as obras durem cerca de dois anos após terminado o prazo de captação de recursos. Vale a pena ressaltar que para a instalação do Memorial Ferroviário e do Centro Cultural, o projeto depende ainda da cessão

definitiva dos prédios, pois no momento estão cedidos por tempo determinado para a PMBP. O IDEHC busca junto ao IPHAN e ao DNIT a cessão definitiva do prédio da estação e dos galpões, respectivamente. Nestes últimos, para os quais ainda não existem projetos, a associação prevê a construção de oficinas de dança, música, teatro e cinema.

4.2.2. Teatro de Infiltração na Estação de Barra do Piraí

O projeto *Théâtre d'infiltration: l'espace de la ville au prisme des dramaturgies urbaines*, sob orientação de Jean-François Dusigne (Université Paris 8) e Livia Flôres (EBA-UFRJ) e direção do doutorando em Estética, Ciência e Tecnologia das Artes, Frederico Nepomuceno, foi uma iniciativa que promoveu a ocupação artística da Estação de Barra do Piraí, conforme mencionado anteriormente.

Dentro da modalidade de doutoramento Teatro e Dança, o acadêmico realizou as residências utilizando a técnica "teatro de infiltração". O projeto, conhecido na cidade como *Memória Histórica: Testemunho em Cena*, foi realizado sempre em períodos de três meses. No total, três espetáculos foram criados: "Não posso ficar!" (2015), "Isso aqui o que é?" (2016) e "Mama Pérola" (2017).

Os processos de criação aconteceram entre 2014 e 2017 e problematizaram as convenções socioespaciais da cidade através da tensão entre a ação teatral e a crise do espaço público. Frederico trabalhou com a ideia de "teatro de infiltração" e, através de uma ação imersiva, objetivou reintegrar edifícios na paisagem urbana barrensense, restituindo-os como espaços públicos por meio do teatro. Em 2014, o palco foi o Casarão de Ipiabas e nos anos seguintes, o prédio da Estação.

Em 2015, o doutorando em conjunto com Reginna e Victor Cuevas, ofereceram três meses de aulas de teatro para um pequeno grupo de barrensenses que se mostraram interessados. Com a iniciativa, foi criado o Grupo ColoniZart. Durante todo o período o projeto foi construído com a participação de estudantes e pesquisadores franceses e da comunidade local. O ponto de culminância do processo foi a apresentação da peça "Não Posso Ficar", que ficou em cartaz em maio daquele ano. A crítica feita pelo jornalista Felipe Carotta intitulada *Peça na antiga estação ferroviária de Barra do Piraí é biscoito fino para viagem* relata a crítica ao abandono do local.

Precisaria que o olhar do público fosse do tamanho do vagão de um trem para transportar, de fato, para o coração as emoções da peça

"Não posso ficar", que estreou em Barra do Piraí no fim de semana e fica em cartaz até o próximo. (...) A antiga estação, cenário da produção, é praticamente um personagem à parte, uma eminência parda a desenrolar o novelo da história, a máquina que vai à frente, puxando os vagões. (...) A cereja do bolo fica por conta da crítica social ao abandono da antiga estação ferroviária que serve de cenário para a peça, bem como das demais existentes no município e na região, que estão igualmente em petição de miséria. Não dá para saber qual está pior, e isso fica nítido em um vídeo exibido quase no fim da produção, que mostra, inclusive, o estado de total destruição e abandono em que a equipe envolvida encontrou o local. Com isso, a peça é coroada: emociona e faz pensar. Soou o apito do trem, os sinos estão tocando. Quem tiver ouvidos, ouça (CAROTTA, 2015).

Em 2016, foi apresentado o espetáculo "Isso aqui o que é?" e em 2017, o projeto foi encerrado com o espetáculo "Mama Pérola", uma sátira que combinou o contexto político brasileiro com os fatos históricos da ferrovia e do prédio da Estação, numa criação coletiva do elenco franco-brasileiro. Após o fim do projeto, então conhecido como Memória Histórica: Testemunho em Cena, o jornalista Cláudio Ancântara entrevistou Frederico e publicou o artigo intitulado *Projeto Memória Histórica chega ao fim em Barra do Piraí*. Na entrevista, Frederico conta que

O interesse em desenvolver o projeto nasceu após constatar a negligência com o patrimônio público arquitetônico e cultural, a partir da existência de diversos prédios históricos abandonados na cidade, mas também a ausência de um teatro e de práticas teatrais regulares no município. (...) Pude constatar nesses quatro anos em que trabalhei em Barra do Piraí a ausência de uma política cultural sólida no município. A falta de estrutura política e cultural dificulta o desenvolvimento das práticas artísticas e das atividades culturais locais. A inexistência de uma classe artística, a desarticulação dos atores culturais, a ineficiência na gestão pública, se apresentam como sintomas de uma desordem generalizada do campo sociocultural, que se reflete claramente por exemplo no descaso com o patrimônio público de valor histórico e cultural. Assim, espero que se alguma semente foi deixada pelo projeto, que ela germine e contribua para a transformação dessa realidade (NEPOMUCENO, 2018).

Quando questionado sobre as questões burocráticas da implementação do projeto em Barra do Piraí em comparação com os demais projetos que esteve envolvido, Frederico disse que

Sim, algumas questões burocráticas foram vivenciadas para implementar o projeto em Barra do Piraí. No entanto, essas questões se diferem em função da estrutura político-social de cada país e/ou cidade. Em Barra do Piraí, me parece que essas questões são menos

estruturadas. Existe uma certa deselegância da instituição pública no que diz respeito ao acolhimento dos artistas na cidade, e uma negligência no contato com a população. Esses quatro anos de trabalho foram executados sem nenhum apoio. Apesar de ter sido solicitada por diversas vezes, a instituição pública não soube dialogar com os artistas durante a estada no período de residência e muito menos com a sociedade civil que esteve federada em torno do projeto (NEPOMUCENO, 2018).

Em 2017, conforme já explicitado na seção que fala sobre a Estação, a comunidade esteve mais envolvida. A programação cultural amplamente diversa ofereceu atividades incomuns ao contexto barrense e contribuiu para o despertar cultural da população, que atualmente lamenta o fim do projeto.

Assim, se o projeto se mostrou capaz de mobilizar e organizar os participantes, de federar e estruturar um projeto cultural, a instituição pública se mostrou ausente para entender a necessidade dessa organização e incapaz de se aproximar para extrair dessa experiência métodos que contribuam para a estruturação de uma política cultural. A semente cultural precisa ser regada para dar frutos (NEPOMUCENO, 2018).

Figura 165 – Cena do espetáculo Mama Pérola (2017)



Fonte: Tamiris Lima.

Em entrevista, Lucas Siqueira Silva (2018) atenta para os riscos de utilizar a edificação por conta do seu estado de conservação e diz que este foi o motivo de não haver maior colaboração por parte da Secretaria de Turismo e Cultura. Por outro lado, o

entrevistado ressaltou o potencial da ocupação do local ao resgatar o patrimônio e destinar-lhe algum uso. Após o fim do projeto em 2017, houve movimentação no sentido de dar continuidade às atividades culturais, mas o Secretário de Turismo e Cultura, por precaução, não autorizou e o prédio da Estação foi novamente fechado.

A movimentação em torno do projeto cresceu exponencialmente em 2017, quando não só foram apresentadas peças de teatro, mas uma programação cultural semanal que envolvia exposições, exibição de filmes, aulas de música, dança, capoeira e yoga e francês, brechó, feira de artesanato, *food trucks*, entre outras atividades. Foi este o ponto de culminância, no qual a comunidade local esteve amplamente envolvida. Segundo uma das organizadoras, inclusive, foi feito um mutirão para a limpeza do local e pequenos reparos nos pisos e paredes para receber o público.

A realização dos espetáculos só foi possível com a intercessão do IDEHC, que assumiu a responsabilidade e em colaboração com PMBP, cedeu o espaço. Certamente, este projeto fez muito pela memória ferroviária barrense. Reavivou na população o interesse pelo seu patrimônio ferroviário, além de apresentar aos jovens barrenses um importante espaço que nem mesmo conheciam.

4.2.3. Entroncamentos

“Entroncamentos” é um documentário que busca reavivar as memórias dos trabalhadores que dedicaram suas vidas à ferrovia no maior entroncamento ferroviário da América Latina. As estações de trem das cidades do sul do estado do Rio de Janeiro, em especial as que funcionaram em Barra do Piraí, serão o pano de fundo de “Entroncamentos – vida e memória nas estações ferroviárias de trem do Sul Fluminense”, da Quiprocó Filmes, com direção de Fernando Sousa e Gabriel Barbosa.

Em conversa informal, Gabriel Barbosa explicou que o filme está sendo financiado por meio de crowdfunding – um financiamento coletivo – e que a campanha em si é relacionada também com a ideia do filme de criar um envolvimento das pessoas com o tema. Gabriel explicou ainda que a ideia inicial era criar um curta metragem, porém, após iniciar as gravações em 2016, o grupo decidiu pela extensão e produção de um longa metragem. Esta decisão foi motivada principalmente pela riqueza de informações documentadas até então, que não caberiam em um curta, apenas.



1891

BARRA

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho procura-se abordar aspectos dos elementos construídos para o apoio à ferrovia em Barra do Piraí e que persistem na paisagem da cidade atualmente, firmando-se em pontos de vista sobre os mesmos que se complementam e auxiliam na sua compreensão como dignos da denominação patrimônio cultural ferroviário.

Inicialmente apoiando-se na concepção das cidades nas quais foram construídas as primeiras ferrovias, foi possível perceber o caráter de modernidade intrínseco e a importância da relação entre ferrovia e cidade na construção de uma identidade social. A Parte I, Capítulo 1, que trata especificamente disso, oferece passagens que visam apresentar diferentes contextos colocando em contraponto as particularidades de cada um, concluindo que que são diretamente relacionados às consequências da implantação da ferrovia em cada um deles.

A principal provocação para o desenrolar desta pesquisa foi a constatação de que o paradoxo representado pela modernidade está impresso nas ferrovias. Ora, se ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento e transformação mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, sabemos e somos, ser moderno pode ser igualmente definido na experiência de uma viagem de trem. As experiências espaciais e temporais da modernidade não possuem fronteiras: estar em um vagão em movimento é ao mesmo tempo estar em um lugar e estar em lugar nenhum. É impermanente, é paradoxal, como diria Marshall Berman, é *blasé*, como diria Georg Simmel.

Industrialização, construção, urbanização e demais processos tidos como da modernidade, incluindo as transformações no próprio comportamento do ser humano e suas relações, tiveram como um dos principais, ou senão o principal símbolo, as ferrovias, assim como defende Eric Hobsbawn. As inspirações artísticas que representam a modernidade, como as de William Turner, Charles Chaplin e Charles Baudelaire, estão a todo momento evidenciando a efemeridade vivenciada neste contexto no qual tudo que é sólido desmancha no ar, conforme Marx, e que se exprime com excelência no carvão queimado nas locomotivas.

Por outro lado, considerar a ferrovia como uma vitrine da modernidade implica considerá-la passível de sentimento de pertencimento, parte importante e constituinte da identidade dos indivíduos e das sociedades que vivenciaram o modo de vida concebido

como moderno. E é nesse sentido que se desdobram as demais reflexões desta pesquisa.

As iniciativas preservacionistas observadas nos últimos anos em relação ao legado das ferrovias no Brasil nada mais são do que tentativas desesperadas de salvaguardar história e cultura ferroviárias frente à realidade de descaso e negligência, salvo poucas exceções. A Parte II, que trata especificamente de Barra do Piraí e a ferrovia, analisa apenas uma das situações dentre tantas de outras mais pelo território nacional. Contudo, distingue o cenário barrense dos demais demonstrando o seu valor.

O aspecto histórico e cronológico que é substancialmente o mais evidente no início do Capítulo 2 não se faz por formalidade, mas sim para demonstrar a relevância de Barra do Piraí em cada um dos períodos estudados, no que se refere aos contextos políticos, econômicos e culturais na região em que o município está inserido. Desse modo, ao apresentar os principais fatos relacionados à urbanização do local e à ferrovia nos períodos analisados, compreende-se que a expansão urbana esteve intimamente relacionada e condicionada à presença das estradas de ferro.

Sabe-se que Barra do Piraí se desenvolveu a partir da ocupação das margens dos rios Piraí e Paraíba do Sul, sem planejamento prévio. As transformações ocorridas a partir da implantação das ferrovias foram consequências diretas desta e o crescimento da malha urbana barrense deve-se muito à estrada de ferro. Algumas das primeiras transformações feitas pelo homem na paisagem que se tornou o centro de Barra do Piraí foram em função da ferrovia, com a construção das estações ferroviárias e pontes, principalmente, e demais estruturas necessárias para o tráfego dos trens em meados do século XIX. É importante destacar que, mesmo um século mais tarde, já em meados do século XX, a abertura de rodovias e construção viadutos para receber o tráfego rodoviário estariam diretamente condicionadas à presença da ferrovia, conforme visto.

Nota-se que o auge do funcionamento das ferrovias na cidade coincide com o auge da expansão urbana, que aconteceu das primeiras décadas até meados do século XX. Já no período de declínio das ferrovias e sua substituição pelas rodovias, houve a consolidação do traçado urbano, assim como continua a acontecer na atualidade. Outro fator a ser notado é que apesar de o declínio das ferrovias ter contribuído para a estagnação da expansão da cidade, Barra do Piraí não perdeu o seu caráter de

centralidade, e se apresenta atualmente como centro regional do Médio Paraíba Fluminense.

A legislação dedicada ao espaço urbano em Barra do Piraí é relativamente recente. Sabe-se que desde 1995 havia o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, mas o seu Plano Diretor Participativo foi elaborado somente em 2006. Além disso, são igualmente recentes outros documentos normativos como o Código de Obras e Edificações (2007), o Código de Parcelamento do Solo (2008), e o Código Ambiental (2009). Tendo em vista a cronologia da expansão urbana de Barra do Piraí, infere-se que a maior parte das construções existentes são anteriores aos documentos mencionados, não respeitando, necessariamente, a regulamentação recentemente imposta.

Em 2016, iniciou-se o processo de revisão do Plano Diretor, que foi finalizado em 2018 e apresentou poucas alterações. Dentre as tantas intenções que constavam no documento apresentado em 2006, poucas foram concretizadas. Uma única mudança significativa que aconteceu nos últimos anos corresponde à construção do Contorno Rodoviário em 2013, que transpõe a ferrovia e o Rio Paraíba do Sul em uma área ainda pouco ocupada, e que visou melhorar o trânsito da cidade, retirando da parte central o escoamento industrial. No mais, nenhuma outra estrutura ou equipamento desta magnitude foram instalados. A realidade é que Barra do Piraí segue estagnada desde a desativação das últimas linhas de trens de passageiros, apresentando basicamente as mesmas características do período anterior, apenas mais acentuadas em alguns aspectos.

O momento seguinte à apresentação cronológica de Barra do Piraí é o que, de fato, parece mais essencial na elaboração desta pesquisa, pois aspira destacar a singularidade de cada uma das permanências ferroviárias – em termos de arquitetura e urbanismo – em relação à sua historicidade, sua atualidade e implicações em sua preservação. A abordagem cuja intenção era ser meramente descritiva, com a finalidade de identificar cada permanência, acaba por transparecer a incongruência entre a situação real e a ideal em relação à sua preservação.

Como conjunto, o Capítulo 3 oferece a oportunidade de compreender o papel das permanências na construção do significado da cidade de Barra do Piraí, onde cada época pode ser representada através da arquitetura dos elementos ferroviários, a recordar: 1) Estação de Santana de Barra e Casa do Chefe de Estação, 2) Túnel 14, 3)

Ponte dos Andradas, 4) Oficina de Locomotivas (Rotunda) e Caixa D'água integrada, 5) Estação de Barra do Piraí, 6) Subestação e Relógio da Central do Brasil integrado, 7) Ponte da Barra, 8) Estação de Pulverização, banco e sino integrados, 9) Túneis 16 e 17, 10) Ponte Metálica, 11) Estação Oficina Velha, 12) Chaminé, 13) Galpão de Vargem Alegre, Estação de Prosperidade, Estação e Túnel de Ipiabas.

A persistência destes elementos pode e deve ser compreendida em conjunto, mas cada persistência deve ser respeitada em suas particularidades, principalmente na medida em que se transforma, pois o seu testemunho continua a ser válido exatamente em virtude de suas transformações no tempo histórico-social. Ao escolher teóricos como Aldo Rossi e Carlo Aymonino, procura-se abrir espaço para reflexões nas quais as permanências são vistas a partir do seu caráter memorial, caracterizando-as como elementos constituintes da memória ferroviária barrense, portanto dignas de preservação.

Para discutir a preservação da memória ferroviária barrense, o Capítulo 4 reúne estudos que indicam para a importância da documentação e preservação dos bens oriundos da industrialização em âmbito internacional, chegando a conclusão de que as principais referências documentais a que podem ser consideradas localmente são a Carta de Nizhny Tagil, elaborada em 2003, e os Princípios de Dublin, de 2011, elaborados pelo TICCIH e ICOMOS. Em termos mundiais, o que se nota é que a preservação do patrimônio da industrialização, e mais especificamente aquele ferroviário, ainda é diminuta.

Ao analisar os aspectos normativos da preservação do patrimônio cultural ferroviário, são elencadas as possibilidades nas instâncias federal, estadual e municipal. No que se refere ao processo de valoração e proteção desse legado, em especial o estudado nesta dissertação, são observados diversos obstáculos. A falta de proteção legal é uma das principais questões, mas também a falta de critérios envolvendo a sua valoração e ações visando a sua preservação propriamente dita.

Das três instâncias possíveis, a federal é a única que possui regulamentação específica para a preservação do patrimônio cultural ferroviário. Entretanto, a amplitude e a diversificação de bens no território nacional torna o processo de preservação uma tarefa complexa para ser executada por um só órgão, o IPHAN. Ademais, proteção decorrente da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Portaria n.º 407/2010)

não se equipara à decorrente da inscrição em um dos Livros do Tombo (Decreto-Lei n.º 25/1937), acarretando a desorientação sobre as consequências da inscrição de determinado item em termos de sua integridade física e das ações aplicáveis ao seu entono, por exemplo. Caso a nova Política de Patrimônio Material entre em vigor, os bens inscritos na referida Lista podem ainda ter sua valoração reavaliada a qualquer momento, o que torna o bem mais suscetível às ações que possuem interesse contrário a sua preservação.

Sobre o processo de valoração na instância federal, a redação da Portaria n.º 407/2010 diz que são passíveis de reconhecimento os itens cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser motivada por seu valor simbólico. No entanto, o que se observa é que se encontram valorados, em sua maioria, apenas itens que apresentam correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, e aqueles portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, em geral, selecionados pela própria equipe técnica do órgão responsável.

Dentre todas as permanências existentes em Barra do Piraí e apresentadas anteriormente, nenhuma delas se encontra tombada através da legislação federal, e atualmente se encontram valoradas e inscritas na Lista apenas a Estação de Barra do Piraí, a Estação Santana de Barra e a Casa do Chefe desta Estação. Observa-se que as inscrições foram feitas em 2010 e 2012, respectivamente, após a elaboração de inventários dos bens. No caso da última inscrição, o prédio da estação já se encontrava arruinado quando foi feito o inventário e, potencialmente, só foi inscrito por conta da abertura de um Inquérito Civil Público em 2010, para apurar possível omissão dos órgãos competentes na sua preservação. Mesmo inscritas na Lista, nenhuma ação concreta de preservação destas construções foi observada nos últimos anos, tendo sido apenas a Estação de Barra do Piraí alvo de iniciativas da sociedade civil. A Estação Santana de Barra permanece em arruinamento contínuo e a Casa do Chefe da Estação já se encontra descaracterizada devido às subseqüentes reformas realizadas sem critérios preservacionistas.

Nessa perspectiva, uma opção seria defender um maior entrosamento entre a instância federal e as demais instâncias em prol da preservação desse patrimônio, pois apesar de ser competência da União estabelecer as normas gerais, não exclui-se a competência dos estados e dos municípios para complementar a legislação federal e a

estadual, quando couber. Contudo, ao observar mais atentamente, nas instâncias estadual e municipal não existe sequer legislação específica para a valoração e proteção do legado das ferrovias. Ou seja, nem no estado do Rio de Janeiro, nem no município de Barra do Piraí, houve a preocupação de se criar instrumentos específicos para tal. Vale a pena ressaltar que as primeiras ferrovias brasileiras foram construídas neste estado e, o maior entroncamento ferroviário do país, nesta cidade.

O tombamento está previsto legalmente na instância estadual (Decreto-Lei n.º 2/1969), porém não beneficia nenhuma edificação relacionada à ferrovia em Barra do Piraí. No entanto, o INEPAC desenvolve projetos que contemplam o patrimônio ferroviário fluminense por meio da elaboração de inventários, como no caso do projeto *Inventário dos Caminhos Singulares*, feito em 2004 e o *Inventário de Identificação de Bens Culturais do Sistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro* realizado entre 2006 e 2010. Com a elaboração do *Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas*, em 2011, finalmente as pesquisas contemplaram tipologias arquitetônicas além das estações ferroviárias, tendo sido catalogados treze bens diretamente relacionados à ferrovia no distrito sede e no distrito de Ipiabas, para os quais foi sugerido o tombamento.

Na instância municipal, a situação é crítica. O município de Barra do Piraí não possui qualquer repartição administrativa voltada especificamente para a preservação de seu patrimônio cultural, que acaba por ser direcionada como atribuição da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura. Atualmente, a Lei n.º 718/2002 é a que versa sobre o tema e que inclusive ratificou em parágrafo único todas as normas legais relacionadas até então em vigor.

Sabe-se que existem, entre outros documentos, leis versando sobre a preservação do patrimônio cultural barrense desde 1961 até 2007 sem que fossem sucessivamente revogadas, incluindo três procedimentos com listagem de bens tombados. Porém, nenhum dos procedimentos identifica com clareza e suficiência de informações sobre os bens protegidos, gerando diversas dúvidas inclusive até mesmo sobre a efetividade dos processos. Incoerências entre a redação das leis e a prática são constantes como, por exemplo, a abertura dos Livros do Tombo ter acontecido anos após a aprovação dos Poderes Executivo e Legislativo de diversos atos de tombamento, e a notificação aos proprietários das coisas tombadas ter sido feita após as inscrições nos Livros do Tombo.

Outro fator a ser considerado é a ausência de documentação dos referentes processos de tombamento nos arquivos das repartições administrativas consultadas, e documentos contendo as informações básicas requisitadas pela própria legislação em vigor como, por exemplo, discriminação e valor histórico e estudos técnicos. São inexistentes as justificativas e pareceres formais que fundamentam a valoração e proteção dos bens. O Arquivo Municipal, onde possivelmente seriam encontrados documentos relacionados aos processos, se encontra ainda desorganizado em suas instalações, de modo que não foi ao menos obtida qualquer resposta quando solicitada a autorização para esta pesquisa. No denominado Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico, foram encontradas oito inscrições de elementos ligados à ferrovia, que correspondem aos bens: Chaminé, Ponte Metálica, Estação de Barra do Piraí, Túnel de Ipiabas, Estação de Ipiabas, Estação de Prosperidade, Galpão de Vargem Alegre e Estação Santana da Barra.

Ao agregar as iniciativas preservacionistas da sociedade civil, considerando imprescindível identificar razões que justifiquem coletivamente os processos desde a atribuição de valor até as ações de preservação, as constatações anteriores são apenas acentuadas. A Estação de Barra do Piraí é o único elemento ferroviário que até então recebeu algum tipo de iniciativa visando o seu resgate partindo da própria comunidade. O prédio é o centro das ações desenvolvidas pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural nos últimos anos e foi palco para o projeto *Memória Histórica: Testemunho em Cena*, entre 2015 e 2017. Além disso, a produção do documentário *Entroncamentos* já fez gravações no local nos últimos meses.

Ao mesmo tempo, percebe-se a intenção de direcionamento turístico desta permanência, haja vista os recentes esforços para a criação do Centro Cultural e Memorial Ferroviário Barra do Pirahy, no qual estão envolvidos o IDEHC, o poder público e a atual concessionária da malha ferroviária, MRS Logística. Espera-se que a percepção crítica dos órgãos e profissionais das mais diversas áreas envolvidos na preservação deste bem sinalize uma nova fase de concepção, organização e gestão democrática do espaço, considerando os aspectos culturais, sociais e ambientais das estruturas já existentes, com um caráter instintivamente relacionado à sustentabilidade, para que não comprometam as possibilidades das gerações futuras. O que se almeja é que as intervenções estejam cada vez mais conscientes para que não sejam procedimentos traumáticos de descaracterização.

Nota-se que as estações ferroviárias são o tipo mais privilegiado nas ações de preservação do patrimônio ferroviário, sendo predominantes nas inscrições da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, nas ações de tombamento e nas iniciativas da própria sociedade civil. Não se pode negar a predominância das estações enquanto construções ferroviárias até mesmo por uma questão de funcionalidade do sistema, nem mesmo pretende-se negar todo o significado cultural atribuído a elas. Contudo, é importante lembrar que o complexo ferroviário envolve outros elementos. A Oficina de Locomotivas de Barra do Piraí, por exemplo, é uma das poucas no país com estas características e ainda em pleno funcionamento. No entanto, a construção que já possui quase 130 anos, não é sequer protegida em algum nível.

O patrimônio cultural ferroviário de Barra do Piraí tem diversas possibilidades normativas para a sua preservação e há ainda a própria comunidade, que pode e deve reivindicar o direito de preservar a sua memória ferroviária. Ainda assim, continuam sem nenhum tipo de inventário as permanências: Túnel 14, Ponte dos Andradas, Caixa D'água integrada à Oficina de Locomotivas, Subestação, Estação de Pulverização e bens integrados, Túneis 16 e 17; e sem nenhum tipo de proteção os bens acima listados somados os seguintes: Oficina de Locomotivas, Relógio da Central do Brasil integrado à Subestação, Ponte da Barra e Estação Oficina Velha. De modo geral, apesar de algumas edificações isoladas terem recebido proteção ou terem sido inventariadas, a maior parte delas permanece em estado de degradação contínua, acentuada ou pelos atuais usos que lhes foram destinados, ou por abandono.

A expectativa é que o cenário atual de abandono e negligência, principalmente por parte do poder público, seja finalmente superado, e que o valor destas permanências seja verdadeiramente reconhecido. Esta cidade pode e deve ser vista como um discurso que merece atenção. A função desta pesquisa é apenas dar voz à narrativa deste lugar, há muito silenciado. No mais, estima-se a realização de pesquisas que tenham Barra do Piraí e o seu patrimônio cultural ferroviário como foco, para se suscitem cada vez mais reflexões e se reúnam mais informações acerca do tema.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Waldo Sette. **Ferrovia: fator de integração e desenvolvimento**. Brasília: GEIPOT, 1973.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO. Livraria Universal e a Tipografia Laemmert/Casa Laemmert & Co, 1891 a 1940. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/imanak/313394>> Acesso em: 05 fev. 2018.

ANDRADE, Mário de. **Amar, verbo intransitivo**. Idílio. Belo Horizonte: Itatiaia 1982.

AYMONINO, Carlo. **O Significado das Cidades**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

BARCELLOS, Amaral. **Barra do Piraí – Registros Históricos e Contemporâneos 1853 – 1968**. Rio de Janeiro: Editora Pongetti, 1970.

BAUDELAIRE, Charles. **À une passante**. In.: Le fleur du mal. Paris: Auguste Poulet-Malassis e De Broise, 1857.

BAUMGRATZ, Gilson. **Barra do Piraí, Antiga e Média, Volume I**. Barra do Piraí: Editora Jornal Centro Sul, 1980.

_____. **Barra do Piraí – Cronologia Histórica**. Imprensa Oficial. Niterói, 1991.

BENJAMIM, Walter. **Baudelaire e a Modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOLOGNANI, Robson. Patrimônio Ferroviário: Aspectos Legais. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF: Iphan, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf Acesso em: 01 mar. 2018.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Histórico das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>> Acesso em: 29 set. 2017.

BUZELLIN, José Emílio de Castro Horta. COELHO, Eduardo José de Jesus, SETTI, João Bosco. **A ferrovia de Minas, Rio e São Paulo**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2002.

CARSALADE, Flávio de Lemos. A preservação do patrimônio como construção cultural. **Arquitextos**, São Paulo, ano 12, n. 139.03, Vitruvius, dez. 2011 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4166>>. Acesso em: 24 jul. 2018.

_____. Bem. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001.

_____. **O patrimônio em questão**: antologia para um combate. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

_____. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

COELHO, Eduardo José de Jesus. **A Era diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro: AENFER, 1993.

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES (CGT). **G1 - Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas**. (1960).

CORREIO DA MANHÃ. 15 de junho de 1951. Caderno de Serviços Públicos. Mais energia elétrica para o Rio de Janeiro. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_06&pagfis=14317&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em: 23 maio 2018.

COULLS, Anthony. **Railways as world heritage sites**. ICOMOS. Disponível em: <<https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>> Acesso em 10 abr. 2018.

CUELLAR, Domingos; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. CORREA. Lucas Mariani. Una aproximación a la historia del ferrocarril en Brasil (1850-1950): Legislación, empresas y capitales británicos. **Asociación Española de Historia Económica**, Number 1602, February, 2016.

DIAS, Júlio César Sobral Pinto. **Subsídios para o desenvolvimento municipal: O caso de Barra do Piraí – RJ**. 2009. 111p. Dissertação (Mestrado em Gestão e Estratégia em Negócios) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica.

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. **Manifest der Kommunistischen Partei**. Londres, 1848.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 p. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília.

GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, José. **As ferrovias do Brasil**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GORNI, Antonio Augusto. **A eletrificação nas ferrovias brasileiras**. Transcrição de Luiz Henrique Werneck de Oliveira, [s.l.] 2009. Disponível em: <<http://www.gorni.eng.br>> Acesso em: 05 fev. 2018.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A era das revoluções**: Europa 1789 - 1848. Tradução de Maria Thereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

IBGE. **Coleção de monografias dos municípios**: Barra do Piraí, Rio de Janeiro. Série B, n. 90. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1966.

_____. **I Centenário das Ferrovias no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**/Conselho Nacional de Geografia e Conselho Nacional de Estatística. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1957-1964.

INEPAC. **Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis. Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro**, 2004. Disponível em: < <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/caminhosingulares>> Acesso em 22 abr. 2018.

_____. **Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Educação, Tecnologia e Pesquisa, 2011.

_____. **Lista de Bens Tombados (1965 – 2017)**. Disponível em: < <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/acervo/detalhar/32/0>> Acesso em 22 abr. 2018.

_____. **O Transporte Ferroviário no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro**, 2010. Disponível em: < http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/3_o_transporte_ferroviano_no_est_do_rio_de_janeiro.pdf> Acesso em 20 abr. 2018.

IÓRIO, José Leoni; IÓRIO, Jorge L. Dutra. **Terceiro Barão do Rio Bonito**. Juiz de Fora e Editora LTDA, 2007.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Arquivo Noronha Santos**. Livros do Tombo. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/ans/>> Acesso em: 18 mar. 2018.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: Problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

_____. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. In: **Lugares de produção: arquitetura, paisagens e patrimônio** [S.l: s.n.], 2013.

LAGE, Maria Otília. Vale e Ferrovia do Tua. Um poema geológico. **Natureza e Obra. Cultura, Espaço e Memória**. N. 7, 2015.

LAMEGO, Alberto. **O Homem e a Serra**. Vol.4. Edição Fac-similar da 2ª Edição. IBGE, Rio de Janeiro, 2007.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, sociedade e cultura, 1850/1930**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

_____. **A máquina, tração do progresso. Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas: Entre o Sertão e a Civilização.1850/1930**. 2003, 202 p. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

LINS, Ana Paula Bitencout Costa. O patrimônio industrial e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. **Architecton Revista de Arquitetura e Urbanismo**. Volume 2, N. 2, 2012.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Vol. I, T 2. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.

MORAIS, Sérgio Santos. **A Arquitetura das Estações Ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX. 1858 – 1900**. 2002, 198 p. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUNIZ, Célia Maria Loureiro; ROTHE, Bia. **Pequeno Cidadão conhecendo Barra do Piraí**. Porto Alegre: Diadorim Editora, 1997.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O centenário da ferrovia brasileira (1954): Ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. **Espaço & Geografia**, Vol.16, N.º 2 (2013), pp. 675-717.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. 163 p. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Typ. Economica. Anno 1, N. 8, dez, 1979.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. O Resgate da sua Memória**. Memória do Trem: Rio de Janeiro, 2014.

ROSSI, Aldo. **L'Architettura della città**. Macerata: Quodlibet Abitare, 2011.

SANT'ANNA, Márcia Genésia de. Preservação como prática: sujeitos, objetos, concepções e instrumentos. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina;

SARAMAGO, Ligia. **Como Ponta de Lança**. O lugar do pensamento de Heidegger. In.: MARANDOLA JR., Eduardo (Org.) ; HOLZER, Werther (Org.); OLIVEIRA, Livia de (Org.) Qual o espaço do lugar? Geografia, Epistemologia, Fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2012. pp. 193-225.

SAUS, María Alejandra. Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo. **Revista de Estudios Sociales** N.º 45, abril de 2013, pp. 144-157.

SILVEIRA et al. Population and Railways in Portugal, 1801-1930. **Journal of Interdisciplinary History**, Volume 42, Number 1, Summer 2011, pp. 29-52.

SIMMEL, Georg. 1950 [1902]. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. São Paulo: Notícia & Cia. 2011.

TICCIH. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil**, 2003. Disponível em <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso: 18 out. 2017.

_____. **Princípios de Dublin**, 2011. Disponível em: < <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>> Acesso em 03 mar. 2018.

UNESCO. **Convenção para a proteção do patrimônio Mundial, Cultural e Natural, 1972**. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>> Acesso em: 12 mar. 2018.

VASCONCELLOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação**. Rio de Janeiro: Pimenta de Melo & Cia., 1928.

BIBLIOGRAFIA DE APOIO

ALBERNAZ, Maria Paula; LIMA, Cecília Modesto. **Dicionário Ilustrado de Arquitetura**. São Paulo: ProEditores, 1998.

FERREIRA, Marieta de Moraes, AMADO, Janaína. (Org.) **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 2010.

MELO, Ovídio de Andrade. **Reflexões sobre a História de Barra do Piraí**. Crônica de minha família e minha formação nesta cidade. Barra do Piraí. 2010.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico** [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico / Cleber Cristiano Prodanov, Ernani Cesar de Freitas. – 2. ed. – Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SERRA, Geraldo. **Pesquisa em arquitetura e urbanismo: um guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação**. São Paulo: Edusp: Mandarin, 2006.

SOARES, Abílio. **Glossário de Termos Ferroviários**. [s.l.] DNIT, 2016.

SUMMERSON, John. **A linguagem clássica da arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

DOCUMENTOS JURÍDICOS

BRASIL. **Anais da Câmara dos Deputados**. Congresso Nacional. Volume 3, Ed. 7. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1977.

_____. **Coleção das Leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, tomo 13, parte 1, 1853.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. **Decreto n.º 3551, de 04 de agosto de 2000**. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm> Acesso em: 02 mar. 2018.

_____. **Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007**. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm> Acesso em: 18 out. 2017.

_____. **Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf> Acesso em: 13 jan. 2018.

_____. **Lei n.º 10.413 de 12 de março 2002**. Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10413.htm> Acesso em: 02 mar. 2018.

_____. **Lei n.º 10.932, de 03 de agosto de 2004**. Altera o art. 4o da Lei no 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.932.htm#art2> Acesso em: 15 dez. 2017.

_____. **Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm> Acesso em: 12 out. 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010.** Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_lphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf> Acesso em: 12 out. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ (PMBP). **Boletim Oficial Eletrônico da Prefeitura Municipal de Barra do Piraí.** Anos 4 a 14, n.º 221 de 31 de dezembro de 2008 ao n.º 959 de 30 de abril de 2018. Disponíveis em: <http://www.barradopirai.rj.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=97> Acesso em 19 abr. 2018.

_____. **Decreto nº 105/2014.** Dispõe sobre a elaboração do alinhamento do Plano Municipal de Educação de Barra do Piraí 2005/2015 ao atual Plano Nacional de Educação e dá outras providências.

_____. **Lei Complementar n.º 001 de 04 de novembro 2007.** Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do Município de Barra do Piraí.

_____. **Lei Complementar n.º 001 de 11 de outubro de 2006.** Institui o Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

_____. **Lei Complementar n.º 001 de 17 de abril de 2018.** Institui a Revisão do Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

_____. **Lei Complementar n.º 001 de 22 de março de 2010.** Institui o novo Código Administrativo do Município de Barra do Piraí e dá outras providências.

_____. **Lei Complementar n.º 003 de 28 de agosto de 2008.** Dispõe sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos e sobre a regularização fundiária de áreas urbanas e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal n.º 02 de 28 de abril de 1983.** Dispõe sobre declaração e o registro dos bens, imóveis ou móveis, considerados do Patrimônio Histórico do Município de Barra do Piraí.

_____. **Lei Municipal n.º 718 de 10 de abril de 2002.** Institui o tombamento de bens que devam ficar sob a proteção especial do Poder Público Municipal.

_____. **Lei Municipal n.º 770 de 16 de outubro de 2003.** Institui o tombamento dos bens que menciona e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal n.º 933 de 10 de junho de 2005.** Caracteriza como Patrimônio Histórico ficando sob a Proteção especial do Poder Público Municipal, e tombados, os bens que menciona e dá outras providências.

_____. **Lei Orgânica do Município de Barra do Piraí, de 05 de abril de 1990.** Disponível em: <http://www.barradopirai.rj.gov.br/portal/images/leis/geral/lei_organica.pdf> Acesso em 19 abr. 2018.

NOTÍCIAS

OLHO VIVO. Peça na antiga estação de Barra do Piraí é biscoito fino para viagem. 16 maio 2015. Disponível em: <<http://www.olhovivoca.com.br/critica/3563/peca-na-antiga-estacao-ferroviaria-de-barra-do-pirai-e-biscoito-fino-para-viagem/>> Acesso em: 04 abr. 2018.

_____. **Projeto Memória Histórica chega ao fim em Barra do Piraí.** 14 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.olhovivoca.com.br/cidades/6644/projeto-memoria-historica-chega-ao-fim-em-barra-do-pirai/>> Acesso em 04 abr. 2018.

ACERVOS DIGITAIS

Acervo de Fotografia do Instituto Moreira Salles:
<https://ims.com.br/acervos/fotografia/>

Acervo Digital do IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/>

Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados: <http://bd.camara.gov.br/bd/>

Biblioteca Digital do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística:
<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html>

Biblioteca Digital Luso-Brasileira: <http://bdlb.bn.gov.br/>

Biblioteca Digital Brasileira: <http://bndigital.bn.gov.br/>

Centro do Comércio do Café do Rio de Janeiro:
http://www.cccrj.com.br/acervo/frame_acervo.htm

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes:
<http://www1.dnit.gov.br>

Hemeroteca Digital Brasileira: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

International Council of Monuments and Sites: <http://www.icomos.org/en/>

Projeto História do Café no Brasil Imperial: <http://brevescafe.net/barrapi.htm>

Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão:
<http://sicg.iphan.gov.br/sicg/pesquisarBem>



APÊNDICES

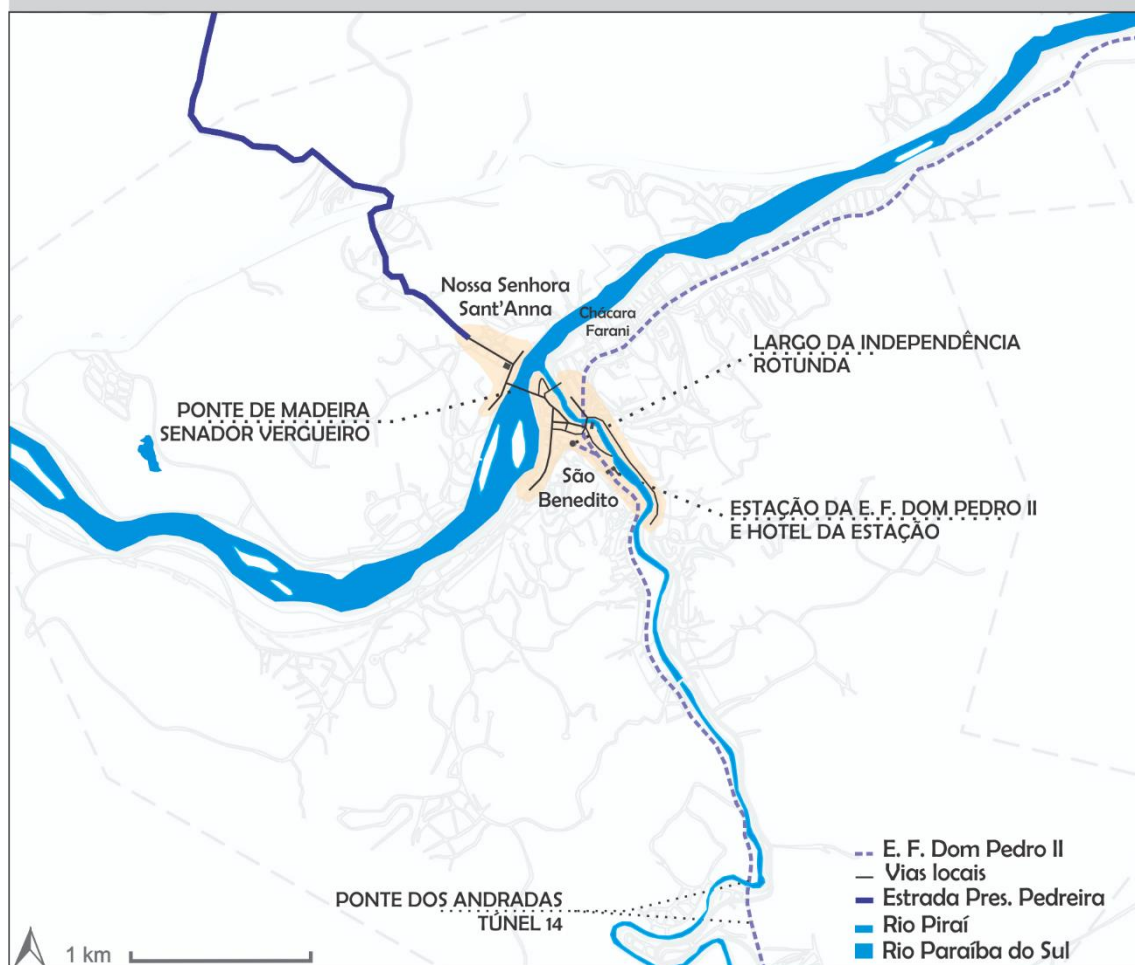
APÊNDICE 01 – EXPANSÃO URBANA DE BARRA DO PIRAI



BARRA DO PIRAI E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE
Universidade Federal de Juiz de Fora | Julho de 2018

Expansão Urbana
POVOADO DE BARRA DO PIRAIHY
DÉCADAS DE 1860/1870

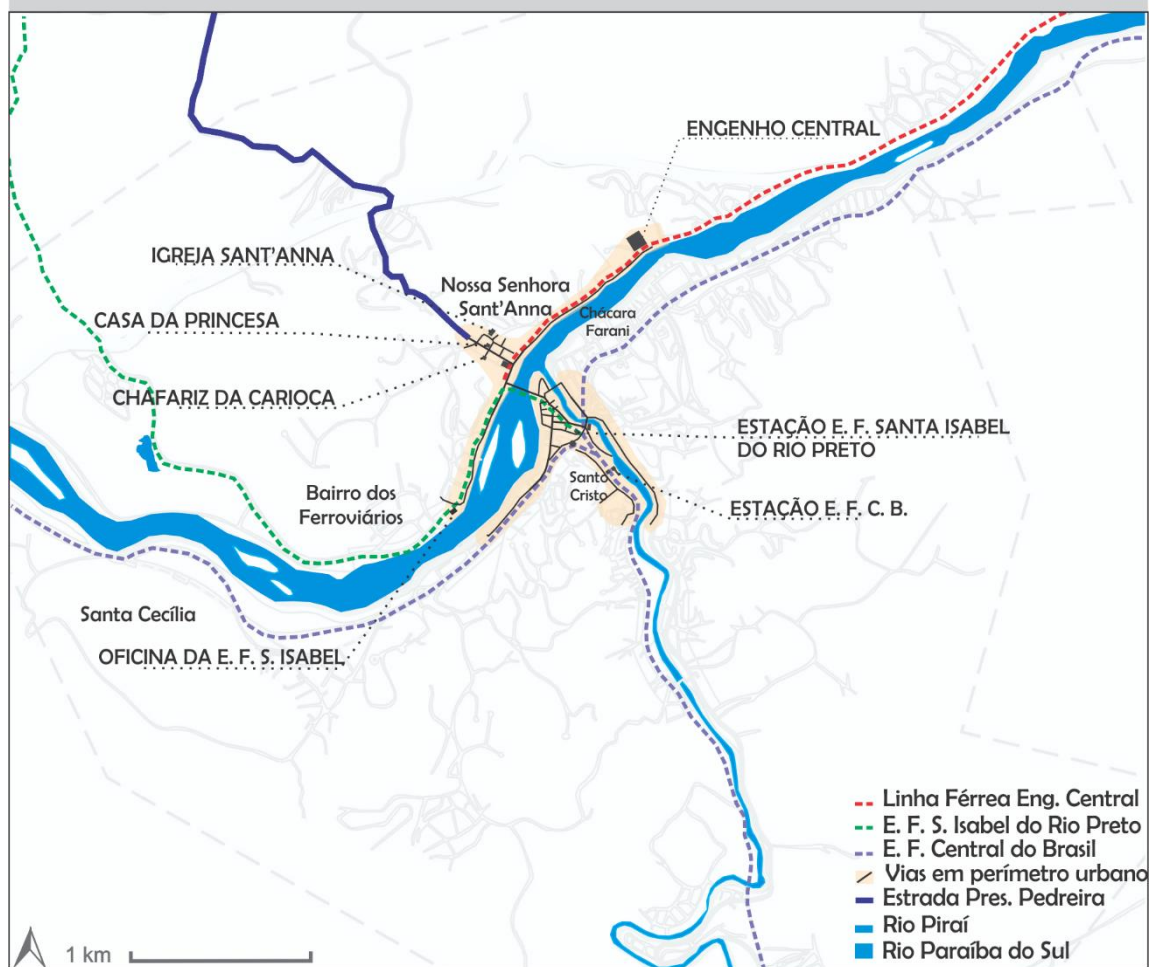
02
08

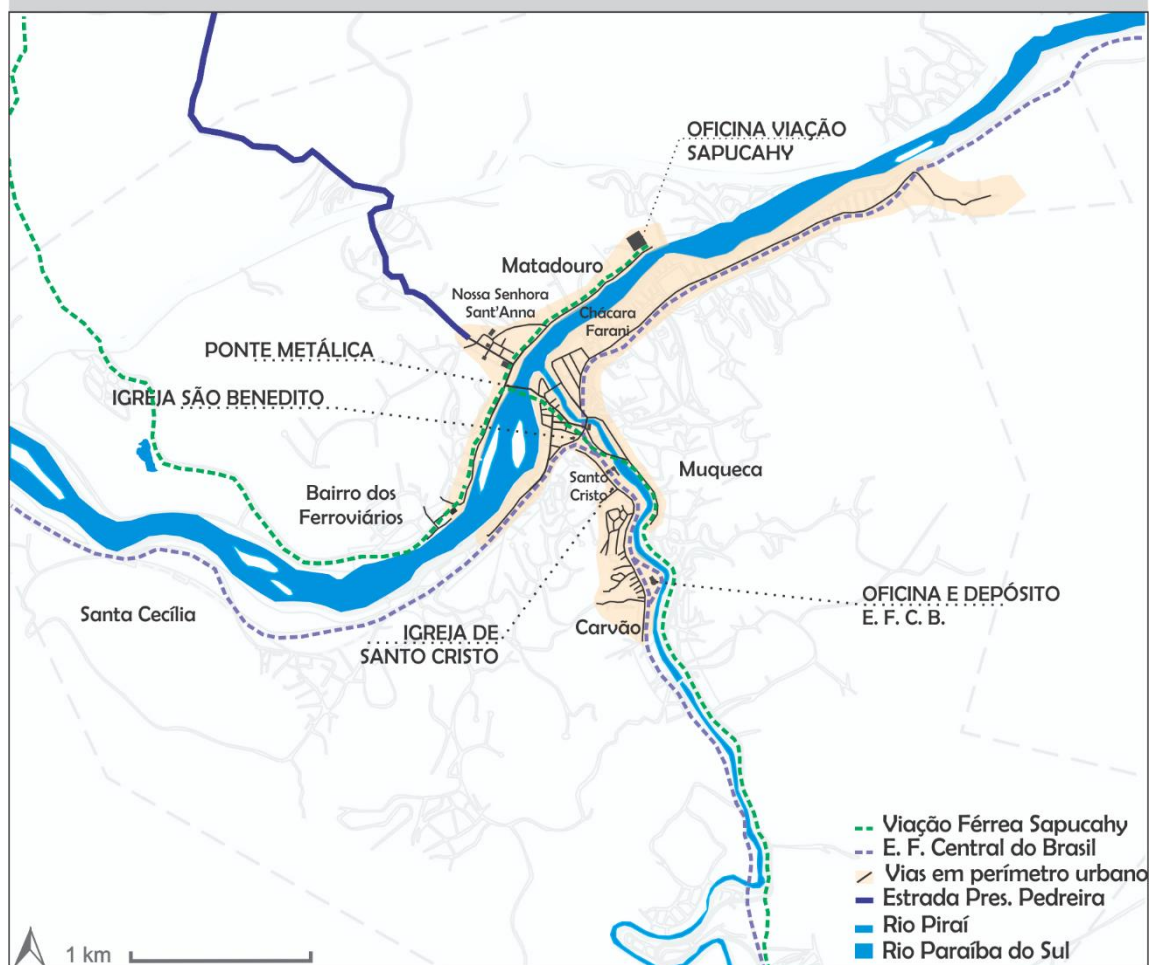


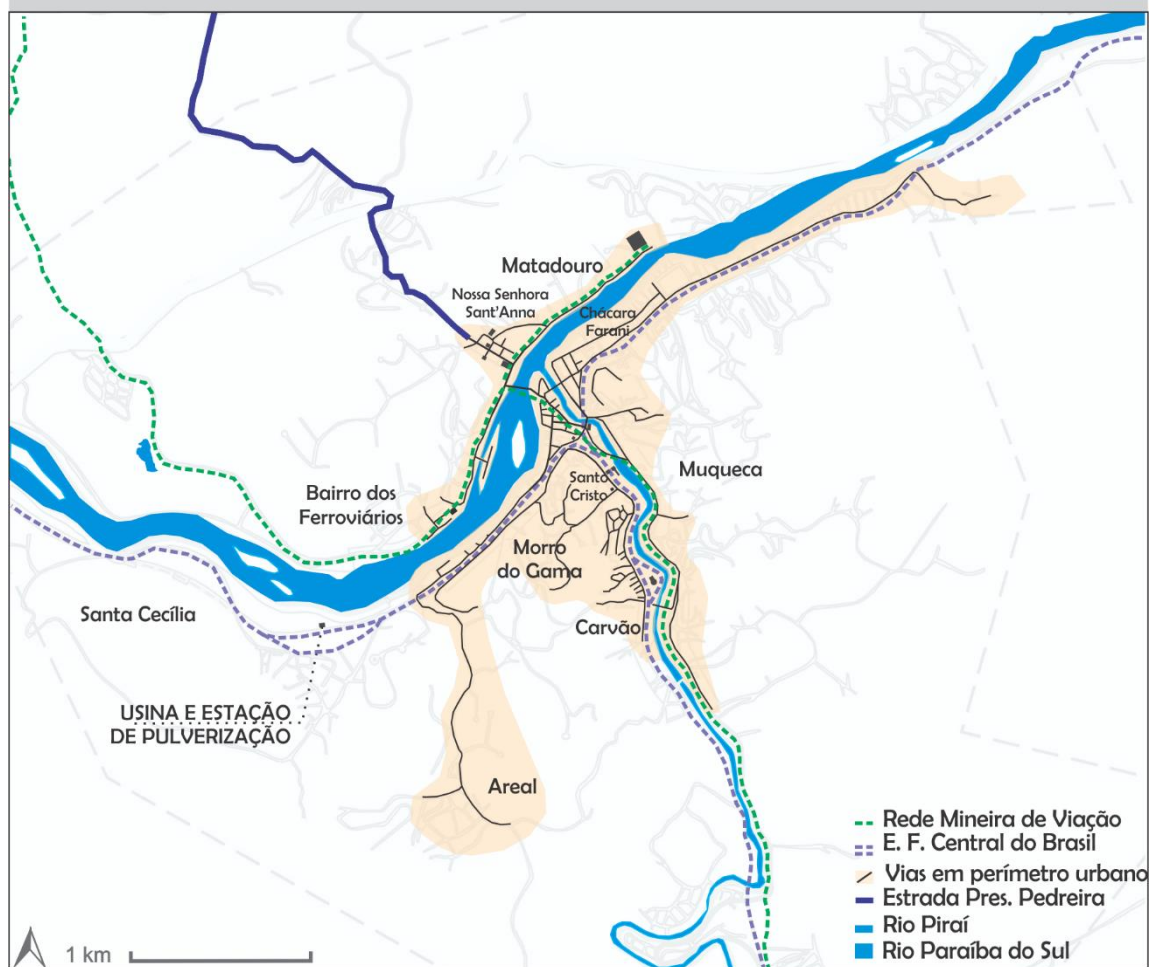
BARRA DO PIRAÍ E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE
Universidade Federal de Juiz de Fora | Julho de 2018

Expansão Urbana
DISTRITO SEDE DE BARRA DO PIRAÍ
DÉCADA DE 1890

03
08



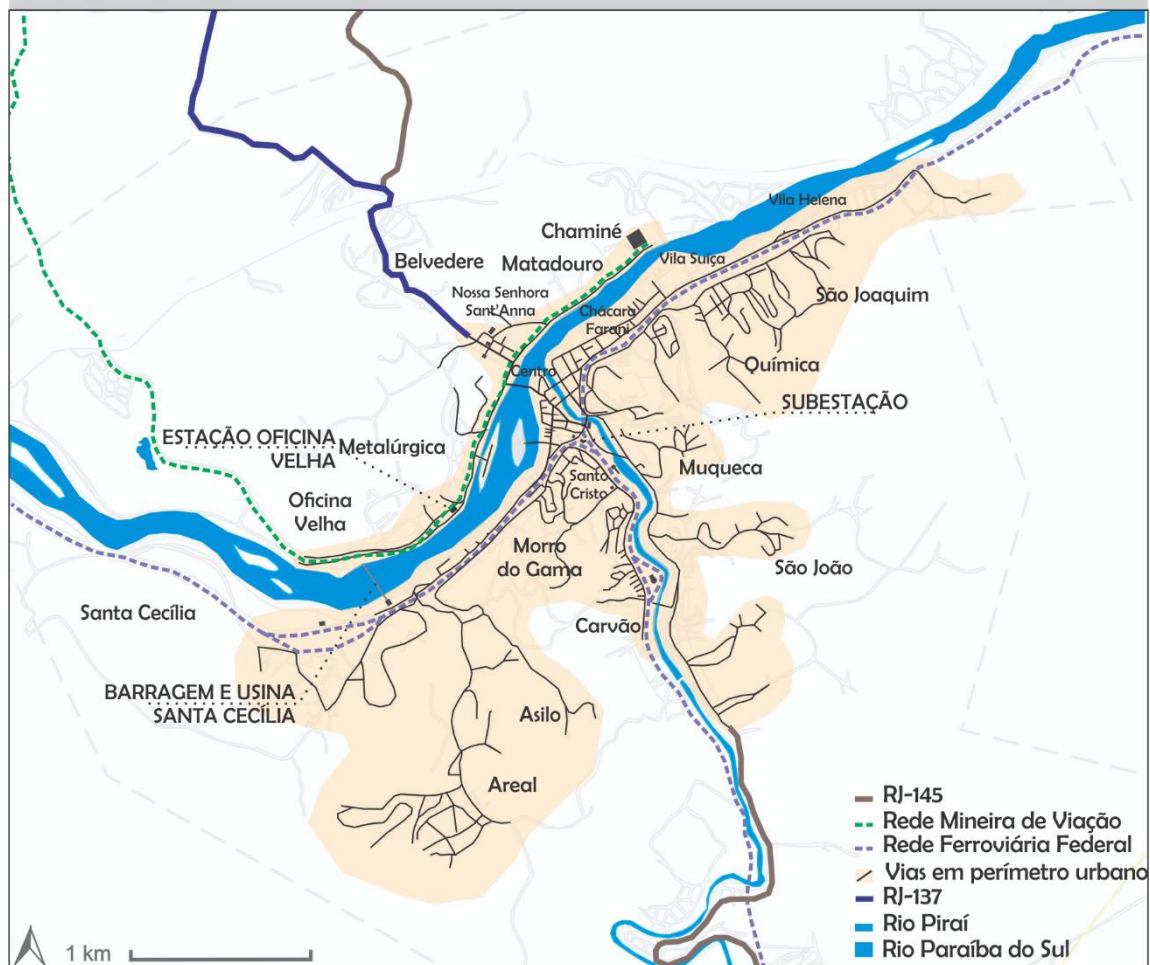




BARRA DO PIRAÍ E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE
Universidade Federal de Juiz de Fora | Julho de 2018

Expansão Urbana
DISTRITO SEDE DE BARRA DO PIRAÍ
DÉCADA DE 1950

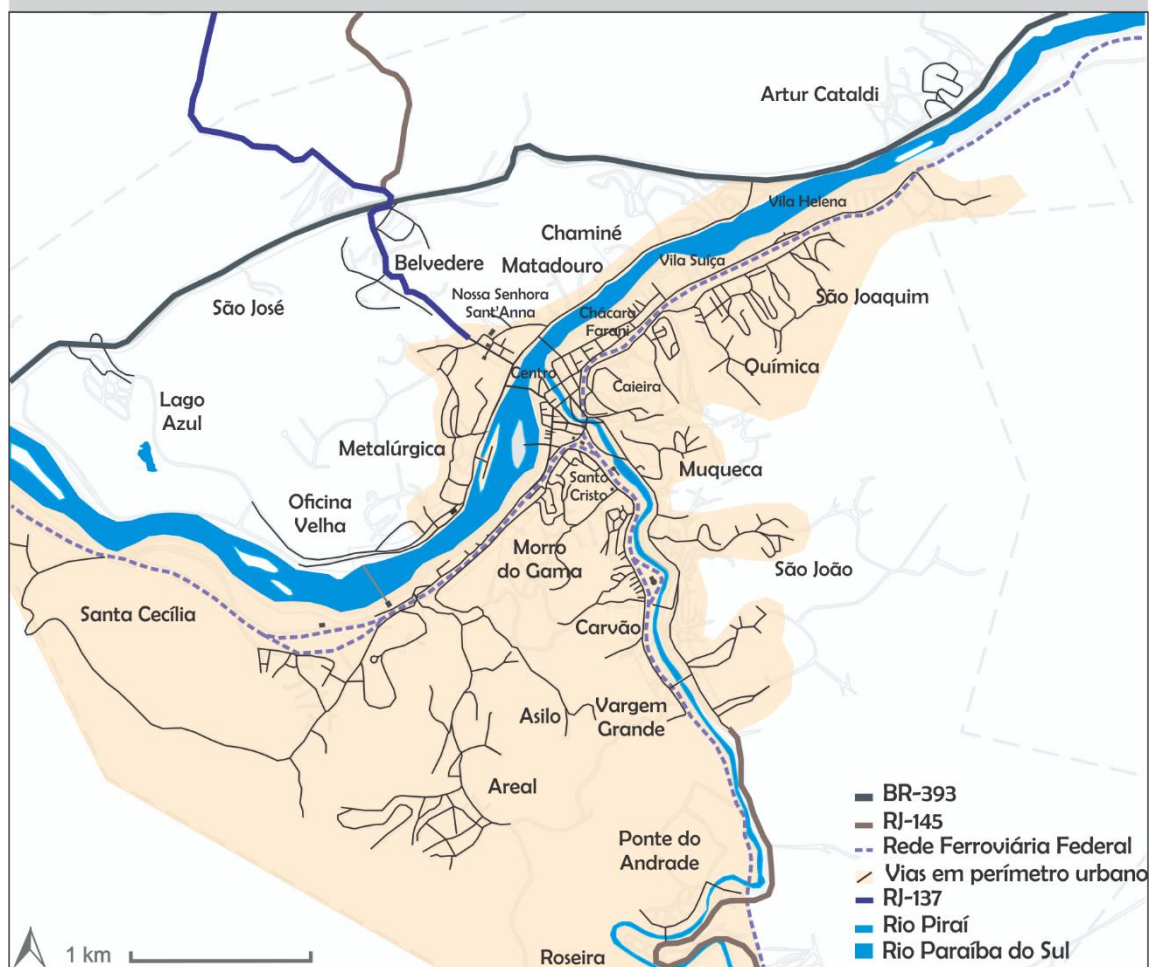
06
08



BARRA DO PIRAÍ E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE
Universidade Federal de Juiz de Fora | Julho de 2018

Expansão Urbana
DISTRITO SEDE DE BARRA DO PIRAÍ
DÉCADA DE 1970

07
08



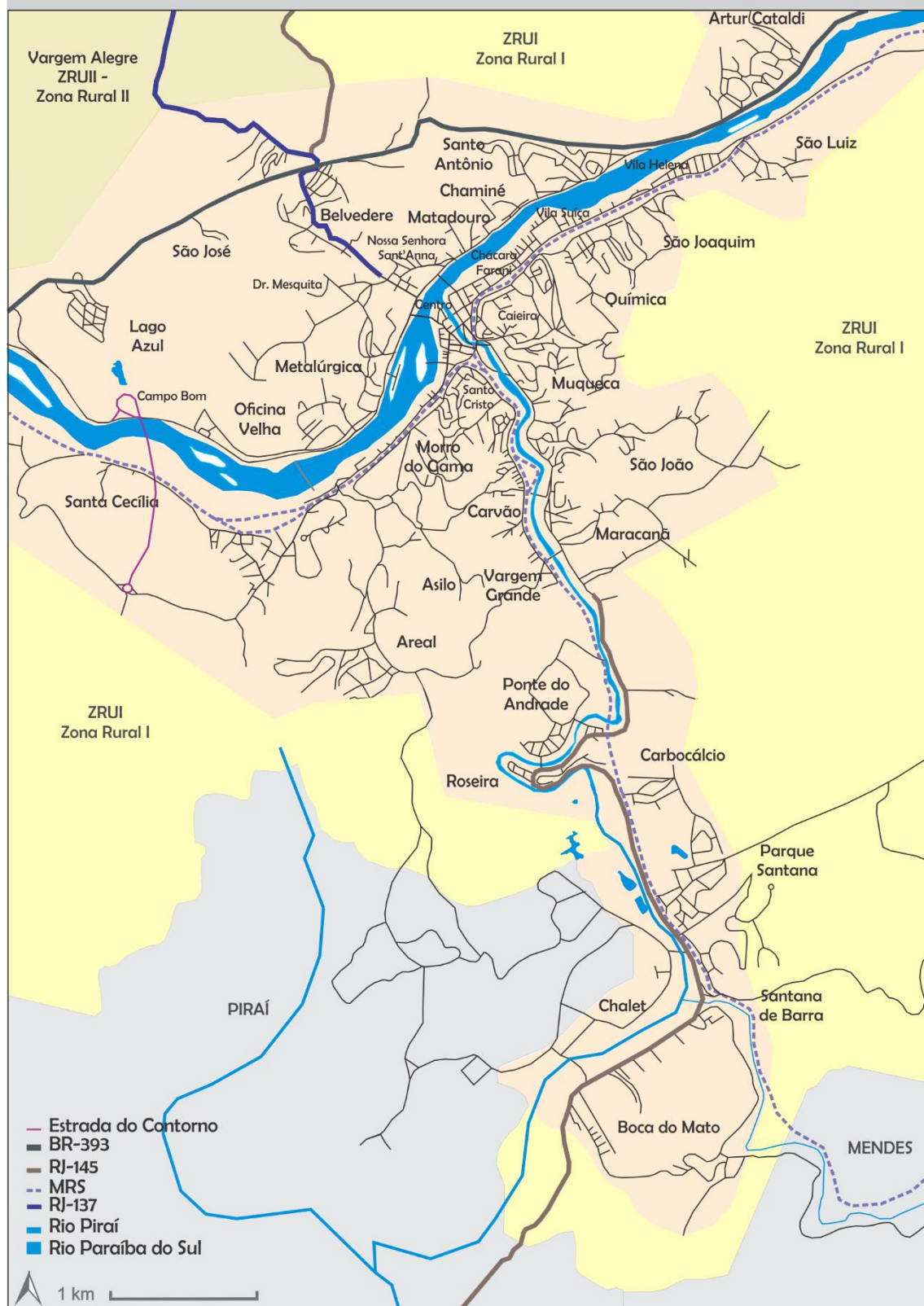


BARRA DO PIRAÍ E A FERROVIA:
CIDADE, MODERNIDADE E IDENTIDADE

Universidade Federal de Juiz de Fora | Julho de 2018

DISTRITO SEDE DE BARRA DO PIRAÍ

2018



APÊNDICE 02 - ENTREVISTAS

ENTREVISTA 01³⁵

Entrevistado: Lucas Siqueira Silva³⁶.

Roteiro, transcrição, revisão e formatação: Jéssica Rossone.

Entrevista feita no dia 12 de abril de 2018, das 15h às 15h40 min, nas dependências da Secretaria de Turismo e Cultura de Barra do Piraí. Antes da entrevista houve conversa informal com o entrevistado e demais funcionários presentes no local.

Lucas: Meu nome é Lucas Siqueira Silva, sou turismólogo de formação, atualmente estou concursado aqui na Prefeitura de Barra do Piraí como turismólogo também através de concurso público e... é isso.

Jéssica: Você está há quanto tempo nesse cargo?

Lucas: Então, eu trabalho aqui já tem quatro anos e quatro meses. Entrei em dezembro de 2013.

Jéssica: E aí a sua função sempre foi a mesma ou ela mudou e você passou a fazer outras coisas dentro da Secretaria?

Lucas: A minha função sempre foi a mesma porque eu tô aqui trabalhando no meu cargo específico. O cargo para o qual eu fiz o concurso é exatamente a minha graduação. Eu sou graduado em Turismo, Bacharel em Turismo. Porque tem essa coisa, né? Hoje a graduação em Turismo tem Bacharelado, tem a Licenciatura, tem a Gestão, mas eu fiz o Bacharelado. E aí as vezes dá até uns problemas em concurso público porque, dependendo, tem concurso que só pede bacharelado, e aí tem concurso que pede formação superior e aí pode entrar todo mundo. (...) Só que, continuando... Aqui é uma Secretaria de Turismo e Cultura. Então, nesse aspecto, a gente fica também envolvido nas questões voltadas pra cultura. Então, de certa forma, eu trabalho nas duas frentes até porque a gente tem uma equipe muito reduzida, você tá vendo nossa equipe aqui (risos) né? Então, não tem ninguém específico pra trabalhar com cultura. Acaba que, no caso, o Sr. Orlando me delega algumas questões (...).

Jéssica: E aí, na estrutura da Secretaria tem alguém específico para tratar de patrimônio? Acho que você até já respondeu essa pergunta, né?

Lucas: Na verdade, sou eu. Desde que eu entrei aqui, todas as questões que envolveram patrimônio, seja essa coisa de notificar, de responder, de prestar informação, de reportar ao Ministério Público, basicamente, é isso. Porque como você identificou nessas Portarias que você recuperou [**referindo-se às Portarias n.º 03/2008, 143/2009 e 909/2012**], em teoria era pra existir uma Comissão. Mas essa Comissão não existe. Se ela existiu em algum momento eu não estava aqui. Seria importante você ir lá na Secretaria de Obras também pra conversar porque, por exemplo, uma coisa que acontece é que vem Ofício do Ministério Público aí eles solicitam a gente, como Secretaria de Turismo e de Cultura. Porque se você for ver nessa legislação

³⁵ Esta entrevista faz parte da pesquisa intitulada *Barra do Piraí e a ferrovia: Cidade, modernidade e identidade*, elaborada pela mestrandia Jéssica Rossone e orientada pelo Prof. Dr. Marcos Olender, no contexto do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, entre 2016 e 2018, com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). A escolha dos entrevistados foi baseada em pesquisa prévia que identificou os indivíduos e instituições de maior influência sobre a preservação do patrimônio cultural ferroviário no município de Barra do Piraí. Roteiros foram elaborados exclusivamente para cada entrevistado, considerando sua relação com o tema. Sempre que possível, foi feita a opção pela gravação da conversa em substituição à resposta escrita, com o objetivo de possibilitar melhor fluidez sobre o tema e que o entrevistado pudesse prestar mais informações. Fora destas condições, a comunicação foi através de e-mails.

³⁶ Barrense e neto de ex-maquinista, Lucas é Bacharel em Turismo pelo Centro Universitário de Barra Mansa, Especialista em Ecoturismo: Interpretação e Planejamento de Atividades em Áreas Naturais pela Universidade Federal de Lavras e Mestre em Ciência Ambiental pela Universidade Federal Fluminense. É pós-graduando em Desenvolvimento Regional e Sustentabilidade pelo Instituto Federal do Rio de Janeiro e Turismólogo da Prefeitura Municipal de Barra do Piraí.

que eu te dei, isso é responsabilidade nossa, né, então a gente não tem como fugir disso porque está em lei. E aí a gente faz até as visitas, as vistorias, juntos, entendeu? Essa última que eu fiz lá foi com a Secretaria de Obras. Aí teve uma agora recentemente da Igreja São Benedito, que me ligaram da Secretaria de Obras “Lucas, a gente precisa ir lá ver o que estão fazendo na Igreja de São Benedito”.

Porque a gente tem um problema muito sério que é o seguinte, principalmente em se tratando do Ministério Público, a gente sabe que, às vezes, é difícil controlar mas a gente tem que pelo menos tentar falar com as pessoas que estão fazendo algum tipo de alteração, porque senão o Ministério Público vem em cima da gente. Aí a gente tem que responder.

Então, basicamente, as nossas questões de patrimônio são essas. E aqui na Secretaria eu acabei ficando responsável até por uma questão da minha formação, não que eu esteja tão habilitado assim, mas trabalhar com patrimônio a gente sempre fala que é matéria-prima, né, muita razão de turismo. Então as pessoas vão pra determinados lugares por conta desse patrimônio. Inclusive aqui em Barra o maior patrimônio que a gente realmente tem e que gera esse fluxo turístico de visitação são as fazendas. Mas aí a gente não se envolve muito pelo fato de as fazendas serem propriedades particulares. Então a gente nem conversa tanto com os proprietários das fazendas, já se conversou mais, mas atualmente não conversa tanto assim, entendeu?

Jéssica: E aí, nesse sentido, já que é você que está responsável, acho que você vai poder me responder muito bem. Quais foram as principais ações da Secretaria em relação ao patrimônio cultural nos últimos anos?

Lucas: Então, por uma série de questões a gente nem pode trabalhar muito como a gente gostaria, principalmente é uma questão de verba, de equipe. O que a gente tem feito, e não que isso represente avanço, a gente não tá fazendo mais do que a nossa obrigação, é pelo menos tentar nessa parte burocrática, e como eu citei, não que a gente não goste no Ministério Público que tá aí exatamente pra isso, mas pelo menos mostrar que a gente está tentando responder às demandas, principalmente esse tipo de demanda do Ministério Público que de tempos em tempos chega aqui.

Mas o maior exemplo de que a nossa política pública de conservação do patrimônio é praticamente inexistente é a Estação Central. O município de Barra do Pirai – não é nem é a Prefeitura – o município já está a há 20 anos tentando resolver aquele problema lá. Só que nunca foi pra frente. Por conta muito dessa questão “ah, de quem é?” fica nesse empurra empurra, assim como é lá em Ipiabas, é muito uma questão de verba, entendeu? Eu entendo que o problema aqui em Barra do Pirai em relação ao patrimônio é um problema histórico. Não houve interesse durante décadas, né? Em relação à essa conservação.

Porque aí a gente tem que saber separar aquilo que nos compete. Por exemplo, igual agora a gente estava resolvendo a questão daquele casarão que está sendo reformado ali na rua Angélica **[referindo-se ao casario tombado do antigo Cais de Santana, que atualmente constitui uma ZEIP³⁷]**. Então, ah, não vai pagar o IPTU, não vai pagar o IPTU, mas aí tem que fazer todo o processo pra ter isenção e tal. Porque se você for ver na legislação não tem nada falando que não é pra pagar o IPTU, mas existem precedentes em outros municípios, em outros estados, que fazem com que as pessoas tenham imóvel tombado não precisem pagar, até por uma forma de incentivo e pra que elas possam manter, né? Então, basicamente, a gente não tem avançado muito.

Mas também a gente não vai conseguir avançar porque tem uma questão de orçamento. Durante esses anos todos não se conseguiu captar verba pra reformar, pra restaurar, e aí nesse caso, pra mim, entra numa outra questão. Vou dar um exemplo maior que é o lá da Estação. Se a gente pega, consegue reformar a Estação, tudo lindo, maravilhoso, fica uma maravilha. Até porque essa ocupação artística **[referindo-se ao projeto Memória Histórica: Testemunho em cena, que apropriou-se do espaço através principalmente da ação teatral]** foi muito questionada, vamos dizer assim, foi muito questionada ao longos desses quatro anos, foram quatro anos também, né? Assim que eu entrei, uma das primeiras pessoas que o pesquisador falou foi comigo, inclusive aqui nessa sala. Só que aí muito se questionou, as pessoas falam, pleiteiam, mas peraí, e o uso? Como é que a gente vai utilizar aquilo, como é que vai ser a questão da manutenção? Até conversei com uma pesquisadora francesa que veio ano passado também e aí ela me clareou um pouco melhor as ideias, porque ela falou que o modelo é assim, tudo bem que é na França, mas que funciona. (...) Mas aí a gente cai nesses problemas. Se tivesse talvez essas Portarias e essas comissões funcionando, a gente poderia avançar muito mais.

³⁷ Zona de Especial Interesse Patrimonial.

Uma coisa que pra mim é fundamental e que acaba prejudicando todo o nosso trabalho aqui, e eu confesso pra você que, às vezes, isso me dá um desânimo danado. Como é que a gente vai avançar se a gente não faz nem o básico? Vamos colocar aí Ipiabas. Lixo na rua, não tem manutenção. Aí como é que você vai falar que quer desenvolver turismo num local se nem a infraestrutura básica está de acordo para receber o visitante?

E outro problema sério que a gente tem aqui também é, tanto o turismo como a cultura, o fortalecimento institucional é muito baixo. Essa ligação que eu não atendi pra continuar respondendo você, é da Secretária de Cultura de Resende porque ela quer que gente participe do Fórum, e que crie-se os conselhos municipais tanto de turismo quanto de cultura, e aí conseguir ter uma participação da sociedade civil. Talvez dentro desse conselho de cultura criar essa comissão de patrimônio, que até é uma coisa que está prevista no texto da Minuta de Lei que gente tem. Então, a partir daí a gente conseguir trabalhar. Os próprios Ministérios, tanto do Turismo quanto da Cultura, já deixaram bem claro que não vão liberar recurso para os municípios que não estiverem institucionalmente organizados, o que é o básico também. Só que aí entra a questão, será que existe a vontade política?

Jéssica: Falando especificamente do patrimônio cultural ferroviário, teve alguma iniciativa que partiu da comunidade, de algum outro órgão ou associação?

Lucas: Sobre sociedade civil, a gente tem a participação do IDEHC [referindo-se ao Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural]. Eles estão com um espaço lá naqueles galpões. Eles até tentaram estabelecer uma parceria aqui com a gente mas por questões legais não foi possível. E aí houve essa movimentação lá na Estação, por conta dessa pesquisa realizada lá, só que isso gera também aquele temor. Porque se as pessoas começam a ver que tem movimento lá no estado que está a Estação, aí o Ministério Público vem questionar a gente. Não aconteceu, mas podia acontecer. (...) A partir daí, dessa ocupação, você começa a ver. Realmente, é um espaço que pode ser ocupado, que pode ser trabalhado com esse resgate do patrimônio e ter um uso também. Só que, vai ter que ter gente pra trabalhar, manutenção.

Aqui diretamente, durante esses anos que eu estou aqui, não houve. Agora que parece que – eu não sei a que ponto está porque isso eu não participo, foi diretamente Secretário, Prefeito e a MRS – que parece que vai vir uma verba lá pra recuperar realmente a Estação.

Jéssica: Então, acabou esse processo lá na Estação Central e aí ela foi fechada novamente, né?

Lucas: Foi fechada. Até houve uma movimentação no sentido de “vamos continuar” mas aí a gente, por precaução e esbarrando nesse problema, acabou evitando. O senhor Orlando, como Secretário, não autorizou que continuasse. Até queriam fazer mais uma, duas semanas. Mas é uma questão que você tem que ficar muito atento ao Ministério Público, porque pode gerar multa e isso nenhuma Prefeitura quer, né? Na minha opinião sincera, lá não tem condição ainda de ocupação nenhuma, do jeito que está lá.

Jéssica: Você se refere ao estado de conservação da Estação?

Lucas: É. Pode ser perigoso. Os galpões não, os galpões estão ótimos. Mas no prédio da Estação não tem como. Assim como lá em Ipiabas não tem condição também de fazer nada. Eu lembro que há alguns anos atrás eu cheguei a ir lá com o pesquisador, entrei lá também olhei, aí a gente falou “não vai ter como”. Não deu outra, porque começou a cair. Aí entra o problema. O Poder Público não tem dinheiro pra pegar do cofre. Não vão fazer. Isso aí você pode esquecer que nenhum Prefeito que entrar vai pegar do nosso cofre e vai fazer isso. Não é tão barato assim e não vão fazer. E aí tem que ficar aguardando pra ver se sai. Se não tem o Conselho de Cultura como é que a gente consegue captar esse recurso? A não ser que, no caso, parece que a MRS comprou a ideia e quer fazer. Até por uma questão de compensação pro município e tal.

Jéssica: Agora ao invés de falar a partir da perspectiva do seu cargo, mas falando como cidadão, você nasceu em Barra, não é?

Lucas: Nascido e criado. Todo mundo me pergunta isso.

Jéssica: Na sua opinião, qual é a importância da gente preservar o patrimônio? Qual é a sua relação com a cidade, você se envolve com o patrimônio cultural?

Lucas: Então, eu vou falar primeiro como cria da terra, né. Assim, nossa cidade surge a partir daí, né, da ferrovia. Se a gente for pesquisar a história, a gente vai ver que Barra do Piraí, a gente fica muito vinculado

à essa questão do café mas a gente não tem nada a ver com isso, tanto que a cidade se emancipou pra se livrar dos barões do café. E a partir daí a ferrovia foi fundamental nesse processo. Não bastasse isso, eu sou neto de maquinista. Então é aquela questão de você ter toda essa ligação, toda essa história. Até porque aqui é muito comum você encontrar pessoas que trabalharam na Rede.

Então eu falo dessa questão do patrimônio, e eu assim, nascido e criado, trabalho aqui na Prefeitura, tento mostrar que a gente tem coisas aqui que podem ser interessantes. Mas não adianta se a gente não fizer o básico. (...) Se você olhar, você consegue ver que a cidade tem a oferecer.

E a gente tem um problema muito sério. Desde que eu entrei aqui sempre fui muito questionado “ah, Lucas, mas Barra do Piraí não tem turismo e tal” mas a gente tem turismo. Acontece turismo só que Barra do Piraí não é uma cidade turística, vamos assim dizer. Então, as pessoas não vão acordar um belo dia e dizer “nossa, tenho muito que ir pra Barra do Piraí”. O que acontece é que a gente tem um processo turístico forte lá no Aldeia das Águas, **[referindo-se ao maior complexo de lazer do Estado do Rio de Janeiro]** de visitação, principalmente, e aí você vê que vem gente de tudo quanto é lugar (...) A gente tem Ipiabas, aquela coisa do polo gastronômico e tal, tem as fazendas também. Então, quer dizer, o turismo acontece mas não acontece no centro da cidade. Até porque, por conta dessa história nossa, a gente é uma cidade de comércio.

Aqui em Barra eu não consigo caracterizar que a gente tenha uma série de atrativos relevantes a ponto de provocar esse fluxo, mas tudo se trabalhando é possível.

Jéssica: O que você destacaria como patrimônio para apresentar para as pessoas de fora, para a própria comunidade?

Lucas: Então, quando você fala de atrativo, você tem uma questão de ele ser passível de visitação. Porque senão você trabalha tudo como recurso. Você tem que ter uma estrutura para que a visitação desses locais aconteça. Por exemplo, se a Estação estivesse reformada, recuperada, em funcionamento, seria ótimo. Se tivesse um museu ou não, aí é uma questão de saber mesmo como o que vai usar. A gente tem as fazendas que são importantes em questão histórica, arquitetônica (...) Lá em Ipiabas também, o distrito em si, as características de ar puro, de natureza. Aí, obviamente a gente tem as igrejas que não foram citadas, mas a própria Igreja de São Benedito quanto a Igreja de Sant’Anna também. (...) Isso é muito complicado na divulgação turística. Você tem que divulgar aquilo que a pessoa consegue realmente visitar.

Jéssica: Você acredita que a ferrovia pode ser considerada um patrimônio cultural de Barra?

Lucas: Sim, por conta da história dela, né? E de tudo que ela representa pro município. Lógico que se você for trabalhar a questão da ferrovia em si, hoje é difícil, porque até se questiona, sempre se questionou muito, depois do Barrinha, a questão do trem de passageiros. Com o trem de passageiros você consegue agregar algum valor turístico. (...) Mas a ferrovia em si com essa utilização apenas de carga, é difícil. A não ser que seja um nicho muito específico de quem se interessa por isso.

Eu acho que pra responder essa sua pergunta, é o patrimônio da ferrovia, aí sim. O que é? As estações. E o IDEHC tá até com um acervo até interessante desse patrimônio. Uniformes, um monte de utensílio que era utilizado na época, né? E aí, muito se fala aqui em Barra da criação de um museu ferroviário.

Jéssica: Essa é a minha última pergunta (risos). Hoje a gente tem museus ferroviários, centros de cultura, de informações turísticas e tem também as estações que continuam funcionando com sua função original, mas recebendo trens turísticos. Em Barra do Piraí, caso houvesse algum projeto de recuperação desse patrimônio ferroviário, em qual destas duas linhas você acha que se encaixaria?

Lucas: Em Barra do Piraí a gente sabe que é muito difícil a gente ter trens de passageiros por conta da MRS e da própria demanda que existe deles. A gente sabe da tragédia que foi em função disso **[referindo-se ao acidente com o trem Barrinha em 1996]** e hoje está cada vez maior o fluxo de trem, então ou é um ou é outro, e não tem muito o que fazer. A gente está em uns locais assim, se a gente for analisar as edificações, a gente está em locais muito estratégicos do município. Por exemplo, lá em Ipiabas a gente está com a Estação num local que é a área central do distrito e lá tem a questão dos eventos que a prefeitura sempre fez e, de uns tempos pra cá, parou. Ali é o caminho que todo mundo tem que passar pra chegar em Conservatória então, se você cria ali também um espaço cultural, um espaço gastronômico, seria bem mais interessante. Utilizar isso como centro cultural, pequeno memorial. E aí, voltando pra Estação Central, a mesma coisa, um museu ferroviário. Ali, por essa ocupação **[referindo-se novamente à ocupação artística]**, você consegue perceber que é possível ter uma série de atividades culturais múltiplas, a gente vê o que funciona, que aí precisa funcionar de uma maneira adequada para não gerar problemas pra Prefeitura. E aí a gente pode divulgar, pode falar que realmente é um atrativo turístico, que é um patrimônio cultural, que tem uma motivação para as pessoas realmente visitarem. Deu pra ver, o pessoal ocupou ali,

teve capoeira, dança, jongo, exposição fotográfica, um monte de coisa, mas de uma maneira muito precária, né? Então, se você tem isso de uma maneira estruturada, de uma maneira organizada, acaba que consegue transformar e utilizar tanto em questões culturais tanto em questões turísticas também.

ENTREVISTA 02

Entrevistada: Lucimar Theodora de Lima Santos³⁸.
Roteiro, transcrição, revisão e formatação: Jéssica Rossone.

Entrevista feita no dia 13 de abril de 2018, das 14h às 14h40 min, nas dependências da Biblioteca Municipal Rosemar Pimentel.

Jéssica: Qual é a sua formação e sua história até chegar ao cargo aqui na Biblioteca Municipal?

Lucimar: Eu sou concursada. Sempre tive o hábito de leitura. Eu sou leitora aqui desde 1996. As amigas da minha mãe aposentaram aqui. Meu sonho sempre foi biblioteca. Eu amo livro, vivo livro e respiro livro. Eu aprendi a ler e escrever em casa. Fui alfabetizada em casa e depois estudei. Depois que eu estudei, fiz Curso Normal. E tive um sonho, todos nós sonhamos, né? Sonho legal, né? Trabalhar em biblioteca. Aí fiz o concurso, passei e estou aqui há quase 26 anos. Mas assim, pra chegar onde eu cheguei eu ralei muito. Tive dificuldade? Tive. Sofri preconceito? Sofri. Mas eu tô aqui até hoje. Eu me considero uma lutadora porque eu tô aqui até hoje, muitos já passaram aqui e foram embora. Eu tenho muita história. A biblioteca é uma instituição social, você transforma a vida das pessoas. Então a gente tem que pensar assim, que é um espaço cultural municipal.

Aí eu fui me especializando. Me especializei em atendimento de biblioteca, me formei em restauração pelo museu estadual do Rio de Janeiro e me formei na UERJ no curso de Gestão Pública de Cultura em 2013. Foi passando, mas assim, a gente vai se especializando. Porque se você trabalha na área que você gosta, você tem que correr atrás, fazer curso, capacitar, sabe? E eu tenho uma parceria muito boa com a Biblioteca Estadual, que as meninas que trabalham na biblioteca lá conhecem meu trabalho, gostam muito. Sempre quando tô pela região, quando tem capacitação na parte de restauração eu até acabo dando o curso de restauração pras meninas. A gente tem que gostar.

Biblioteca é movimento a todo momento. Eu acho que a gente tem que estar aprimorando o conhecimento, trocando informação, porque as pessoas às vezes não tem a noção do que é uma biblioteca pública, né? A gente costuma falar que isso aqui é melhor que uma escola. Uma escola da vida. Você tem acesso à informações que você nem espera. O que me espanta mais é quando as pessoas vem aqui e que não sabem da história da cidade, que não sabem que tem uma biblioteca na cidade de Barra do Piraí e quando vem ficam maravilhados “Poxa, minha cidade tem tanta coisa que eu não sei”. Informação é de graça, os livros são gratuitos e tem todo acesso à informação. Apesar de ter a internet hoje em dia, as pessoas gostam de ter acesso ao livro também, né? E a gente tem que começar a transformar, a incentivar esses formadores de opinião que são os adolescentes, essas crianças que estão aí na escola.

Tem uma senhora que veio aqui com a neta e disse “gente, eu não sabia que a minha cidade tinha tanta coisa bonita”. Por que? Às vezes, a pessoa trabalha tanto que não tem tempo de ver o que tem. Mas faz parte da história valorizar o que tem, porque se a gente deixar passar, não ter uma história pra contar, fica muito difícil. A questão da ferrovia, toda a história de Barra do Piraí, as pessoas não sabem o que tá tombado em Barra do Piraí. E aí tem aquelas leis que o Lucas te mostrou, tem uma lei que fala que as pedras lavadas estão tombadas, estão embaixo da placa, quase ninguém sabe a importância daquilo. “Ué, tá tombado? Tá.” Porque, às vezes, as pessoas não tem essa noção. Precisa preservar porque fez parte da história do município e tá aí pra contar. Mas a gente precisa muito avançar na questão patrimonial em Barra do Piraí. Tem umas questões que eu conversei muito com o Lucas, a gente tem o mesmo pensamento às vezes sobre a questão patrimonial, que são coisas simples de se resolver. Isso aí já era pra estar resolvido **[referindo-se sobre os Livros do Tombo que não estavam na Biblioteca no momento da entrevista]**.

³⁸ Barrense, Gestora Pública pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro e Restauradora pelo Museu Estadual do Rio de Janeiro, funcionária concursada da Biblioteca Municipal Rosemar Pimentel em Barra do Piraí.

Jéssica: Você trabalha aqui sozinha?

Lucimar: Não, tem outra funcionária que trabalha comigo. (...) É um espaço cultural, é transformação social. E a gente vê muitas pessoas, às vezes, que não tem um lápis, não tem um papel, não tem caneta, não tem dinheiro pra tirar uma xérox. Eu vou deixar que essa pessoa venha aqui e que eu negue informação pra ela? Quando teve o último concurso da Prefeitura, teve um senhor que veio a pé do Areal, olhou e falou assim “olha, eu não tenho dinheiro pra tirar xérox, eu não tenho lápis nem a caneta”. A gente arrumou pra ele e ele passou no concurso, tá trabalhando, olha a transformação.

Jéssica: Você nasceu em Barra do Piraí? Qual é a sua relação com a cidade?

Lucimar: Nasci em Barra do Piraí. Eu amo.

Jéssica: Para você, a cidade como um todo também pode ser considerada um patrimônio cultural?

Lucimar: Também. A gente tem que considerar, a gente precisa ter essa visão que outras pessoas não tem. “Ah, é cidade dormitório”, mas ela fez parte de uma história. É o primeiro pequeno município depois da República. Quase ninguém sabe disso. Olha a importância cultural, gente! Saber que a minha cidade, Barra do Piraí, poxa (...) foi o primeiro município! (...) Eu gosto muito de história e como eu tenho tempo, eu leio muito sobre a história de Barra do Piraí.

Jéssica: E a ferrovia? Especificamente no caso de Barra do Piraí, a ferrovia pode ser considerada um patrimônio cultural?

Lucimar: Pode, com certeza. Porque faz parte da história. Se teve a ferrovia, teve uma importância muito grande. A questão do ciclo do café na região. Teve toda a estrutura do café, o transporte, a ferrovia naquele período veio pra ajudar o transporte, né? Foi uma fase. Antes era transportado em mulas, em charretes e carroças, e quando veio a ferrovia pra nossa região foi de grande importância. E assim, eu acho que D. Pedro e D. João eram pessoas super inteligentes que tinham uma visão de mundo. A gente vê a importância que foi a ferrovia. A gente vê Vassouras, Valença, Barra do Piraí foram ícones na questão da ferrovia. Aí a gente vê hoje, às vezes, algumas estações que estão restauradas, preservadas, aí quando eu vejo a minha cidade, o que é que tem? (...) É complicado.

Jéssica: Ao selecionar os exemplares dignos de preservação, quais seriam aqueles mais indicados para representar o patrimônio ferroviário barrense?

Lucimar: Todas elas tiveram importância, né? A gente vê a de Ipiabas. A gente vê a de Santana de Barra que tá em ruínas. A gente não pode deixar de retratar os distritos que pertencem à Barra do Piraí. Tem a de Vargem Alegre também. E assim, a ícone pra mim é a Estação da Praça Heitor Valle. Que foi onde tudo começou, né? Tem toda uma história, precisa preservar. A gente vê que tá ao léu, praticamente. Precisa de alguém que abrace a causa. Aí você vai em Vassouras, você vê aquela réplica que tem lá, o espaço que tem lá pra atendimento ao turista e também tem um pequeno museu ali dentro **[referindo-se à Estação Ferroviária no centro de Vassouras]**. Então, a gente sair de Barra e chegar lá e ver uma placa falando sobre Barão do Rio Bonito, olha a importância que foi. Aí você vê em outras estações por toda a região. Tem em Pinheiral. A gente vai em outros lugares, a gente vê a importância que é. A gente precisa preservar e pra preservar você não consegue sozinho, tem que buscar parcerias. Vai contar a história, vai ficar em ruínas, e aí? Se existem leis municipais que diz que quem é responsável é o município?

Jéssica: Como é a movimentação aqui? As pessoas vem pesquisar a história da cidade?

Lucimar: Procuram. Quando a gente leva o acervo da biblioteca lá fora, leva os livros antigos, as fotografias antigas, o pessoal gosta muito. Voltam, vem aqui. Esse ano a gente teve quase 500 crianças visitando a história de Barra do Piraí **[a “Exposição Fotografia Barra Antiga” acontece anualmente desde 2015 na ocasião do aniversário do município]** na Biblioteca. Aqui é um pouquinho de cada coisa que a gente faz. Você vê, são 128 anos de lutas, de muitas coisas que já aconteceram na cidade. A questão da economia, da saúde, da educação, acho que todo o conjunto precisa ser repensado. Se a gente não começar a preservar e cuidar do que a gente tem, que história que gente vai ter pra contar pros netos da gente? E a biblioteca é um espaço fundamental pra informação, e é gratuito, né?

Jéssica: E sobre a ferrovia, as pessoas vem pesquisar?

Lucimar: Vem. As pessoas idosas então, adoram. Vê foto antiga e fala “nossa, naquela época...” Ué, outro dia veio um menino aqui, tem 19 anos, aí ele falou assim “a Praça Nilo Peçanha era assim daquele jeito que tá ali?”**[apontando a imagem na parede]** Era. Nossa, você já pensou? Para no tempo, fecha seus olhos, imagina o trem passando aqui agora, nessa rua aqui. “Mas tia” Quer dizer, você está informando, tá divulgando. Aí eu até brinquei, falei, eu vou lá dar prova sobre a história de Barra do Piraí pra vocês, hein? Aí a questão do café, eles não sabiam como era o processo do café, achavam que era só comprar o saquinho. Não, gente, é todo um processo. Olha quanto os escravos se machucavam a mão pra ficar moendo aquilo um tempão (...) Os livros daqui, estão todos aqui **[aponta para a cabeça]**, porque não tá nada catalogado no computador não.

[A entrevistada chega, sem ser questionada, na Lei Municipal n.º 2904 de 2017³⁹ que autoriza a prática do grafite em espaços públicos ou privados como colunas, obras de arte viárias; túneis, pontes e viadutos; muros e paredes cegas.]

Lucimar: A gente sabe que tem a lei agora, municipal né, pra grafite em Barra do Piraí. Um amigo meu veio com uma ideias de grafite aí eu rascunhei um projeto. Eu nem pensei que fosse, né? Aí falei, procura algum vereador na Câmara que vai querer abraçar esse projeto. Aí o Cristiano de Almeida abraçou a causa, o projeto que eu rascunhei se transformou em uma lei municipal e tá aí. Mas as pessoas acham que grafite é pichação e não é. Você vai pra outros municípios, outros lugares do Brasil, você vê que aquilo ali é um movimento de cultura, é um movimento artístico. A gente vê que precisa valorizar, precisa saber o que é primeiro. A gente vê alguns patrimônios aí que estão pichados. Eu vejo coisas que eu falo assim “gente, não é possível que está pichado desta forma, como é que pode?” Tem vários. Você vê, no governo do Jorge Babo **[Prefeito em exercício nos anos 2013 e 2014]**, a gente descobriu que aquele relógio da Estação antiga, que roubaram aquele relógio lá em cima.

Jéssica: As pessoas pedem pra ver os Livros do Tombo?

Lucimar: Não, isso aí são documentos fechados, né? As pessoas procuram saber o que está tombado, às vezes, pra trabalho de faculdade o pessoal vem. Porque esse Livro é um documento muito restrito. Você tem autorização mas não é qualquer pessoa que pode ter acesso a este documento. Igual tem uns livros raros aí na biblioteca que quando a gente faz exposição a gente mostra pras crianças. Exposição é só pra você olhar, você não pode tocar. (...) Eu tô num lugar que eu tenho que cuidar e preservar, eu vou deixar jogado? E os outros eu quero guardar, essa semana eu estou enrolada, mas eu vou lá na procuradoria pra saber se eu já posso pegar.

Jéssica: Os outros saíram daqui quando?

Aí eu não me lembro não que ficou lá com meu chefe. Estão faltando três **[no momento da entrevista estavam na Biblioteca o Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico e o Livro do Tombo Histórico. Os Livros do Tombo das Belas Artes, das Belas Artes Aplicadas e das Artes Populares estavam com a procuradoria do município em razão de um processo envolvendo o antigo casario do Cais de Santana].**

Jéssica: A Biblioteca está envolvida em alguma ação relacionada ao patrimônio cultural?

Lucimar: Todo ano a gente faz a exposição da História de Barra do Piraí, isso aí é uma coisa que está no calendário da Biblioteca. Depois a gente sempre faz a exposição dos escritores barrenses e no final do ano, com o objetivo de incentivar as crianças a ler, começou o projeto de leitura da escola Adma, como incentivo de leitura (...) A gente sempre faz alguma coisa na biblioteca, com pouco recurso mas a gente faz (...) tem que ter criatividade, tem que ter movimento. A gente está aberto a sugestões, a críticas, pra gente poder melhorar. Quem vai saber se o seu trabalho está bom ou não é o leitor que vem aqui.

Jéssica: Na sua opinião, qual é a importância da preservação do patrimônio cultural para uma comunidade?

³⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Municipal n.º 2 904 de 27 de novembro de 2017.** Dispõe sobre a utilização de espaços da cidade para a arte do grafite, e dá outras providências.

Lucimar: Eu acho que faz parte de todo um contexto na cidade, né? Se a gente quiser avançar, a gente tem que olhar pra trás. Se eu cheguei aqui eu tenho que olhar pra trás. O que foi feito lá no passado na história de Barra do Piraí pra gente estar nessa situação que está? A questão da ferrovia tem uma importância muito grande. A gente vê que tem lugares que são assim, que tem essa questão da ferrovia também, né? Lugares que você menos imagina, no Norte tem muita ferrovia também. Mas a gente não pode deixar de ver que precisa de um cuidado maior, né? Mas pra você cuidar, você tem que ter estrutura. Se você quiser preservar, você tem que buscar formas, recursos. Porque as pessoas acham que tomar o espaço ferroviário é fazer atividades. Não. Primeiro você tem que preservar, conservar. E tem pessoas que acham que pode-se fazer espaço multiuso igual tem uns lugares que tem. O que é que pode ser feito? Será que pode ser só um espaço ferroviário? Projetos vão aparecer “não, vou fazer e acontecer” mas e aí? Falar tanto de acontecer e onde nós estamos até hoje? Evoluímos em alguma coisa? Caminhamos em alguma coisa? Tudo parado. Museu ferroviário. A gente precisa. Tem muita história pra contar, muito material.

A gente vê que os movimentos culturais em Barra do Piraí, eles trabalham isolados. Você tem um grupo de Jongo, você tem a Capoeira, a Folia de Reis, a questão do teatro, a questão de literatura, por que não se unir? São movimentos de cultura, são, mas sozinhos não conseguem nada.

ENTREVISTA 03

Entrevistada: Vanderleia Pereira⁴⁰

Roteiro, transcrição, revisão e formatação: Jéssica Rossone.

Entrevista feita no dia 19 de abril de 2018, das 17h às 17h35 min, na Secretaria Municipal de Obras de Barra do Piraí.

Jéssica: Vou colocar pra gravar aqui. Porque pra mim está uma confusão.

Vanderleia: Pra mim também.

Jéssica: Você estava falando sobre as intervenções.

Vanderleia: Então. A gente não tem alguém específico pra fazer as vistorias, a gente não tem um corpo pra isso. Então quando o Ministério Público pediu pra gente ver lá nas Palmeiras [**se referindo ao casario no antigo Cais de Santana**], aí foi a Defesa Civil, foi o Turismo e nós pra poder ver a estrutura e uma casa até o Paulo que estava reformando. Ele estava com os documentos, tudo certinho. Da [**Igreja de**] Sant’Ana também foi feito um processo todo pra poder trocar o telhado. Mas teve alguém que, assim, que entende do assunto. Mas pra gente chegar lá, fazer intervenção, a gente não sabe como a gente vai fazer, qual é o procedimento. A gente tem que pedir ajuda. A gente não tem ninguém, ninguém, ninguém.

Jéssica: Então vocês acabam trabalhando em conjunto?

Vanderleia: É. Às vezes apaga um incêndio também. Igual nas Palmeiras. Tem que fazer. Mas tem que fazer o que? Eu não tenho como ela era antes, o que foi tombado dela. Como foi feito? Não sei.

Jéssica: Vocês não tem acesso a algum processo de tombamento que tenha alguma imagem antiga, histórico?

Vanderleia: Não. Não tenho nada. Eu não sei nem como elas eram antes. Eu tenho o que a gente pega nos livros do Gilson. Então assim, não sei mesmo. Não sei nem quem tenha isso. Então fica muito difícil. A gente não tem nada. E quando tomba, o vereador tomba porque ele quer.

Jéssica: Olhando as leis que eu consegui, realmente não está dizendo as consequências do tombamento. Que regra tem pra intervir nele, no entorno?

⁴⁰ Barrense, Arquiteta e Urbanista e Pós-Graduada em Planejamento Urbano e Restauro pela Universidade Geraldo di Biasi, é servidora pública da Secretaria Municipal de Obras de Barra do Piraí há 18 anos.

Vanderleia: Não tem. Uma foi demolida, a outra mexeram na fachada. Volta o que? Volta a porta cheia de cupim? Como é? Então fica uma situação muito difícil. Pra você chegar lá e ser bem duro, a gente não tem instrumento pra isso.

Jéssica: E essa Comissão [Portaria 909/2012] que eu te perguntei, ela existiu?

Vanderleia: Acabou faz tempo. Existiu um tempo. Aí depois eu saí e aí foi outra pessoa no meu lugar e eu não sei quanto tempo durou, nem sei quantas reuniões tiveram também.

Jéssica: Faz bastante tempo?

Vanderleia: Tem. 2013 eu acho, por aí. Até antes.

Jéssica: E você lembra o que estava sendo feito na preservação?

Vanderleia: Eu acho que não avançamos muita coisa não, nem lembro detalhes. Deixa eu pegar a pasta pra você ver. **[volta mostrando os documentos na pasta]** ZEIP é naquele contexto lá. Só que tem casa na ZEIP que não era tombada, porque já foi modificada muitas vezes. Tem uma aqui que é, outra que não é. Então é uma coisa de louco. E a casa estava em ruínas. E a escola pressionando pra demolir porque tinham medo de cair em cima das crianças. Defesa Civil interditou. E aí? Despencou... Aí tá aqui ó **[mostra as fotos]** a gente foi fazer a vistoria na casa pra ver se salvava alguma coisa... Mas aí é aquela história. Preserva quem? Então, essa foi demolida. (...) Isso aqui é um também que abriu um **[processo]** querendo que a dele fosse destombada.

Jéssica: Essa é onde?

Vanderleia: Nas Palmeiras. Porque ele reclama que não era. Sabe umas coisas que não andam? (...) Você junta um monte de coisas e depois não sabe nem pra que que serve.

Jéssica: Tem essa Lei 728/2002. Olhando com mais calma, tem um artigo dela que fala sobre como intervir no entorno, né? Mas não fala como intervir na coisa tombada. Eu achei interessante (risos).

Vanderleia: São coisas que eu não entendo. Eu tinha que fazer um curso pra começar desde a raiz pra entender. Sabe o que eu acho? Quando o pessoal faz a lei é por uma pressão qualquer. E o vereador também às vezes quer mostrar alguma coisa mas não busca fundamento. Não tem a base pra saber o que ele está fazendo. Porque chegar lá e falar “vou tomar aqui”. Tá. Mas como? Por que? Porque eu quero tomar? O que eu tomar? Não, aí não tem.

Jéssica: Você acha que falta embasamento técnico e teórico?

Vanderleia: Eu acho que falta embasamento. A gente não tem, você imagina o vereador que nunca ouviu falar de patrimônio histórico? Eu acho que são coisas que não deveriam ser feitas assim jogadas. Então a gente fica preso, a gente não tem uma orientação. **[folheia os processos na pasta]** Só isso, ó. Em 83 foi tombado. E aí? O dono nem sabia que era tombado. Você entende uma coisa desse tipo?

Jéssica: Quem é responsável por notificar quando há o processo de tombamento?

Vanderleia: O Turismo. O Lucas, ele falou pra mim que ele teve que notificar todo mundo. Teve que entregar, pegar recebido. Porque o pessoal alegava que não sabia. Realmente não devia saber. Aí ele falou que ele entregou pra todo mundo.

Eu lembro que eu perguntei pra um professor uma vez “que graça tem eu morar num bem tombado?” Não posso fazer nada. Não tenho retorno nenhum. Aí ele explicou os benefícios. Eu falei então, mas aqui que benefícios você tem? Nenhum. Só pra dizer que eu moro num bem tombado? Então eu acho que deveria ter um incentivo para as pessoas. Teria que esclarecer quando você for tomar, porque você vai tomar, qual é o benefício daquilo pra cidade. E o que ele ganha em troca que se ele manter aquilo.

Jéssica: Voltando para o recorte da pesquisa que eu estou fazendo... **[a entrevistada folheia a Lei 02/1983]**

Vanderleia: Aí, tá. “O prédio antigo da Estação da Central do Brasil”. Mas o que dela? Só a fachada? O entorno? Elá? Não sei te dizer. E tem uma lei que diz que o Prefeito que tem que autorizar a reforma, não tem? (...) Tinha que tem um processo do que você tem que fazer, passo a passo, e mandar pra

ele. Igual a Estação. Pessoal tem um monte de ideias pra ela. É fazer dela um museu, fazer dela não sei o que.

Foi feito um levantamento uma época, há muitos anos atrás a nanquim ainda. A Isabel tava possessa porque fizeram mal feito, não pegaram os detalhes.

Jéssica: Você sabe onde está esse documento?

Vanderleia: Não, nem lembro onde que eu vi isso. (...) Mas eu posso procurar.

[a entrevistada anota os contatos da pesquisadora, para caso encontre alguma informação]

Jéssica: Você é de Barra? Como é a sua relação com a cidade e o patrimônio? Você se envolve?

Vanderleia: Sou de Barra. Eu queria me envolver até como profissional mesmo. Só que eu precisava me preparar, conhecer porque eu morro de pena de ver, assim, é uma história. Igual aquela casa que caiu ali perto da Igreja Sant'Ana. O cara deixou cair porque quis. Ela não era tombada mas poxa, sabe... É um desperdício. Uma obra daquele porte ter caído. (...) Triste, lamentável. A Casa da Princesa acho que a Prefeitura conseguiu uma intervenção. Mas o resto, aquele prédio da Estação ali eu fico...

Jéssica: É, a maioria das pessoas que eu pergunto não tem relação nenhuma com os prédios da ferrovia. Parece que foi uma coisa tão no passado.

Vanderleia: É. Até a Cássia [arquiteta fiscal da Secretaria Municipal de Obras que forneceu arquivos para pesquisa na ausência da entrevistada] tinha falado que pra ela era tudo coisa velha até ela ir estudar. Viu a coisa de um outro modo. Igual conversar com a Isabel [arquiteta do Escritório Técnico do IPHAN em Vassouras], você vê as coisas de um outro modo, da importância que tem. Tá aí, pode ser reaproveitado. Por que você vai jogar no chão? Pra fazer o que, coisa mais bonita? (risos) Nem sempre, né? Nem precisa ser museu ferroviário, pode ser outra coisa. Biblioteca, por exemplo, ia ser um espetáculo.

Jéssica: Lá é grande, né?

Vanderleia: Eu não conheço. Eu só conheço assim de quando a gente ia pegar o trem, de ver por fora. Ali é um espetáculo, gente, aquele pátio. Mas o resto eu não conheço.

Olha, tudo que eu tenho tá aqui, que é nada.

Jéssica: Não, mas tem bastante coisa aí sim. Eu fui lá na Secretaria de Turismo e lá não tinha muita coisa. Se algum dia acontecer, de fato, a preservação do patrimônio ferroviário barrense, dos prédios, das estações, você acredita mais na criação de museus e programas do tipo ou você acha que tem a possibilidade de voltar o trem de passageiros?

Vanderleia: Nossa, acho que é o sonho de todo barrense. Se voltasse o Barrinha seria o sonho de todo mundo. Por que acabou? Política, a gente sabe. Mas se você ver campanha política aqui e tudo, eles querem o trem de volta. Gente, o negócio é barato, rápido. Andar no Barrinha era emocionante (risos).

[folheia os processos na pasta]

Vanderleia: Aqui, ah não, isso aqui é da igreja. Eu fui tentando catar as coisas. Montar pastinha pra cada um quando estava na Comissão, mas não foi possível. Eu tava tentando fazer uma pasta pra cada bem tombado. Mas depois eu saí, você não tem tempo pra ficar se dedicando a isso... (...) Aí que eu te falo, se tivesse um núcleo pra isso, mas não tem. O interesse, aqui, eu acho que tem em preservar aquilo sim. Não digo todo mundo porque as pessoas nem sabem em que planeta elas estão, mas a maioria tem interesse. E quando a gente fala em preservar é fazer museu, não é só isso, você pode fazer muitas outras coisas. Eu acho que assim, que não fosse nada relacionado à MRS ou a Rede, que fosse, mas que não deixasse aquele prédio acabar. Que não deixasse o prédio nem a história acabar. Que fizesse um café lá (risos).

Jéssica: Muito obrigada pelo seu tempo, o que você encontrar, por favor, pode entrar em contato.

ENTREVISTA 04⁴¹

Entrevistados: George Ribeiro da Silva⁴², Francisco Carlos Medeiros Gonçalves⁴³ e Cláudio Pires Sobreira do Rego⁴⁴, integrantes do IDEHC⁴⁵.

Roteiro, transcrição, revisão e formatação: Jéssica Rossone.

Entrevista feita no dia 21 de abril de 2018, entre 11h e 13h, no galpão anexo à Estação de Barra do Piraí.

Jéssica: Eu procurei o IDEHC porque eu estou a alguns anos pesquisando a questão da ferrovia aqui em Barra, e inclusive o meu projeto final de graduação foi sobre a ferrovia mas eu acabei abordando mais a Estação de Ipiabas. Eu fui conversar, na época era o Roberto Monzo o Secretário **[de Cultura]** e eu perguntei pra ele qual era o local que ele via mais potencial pra eu desenvolver. Na época ele me indicou a Estação de Ipiabas, eu acabei estudando mais lá, não fiquei tanto aqui no Centro. Só que aí eu fiquei assim “eu preciso fazer alguma coisa no Centro”. Fui, entrei no mestrado e decidi que eu ia estudar a relação da arquitetura e do urbanismo, da cidade, com a ferrovia. Então eu decidi procurar as pessoas que estão mais envolvidas com o patrimônio daqui, as iniciativas, e eu não posso deixar de abordar o IDEHC. Separei algumas dúvidas também, mas podem ficar a vontade para se apresentarem.

George: Meu nome é George Ribeiro da Silva. Agora eu estou como vice-presidente do instituto e também faço parte de criação, a parte de design gráfico e publicidade da instituição.

Cláudio: Eu sou o Cláudio. A princípio eu era consultor jurídico, agora eu sou consultor de uma forma geral. Estou de certa forma coordenando, transcrevendo as ideias, colocando as ideias no papel pra poder fazer com que as coisas aconteçam. E estamos aí para esclarecer todas as dúvidas que você tiver. Fica a vontade, extrai o máximo que você puder da gente aqui. Mais uma vez, agradeço a sua presença, seja bem-vinda. Sinta-se a vontade mesmo, não quero que você saia daqui com dúvida nenhuma. O que nós pudermos responder, nós vamos. O que não, eu posso responder num segundo momento porque eu preciso me aprofundar mais. Não vou te deixar sem resposta, com certeza.

Jéssica: Obrigada, eu que agradeço a oportunidade. Então, como surgiu o IDEHC? Vocês estão todos desde o início?

Cláudio: Os dois aí estão desde o início.

Francisco: É. O IDEHC, na verdade, foi forjado dentro de uma leitura que surgiu na Faculdade de História lá em Valença e se trabalhou inicialmente, em 2006, com uma visão de primeiro planejar pra depois a gente partir pra uma ação propriamente dita. E aí, com essa linha de pesquisa a gente viu que existia uma lacuna muito grande da história de Barra do Piraí, até porque Barra do Piraí é o divisor do progresso. O início do crescimento sustentável pra Barra do Piraí foi a chegada da ferrovia, né? Em 1864. E isso daí, gerou um movimento demográfico muito grande pra Barra do Piraí e gerando progresso inclusive pro Brasil, porque Barra do Piraí, na verdade, como diz o Gilson Marques, continua sendo o maior entroncamento ferroviário da América Latina. Então, na verdade, é um coração. Se parar aqui, estanca toda a demanda de produção, então realmente é muito importante a gente tratar a ferrovia como um eixo de potencial inclusive turístico e de pertencimento da história de Barra do Piraí com essa relação. Lógico que não deixando a história de Barra do Piraí, em função do que ocorreu desde o processo das Sesmarias. A gente também tem o nosso valor histórico, factual, em função de que, como disse mesmo o ex-embaixador Ovídio de Andrade Melo que eu conheci em 2008, e já tem dois anos que ele faleceu, ele morava no Rio, **[Ovídio de Andrade Melo]**

⁴¹ No fim da entrevista foi entregue para a autora o material já produzido pelo IDEHC nos últimos anos para as exposições e eventos, com revistas, DVD e um resumo impresso do histórico do Instituto.

⁴² Desenhista e ilustrador infantil autodidata, aluno do ilustrador italiano Gian Calvi e do designer gráfico Luís Eduardo (Luga), atual vice-presidente e desenhista do IDEHC.

⁴³ Formado em História pela Faculdade Dom André Arcoverde (FAA), atual presidente e historiador do IDEHC.

⁴⁴ Formado em Direito pela Universidade Geraldo di Biasi (UGB), atual consultor em responsabilidade social do IDEHC.

⁴⁵ Instituto de Desenvolvimento Econômico, Histórico e Cultural.

foi um diplomata nascido em Barra do Piraí em 1925, falecido no Rio de Janeiro em 2014] ele disse que se as pessoas tivessem a noção do significado de Barra do Piraí dentro de uma relação regional e federal, Barra do Piraí era pra ser uma referência de uma cidade ferroviária. Fora a questão do eixo também, a questão do processo escravocrata, todas essas questões, mas como é uma tripartida, fica uma referência muito... porque pega Piraí, Vassouras e Valença. Mas Barra do Piraí, quando da sua emancipação, ela criou realmente um celeiro de pessoas, que no caso foram os autonomistas, que realmente começaram a ver Barra do Piraí, principalmente com a questão da ferrovia, um processo até mesmo de se emancipar pra poder se ver dentro de uma relação de caminhada própria e de crescimento. E o IDEHC, na verdade, eu e George começamos em 2006 porque já éramos amigos de infância, e eu terminei a minha faculdade em 2005. Então em 2006 nós estudamos a possibilidade do terceiro setor atuar até porque a gente via que o poder público talvez não teria esse poder logístico que o terceiro setor tem na questão da verba por meio de editais e saindo dessa esfera político-partidária, porque aqui a gente não discute política partidária, cada um defende seus interesses mas aqui a gente não entra nesse mérito até pra depois, mais tarde, a gente não pagar o preço. E aí, em 2008 a gente oficializou um grupo primeiramente em Valença. É aquele negócio, o ideal era muito bom mas a gente sabe que tem toda uma caminhada, e daquele grupo que iniciou só ficou eu e George e depois nós chamamos o Rodrigo, que hoje é também consultor, formado em Administração de Empresas, tem o doutor Valdir, ferroviário aposentado e advogado, mas pelo peso da idade, ele não tem mais condições. Nós temos um grupo aí que a gente chama de caixa de gestão que depois nós vamos ali até o acervo, que trabalha com a questão do ferromodelismo e a questão de garimpar esse acervo. Então, por linhas gerais, a gente vem trabalhando nessa questão muito do resgate da história. Mas chegou num momento, até pela questão estatutária nossa, que a gente teria que fazer algo mais dentro de uma função social. E aí, com essa questão nossa voltada pra história a gente sentiu um certo freamento, começamos a trabalhar com projetos de dança, de esporte. A gente começou a trabalhar com esses projetos sazonais, projetos relâmpago, que é a Exposição Trilhando a História Ferroviária, marcando território mesmo, e participando ativamente das reuniões. Até porque cada um tem seus compromissos, então, na verdade a instituição não abarca financeiramente. Todos nós precisamos tirar de uma relação financeira-pessoal pra que a instituição tenha essa mola propulsora. E, aos poucos, a gente tá conseguindo ocupar esse espaço. Então, agora entra num processo de gestão mais eficiente porque com a chegada do Cláudio ao processo, ele e o Rodrigo assumiram essa realidade de consultoria, porque ano retrasado nós inauguramos em Ipiabas um Centro Cultural, porque no governo anterior a gente sentiu uma certa resistência da gente ocupar esse espaço. Porque juridicamente a gente poderia ocupar mas sempre teve uma resistência. E nós resolvemos assumir uma responsabilidade muito grande, locamos o espaço lá em Ipiabas, espaço esse que realmente nós pagávamos em torno de mil reais e nós não tínhamos uma contribuição. O país, de uma forma geral acaba não tendo o empenho dos colaboradores mesmo enquanto diretores, então nós fizemos eventos, tínhamos o espaço de acervo pras pessoas visitarem e aí chegou um momento em que quando assumiu esse novo governo o Cláudio já tinha vindo pro processo, começou a sinalizar esses pontos críticos nossos, e como ele tem uma expertise dentro de uma leitura política daqui da região, ele começou a buscar. Porque mesmo que a gente não tenha muito esse apego com política partidária, a gente precisa ter pessoas pra poder... E aí nesse novo governo, foram dois secretários, né? Um foi o doutor Orlando, né? E mais o Prefeito. Eles entenderam que isso aí não iria estar onerando o município de forma nenhuma e resolveu dizer o seguinte “olha, nós estamos entregando pra vocês, não podemos dar dinheiro mas é o que vocês querem fazer”. Então foi aí que nós viemos pra cá. E eu vou passar agora um pouco, porque agora é a parte mais técnica, né? Eu trouxe até um material pra facilitar o seu entendimento, né? Depois eu mando o portfólio do IDEHC, ali tem toda a nossa história com fotos, então facilita. Então agora, eu vou passar o direcionamento senão a gente fala demais, né? E vou deixar o Cláudio agora porque aí ele vai passar como é que tá esse processo de gestão do IDEHC dentro de outros seguimentos.

Cláudio: Na verdade, Jéssica, pra nos ajudar aqui, você está fazendo em que área o mestrado?

Jéssica: Em Ambiente Construído, o foco é o Patrimônio Cultural.

Cláudio: Ótimo, porque o IDEHC é o Instituto de Desenvolvimento Econômico, Histórico e Cultural. Então não está somente voltado à questão da ferrovia, é mais amplo do que isso. Mas pra facilitar, vamos nos ater só nessa área aí de patrimônio. Você tem alguma pergunta pra gente começar?

Jéssica: Sim, eu separei algumas perguntas aqui. Então, como o Francisco já mencionou alguns projetos que o IDEHC realiza, eu queria saber se dentro desses projetos que aconteceram ou estão acontecendo agora, quais são voltados para a ferrovia, para o resgate do patrimônio ferroviário? Como eles funcionam ou como foram?

Cláudio: Bem, tem os projetos culturais. O IDEHC, ele tinha ideias. Tinha ideias e tinha projetos, mas não eram autossustentáveis. Como é que você vai ter um projeto se você... você vai buscar recurso aonde?

Então eles tinham, com as limitações deles, a própria diretoria, cada um fazia a sua contribuição para ter esse tipo de projeto. Mas quando você olha o estatuto do IDEHC, você olha qual a finalidade, a utilizada dele, é muito mais abrangente do que isso, né? Então, por exemplo, dentro do IDEHC tem dois historiadores, o Francisco e ainda tem o Gilmar, que são pessoas formadas em História e que vivem isso aí, que está na essência deles a história, então, a questão de resgatar. Então, o que nós temos de concreto? Nós temos um acervo ferroviário. Opa, legal, então vai ter um ponto de partida. Então o forte de vocês nesse momento, embora seja a cultura mais ampla, é o acervo. Então, o que precisa? Aí você vai levantar, eles estão sozinhos, estão por recurso próprio, como lá em Ipiabas. Sendo que a maior parte ferroviária está no centro da cidade, Ipiabas é uma ferrovia antiga, você sabe disso, e a visitação é muito distante. Eles poderiam estar levando o acervo pra lá, mas você tinha um livro de visitas que em praticamente seis meses tinham 200, 300 visitas. Era muito pouco. Ou seja, se trouxesse pra cidade... Mas como é que nós vamos entrar na cidade? Um instituto que tá sem recurso, que não tem como fazer uma locação, mas não, peraí, nós temos história na cidade. Nós temos uma multinacional que é a MRS, que assumiu uma concessão, e que a institucional dela está voltada pra isso. Se você entrar, fazer uma pesquisa, várias fontes aqui na cidade mesmo, na internet, no Google, você vai ver que ela já toca vários projetos sociais com vários parceiros. Aí eu pergunto qual é o projeto que essa empresa toca na cidade? Ah, nenhum. Aí você vai procurar a empresa, a empresa te atende e fala assim “a gente não tem porque não há projeto na cidade”. Ninguém fez projeto na cidade. Então, veja bem, tem aqui a força e a vontade deles mas precisava alguém pra impulsionar, alguém pra dar uma direção. Então, tipo assim, aí você começa a fazer um levantamento da empresa, eu vou colocar aqui qual é a realidade. Quando passou a Rede Ferroviária passou a concessão muita coisa mudou. Os patrimônios foram separados, ficaram alguns com o DNIT, ficaram alguns com a própria Rede Ferroviária, ficaram alguns dentro da malha da MRS igual esse que tá aqui agora, tá no DNIT mas tá dentro da malha, nós estamos numa ilha aqui dentro. E aí você fala assim “poxa, nós temos a Estação”. A Estação é cultura, a Estação marcou história nessa cidade. Aqui chama-se rua da Estação porque vinham as pessoas de fora, de São Paulo, paravam por aqui, e você imagina aquelas coisas igual novela, as pessoas vinham trajadas, passeavam aqui pela rua da Estação, tomavam café aqui na rua. Tipo assim, tinha uma questão cultural. Não era só tomar um trem aqui e seguir direção São Paulo, Belo Horizonte não. Aqui era um ponto de parada. Tinha uma coisa em relação à cultura, isso era cultura. Aí fala assim “Poxa, vem cá, o que aconteceu? Por que isso se perdeu?” Você faz um levantamento em outros municípios aí, você consegue ter pontos culturais e em Barra do Pirai não. Então vamos buscar isso aí. Então nós buscamos uma parceria com a MRS, nós fomos muito bem atendidos. A MRS se colocou a disposição nossa, se propôs a ajudar, e nos informou que esse prédio aqui da Estação em Barra do Pirai e mais esses galpões em anexo, que o prédio da Estação estava em uma cessão provisória para a Prefeitura para Arquivo, que foi uma parceria com o Ministério Público, que tinha que colocar essas caixas aqui, enorme né? Tomando muito espaço aqui dentro, no Arquivo. Aí a gente pensa poxa, um prédio deste tamanho que fez história na cidade não é só pra Arquivo.

Jéssica: A cessão você diz, no caso, a Estação e os Galpões?

Cláudio: Tudo. Tudo pra Prefeitura. A Estação é cessão da Prefeitura, os galpões não. Os galpões pertencem ao DNIT e a gente iniciou um processo agora, que nós estamos lutando pra que esses galpões fiquem na gestão do instituto. Eu vou explicar o porquê depois. Então veja bem, o IDEHC uniu o útil ao agradável, ele tem um acervo histórico. Ele quer montar, quicá chegar a um museu. Por enquanto vai ser um acervo histórico e ferroviário. Então tem bastante material pra isso. E então resgatar a história. Essa cidade aqui, ela teve o maior número de ferroviários no passado. Existem pessoas aqui que tem paixão por trem, pessoas que vivenciaram esse movimento, o crescimento econômico que favoreceu a cidade. De uma hora pra outra, você para pra pensar... tinha um trem de passageiros que antes da concessão ligava Barra do Pirai a Japeri, Japeri a Central do Brasil. Então você o que aconteceu. Quando ocorreu a concessão houve um acidente dentro da concessão que acabou com o trem de passageiros. Agora você imagina um trem de passageiros hoje aqui, eu tenho certeza que você pagaria R\$ 4,80 pra sair de Barra do Pirai e chegar na Central do Brasil. Hoje você vai tomar um ônibus aí, você paga quase cem reais pra você chegar. Então era a cultura que lincava Barra do Pirai a outras cidades, que Barra do Pirai é uma cidade do interior. A pessoa queria ter um acesso a cultura, sei lá, ir à praia, fazer compras no Rio de Janeiro o outro município, tomava um trem. Era acessível a qualquer um, era acessível. Todo mundo conhecia o Rio de Janeiro. Hoje, embora a nossa cidade esteja num tempo moderno, a cidade do interior ainda é limitada. Existem pessoas que não conhecem o Rio, que não saem dessa cidade porque não tem condições econômicas, financeiras. Simplesmente tiraram o trem daqui. É um fato histórico e relevante pra cidade pra se considerar. A gente não tá aqui pra falar mal. Fazendo uma crítica construtiva, o poder econômico é bom pra todo mundo, ele traz recurso pra cidade, traz emprego, essas coisas todas, mas num caso particular aqui, eu não tô querendo dizer que é culpa da concessionária porque ela tem um plano de negócios, a concessão é estipulada pelo governo, existe um edital que tem que ser cumprido, existem critérios para serem cumpridos e a empresa concessionária adotou aquilo. Mas quando ela adota aquilo, quem fez o projeto todo da concessão quando

foi privatizar isso aí, ele não pensou na cultura, não pensou na população. Se você parar pra pensar, retirada do trem, retirada da Estação que tá aqui, aumentar o número de vagões, ou seja, a mobilidade na cidade, principalmente na questão urbanística, não se pensou nisso. Aumenta-se a velocidade, aumenta-se o fluxo de trem, quer dizer, há um transtorno. Não se pensou na cidade. Não só isso. Por exemplo, economicamente, houve uma perda enorme em questão de emprego quando se tomou aqui. Aqui tinha parte administrativa, parte de manutenção. Como o município não atendia à nova concessionária, foi se perdendo. O administrativo saiu da cidade e foi pra Juiz de Fora. Trocou. Por que é que trocou? Eu não vou achar uma fonte pra isso pra você, mas no popular dos próprios ferroviários diz o seguinte: o executivo achou que a cidade não tinha condições de atender o nível de vida deles. Então, tipo assim, eu não tenho aqui uma escola pro meu filho, eu não tenho um banco, eu não tenho um... Aqui não tem, Barra do Piraí não possui isso, então eu vou embora. Qual cidade tem? Ah, Juiz de Fora vai me atender nesse sentido. Na história, Barra do Piraí estava superior a Juiz de Fora. Muito. Hoje Barra do Piraí ficou pra trás e Juiz de Fora... quem conhece vê tudo. Hoje a administração toda tá em Juiz de Fora. A manutenção não tá mais em Barra do Piraí. A manutenção foi pra Pinheiral e depois foi pra Juiz de Fora também. Então, foi se perdendo essa cidade. E conclusão, os ferroviários daqui foram sendo demitidos, substituídos por outras pessoas. Então houve um impacto muito negativo em relação à isso. Isso tem que ser relatado, então nós levantamos essa bandeira de forma não crítica, de uma forma de ter um retorno sobre isso. Tem que ter. Tanto que a institucional dela disse assim: “olha, nós temos uma dívida muito grande com a cidade de Barra do Piraí, nós reconhecemos isso”. Então a empresa reconhece isso. Então o fato de ter essa parceria é nesse sentido até porque também existe uma questão política. Nos governos anteriores a MRS, você faz um levantamento, a MRS tem parcerias com vários municípios. Ela vai lá, em contrapartida, e faz praças em Volta Redonda, ela faz escola, ela constrói viaduto. Ou seja, porque que Barra do Piraí não tem o mesmo? Não tem. Se você fizer um levantamento o que teve em Barra do Piraí foi a construção de passarelas, isso teve. Mas passarela eu penso o seguinte, quem fecha tem que dar uma alternativa. Você não pode simplesmente aumentar o fluxo de trem. Então, pra mim não é projeto, sou bem franco nesse sentido. Projeto é o que se tá dando de contrapartida que não é na parte técnica de urbanismo, na parte de mobilidade, é diferente. Mais ela reconhece isso e realmente não tinha projeto. Tinha uma dificuldade numa linha direta com os prefeitos. Era complicado, cada um tinha um ponto de vista de negociar. Um passava pro legislativo, pra Câmara dos Vereadores, passava pelo executivo e era complicado. A MRS sentiu essa dificuldade. Então vamos fazer o seguinte, você reconhece que tem um resgate institucional com a cidade aqui, vocês sabem disso, aqui é o maior entroncamento ferroviário que passam vagões cheios e vazios, bauxita e minério de ferro. A nossa cidade é antiga, as ruas são estreitas, tem um problema de mobilidade. Qual é a contrapartida, o que é que nós vamos desenvolver com isso aqui? Então vamos criar uma parceria? Então ela topou. Aí nisso iniciou a nossa articulação. Então se ela acenou pra isso, vamos para o primeiro passo. Tem alguma objeção dela em nós termos um galpão pro IDEHC? Uma área em que o IDEHC possa começar a resgatar a história, trazer a cultura? Ah, tem, mas está com a Prefeitura. Aí chegamos na Prefeitura e contamos toda a história pra ela. Olha, nós estamos em contato com a MRS, nós queremos, de certa forma, resgatar a história. Trazer o IDEHC pra ter um acervo histórico, resgatar a imagem da ferrovia. Porque as pessoas esquecem.

Jéssica: Foi quando essa reunião com a MRS e a Prefeitura?

Cláudio: Isso foi meados do ano passado, essa conversa. Pra você ter uma ideia, o instituto até então não tinha nada. Tinha as ideias, tinha a luta deles, muita dificuldade pra poder fazer. Agora que tá começando assim. “- O que vocês precisam? - Nós precisamos de um galpão. - Que galpão vocês precisam?” Falei assim: - Lá tem uns anexos. - Vamos visitar? - Vamos. Dá pra vocês iniciarem uma conversa com a MRS. Aí nós iniciamos, passamos a ideia pra MRS de fazer o restauro, primeiro da Estação, porque ali era a parte glamourosa do passado, né? Então vamos resgatar lá e a ideia nossa é transformar ali num salão cultural. Ali tem um pé **[direito]** alto.

Francisco: Não, um memorial ferroviário.

Cláudio: Um memorial ferroviário. Nós vamos colocar o acervo todo aí. Vamos abrir uma porta, ligar ao anexo. Vai ter um ferromodelismo retratando a cidade inteira. Vai ser a parte da rua da Estação, do entroncamento ferroviário. Pra que isso sirva pra você entender a história de Barra do Piraí, mas também de ver a segurança aqui com a MRS, explicar o motivo da passarela. Tipo assim, uma parceria nesse sentido. Então a MRS topou. Aí falou assim é o seguinte. Ok, vocês precisam fazer um acordo com a Prefeitura. O Secretário, muito atencioso, falou assim “vou fazer um contrato de comodato com vocês. É o início, né? Vocês vão pra lá, instalam o acervo de vocês lá e depois vão ter a reunião com a MRS.” Aí nós nos instalamos aqui, fomos ter uma segunda reunião com a MRS aí tínhamos um impasse. Que impasse foi esse? Esse prédio pertence ao DNIT. Lá está com a Prefeitura **[a Estação em si]** e aqui está só pra Arquivo. “Não tem como vocês estarem lá dentro porque é pra Arquivo.” Então nós contamos de novo nossa

história de resgatar o memorial ferroviário, resgatar a história. Aí ela falou o seguinte “ok, vocês vão ficando lá mas vamos regularizar isso aí” e hoje já tá em andamento pra regularizar em relação ao DNIT. E o prédio da Estação nós precisamos ter a cessão definitiva. Porque hoje está no IPHAN em Brasília. Aí nós do IDEHC também entramos no circuito, nós começamos a ficar em cima. Tipo assim, tá com problema onde? Então vamos lá resolver o problema. O IDEHC vai no Rio de Janeiro, vai no IPHAN. Vai onde for, tá em Brasília? Então vamos entrar em contato com Brasília. Tá nesse sentido porque tem que ter força de vontade. Se você largar pra que as pessoas resolvam as coisas, as pessoas tem “N” problemas para resolver lá na Secretaria de Cultura. Tem prioridades para serem resolvidas, então a partir da entrada do IDEHC que a coisa tá andando, tá funcionando.

Tipo assim, pra você entender. Pra cessão ser definitiva, precisa de uma assinatura agora que é a assinatura da Superintendente chamada Mônica Costa do IPHAN. Então tipo assim, nós estamos em cima. Mas pra chegar nela, nós fomos em Brasília, entramos em contato com Brasília, entregamos a documentação lá pro Rio de Janeiro o mais rápido possível. Chegou no Rio de Janeiro. Isso aí tá em andamento, eu acredito que mais 15 dias aí e a cessão já tá definitiva. Paralelo à isso, a MRS tá correndo com o projeto executivo que é de restauro. Restauro você sabe que é mais complicado, muito mais detalhado. É diferente de uma construção.

Jéssica: Então a MRS ficou responsável pelo projeto de restauro da Estação?

Cláudio: Sim, a MRS se propôs a fazer o restauro. Mas no primeiro momento ela iria precisar de outros parceiros porque a reforma não vai ser barata. Mas nós vamos lutar pra que isso aconteça. Se tiver parceria da MRS nós vamos procurar outro parceiro. O restauro vai acontecer até porque saiu publicado no Diário Oficial recentemente já o projeto executivo. Ele foi publicado e vão usar a Lei Rouanet dentro do Ministério da Cultura e foi aprovado. Então a MRS aprovou aí 350 mil reais que é o projeto executivo. Aí esse projeto executivo vai iniciar agora final de maio, início de junho. A informação que eu tenho do próprio pessoal do escritório. Feito o projeto executivo vai saber o que é que vai ser necessário pra fazer o restauro. O que vai ser preciso para ser feito ali dentro. E ela não só vai acompanhar a arquitetura do projeto de restauro como vai também consultar o IDEHC, o que vai ser melhor ali dentro, porque a parte de fora, de certa forma tem que ser respeitada mas a parte de dentro pode ser modificada, alguma coisa pra facilitar os dias atuais, de hoje. Então essa parceria existe. O projeto executivo já tá aprovado. E eu acredito que nós vamos iniciar essa obra aí depois do do projeto executivo, é uma obra pra dois anos mais ou menos. Aqui vai se transformar, uma coisa assim que ainda mais você que é da arquitetura, vai ficar muito bonito isso aí.

Francisco: Tem um escritório contratado.

Cláudio: A MRS contratou um escritório e vai contratar também a empresa pra fazer o restauro. A única coisa que ela colocou pro IDEHC na última reunião foi que o restauro vai ficar muito caro então talvez a gente precise de outro parceiro. Então a função do IDEHC foi essa, de fazer com que as coisas aconteçam. Não estou querendo engrandecer o nosso trabalho não. É porque é o seguinte, pra que a coisa aconteça nessa cidade nós temos que trabalhar, não é fácil. Pra você ter uma ideia, o IDEHC assumiu uma responsabilidade a princípio. Não adianta você querer tocar projetos da maneira que eles estão tocando, porque você vê um professor de espanhol, um professor de dança, um professor de yoga voluntariado, não recebe nada, se disponibiliza a ficar dois, três dias, às vezes a semana inteira dando aula nas comunidades sem ter tipo nenhum de recurso sustentável. Então, não só a questão patrimonial, do acervo, que é esse público voltado aqui, mas nessa questão cultural também a MRS se propôs nesse sentido. A MRS falou pra que nós fizéssemos um projeto, cadastrássemos ele no Ministério da Cultura e aí ela patrocinaria esse projeto nosso. Então a MRS se propôs a colaborar para que esse projeto seja continuado. Ou seja, tem um recurso que todo ano pode ser renovado e você pode manter esses cursos de dança. Porque é uma maneira também de resgatar a cultura da cidade, a nossa cidade é carente. Hoje o mundo é virtual, todo mundo tá no celular, eu tenho um filho que se bobear fica o dia inteiro. Não tem acesso à cultura. Por que? Na cidade você tem um cinema mas você não tem um teatro, você não tem um projeto assim. Tem uns projetos culturais mas caem na mesma situação do IDEHC, que não tem recurso pra poder manter. Então a ideia é essa, é a MRS também colaborar nesse sentido. Por isso, nesses pavilhões que nós estamos aqui, a ideia é construir uma área pra ter curso de dança, área de esporte, pra ser feito curso de espanhol, de inglês, pra ter curso de teatro. E o IDEHC se propôs a criar também uma consciência cultural na cidade, que não tem. Hoje em nossa cidade muitas pessoas não sabem nem o que é teatro. Muitas pessoas não tem noção de dança. Construir isso. Tá arriscado você ter um espaço e não ter pessoas pra fazer isso então tem que devagarzinho criar essa consciência. O IDEHC nessas exposições que ele faz ele não só faz o trabalho de exposição, mas você vai e começa a conversar, você puxa, cada diretor chama um num canto e diz “olha, é importante resgatar a cultura, resgatar a história da ferrovia na cidade”.

Jéssica: Estas exposições acontecem desde que ano?

Cláudio: Desde 2014.

Francisco: Na verdade, teve um ano que nós não fizemos porque existia um empenho por parte da Secretaria de Cultura em ajudar. Porque é tenda que tem que colocar, a parte de mobilidade, o espaço, a segurança do local. E aí a contrapartida ficou nesse sentido. E aí chegou um momento em que a Prefeitura (...) na verdade a gente evita entrar nesses detalhes. Teve um ano que nós não fizemos a exposição. Foi em 2017, o ano que a gente estava lá em Ipiabas.

Jéssica: Então o Polo Ipiabas não existe mais?

Francisco: Não, o espaço lá era particular e aí no momento que cedeu o espaço pra gente aqui, e as intenções a princípio são aqui, não descartando Ipiabas, mas Ipiabas tem a ver com a história da Rede Mineira de Viação que é um outro contexto que a gente vai trabalhar futuramente mas a principal é aqui. Depois, é como a gente já discuti internamente, as coisas começando a acontecer aqui, nos distritos também a gente vai criar espaços culturais pra que a gente tenha um contexto da história do distrito e mais a questão dos incentivos culturais. Exemplo de Dorândia. Dorândia tem uma história fantástica, tem uma pessoa que eu tive o prazer de conhecer lá que até a cama que Dom Pedro I, quando ele tinha os acessos dele e viajava, a cama ainda tava numa fazenda. O Pedro Cunha que é dentista que falou comigo, que ele tem uma fazenda lá. Então ali é um celeiro de pesquisa muito grande. E a gente esquece que os distritos também tinham uma realidade financeira muito interessante porque era toda a zona cafeeira então isso daí fazia com que todas essas situações fossem muito interessantes. E o que a gente quer, na verdade, é estabelecer polos culturais como ramificação e não ficar só com uma visão centralizadora aqui não, E fora os bairros também, né? Dentro da nossa realidade, igual nós estávamos discutindo aí com a Prefeitura, que como é um espaço que tá na eminência de restauro, de reforma, né, que os galpões também entram num plano secundário de se transformar. Que, na verdade, onde vai ser a sala de teatro vai ser também cinema. A ideia é que sejam agregados esses dois fatores até porque tem o projeto audiovisual em Barra do Pirai, que eu acho até um projeto muito interessante.

Jéssica: Quantos galpões são aqui? Seria então uma proposta para cada um? Quais seriam as atividades?

Cláudio, George e Francisco: Isso.

Francisco: Dança, música, teatro e cinema. Os outros projetos correndo em paralelo de esportes a gente tem que ver pra não perder a sua essência. Mas os bairros seriam o ponto de apoio. Porque é igual a gente trazer um adolescente, uma criança do bairro Areal pra cá. É mais interessante a gente desenvolver o projeto na localidade porque é de fácil acesso.

Jéssica: Nesse tempo que o IDEHC esteve em Ipiabas, vocês puderam trabalhar com a população essa questão da consciência cultural? Vocês notaram alguma transformação?

Francisco: Sem dúvida.

Cláudio: Mais os turistas, né? Mais do que a população.

Francisco: É, até porque teve algumas pessoas também, querendo ou não sempre tem alguém que foi ferroviário. Acho que na nossa família mesmo tem essa relação de antepassados. (...) Mas que é como o Cláudio mesmo frisou, projeto cultural é ação transformadora. Projeto de história é uma visão que a gente quer que o legado e essas crianças que estão nascendo, e esse futuro, não seja todo ele voltado pra uma situação muito programática, muito robótica. As pessoas tem que começar a ter uma essência maior dentro dessa realidade da história. Eu sou muito observador. O hino nacional, principalmente quando nós fazíamos as exposições, todo mundo cantava o hino nacional exatamente. Quando era o hino de Barra do Pirai, todo mundo... E o hino de Barra do Pirai é um dos mais bonitos que tem. Agora por que? Eu estudei moral e cívica, então nós que estudamos moral e cívica era obrigatório entrar, cantar o hino nacional e o hino da cidade ou o hino da bandeira, dadas as circunstâncias. Hoje a realidade educacional perdeu essa questão que eu acho que é difícil. Um garoto consegue por meio do rap, que no caso é uma linguagem de prosa e verso, na verdade eles vão mantendo uma sequência, que tem muito a ver com cordel, né? Na verdade o contemporâneo é o repente, né? Da literatura de cordel. Que eles teriam que entrar mais a fundo por eles gostarem dessa vertente. Se eles estudassem mais a questão do cordel (...) porque eles tem um poder de improvisação muito grande. E eles não podem usar esse poder de improvisação pra contar a história de Barra do Pirai? Então a gente tá realmente querendo fazer essa ação transformadora dentro de uma

realidade aonde a gente consiga mudar um pouco esse quadro da realidade da nossa cidade, que eu acho que vale a pena. E outra coisa também, a questão das drogas. Infelizmente essa geração se perdeu nesse mundo. O meu herói era o Batman e o Robin, era o Zorro. Hoje o herói pra essa turminha é o traficante que tá matando o policial, tá matando pessoas de bem. Ali embaixo mesmo **[na passagem subterrânea]**, o acesso tá fechado. Mas quando nós estávamos no início, o próprio Rodrigo mesmo chegou a ver o garoto passando e colocando droga ali. Então, quer dizer, é uma situação que eu não convivi e eu acho que tá havendo uma inversão de valores que a gente também tem essa obrigação enquanto instituição sem fins lucrativos pra atuar.

Cláudio: Voltando à questão patrimonial. É importante por isso, a pessoa tem que começar a ver alguma coisa. Então quando resgatar, o restauro do prédio da Estação, vai ser um ponto de referência, vamos começar por aí. Mas a ideia é mais ampla. O Secretário de Cultura tem um projeto. Já tá no papel, ele tá em negociação com a MRS, uma ideia que o IDEHC levantou o ano passado e o governo anterior deixou de lado. Ele quer trazer uma locomotiva antiga pra cidade. Transformar a cidade. Cada lixeira da cidade ser uma chaminé de um trem. Os portais da cidade, as quatro entradas da cidade de Barra do Piraí, todos os portais voltados, com uma fachada do prédio da Estação aqui também, como a entrada de trem. Nos semáforos ele quer colocar uma cancela que na hora que o sinal fechar, baixa a cancela como se fosse um trem, e na hora que o sinal abrisse levantava a cancela. Então ele quer criar essa cidade ferroviária. Por que? Hoje todo mundo fala do Vale do Café. Mas aí são as grandes fazendas, foge do Centro. E Barra do Piraí não, Barra do Piraí é uma cidade ferroviária. Então ele começando a colocar isso aí, o pessoal vai começar a criar aquela consciência cultural porque tem um trem? Por que agora uma lixeira é uma chaminé? Por que o portal da cidade agora é uma estação de trem? Aí vão começar a buscar, pesquisar, a criar essa vontade. Então a ideia dele é essa.

Jéssica: Esse projeto ele desenvolveu na Secretaria de Cultura?

Cláudio: Na Secretaria de Cultura. É do Dr. Orlando, o projeto é dele. Foi ideia dele colocar isso pra MRS “olha, me ajuda aí, eu quero transformar a cidade, eu quero colocar as lixeiras todinhas uma chaminé, eu quero colocar nos bancos da praça uma roda, um trilho, eu quero mudar a cidade, eu quero colocar uma locomotiva lá na praça de Barra do Piraí.” Por que? Hoje Barra do Piraí perdeu uma locomotiva pra Vassouras, que o IDEHC mesmo entrou no circuito no passado que não era nem pra estar lá. Porque a bitola do trem não passa em Vassouras. Porque era bitola estreita e bitola larga. Era daqui, era uma máquina de Barra do Piraí, da história de Barra do Piraí. E a princípio os políticos solicitaram ela pra Barra. Mas Vassouras entrou no circuito e em questão de meses conseguiram levar. Hoje a locomotiva que está em Vassouras era pra estar em Barra do Piraí e não está.

Francisco: Quando você fala de Vassouras, o que passou ali foi bitola métrica estreita. O que está lá é uma locomotiva que nós chamamos de bitola métrica larga. Ela era mais possante, tinha mais tempo de viagem. Na verdade até está ferindo a história do município porque aquela locomotiva não tem nenhuma relação com eles. Mas aquilo ali foi uma coisa que começou com a gente porque essa locomotiva era de Barra do Piraí, eu liguei pro Monachesi, que é o engenheiro elétrico e que conhece muito sobre ferrovia, ele na época, eles trouxeram essa locomotiva pra Barra do Piraí, foi no governo do Figorelli, e aí houve um certo desdém. Como o grupo ali era muito forte nesse sentido eles pegaram e levaram pra antiga Santa Matilde e deixaram ela escondida lá. Lógico, né, como salvaguarda.

Jéssica: Santa Matilde?

Francisco: É a que hoje é a Ttrans, em Três Rios **[antiga unidade da Companhia Industrial Santa Matilde, indústria metalúrgica que produzia componentes ferroviários nas décadas de 1970 e 1980]** Quando o Monachesi me passou a informação, eu comecei a buscar toda essa questão. Tem um amigo meu que mora em Paraíba do Sul, fez todo um levantamento e aí me ajudou. Nesse intervalo eu linquei o Roberto Monzo porque nós tínhamos que ter um documento dessa doação, porque essa locomotiva veio de Volta Redonda pra cá.

Jéssica: E enquanto ela esteve aqui ficou onde?

Francisco: Olha, disseram que eles tinham estacionado ela aqui, pelo que o Monachesi falou e como houve um certo desleixo, eles resolveram tirar ela daqui. E aí o Roberto Monzo, na época, revelou os arquivos, foi buscar e não conseguiu. Eu linquei uma via de informação passando por uma pessoa que poderia nos ajudar. Monachesi me liga de Juiz de Fora, falou “olha no Diário Oficial que Vassouras pediu”. Aí ele me deu até o número da página, eu olhei e falei mais (...) aí eu comecei a unir um fato ao outro porque eu tinha passado essa informação em junho, em agosto eles entraram com o pedido lá junto a Brasília, e setembro

estava aguardando, quando foi outubro saiu no Diário Oficial. Na verdade, era uma coisa que era nossa. Inclusive pra essa pessoa de Vassouras que eu mandei a foto, mandei porque eram duas locomotivas, era essa que tá lá e a outra de pranchão que tiraram a caldeira, tiraram tudo. E essa que tá lá só no pranchão, ela ainda está lá ainda. E aí a coisa começou a rolar. Como naquela época Vassouras tinha sido aprovada no PAC e tinham recebido uma verba excelente, foram e conseguiram resolver. Coisa que Barra do Pirai, na época, estava naquele problema de político, né? Que era Maércio, era o **[Jorge]** Babo, era Maércio, quer dizer... E no caso o Mário Esteves também, que foi ele que entrou com a ação. Então com isso acabou se perdendo essa locomotiva. **[estes fatos aconteceram em 2016]** Mas isso não tem nenhum problema porque nós temos um cemitério de locomotivas aí que a gente sabe como garimpar isso. Então eu acho que tudo a seu momento, a gente vai conseguir criar, estabelecer isso aí de uma forma um pouco mais tranquila. E é aquele negócio, se a gente não tiver uma lei de incentivo de empresa privada, o poder público... Principalmente esse cenário que está lá em Brasília, que seriam os editais, tá tudo parado. O Brasil parou dentro dessa realidade político-partidária, então a iniciativa privada hoje, o incentivo ele vem dentro de uma leitura que ela não está perdendo dinheiro, pelo contrário, ela tá colocando o nome da empresa dela dentro de uma realidade que tá se propondo, igual o nosso caso aqui.

Jéssica: E aí, já que estamos falando de política, como vocês veem a questão da proteção desse patrimônio? Eu vi algumas leis citando o prédio da Estação, mas não fala sobre os galpões, por exemplo.

Cláudio: Tombamento? Não, só a Estação, aquele lá da frente.

Francisco: Foi no governo do Jorge Babo, aqui era a manutenção **[galpões]** porque foi uma imposição do Ministério Público, negociou-se para que o Arquivo viesse pra cá. Eu me lembro que foi no governo do Jorge Babo que foi feita toda essa transição.

Jéssica: E aí como o IDEHC vê essa questão, porque em instância municipal tem o tombamento, estadual tem o inventário, e tem a Lista do Patrimônio Ferroviário que é em instância federal. Como o IDEHC vê essa questão da proteção, uma vez que em nenhum destes documentos é detalhado em relação ao que está protegido?

Cláudio: Sem proteção nenhuma. Pra ser sincero, é no papel. Tomba no papel e deixa. Se você olhar por fora, tá depreciado, tá caindo. Por isso entrou o IDEHC, nesse sentido, justamente pra proteção do patrimônio. A ideia número 1 do IDEHC é essa, nós temos que salvar o nosso patrimônio de alguma forma, porque tombar no papel é fácil, mas se você ver a linha do tempo do prédio, você vê que só vai piorando. Só vai caindo cada vez mais. Por exemplo, fez uma reforma por empresa privada. A Coefer fez uma reforma ali. Mas aquela reforma que ela fez já tá depreciada, já tá soltando, tá caindo depois da reforma. Então não há proteção nenhuma, tá no papel. Então essa é a realidade do nosso país, não adianta esconder isso de ninguém. Eu não gosto de ouvir isso mas eu não escondo, tem que ser transparente, porque não tem como esconder, né? Não há proteção, então a ideia nossa é essa. Com o tempo vai acabar. As estações, tirando essa do centro, no percurso aqui da linha férrea dentro do nosso município você vê que tá acabando. A estação aqui no Parque Santana **[Santana de Barra]** caiu tudo. Você vai no sentido de Ipiranga também tem a estação ali caindo tudo. Então tá se perdendo a história, tá se perdendo o patrimônio arquitetônico, cultural. E agora a MRS topou fazer isso. Embora no contrato de concessão não esteja previsto isso. Aqui é a malha dela e ela é obrigada a ter esse patrimônio aqui dentro. Mas é por causa do tombamento, senão nem existiria mais, entendeu? Porque economicamente pra ela isso aqui (...) Mas como agora tem essa visão institucional, essa é a ideia do nosso instituto. Resgatar primeiramente o patrimônio, depois o acesso à cultura e depois o turismo, porque vai resgatar a cultura e vai ter turismo também, vai unir o útil ao agradável. Turismo e cultura caminhando juntos, essa é a ideia.

Francisco: Um exemplo da relação direta com o prédio, como nós tivemos a visita, porque foram duas visitas que a Rosa Cassab pediu pra que nós acompanhássemos do escritório do Rio. Na segunda veio uma restauradora. E aí no nosso acervo a gente tem aquela Ponte Metálica, que na verdade é Getúlio Vargas. E eu até discordo, que ela teria que se chamar Rei Leopoldo da Bélgica, porque na verdade ela chegou aqui em 1898 porque foi doado pelo rei da Bélgica, mas eu acho que naquela época de "getulismo" eles se empolgaram, né? Mas aí a gente começou a mostrar as fotos, e aí quando nós citamos a questão do Rei Leopoldo, ela tem uma relação direta de parentesco com a família, da descendência do Rei Leopoldo da Bélgica. Quer dizer, a gente acaba dentro dessa realidade de encontros (...)

Jéssica: Quando ela veio?

Francisco: Final do ano passado. Outubro quando iniciou o projeto do Frederico estava desenvolvendo. A primeira foi outubro aí depois vieram os engenheiros em novembro. Primeiro veio ela, o escritório que trabalha com incentivo e mais a arquiteta, depois que vieram os engenheiros pra poder fazer toda a medição.

Jéssica: O levantamento, os desenhos que eles fizeram, vocês tiveram acesso?

Cláudio: Não, porque tipo assim, foi levantamento prévio. Agora, com a liberação do projeto executivo, que vai fazer todos os desenhos. Já já vai ser levantado, aí eu posso passar pra você.

Jéssica: Entendi. E aí, conforme vocês citaram as estações dos bairros que já se encontram em ruínas, eu gostaria de saber se dentro do IDEHC tem algum projeto pra tentar resgatar também essa memória, apesar de já estarem em estado de ruínas, né?

Cláudio: Sim, a ideia do IDEHC é resgatar toda essa memória ferroviária, só que nós estamos dando um passo de cada vez. A partir do momento que você quer abraçar tudo de uma vez só, você assusta a parceria pública e privada. Ela fala assim “opa, cada vez vai aumentar mais o meu custo?”. Então, temos limitações. Só que paralelo à isso, nós estamos buscando parcerias fora a MRS, pra num segundo momento entrar com o resgate dessas estações. O que nós estamos levantando por fora, por nossa conta mesmo, nós estamos levantando todos os patrimônios. Com quem tá, a quem pertence, se tá com o DNIT, se não. Inclusive equipamentos, máquinas. Tipo assim, no Cantão existem máquinas abandonadas ali que contam a história da ferrovia. Então nós estamos levantando tudo isso. Material intelectual também.

Francisco: Só vale uma observação, que Ipiabas, conversando com o Zappa que hoje é o responsável pelo espaço, que na verdade, a gente não quer conflitar interesse, a gente quer somar. Quando você fala lá da Estação de Santana de Barra, o que a gente vê esse resgate é colocar um espaço com atividades culturais, atividades que realmente tragam a população, né? Cursos de especialização, quer dizer, movimentar esse espaço dando um cenário, um contexto histórico dali, de qual foi a finalidade daquela Estação. Mas a questão da Estação de Ipiabas, conversando com o Zappa, ele por fazer parte do governo, existe uma linha de negociação dele, que ele tem a intenção de reformar o espaço, de colocar ali algumas atividades culturais e aquele gramado, colocar ali tipo uma praça de alimentação. Então quando ele falou isso, aí você fala, mas Ipiabas a gente não vai pra lá? Necessariamente, nesse primeiro momento e até pela realidade nossa aqui, não. Num segundo momento, aí vamos ver como é que vai ser toda essa relação daquilo que o Zappa hoje está estabelecendo, até pra não conflitar interesses, né?

Cláudio: Mas a ideia é resgatar todos os patrimônios. Todos.

Jéssica: E lá em Vargem Alegre...

Francisco: Sim. Polos culturais. Acho que é a melhor definição pra criarmos essa questão dos espaços que hoje estão ociosos, é transformar em polos culturais.

Jéssica: É porque eu fiquei em dúvida. Lá em Vargem Alegre o que existe é um galpão que a MRS está utilizando, né? Mas ali tinha uma Estação também...

Cláudio: Sim, tinha a Estação.

Jéssica: E foi com a construção do viaduto que acabou a Estação.

Cláudio: Sim, perfeitamente. Você tocou num ponto muito importante e vou voltar nele de novo quando você fala da proteção. O que eu vejo, o que eu penso, é uma opinião própria. O que acontece hoje, quando você não tem a proteção do patrimônio tombado e você vê assim depreciado, o que acontece no futuro? Basta ele cair, não se levanta mais, deixa de existir. É a questão de Ipiabas.

Francisco: É verdade.

Cláudio: Caiu uma parte lá. A Estação já perdeu uma parte dela pra “privado”. Caiu uma parte dela, deixou de ser patrimônio, o cara foi lá entrou, no cartório e tomou como terreno particular dele. Perdeu um pedaço da Estação. O que era patrimônio deixou de ser patrimônio. Então a impressão que nós temos é essa. Caiu, uma hora vai cair. Caiu, não se recupera mais, deixou de ser patrimônio, então isso que nós não queremos deixar acontecer.

Jéssica: Lá em Vargem Alegre a dúvida que fica é se caiu a Estação ou se foi demolida pra fazer o viaduto. Porque a Estação de Vargem Alegre, em teoria, está tombada pelo município.

Cláudio: Sim, isso pode ter acontecido.

Francisco: É bom a gente fazer esse levantamento. Você quer melhor exemplo do que o Cine Speranza? Existe destombamento? Foi a coisa mais absurda que aconteceu no nosso município. Você vê a passeata, aquela coisa toda, mas...

Cláudio: Verdade.

Jéssica: E aí, voltando mais para os projetos que o IDEHC desenvolve. Vocês tem um acervo, né? Como vocês reuniram esse acervo? Como as coisas vão chegando?

Francisco: Na verdade, são todos particulares, né? Nós estamos negociando com o que a gente chama de policial ferroviário (...) que ele tem acesso lá ao Museu lá dá... que parece que está até fechado... lá em Engenho de Dentro. Então, hoje não comporta a gente receber mas estamos negociando, porque quando tiver toda uma estrutura muito bem montada nesse sentido, a gente vai ter que receber esse acervo ferroviário. Por enquanto a gente tá trabalhando com esse limite. Pra você contar a história de Barra do Piraí você tem que colocar o acervo ferroviário e o acervo de época e isso aí nós vamos ter que criar esse recorte temporal pra poder estabelecer. Acho que vale a pena frisar, antes que eu esqueça. No subterrâneo, a ideia é que ali se transforme num corredor cultural, isso também foi discutido no projeto. Então aquele espaço ali não vai ser só de acessibilidade não, vai ser interativo também.

Jéssica: Até porque o próprio subterrâneo é uma construção que conta a história, né?

Francisco: Vai ser imagem plotada, a gente tinha umas ideias aí, colocar um espaço de música ali, um sebo, uma área de livros. Me parece que, aí depois quando nós fomos visitar as meninas no Rio de Janeiro que estão trabalhando, criar aqui um cibercafé pra que tenha um espaço de interação com internet banda larga, e as ideias delas estão fluindo nesse sentido, em transformar realmente em um espaço bastante funcional.

Cláudio: Mas os acervos foram doados, foram doações.

Francisco: Não, foram doados, mas é acervo particular.

Cláudio: Mas já pertence ao nosso patrimônio.

Francisco: Igual nós vamos ver ali. Nós não temos espaço pra fazer essa divisória do que é contexto de época e o contexto histórico ferroviário, o acervo, né? Que tem ali a parte que a gente homenageia o Cine Speranza e o Brasília, que infelizmente o Valmir Camerano era o vice-presidente, desde o início sempre com a gente, mas em dezembro ele faleceu. Então a gente até dentro dessa linha de respeito, a gente sabe que uma boa parte dessas revistas aí contando a história de Barra do Piraí tem uma relação com o Valmir Camerano e o falecido irmão dele também.

Jéssica: Nessas exposições, o que vocês observam na reação das pessoas?

Francisco: Uns choram, principalmente aquela turminha antiga, né? Tem emoção.

Cláudio: Aparece uns saudosistas, né? “Ah, que saudade da cidade, de como ela era.” “A praça era emendada direto aqui ó”.

Francisco: Interessante é a visão lúdica também, porque quando se fala de ferrovia, tem uns que gostam, eles se enrolam, às vezes...

Cláudio: Se emocionam?

Francisco: Se emocionam. Teve um senhor lá uma vez, chorou. Foi ferroviário, senhor de idade, né? Esse lado lúdico também, pra você ter uma ideia, chegou uma pessoa que nos disse que lá no bairro do Cantão tinha uma locomotiva, lá no Lago Azul, uma locomotiva.

Cláudio: Dentro do lago, tá lá até hoje.

Francisco: Não, aí é que está dentro da nossa parte de pesquisa (risos) aí quando nós chegamos que ele falou que as pessoas mergulhavam naquele lago, inclusive encostavam a mão na chaminé. Falou não, caiu não. É que na verdade aquele terreno ali pertence à família do Ronald Carvalho. Então, na verdade, esse lado lúdico do contar a história da ferrovia, que ali era uma rota, eu acho isso interessante porque isso aí é um cenário que as pessoas apresentam que você pode muito bem detalhar num campo mais lúdico.

Jéssica: E como foi o processo da Lei Rouanet?

Cláudio: A inscrição do nosso projeto?

Jéssica: É.

Cláudio: Não foi fácil não. Porque assim, a gente não tinha expertise. O primeiro momento nosso, pra você ter uma ideia, o nosso projeto foi rejeitado. É uma complexidade. Tem exigências e aí você cumpriu todas elas, e do nada o Ministério te responde que vocês perderam o prazo pra apresentação dos documentos só que nós apresentamos dentro do prazo. Então não adianta discutir. Aí o que nós fizemos, já que tem a parceria, o escritório mesmo que fez o projeto executivo da MRS, que aprovou o projeto aí em menos de dois meses, agora nós vamos pedir que eles façam o nosso projeto, eles tem expertise pra que isso aconteça. E eles compraram essa ideia. Hoje tá na mão deles, esse projeto continuado nosso que a MRS vai patrocinar está na mão do mesmo escritório que vai fazer sem custo nenhum pra gente aqui, pra que seja aprovado. E tá na fase de aprovação já. Se fosse sem essa parceria seria complicado. Porque tipo assim, o governo diz que é acesso a todo mundo mas a complexidade de você fazer lançamento, quem não tem experiência lá dentro, embora você esteja preenchendo todos os requisitos necessários... Eu acredito muito que as pessoas tentam fazer projeto mas se não tiver o suporte, a experiência nesse sentido, não consegue.

Francisco: Agora mesmo fizemos pra Petrobras, Furnas. Agora estamos esperando inclusive o do Itaú Cultural, tá pra sair, nós inscrevemos.

Cláudio: Pra você ter uma ideia, a MRS, nós começamos a fazer o projeto pro ciclo dela que terminava em junho, pra se iniciar no ano seguinte. Ela deixou a gente, falou assim “olha, meu ciclo que tem no meu site é até junho, eu vou deixar vocês inscreverem o projeto depois, desde que vocês consigam a aprovação no Ministério da Cultura no prazo máximo”. Ela deu o prazo pra gente, ela foi no limite dela, no último dia que não tinha mais como segurar, ela disse “vocês não conseguiram o protocolo até hoje, infelizmente, nesse ciclo não dá mais”. Ela foi tão atenciosa com a gente que ela segurou até o último dia que ela pode, coisa que ela não tinha feito pra ninguém até o momento. Aí o que aconteceu, agora ela de novo mandou fazer. “Tendo o ciclo agora vocês fazem que eu vou patrocinar o projeto de vocês”.

Francisco: Que é o projeto de dança e o projeto de esportes. Duzentos e cinquenta mil reais cada um.

Cláudio: E o valor agora aumentou, porque o projeto inicial pro Ministério da Cultura não poderia ultrapassar, para quem tá iniciando, os quatrocentos mil reais. Agora o projeto vai ter outros valores, que tá nessa fase de avaliação. Quer dizer, a demanda nossa vai aumentar, mais comunidade, entendeu?

Jéssica: Vocês citaram a questão do memorial ferroviário mas também falaram da questão do trem de passageiros. Vocês acreditam que há possibilidade da volta do trem de passageiros?

Cláudio: Não volta. É especulação política, não volta. O investimento econômico é muito grande. E você ocupar uma malha viária, que hoje a MRS Logística aumentou a sua capacidade substancialmente, é inviável. Você tem políticos que vão contando a história, volta do trem Barrinha, volta pra cá, volta pra cá. Pra você ter uma ideia, tiraram toda a malha elétrica, a parte elétrica não existe mais. E essa questão das estações também. E a questão maior que vai esbarra é a questão econômica. Porque a MRS hoje, ela tá renovando a concessão dela antecipada. Terminaria em 2025, já está no Senado Federal pra aprovação da antecipação. O que significa isso? Ela vai renovar o contrato dela, que é 25 a 25 anos, e em contrapartida ela ofereceu inúmeros investimentos, muitos. Vai aumentar a capacidade, vai aumentar o fluxo de trem, vai aumentar a velocidade, vai ter áreas que ela vai ter que fechar. Então tipo assim, no programa dela de planejamento está o seguinte “olha, eu vou investir em torno de quatro bilhões de reais”, é um investimento muito grande nessa malha viária aqui, principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo. Então economicamente ela já se colocou, é difícil. Principalmente na área de metalurgia, né? Então vai aumentar muito. Difícil acontecer.

Francisco: E tem o nióbio também, né? Agora, vale a pena acrescentar que nesse processo de concessão a MRS teria que ter realmente um tempo para que existisse um trem de passageiros. Não se cumpre? Aí a gente já não sabe se isso daí é uma coisa de esfera federal. Porque isso daí é o poder de argumentação e que essas empresas tem. O correto é que teria que ter, né?

Cláudio: É uma opinião nossa, até corrigindo ele, porque é o seguinte, o investimento é muito alto, o faturamento da empresa é muito alto. Não existe uma empresa aqui no Rio de Janeiro que tem um faturamento dessa altura. Economicamente vai envolver várias coisas. Receita do Estado, receita federal.

Francisco: Fazendo uma observação no que o Cláudio disse. Antigamente o fluxo de trem era menor, a velocidade era menor. Hoje, no centro da cidade eles estão passando numa velocidade, em trânsito...

Cláudio: Quantos vagões passam mesmo? Acho que chega a cem vagões.

Francisco: Ou mais.

Cláudio: Então você acha que vai reduzir isso aí em razão de passageiro? Acho complicado.

Francisco: Nós gostaríamos, né? Igual a questão do trem turístico, na época quando nós estávamos em Ipiabas, quando nós estamos aqui na Casa do Viajante, foi feita uma proposta até no governo do Lula, que o Ministério do Transporte e o Ministério da Cultura estavam tentando abrir um edital voltado pra essa área de trem turístico. Só que você criar essa possibilidade pra Barra do Piraí é inviável porque se você for fazer a rota original, hoje o local exato tem moradores, tem casas.

Cláudio: Construíram, tem casas, retiraram trilhos, virou estrada.

Francisco: Pra se chegar até Ipiabas, o único trecho que poderia começar a ter uma noção nesse sentido é em frente à Prosperidade, subindo pela entrada à esquerda. Você indo adiante, ali quando você olha pro morro, ali era inclusive que tinha a Estação de Prosperidade. Você poderia pegar uma rota inicial ali e poderia até fazer um trem turístico até Ipiabas. Tem o túnel, poderia até ser projetado, mas quando você pensa nisso, você tem que ter topógrafo, engenheiro ferroviário (...) É uma logística muito cara mas não impossível de acontecer. Quem sabe, né?

Jéssica: E retomando essa questão da ferrovia e a cidade, quer dizer, está aumentando o fluxo, a capacidade das composições. Como é que vocês veem essa relação do contexto atual da cidade com o projeto que vocês estão desenvolvendo dentro do IDEHC, que é mais voltado para a preservação do patrimônio, pra área cultural e do turismo?

Cláudio: Olha só, esse é o ponto principal que gente debate com a Prefeitura, todas as vezes que a gente está com o Secretário de Cultura nós falamos. Olha só, a MRS no próprio programa dela de renovação de concessão pra aumentar o fluxo, a gente coloca o ponto de vista do IDEHC. Se a empresa vai precisar fechar algum espaço, ela tem que dar acessibilidade. Vamos citar um exemplo aqui. Ali na Praça da descida do viaduto, Júlio Braga, [na verdade se refere à Praça Oliveira Figueiredo] passa um trem igual tá passando agora, basta um automóvel. Quem vai pra direita vai pra Química, quem vai pra esquerda vai pro Centro. Basta um carro desavisado ficar aqui na hora que tá passando o trem, acabou a cidade. É uma hora de engarrafamento, vai travar a cidade inteira. Então hoje é ruim. A própria MRS acenou e a Prefeitura tem uns projetos paralelos à isso. Tá sendo estudado na Secretaria de Obras já de fazer um minhocão ali aonde vai abrir um espaço, vai melhorar, vai ser por baixo. Ali onde é a Exposição de Barra do Piraí, construir um viaduto pra passar por cima saindo ali naquele parquinho que tem ali perto da vila Suíça, pra ligar uma ponte lá no outro lado, no Matadouro. Vai não só ligar ali como vai ligar o bairro da Química ao Matadouro. Então já melhora cem por cento. E onde é o viaduto ali saindo da rodoviária, vão fazer uma ponte paralela ali ligando a pracinha do parquinho pra quem vai em direção à Vila Helena, paralela àquela ponte que tá ali. Isso é a ideia que tá em negociação com a MRS.

Francisco: Ali perto do rio Paraíba também. Ali seria uma rota de veículos.

Cláudio: Isso, uma rota de veículos atrás da Amaral Peixoto ali, beirando o rio Paraíba. Tudo isso aí uma parceria com a MRS que vai melhorar a mobilidade. Se ela pretende no futuro, muito interessante isso, sua pergunta é muito pertinente, isso já tá no projeto pra que não atrapalhe. Ou seja, pra modernidade dela, ela tem a contrapartida. Só vai acontecer se tiver essa contrapartida.

Jéssica: Aí eu fico pensando. Tudo bem, vai construir viaduto, túnel, passarela, o que for. Não existe o temor de que aconteça igual foi no caso de Vargem Alegre, que a construção do viaduto pra atender a “modernidade” resultou no próprio fim da Estação?

Cláudio: Não, isso não. No patrimônio de forma nenhuma. Nós já discutimos com eles isso já. Em momento nenhum, qualquer coisa que ela tiver que fazer de mobilidade, não vai mexer com patrimônio não.

Francisco: É porque na verdade isso não tem a ver com esse espaço. Vai ficar fora desse eixo.

Cláudio: É porque pra isso acontecer primeiro tem que ter uma consulta popular e depois ainda passa pelo legislativo na Câmara pra ter uma aprovação. Então não vai ser a vontade dela, vai ser a vontade de todo mundo. A população vai decidir o que é melhor.

Jéssica: Espera-se (risos).

Cláudio: Mas aí é que tá, aí que entra no Instituto. Nós estamos preparados para mobilizar a população. Existe uma diretoria que tem capacidade de mobilizar uma grande população pra que isso não aconteça, entendeu? Então esse é o ponto chave do IDEHC, por isso o IDEHC é respeitado, é reconhecido, porque nós temos capacidade de mobilidade muito grande. Se hoje nós precisarmos trazer aqui mil, duas mil pessoas pra rua, nós vamos trazer. Nós queremos buscar o melhor. Eu concordo plenamente com o que você acabou de falar aí. Quando começa com questão política, é muito complicado. Por isso o IDEHC entrou no circuito. Quando nós pedimos parceria com o Prefeito, primeira coisa que nós falamos “olha, nós queremos transformar aquilo lá num espaço cultural, mas isso não significa que nós estamos apoiando você em nada, não significa que nós temos obrigatoriedade de numa próxima eleição, todo mundo do IDEHC trabalhar pra sua votação, de forma alguma. Nós queremos que você entenda que isso é pra população. E que o IDEHC vai fazer um trabalho pra população. A comunidade está acima do Instituto, é pra população, pro cidadão barrense. Mesma coisa pros vereadores. Nós temos um pensamento apolítico, nós estamos aqui pra atender todo mundo independente de partido político. Por isso nós queremos que o IDEHC esteja na gestão disso aqui. A nossa briga é pra que quando for fazer o projeto de restauro, você tenha colocado no projeto o destino dele. Qual vai ser o destino desse prédio que tá ali? O destino é que o Instituto faça a gestão dele, pra que não deixe na mão do executivo, do legislativo, uma decisão nesse sentido porque a gente não quer que aconteça o que você acabou de falar aí, alguns vão ser beneficiados e outros não. É a nossa realidade, então nós não queremos isso. Aqui tá aberto pra todo mundo. Enquanto nós estamos com a responsabilidade aqui, tudo é jogado aqui no IDEHC. Veio o rapaz aqui fazer o teatro da França. Ele teve uma negativa da Prefeitura, ele teve uma negativa da Secretaria de Cultura, ele teve uma negativa da MRS, ele teve uma negativa do legislativo. Mas a gente pensando em cultura, nós compramos a briga. Então a gente “olha, nós vamos estar lá assistindo, nós vamos ser responsáveis por esse grupo de teatro, nós vamos estar observando essa questão de segurança. Mas nós não podemos perder porque tá trazendo cultura pra Barra. É uma parceria com uma faculdade de Paris com o Brasil trazendo os franceses pra cá. Então o IDEHC assumiu essa responsabilidade, coisa que ninguém queria. Assumimos a responsabilidade, a coisa foi um sucesso. Aí começou a aparecer indicação na Câmara. Tipo assim, “fulano de tal indica fazer uma lavagem no subterrâneo”, lá embaixo, que tava sujo. Foi indicação, pergunta se teve lavagem do subterrâneo. Não teve lavagem do subterrâneo, foi uma indicação. Então as pessoas começam a trazer política pra dentro e isso é ruim.

Jéssica: Eu entendo que a iniciativa é apolítica, mas tem algumas questões que a gente realmente não tem como fugir muito. Por exemplo, aqui em Barra nós não temos uma repartição responsável pelo nosso patrimônio cultural. Qual é a visão do IDEHC sobre a política de preservação do patrimônio em Barra do Pirai?

Francisco: É a ausência. Tanto que dentro de uma relação, a Secretaria de Cultura, dizem que é uma das secretarias mais pobres. Porque os governos anteriores, eu não sei esse, mas tinha uma determinada verba e essa verba ficava estagnada e era retirada pra atender outras prioridades. E isso aí acaba realmente não gerando uma visão operacional. Por que? Hoje tem um turismólogo lá que é o Lucas, que se vê muito engessado com a proposta de trabalho dele. Tem o doutor Orlando, que tem um passado que envolve o Rosemar Pimentel, o pai dele, eu acho que ele com setenta e poucos anos, é como ele falou “dinheiro eu não quero ganhar aqui, eu vim aqui pra marcar o território e deixar o meu legado”. E eu acho que isso aí é muito interessante porque ele tá muito mais flexível do que os outros secretários dentro dessa leitura, né? Eu acho que teria que ter uma comissão, uma caixa de gestão. Teria que ter um historiador, teria que ter um arquiteto com uma formação específica pra essa área, teria que ter um turismólogo. Teria que ser uma caixa de gestão técnica. Por que? Abraçaria, fecharia tudo. Um estaria desempenhando de acordo com a sua realidade. Por exemplo, tombamento tá ligado a quem? À Secretaria de Cultura. Mas à Secretaria de

Cultura em partes. Ela já teria que ter alguém ali pra dar suporte da Secretaria de Obras. Pra funcionar de uma forma melhor.

Cláudio: Essa ideia aí já tem o próprio Secretário de Cultura, o doutor Orlando, de criar uma comissão pro patrimônio. Acontece que ele tá no segundo ano dele, e a parte da Secretaria de Turismo e Cultura são juntas, entendeu? Então o recurso é escasso. Hoje ele tem um turismólogo lá, e tem a subsecretária pra trabalhar com ele. São três pessoas a Secretaria de Cultura. Então, o que acontece na cidade? Primeiro teve o pessoal aí do Ciclo do Café, que houve um monte de problema, você não tem noção, que ele teve que resolver com as fazendas aqui da região. Vou dar um exemplo de um fato que tomou muito o tempo deles. Você viu que em algumas fazendas as pessoas se trajavam, pessoal trajava de mucamo, pessoal antigo. Veio o Ministério Público em cima deles, taxou em cima, que a Prefeitura não podia permitir aquilo, mandou acabar com tudo. Então as fazendas perderam toda a questão que já tinham voltada pro turismo, ou seja, aquilo era visitado, o pessoal tava gostando, tiveram que cancelar os pacotes todinhos que tinha na região toda. Isso aí foi um problema imenso pra ele resolver. Aí em cima dele vem o planejamento de Carnaval, que o pessoal quer o resgate do Carnaval na cidade. Aí vem os grupos que no passado recebiam apoio, mas não tem recurso. Então ele tava tentando, no curso desses dois anos, descobrir o que tava de errado pra consertar. Agora que ele tá ajustando isso aí, o Prefeito já autorizou que ele realmente volte pra cultura, crie uma comissão de cultura geral pra levantar o patrimônio da cidade, não só o ferroviário, mas o patrimônio geral das fazendas, tudo. Isso já tá no planejamento dele.

Jéssica: Eu agradeço muito, eu estou realmente buscando essas pessoas que estão se esforçando no sentido de resgatar o nosso patrimônio, e com certeza o IDEHC tem um papel fundamental nisso, então eu agradeço muito a disponibilidade.



ANEXOS

- Anexo 01 – Portaria n.º 70 de 04 de junho de 2010, publicada no Diário de Justiça.
- Anexo 02 – Portaria n.º 162 de 24 de junho de 2009, publicada no DOU.
- Anexo 03 – Extrato de Cessão de Uso de 23 de junho de 2015, publicado no DOU.
- Anexo 04 – Desenhos técnicos da Estação de Barra do Piraí elaborados pela Secretaria Municipal de Obras.
- Anexo 05 – Portaria n.º 41 de 14 de fevereiro de 2011, publicada no DOU.
- Anexo 06 – Portaria n.º 309 de 21 de outubro de 2011, publicada no DOU.
- Anexo 07 – Ação Civil Pública do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, publicada em 22 de setembro de 2017.
- Anexo 08 – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário publicada pelo IPHAN em 15 de dezembro de 2015.
- Anexo 09 – Extrato de Termo de Homologação n.º 31 publicado no DOU em 19 de dezembro de 2012.
- Anexo 10 – Quadro Sinóptico dos Bens Inventariados Caminhos Singulares.
- Anexo 11 – Sobre a Preservação na Linha Centro.
- Anexo 12 – Portaria n.º 909 de 24 de agosto de 2012, publicada no BOE da PMBP.
- Anexo 13 – Lei Municipal n.º 1353 de 23 de novembro de 2007.
- Anexo 14 – Relatório do Comitê para a Regulamentação da ZEIP em Barra do Piraí.
- Anexo 15 – Lei Municipal n.º 02 de 28 de abril de 1983.
- Anexo 16 – Lei Municipal n.º 718 de 27 dezembro de 2002.
- Anexo 17 – Lei Municipal n.º 770 de 16 de outubro de 2003.
- Anexo 18 – Lei Municipal n.º 933 de 10 de junho de 2005.
- Anexo 19 – Decreto Municipal n.º 092 de 09 de outubro de 2017.
- Anexo 20 – Capa do Jornal O Barrense de 29 de março de 2013.
- Anexo 21 – Portaria n.º 243 de 09 de abril de 2018, publicada no DOU.
- Anexo 22 – Estudo preliminar e projeto básico de intervenção para a Estação de Barra do Piraí elaborados pelo escritório Quorum Consultoria e Projetos.