VERA REGINA TÂNGARI
ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER
(Orgs.)

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais

Copyright © 2019 dos autores.
As indicações iconográficas encontram-se inseridas nos artigos e os direitos de reprodução estão reservados aos autores das imagens. O conteúdo dos artigos é de responsabilidade dos autores.

DADOS INTERNACIONAIS PARA CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

A668 Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Organização: Vera ReginaTângari e Alex Assunção Lamounier. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019.

299 p. Il. 16 x 23 cm.

ISBN: 978-85-88341-72-2

Inclui Bibliografia.

1. Território ferroviário 2. Paisagem ferroviária 3. Espaços Livres 4. Planejamento Urbano I. TÂNGARI, Vera R. II. LAMOUNIER, Alex A. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/PROARQ-UFRJ.

CDD 710

Universidade Federal do Rio de Janeiro | UFRJ
Centro de Letras e Artes | CLA
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | FAU
Programa de Pós-graduação em Arquitetura | PROARQ-FAU/UFRJ

Reitora
Profª. Drª. *Denise Pires de Carvalho*
Vice-Reitor
Prof. Dr. *Carlos Frederico Leão Rocha*
Decana do Centro de Letras e Artes
Profª. Drª. *Cristina Trajan*
Diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Profª. Drª. *Andrea Queiroz Rego*
Vice-Diretor
Prof. Dr. *Guilherme Lassance*

Coordenadora PROARQ-FAU/UFRJ
Profª. Drª. *Monica Santos Salgado*
Vice-Coordenadora PROARQ-FAU/UFRJ
Profª. Drª. *Giselle Arteiro Nielsen Azevedo*
Coordenação Adjunta de Editoria
Profª. Drª. *Ethel Pinheiro Santana*

CONSELHO EDITORIAL
Danielly Cozer Aliprandi | IFF-Campos dos Goytacazes
Denise de Alcântara | DAU/UFRRJ
Graciela María Viñuales | CEDODAL
Humberto Yamaki | UEL
Inês de Azevedo Isidoro | ISCTE- IUL
Jonathas Magalhães Pereira da Silva | PUCCampinas
Rogério Goldfeld Cardeman | MPPP-PROARQ-FAU/UFRJ
Rubens de Andrade | EBA/UFRJ
Rui Vaz Alves | Câmara Municipal da Lousã
Teresa Marat-Mendes | ISCTE- IUL

NÃO PODE SER COMERCIALIZADO

VERA REGINATÂNGARI
ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER
(Orgs.)

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais

30+ PROARQ
1ª Edição
2019

COLABORAÇÃO

Aydam de Paula
Bruno Ragi Eis Mendonça
Daniel Athias de Almeida
Elizabeth Sá Lopes Nogueira
Felipe Sacramento
Flora Olmos Fernandez
Gabriel de Souza Parreira
Giulia Figueiredo Ferreira
José Landy Giorio do Vale
Nathália Rocha Barros Costa
Tatiana Rivera Pabón

APOIOS E PARCERIAS

Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas – GPPH/EBA-UFRJ
Grupo de Pesquisas Qualidade do Lugar e Paisagem – PROARQ-FAU/UFRJ
CAPES-Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CNPq-Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
FAPERJ-Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

UFRJ

PROJETO EDITORIAL PROARQ EM PARCERIA COM GRUPO DE PESQUISA SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES - SEL/RJ – PROARQ-FAU/UFRJ

Revisão de textos | *Cristina Pereira*

Capa, projeto gráfico e diagramação | *Rubens de Andrade*

Ficha catalográfica | *Nara Ferreira Oliveira*

Revisão dos originais | Vera Regina Tângari e Alex Assunção Lamounier
Arte da Capa: Inês Isidoro

EDITORIA PROARQ
editoria.proarq@fau.ufrj.br

Programa de Pós Graduação em Arquitetura - PROARQ-FAU/ UFRJ
Av. Pedro Calmon, 550, Sala 433 | Prédio da Reitoria, Ilha do Fundão Rio de Janeiro — RJ 21941-590
Telefones: +55 (21) 3938-0288

Todos os direitos sobre o conteúdo dos textos e imagens contidos nesta publicação são reservados ao selo editorial da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROARQ-FAU/UFRJ e aos autores, sendo de sua responsabilidade exclusiva. Nenhuma parte desta obra pode ser reproduzida ou transmitida por qualquer forma ou quaisquer meios, eletrônicos ou mecânicos, incluindo fotocópias e gravação, ou arquivada em qualquer sistema de banco de dados sem permissão por escrito dos editores.

SUMÁRIO

7 **PREFÁCIO**
Teresa Marat-Mendes

10 **APRESENTAÇÃO**
Vera Regina Tângari e ***Alex Assunção Lamounier***

PARTE I – DEBATES INICIAIS

16 Paisagem e ferrovia nas terras do norte: moldando frentes pioneiras
Humberto Yamaki

24 Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea: linha 7 da CPTM, São Paulo-SP
Jonathas Magalhães Pereira da Silva

38 Arquitetura, cidade e caminho de ferro
Rui Vaz Alves

48 Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação – discussões
Tatiana Rivera Pabón e ***Alex Assunção Lamounier***

60 História e patrimônio: concessão, regulamentação e gestão – discussões
Daniel Athias Almeida e ***Inês Azevedo Isidoro***

PARTE II – EIXOS TEMÁTICOS

68 A morfologia dos territórios ferroviários: metodologias de abordagem e estudos de caso
Giulia Figueiredo e ***Inês Azevedo Isidoro***

76 Identidades culturais e apropriação dos territórios ferroviários
Gabriel de Souza Parreira e ***Vera Regina Tângari***

83 História e patrimônio ferroviário: legados, permanências, transformações
Nathalia Rocha Costa e ***Daniel Athias de Almeida***

92 Paisagens ferroviárias: agentes conformadores, construção e transformação da cidade
Felipe Sacramento Xavier e ***Tatiana Rivera Pabón***

PARTE 3 | CONTEXTOS E CONTRASTES

100 Paisagem ferroviária no Norte do Paraná: uma aplicação metodológica à avaliação do caráter
Alex Assunção Lamounier e ***Humberto Yamaki***

120 Entre o ferro e a água: uma análise urbana do território ferroviário de Além-Paraíba e seu impacto na morfologia
Fernanda Silva Freitas e ***João Pedro Otoni Cardoso***

137 El ferrocarril estructura el territorio – el caso argentino
Graciela María Viñuales

150 Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento- Ramal Deodoro, Rio de Janeiro
Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e ***Virginia Vasconcellos***

162 A preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos
Claudiana Cruz dos Anjos

179 Estação férrea de Chiador: novas apropriações e o potencial de recuperação do patrimônio ferroviário
Thaís Motta do Nascimento e ***Virginia Vasconcellos***

192 Estradas de ferro: os novos caminhos do Recife oitocentista
André Luiz Rocha Cardoso e ***Mariana Zerbone A. de Albuquerque***

207 Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso
Ananda Soares Rosa e ***Nilson Ghirardello***

225 As estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo
Júlio Cláudio da Gama Bentes

250 Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim: turismo, sustentabilidade econômica e patrimônio ferroviário
Emanuela Nogueira Fabres e ***Virginia Vasconcellos***

261 O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro
Douglas Lima, José Eustáquio Machado de Paiva e ***Vanessa Kellen Xavier do Couto***

274 Território parque educativo de Bento Ribeiro
Felipe Sacramento Xavier

291 **AUTORES/AUTORAS**

295 **COMITÊ CIENTÍFICO**

298 **ÍNDICE REMISSIVO**

PREFÁCIO

A INCLUSÃO DA LINHA FÉRREA na paisagem humanizada constituiu um dos mais importantes marcos da história da humanidade. As suas origens remontam à época da invenção da máquina a vapor, mas terá sido através da Revolução Industrial que a linha férrea e o comboio ganhariam relevância. Instrumentos centrais no processo de transformação das paisagens urbanas e territoriais, testemunhariam novas escalas de abordagem ao mesmo tempo que de afirmação de uma sociedade industrializada.

Desde a revolução industrial até aos dias de hoje, a sociedade assistiu a profundas transformações mas também permanências nos territórios atravessados pelas linhas férreas. Não só a técnica e o conhecimento se alteram, como também a sociedade testemunhou novos avanços científicos, constrangimentos sociais, económicos, políticos e ambientais que determinaram por seu lado variadíssimas opções de abando ou de continuidade dessas mesmas linhas férreas.

A presente publicação permite um olhar aprofundado sobre os territórios e paisagens ferroviárias que moldaram a paisagem humanizada. Dar a conhecer esses mesmos territórios de forma detalhada permitirá à sociedade contemporânea não só conhecer o legado patrimonial desse repositório de informação, como também melhor informar a leitura da paisagem contemporânea e a construção de uma nova era geológica – o Antropoceno.

Os textos incluídos nesta publicação indicam diversas escalas de problemáticas relacionadas com o tema central – Territórios e Paisagens Ferroviárias –, desde o território à escala do edifício, mas também aspetos ambientais, sociais e económicos. As abordagens metodológicas contidas nesta publicação são também variadas, incluindo a análise morfológica, geográfica física e humana, análise histórica, entrevistas dirigidas, mas também análises da paisagem e arquitetónica.

Num momento em que a sociedade testemunha uma trajetória de grande aceleração (STEFFEN *et al*, 2015), pelo menos desde os anos 1950, importa perceber as consequências de um dos principais legados de maior transformação física e de velocidade experienciado pela sociedade desde a Revolução industrial – a Linha Férrea e o comboio – na paisagem humanizada e na construção do Antropoceno. Nesse sentido convida-se o leitor à leitura da seleção de textos aqui contida no âmbito de estudos sobre áreas atravessadas por linhas férreas.

Teresa Marat-Mendes
ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa, DINÂMIA'CET Lisboa Portugal

---

[1] STEFFEN, W.; BROADGATE, W.; DEUTSCH, L.; GAFFNEY, O.; LUDWIG, C. *The trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration, The Anthropocene Review.* Volume: 2 issue: 1. 2015. p. 81-98.

APRESENTAÇÃO

ESTA PUBLICAÇÃO TRAZ AO DEBATE reflexões, estudos e experiências sobre o papel que a infraestrutura ferroviária exerce enquanto elemento estruturante da configuração morfológica de áreas urbanas e rurais no marco material ou imaterial da memória e do afeto por parte das populações que das linhas férreas se utilizam, e como documento patrimonial das paisagens e territórios significados ou ressignificados por seus trilhos, edificações, equipamentos e, principalmente, pelas pessoas que com elas se identificam.

Representa uma contribuição importante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura-PROARQ para a Área de Arquitetura e Urbanismo por reunir um conjunto qualificado de estudos, pesquisas, projetos e atividades diversas de campos profissionais que dialogam entre si: geografia, arquitetura, urbanismo, paisagismo, história e patrimônio. Contribui para aproximar contextos regionais e nacionais em regiões distintas do Brasil — Centro-Oeste, Nordeste, Sudeste, Sul — e em países cuja relação com o caso brasileiro é relevante, como Argentina e Portugal. Justifica-se assim o esforço de interlocução em tempos de necessidade de maior integração entre os contextos de origem de seus autores e autoras e de trocas e interlocuções que os textos propiciam.

Outro aspecto importante a destacar é a contribuição de equipes de autores compostas por pesquisadores de pós-graduação — mestres e mestrandos, doutores e doutorandos, e pós-doutorandos —, de graduação — estudantes em iniciação científica — e profissionais, representando o esforço de inserção dos estudos e de seus resultados em diversos níveis de formação. Esse talvez seja um dos impactos mais relevantes: a horizontalidade dos processos de construção teórica e empírica sobre um objeto — a ferrovia — e as questões de pesquisa e de projeto que dele derivam.

Resgatamos dessa forma interesses comuns a nós, como organizadores que, em épocas e situações distintas, no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e no Paraná, nos debruçamos a estudar nossas ferrovias, os territórios atravessados e as paisagens constituídas ou impactadas, convidando nesse instigante processo outros olhares e percepções. Para isso, estruturamos a publicação em três partes que reúnem vinte e um artigos, buscando destacar a diversidade dos trabalhos reunidos.

A primeira parte compreende cinco artigos que apresentam estratégias de pesquisa sobre: leitura integrada de territórios e paisagens — artigos de Humberto Yamaki e Jonathas Magalhães Pereira da Silva; análise arquitetônica das infraestruturas ferroviárias — artigo de Rui Alves; e identidade memorial e patrimonial — artigo de Tatiana Rivera Pabón e Alex Assunção Lamounier, e artigo de Daniel Athias de Almeida e Inês Azevedo Isidoro.

A segunda parte reúne discussões e embates desenvolvidos por equipes de autores vinculados ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura-PROARQ, que se associaram a eixos temáticos aos quais se alinham suas pesquisas individuais, finalizadas ou em andamento, nos cursos de Doutorado e Mestrado Acadêmico em Arquitetura, e Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio. Inclui quatro artigos sobre: aspectos morfológicos, de Giulia Figueiredo e Inês Azevedo Isidoro; identidades culturais e de apropriação, de Gabriel Parreira e Vera Regina Tângari; história e patrimônio, de Nathalia Rocha Costa e Daniel Athias de Almeida; paisagens ferroviárias, de Felipe Sacramento e Tatiana Rivera Pabón.

A terceira e última parte tem por finalidade apresentar e confrontar conteúdos em doze artigos de cunho teórico, metodológico ou empírico que apresentam a diversidade de contextos, escalas e interpretações que os organizadores buscaram na trajetória de editar esta publicação. Reúne artigos no Brasil que se debruçam sobre estudos realizados de forma geral aplicados ao território brasileiro, como no artigo de Claudiana Cruz dos Anjos, e em regiões distintas, como: a) no Paraná: por Alex Assunção Lamounier e Humberto Yamaki; b) no estado e na cidade do Rio de Janeiro: por Fernanda Silva Freitas e João Pedro Otoni Cardoso; por Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e Virginia Vasconcellos; e por Felipe Sacramento; c) em Minas Gerais: por Thaís Motta do Nascimento e Virginia Vasconcellos; e por Douglas Lima, José Eustáquio Machado de Paiva e Vanessa Kellen Xavier do Couto; d) no eixo dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo: por Júlio Cláudio da Gama Bentes; e) no Espírito Santo: por Emanuela Nogueira Fabres e Virginia Vasconcellos; f) no Mato Grosso: por Ananda Soares Rosa e Nilson Ghirardello; g) no Recife: por André Luiz Rocha Cardoso e Mariana Zerbone A. de Albuquerque. Traz ainda como contribuição à interlocução latino-americana, objetivo pretendido pelos organizadores, o artigo de Graciela María Viñuales apresentando estudo de caso na Argentina.

A participação de pesquisadores internacionais e nacionais de instituições diversas no comitê editorial desta publicação, bem como na produção de alguns dos artigos aqui apresentados, reflete de forma clara e instigante a parceria e o esforço dedicado a esse processo de construção coletiva de conhecimento sobre os diferentes entendimentos quanto ao papel da ferrovia, em suas vertentes morfológicas, identitárias e patrimoniais.

Cabem muitos agradecimentos a instituições e órgãos de fomento e, principalmente, às pessoas que viabilizaram esta publicação.

Creditamos essa publicação:
Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, à Faculdade de Arquitetura de Urbanismo e à Universidade Federal do Rio de Janeiro, através de sua Coordenação, Direção e Reitoria, onde organizadores, docentes, discentes e colaboradores lecionam e desenvolvem suas pesquisas;
Ao Laboratório de Paisagem da Universidade Estadual de Londrina-PR, coordenado pelo prof. Humberto Yamaki, quem nos motivou e desafiou para este trabalho;

Aos diversos órgãos e instituições aos quais se filiam os autores e autoras que contribuíram com seu tempo e dedicação através dos textos encaminhados;

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior–CAPES, através do PROEX, que viabilizou a edição e impressão dos exemplares da publicação, e através das bolsas de pós-doutorado, de Alex Assunção Lamounier, de doutorado, de Inês Azevedo Isidoro, e de mestrado, de Gabriel Parreira, importantes colaboradores na edição, montagem e autoria de artigos;

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico–CNPq, através da bolsa de Produtividade em Pesquisa de Vera Regina Tângari, e da bolsa de Iniciação Científica PIBIC-UFRJ, de Felipe Sacramento, viabilizando recursos inestimáveis para as pesquisas;

À Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro–FAPERJ, através da bolsa Cientista do Nosso Estado de Vera Regina Tângari, e da bolsa de Iniciação Científica-IC de Giulia Figueiredo, possibilitando a dedicação necessária e a articulação entre pós-graduação e graduação.

Agradecemos a uma equipe dedicada, motivadora e comprometida com os avanços acadêmicos, profissionais e institucionais que, em condições, tempos e recursos distintos, viabilizaram materialmente e imaterialmente esta publicação:Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ: Mônica Santos Salgado – Coordenação geral; Giselle Arteiro N. Azevedo – Vice-coordenação; Ethel Pinheiro Santana – Coordenação adjunta de Editoria; Fabíola do Valle Zonno – Coordenação adjunta de Ensino; Laís Bronstein – Coordenação adjunta de Extensão; Gustavo Rocha-Peixoto – Coordenação adjunta de Pesquisa;

Curso de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio: Vera Regina Tângari – Coordenação geral; Claudia Nóbrega – Vice-coordenação;

Comissão de Apoio Administrativo do PROARQ: Maria da Guia da Silva Monteiro; Rita de Cássia da Silva Frazão; Vanda Maria Soares Moreira dos Santos;

Comitê gestor do PROEX: Mônica Santos Salgado; Giselle Arteiro N. Azevedo; Fabiola do Valle Zonno; Marcos Martinez Silvoso; Flávia Lima; Maria da Guia Monteiro;

Direção da FAU/UFRJ: Andrea Queiroz Rego – Direção; Guilherme Lassance – Vice-direção;

Docentes, discentes, colaboradores do Grupo de Pesquisa Sistemas de Espaços Livres no Rio de Janeiro-SEL/RJ: Bruno Ragi de Mendonça; Daniel Athias de Almeida; Felipe Sacramento; Gabriel Parreira; Giulia Figueiredo; Inês Azevedo Isidoro; Nathalia Rocha Costa; Tatiana Rivera Pabón.

Finalmente, agradecemos aos leitores e leitoras, a quem dedicamos esta publicação, e que certamente contribuirão com suas reflexões, críticas, sugestões e sentimentos.

Vera Regina Tângari
Alex Assunção Lamounier
Dezembro, 2019.

PARTE I | DEBATES INICIAIS

Paisagem e ferrovia nas terras do norte – moldando frentes pioneiras

Humberto Yamaki

RESUMO

As frentes pioneiras de colonização constituem vasto campo de estudo para a caracterização da paisagem regional. Em contraponto à usual afirmação sobre o processo de colonização e ferrovia no Norte do Paraná, o artigo apresenta como metodologia a análise comparativa de Decretos de Colonização, Planos de Viação, Concessão de Ferrovias e de Terras Devolutas. As Terras do Norte são o resultado da aplicação sistemática e estratégica de decretos e a interpretação de planos. Um diagrama permite identificar a relação entre os decretos e o resultado na definição das características da paisagem e da ferrovia. Constitui material importante ao reconhecimento do Caráter da Paisagem nas Terras do Norte.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem ferroviária. Caráter da paisagem. Morfologia. Terras do Norte.

ABSTRACT

The pioneer colonization fronts constitute a vast field of study for the characterization of the regional landscape. In contrast to the usual statement about the process of colonization and railroads in northern Paraná, the article presents a methodology considering a comparative analysis of Decree of Colonization, Road Plans, Concession of Railways and of Vacant Lands. The Northern Lands are the result of the systematic and strategic application of decrees and the interpretation of plans. A diagram identifies the relationship between the decrees and the result in defining landscape and rail characteristics. It is important material for recognizing the character of the landscape in the Northern Lands.

KEY WORDS: *Railroad landscape. Landscape Character. Morphology. Terras do Norte.*

RESUMEN

Los frentes de colonización pioneros constituyen un vasto campo de estudio para la caracterización del paisaje regional.En contraste con la declaración habitual sobre el proceso de colonización y ferrocarriles en el norte de Paraná, el artículo presenta como metodología el análisis comparativo del Decreto de Colonización, Planes de Carreteras, Concesión de Ferrocarriles y de Tierras Vacías. Las Tierras del Norte son el resultado de la aplicación sistemática y estratégica de los decretos y la interpretación de los planes. Un diagrama identifica la relación entre los decretos y el resultado en la definición de las características del paisaje y el ferrocarril. Es un material importante para reconocer el carácter del paisaje en las tierras del norte.

PALABRAS-CLAVE: *Paisaje ferroviario. Carácter del paisaje. Morfología. Terras do Norte.*

QUASE UM SÉCULO APÓS O INÍCIO do processo sistemático de colonização do Norte do Paraná, existe um discurso oficial que procura justificar as características da paisagem da região. Em tal discurso, hegemônico, propagandeado pela própria empreendedora, Companhia de Terras Norte do Paraná — CTNP, a "Companhia Inglesa" implantou um inovador empreendimento de colonização no sertão onde não havia vestígios ou referências (MONBEIG, 1935). Podemos afirmar que esse mito se inicia através de viajantes e exploradores que no início da década de 1930 visitam a região. Mais ainda, para alguns pesquisadores, o resultado era baseado em experiências de cidades jardins e de colônias ultramarinas. Um contraponto a um outro discurso, de improviso e precariedade em zonas pioneiras.

Como justificar a semelhança nos resultados de parcelamento de lotes rurais e distribuição de patrimônios em empreendimentos de colonização de proprietários e empresas diversas. Um sobrevoo pelas margens do rio Paranapanema no Norte do Paraná permite identificar características marcantes. O parcelamento sistemático em lotes de frente estreita, o sistema de estradas no espigão, a distribuição e localização de patrimônios ao longo de ferrovias e estradas definem homogeneidade.

Tendo como base farta documentação obtida em Relatórios e Mensagens do Governo do Paraná, o artigo trata dos condicionantes e diretrizes que moldaram a frente pioneira da chamada Terras do Norte. A metodologia de análise apresenta em ordem cronológica e interpreta: os Mapas de Viação, Decretos de Concessão de Ferrovias, Decretos de Concessão de Terras Devolutas e, finalmente, os Decretos de Colonização, que permitem identificar e resgatar os componentes naturais e culturais que definiram o Caráter da Paisagem da região.

Figura 1: Construção da Ferrovia na Frente Pioneira CFSPP, 1930.
Acervo: MHL, Coleção Boggio.

RELATOS DE VIAJANTES ÀS TERRAS DO NORTE: MONBEIG E DEFFONTAINES

Na década de 1920-30, vários viajantes e exploradores visitaram as terras do Norte do Paraná.

Vale destacar os geógrafos franceses Pierre Monbeig e Pierre Deffontaines. Seus relatórios, publicados no Boletim de Geografia, reforçavam o discurso da Companhia de Terras Norte do Paraná e influenciaram um grande número de pesquisadores.

Na publicação clássica A zona pioneira do Norte do Paraná (1935, p. 11-17), Monbeig afirma, entre outros, que: 1. "não se percebe a herança transmitida aos pioneiros pelos caboclos. A colonização moderna teve que criar tudo" (MONBEIG, 1935, p. 12). A incorporação de caminhos antigos, identificada no projeto de patrimônios como Londrina evidencia que, a tradição de incorporar traços anteriores era uma de suas diretrizes. 2. "O povoamento do Norte do Paraná compõe-se de dois elementos distintos, porém inseparáveis: de um lado centros urbanos e de outro, habitações geralmente espalhadas dos colonos...". Essa maneira de ordenação, de formação de núcleos coloniais com uma sede e lotes rurais sistematicamente medidos e numerados, de 10 alqueires, fazia parte do Decreto de Povoamento Nacional (1907) e Decreto de Colonização do Paraná (1907). Portanto, não era uma criação da CTNP. 3. "Por que esta regularidade de distâncias entre as estações e, por conseguinte, as cidades... esta constância é resultante de um plano maduramente concebido". Sobre esta afirmação podemos encontrar respostas nos decretos de concessão de ferrovias. Os projetos deveriam ser entregues em módulos de 15 e 30 km, as estações deveriam ser definidas perto de um local onde pudesse ser instalado um núcleo colonial. Haveria ainda a questão técnica de necessidade de paradas para abastecimento de água e lenha. 4. "No Norte do Paraná não há que admirar uma concepção nova dos colonizadores. Estes não utilizaram senão o que uma experiência secular ensinou aos paulistas... por isso não se deve ficar surpreendido de achar de novo em Londrina o que se pode observar em outros pontos da faixa pioneira paulista". A semelhança entre os empreendimentos paulistas e do Norte do Paraná era o resultado da aplicação sistemática de Decretos de Colonização e de concessão de terras devolutas e ferrovias. Monbeig não cita o empenho da Companhia Marcondes de Colonização e a Estrada de Ferro Central do Paraná (1922), que seria transferida para a CTNP em 1925. As vizinhas Colônias Sertanópolis e Primeiro de Maio sequer foram lembradas.

Por último, vale lembrar que a pioneira Colônia Heimtal (Núcleo Colonial Heimtal, 1929) e o Patrimônio Heimtal (Sede de Núcleo Colonial, 1929) (YAMAKI, 2017) de imigrantes alemães nas terras da CTNP não são citados nos referidos artigos.

PROPAGANDA E VENDA DE TERRAS

Uma propaganda do jornal Paraná Norte de 1935 anunciava: "Terras fertilíssimas, água em abundância, títulos seguros, facilidade de acesso e facilidade de pagamento...". Eram apresentadas como "vantagens offerecidas" pela CTNP (Figura 2). Antes, na Linha Noroeste em Birigui (SP), uma propaganda de jornal de 1916 de Companhia de Colonização anunciava: "El mejor lugar Del Estado de São Paulo para comprar tierras: por la salubridad, por la fertilidad de sus tierras, por las solidas garantias, por la facilidade de los pagos, por el transporte gratuito de Bauru hasta Biriguy..."

Embora não explicitados pelas Companhias, faziam parte das condições para a implantação de Núcleos Coloniais, segundo o Decreto de Povoamento Nacional (6455/1907) e de Colonização (218/1907) do Paraná (art. 14). Deixavam de cumprir algumas cláusulas como distribuição de ferramentas e sementes, uma casa em cada lote e transporte gratuito desde o porto de chegada até as terras adquiridas. Cláusulas obrigatórias para as Colonizadoras eram apresentadas como favores e gentilezas do empreendedor.

Paraná - Norte

ANNO I | LONDRINA, 18 de Novembro de 1934. | NUM. 6

DR. JOÃO FIGUEIREDO
Medico
Clinica de adultos e crianças — Partos
Attende chamados para fóra.
Londrina
Correio Paulistano
Assignaturas e annuncios - Nesta redacção.

A MELHOR VANTAGEM

alliada ao melhor futuro

Offerece aos seus compradores a

Cia. de Terras Norte do Paraná

Entre outras vantagens que difficilmente podem ser offerecidas pelas emprezas congeneres, salientam-se as seguintes:

— 1) Terras fertilissimas, situadas em clima saluberrimo, cobertas de mattas virgens, em uma altitude minima de 500 metros;

— 2) Aguas excellentes e abundante;

— 3) Titulos de propriedade absolutamente seguros, outorgados directamente pelo Governo do Estado do Paraná, devidamente registrados;

4) Facilidade de communicação com os grandes centros, por boas estradas de automovel e pela Companhia Ferroviaria São Paulo-Paraná que com suas linhas ferreas, está concorrendo para a maior rapidez do progresso desta futurosa zona, bem como a valorização de suas terras;

5) Facilidade de pagamento em prestações modicas, ao alcance de todas as bolsas;

6) A SAÚVA, a praga mais terrivel das zonas cafeeiras do Brasil, NÃO EXISTE no Norte do Paraná e muito menos nas TERRAS DESTA COMPANHIA.

Peçam informações

Companhia de Terras Norte do Paraná

Escriptorio: Londrina

Agencia principal: Rua 3 de Dezembro 48 - S.PAULO

AGENTES EM TODA PARTE

Figura 2: Propaganda da CTNP publicada no jornal Paraná Norte (1935).
Fonte: Acervo Museu Histórico de Londrina-PR.

TERRAS DO NORTE: DA PAISAGEM VERNACULAR À PAISAGEM ETNOGRÁFICA

Pouco se comenta sobre as tribos indígenas na região na época pioneira. Porém, a existência do Aldeamento Jesuítico de São Pedro de Alcântara e a indicação de "tendas" e "índios" em mapas do século XIX e início do século XX alertam sobre sua presença. Nas Terras do Norte existiam inúmeros caminhos de tropas e ranchos de posseiros. Realizavam agricultura de subsistência em pequenas clareiras abertas na mata. Levantamento realizado por Beltrão nas terras de concessão às margens do Tibagi indicava a existência de 55 famílias de posseiros que foram realocados durante processo de colonização (YAMAKI, 2017). Índios e posseiros certamente deixaram marcas na abertura de caminhos e clareiras. Paisagem simples, repetitiva e continuada, paisagem vernacular norte paranaense.

A Fazenda Três Barras é apresentada além Tibagi no Mappa Parcial da Região Cafeeira (PALHANO, 1933) (Figura 3). Foi projetada pela Sociedade Colonizadora do Brasil (BRATAC- Brazil Takushoku Kumiai) com capital japonês. Era destinada a imigrantes japoneses e brasileiros. Fazenda Três Barras ou Assahilandia (BRATAC, 1932) possui as mesmas características de parcelamento de lotes estreitos e localização central da sede do empreendimento. A Fazenda Três Barras foi planejada em módulos Seção de 6 a 8km de raio, em cujo centro ficava localizada a praça da escola. Local de comemoração de datas festivas. Vazio com significado é uma das características importantes de uma paisagem etnográfica (HARDESTY, 2000, p. 174). (Figura 3)

As terras da CTNP eram conhecidas como Colônia Internacional pelos imigrantes japoneses. Com o incentivo da Companhia de Terras, os japoneses formaram as chamadas *Shokuminchi* ou colônias. Assim, cada grupo imigrante ia definindo significados tendo uma base comum de parcelamento seguindo os Decretos de Colonização.

Silêncios e distorções (HARLEY, 1988) fazem parte da interpretação de mapas da época. O silêncio sobre a Estrada de Ferro Central do Paraná, transferida e ajustada da Companhia Marcondes de Colonização para a CTNP em 1925, permanece até hoje. A imagem de um sertão vazio contrasta com os Mapas Parciais da década de 1930 resgatados e reavaliados onde várias frentes avançavam simultaneamente.

CARÁTER DA PAISAGEM DAS TERRAS DO NORTE

O caráter de paisagem é o resultado da articulação de componentes, atributos, qualidade cênica e estrutura. Tempo e significado conferem forte ligação com o lugar (SWANWICK, 2002; YAMAKI, 2017).

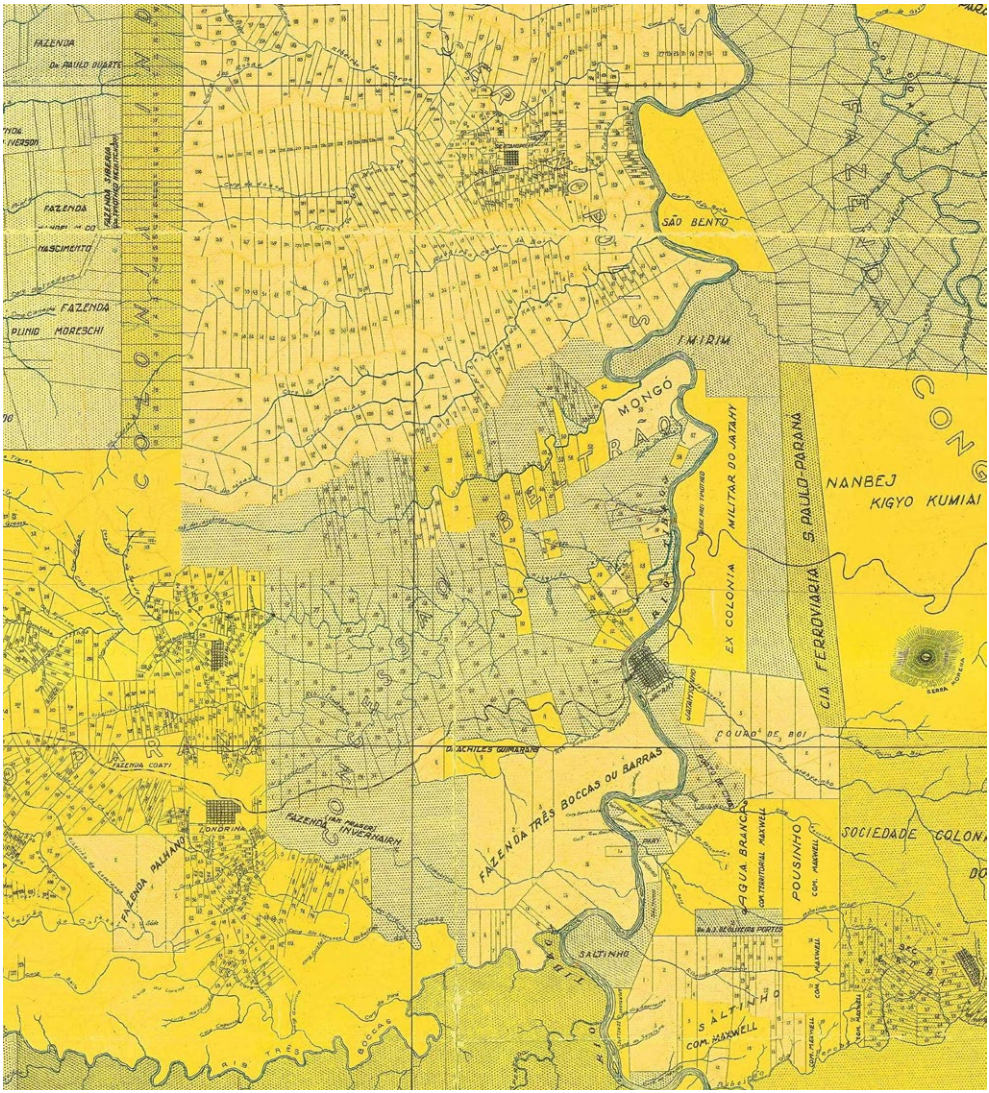


Figura 3: Mappa Parcial da Região Cafeeira do Estado do Paraná (PALHANO, 1933).
Fonte: Acervo MHL.

O parcelamento de terras em faixas estreitas (Decreto 6455/1907 lote máximo 25ha, Decreto 218/1907 máximo 50ha e perto de ferrovia máximo 25ha, Lei 1642/1916lotes de 5 e 25ha) indo da estrada no espigão ao córrego no fundo de vale, é uma característica marcante na paisagem das Terras do Norte. É uma paisagem tipo (SWANWICK, 2002), apresentada no livro comemorativo dos 50 anos da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná como “perspectiva panorâmica da repartição de terras executado pela CTNP” (SANTOS, 1977, p. 122).

Uma rede de vias de acesso era exigida pelos Decretos de Colonização (1907) a partir de estações e patrimônios. Nas terras da CTNP, a estrada principal que segue pelo divisor de águas de bacias hidrográficas (Tibagi, Pirapó, Ivaí) foi denominada de Estrada Mestre. Estrada Mestre e ferrovia seguem se entrelaçando. A partir da Estrada Mestre e da ferrovia é possível vislumbrar vistas amplas e de grande profundidade. Acompanhar visualmente os ribeirões que seguem em direção aos rios que lhe dá o nome. A Estrada Mestre e linha férrea definem, portanto, um conjunto de paisagens cênicas. Mackay (2012) apresenta como possível critério de avaliação: amplitude, profundidade/camadas, padrões tradicionais, pontos focais e elementos culturais e naturais significativos, entre outros. Na Província de Hyogo – Japão, 1993, uma série de diretrizes são definidas para o processo que denominam de "Paisagem do Amanhã": Resgate e criação de atrativos naturais e culturais representativos da região de Tamba, reconhecimento da paisagem rural do cotidiano, conciliar a paisagem natural e a paisagem utilitária, preservar a história local e paisagem como parte integrante da cultura regional.

Preservar vistas cênicas, conciliar paisagem natural e paisagem utilitária são possíveis estratégias para a conservação da paisagem das Terras do Norte. O Diagrama 1 foi organizado visando apresentar os Planos de Viação, Concessão de Ferrovias, Decretos de Colonização e Concessão de Terras Devolutas em ordem cronológica. A formação da paisagem e da morfologia de patrimônios nas Terras do Norte foi resultado da aplicação sistemática das cláusulas de decretos e leis, além de estratégias de cada época. (Figura 4)

CONCLUSÃO

Os relatos de viajantes como Monbeig e Deffontaines reproduziam a afirmação da Companhia de Terras Norte do Paraná. Não citavam ou identificavam os Decretos de Colonização e cláusulas de Concessão de Ferrovias na definição das características da paisagem em frentes pioneiras.

O estudo de Relatórios de Governo e respectivos planos permite identificar um outro Norte do Paraná. Terras do Norte onde planos sucessivos resultariam em concessão de ferrovias e terras devolutas visando à colonização. A existência de empreendimentos de colonização de diferentes áreas e proprietários, parceladas com o mesmo sistema de lotes rurais de dez alqueires, de frente estreita, indo do espigão ao ribeirão, e, patrimônios localizados em locais estratégicos, perto de ferrovias e rios, permitem formular a tese da existência de regras comuns aplicadas na abertura de novas frentes. A paisagem do Norte do Paraná é resultado da aplicação sistemática desses sucessivos planos e não somente o virtuosismo desta ou daquela Companhia de Terras.

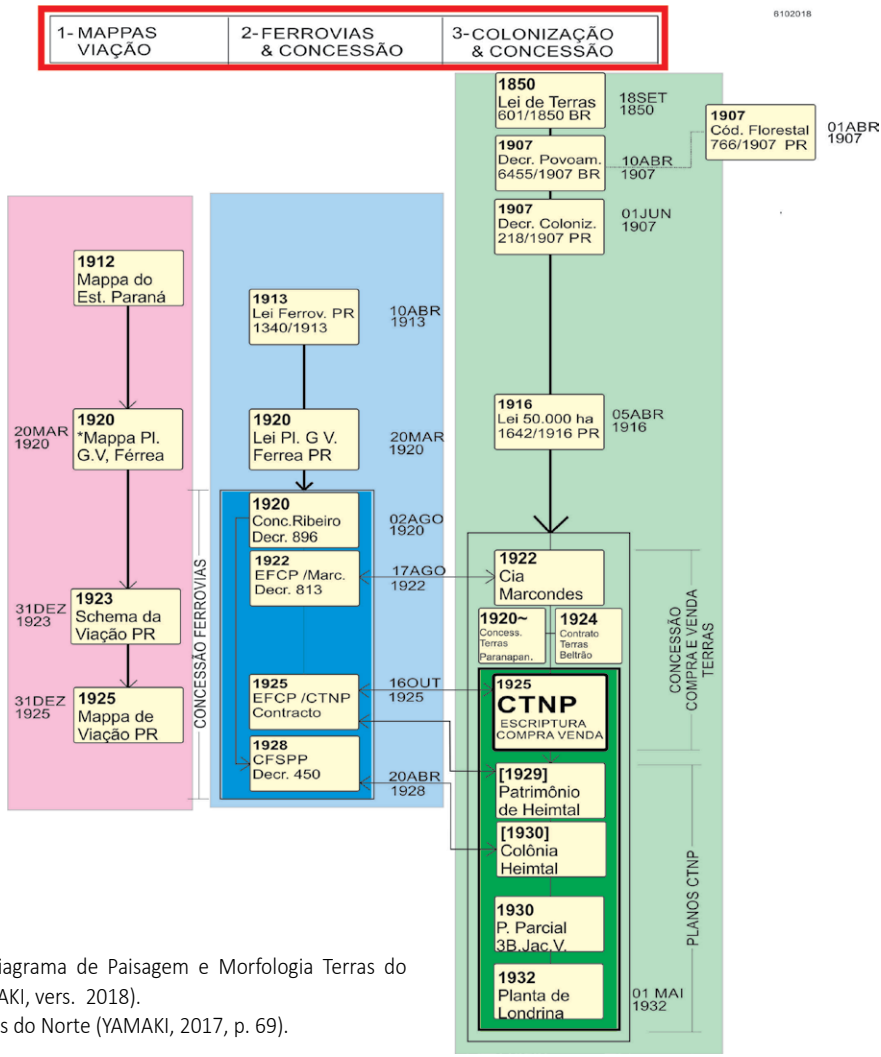


Figura 4: Diagrama de Paisagem e Morfologia Terras do Norte (YAMAKI, vers. 2018).
Fonte: Terras do Norte (YAMAKI, 2017, p. 69).

REFERÊNCIAS

HARDESTY, D. Ethnographic landscapes – transforming nature into culture. *In*: ALANEN, A. R. *et al.* (ed.). *Preserving cultural landscape in America*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2000.

HARLEY, B. *Mapas, saber e poder.* Confins, [S. l.], nº. 5, 2009.

HYOGO, K. *Asu no Keikan o Tsukuru* (*Construindo a paisagem do amanhã*), 1993.

SILVA, R. *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná*. São Paulo: Ave Maria, 1975.

SWANWICK, C. *Landscape character assessment.* Edinburgh: U. Sheffield, 2002.

TUDOR, C. An *Approach to landscape character assessment.* The Countryside Agency, 2014.

WACHOWICZ, R. C. *Norte velho, norte pioneiro*. Curitiba: UFPR, 1987.

YAMAKI, H. *Terras do norte*: paisagem e morfologia. Londrina: UEL, 2017.

Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea: linha 7 da CPTM, São Paulo-SP

Jonathas Magalhães Pereira Silva

RESUMO

O artigo apresenta o método que possibilitou a compreensão das contradições, potencialidades e entraves existentes nos Compartimentos e Unidades Morfoterritoriais existentes ao longo da linha férrea – Linha 7 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que se estende ao longo de 60 quilômetros e possibilita o acesso desde a estação da Luz, localizada na região central do município de São Paulo, ao município de Jundiaí. Ao menos quatro escalas foram trabalhadas para a compreensão do recorte estudado: a) Escala Metropolitana; b) Escala dos Compartimentos Morfoterritoriais; c) Escala das Unidades Morfoterritoriais; d) Escala de Intervenção Local. Nesta discussão abordaremos principalmente as duas escalas intermediárias. O presente texto é parte integrante do livro: Desenho como Questionamento: distintas dimensões de planos e projetos, desenvolvido durante o PosDoc do autor junto ao PROARQ/FAU–UFRJ. Na referida publicação, todos os compartimentos são analisados.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem ferroviária. Método de análise. Morfologia. Território. Linha 7 CTPM.

ABSTRACT

The article presents the method that allowed the understanding of the contradictions, potentialities and obstacles identified in the Morpho-Territorial Compartments and Units existing along the railway line - Line 7 of Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). The section analyzed extends for 60 kilometers and connects Luz station, located in the central region of the city of São Paulo, to the municipality of Jundiaí. Four scales were studied for the understanding of the studied cut: a) Metropolitan Scale; b) Scale of the Morpho-Territory Compartments; c) Scale of Morpho-Territorial Units; d) Scale of Local Intervention. In this discussion we will focus mainly on the two intermediate scales. The present text is an integral part of the book: Design as Questioning: different dimensions of plans and projects developed during the author's PosDoc with PROARQ/FAU–UFRJ. In this publication all the compartments are analyzed.

KEY WORDS: *Railway landscape. Analytical criteria. Morphology. Territory. Line 7 CTPM.*

RESUMEN

El artículo presenta el método que posibilitó la comprensión de las contradicciones, potenciales y obstáculos existentes en los Compartimientos y Unidades Morfo-territoriales existentes a lo largo de la línea férrea –Línea 7 de la Compañía Paulista de Trenes Metropolitanos (CPTM)- que se extiende a lo largo de 60 kilómetros y posibilita el acceso desde la Estación de la Luz, localizada en la región central del municipio de São Paulo, al municipio de Jundiaí. Al menos cuatro escalas fueron trabajadas para la comprensión del recorte estudiado: a) Escala Metropolitana; b) Escala de los Compartimientos Morfo-territoriales; c) Escala de las Unidades Morfo-territoriales; d) Escala de Intervención Local. En esta discusión abordaremos principalmente las dos escalas intermedias. El presente texto es parte integrante del libro Diseño como cuestionamiento: distintas dimensiones de planes y proyectos, desarrollado durante el Posdoctorado del autor en el PROARQ/FAU–UFRJ. En la referida publicación, todos los compartimientos son analizados.

PALABRAS CLAVE: *Paisaje ferroviario. Método de análisis. Morfología. Territorio. Línea 7 CTPM*

APRESENTAMOS O MÉTODO QUE possibilitou a compreensão das contradições, potencialidades e entraves existentes nos Compartimentos e Unidades Morfoterritoriais existentes ao longo da linha férrea — Linha 7 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que se estende ao longo de 60 Km e possibilita o acesso desde a estação da Luz, localizada na região central do município de São Paulo, ao município de Jundiaí. A Linha 7 perpassa sete municípios paulistas, conforme apresentado na figura 1.

Figura 1: Delimitação dos 4 "Compartimentos Morfoterritoriais" identificados e indicação dos municípios atravessados pela Linha 7 da CTPM.
Fonte: Autor, 2011.

O trabalho baseia-se no método desenvolvido pelo Projeto Orla (BRASIL, 2006), segundo o qual a Unidade de Paisagem é definida como um recorte territorial que apresenta homogeneidade de configuração, caracterizada pela disposição e dimensão similares dos quatro elementos definidores da paisagem: o suporte físico, a estrutura e padrão de drenagem, a cobertura vegetal e a forma de ocupação.

Para efeito de estudo, as unidades podem ser subdivididas em subunidades, de modo a permitir um detalhamento em outra escala (MACEDO, 1997). O presente trabalho incorpora procedimentos metodológicos de pesquisas desenvolvidas pela rede (SCHLEE ***et al.***, 2009; SILVA, 2011; MANETTI, 2011; MAGALHÃES, 2016), optando-se, aqui, por definir uma "macrounidade" denominada Compartimento Morfoterritorial, que contém as chamadas Unidades Morfoterritoriais. Nosso objetivo com a criação do termo é apenas deixar clara a necessidade de relacionar as escalas trabalhadas, uma vez que o trabalho apresenta uma dimensão metropolitana. Com os termos distintos para cada escala, pretende-se mais precisão quanto às relações entre escalas e suas questões específicas.

Pode-se afirmar que ao menos quatro escalas foram trabalhadas para a compreensão do recorte estudado: a) Escala Metropolitana; b) Escala dos Compartimentos Morfoterritoriais; c) Escala das Unidades Morfoterritoriais; d) Escala de Intervenção Local. Neste texto apresentamos detalhadamente as duas escalas intermediárias.

A análise aqui formulada objetiva definir diretrizes e ações concretas sobre o território e, dessa forma, interferir na paisagem. Entretanto, cabe alertar que a questão sobre a qual estamos trabalhando não é a mesma que Forman (2003) formula em seu livro *Road Ecology,* em que a estrada é vista como uma linha construída pelo homem que se torna um elemento de ruptura e que, portanto, requer ser transposta pela fauna e flora. Segundo o autor, por meio dos elementos — identificados como matrizes, corredores e fragmentos — buscam-se diretrizes de transformação do desenho que favoreçam a ecologia da paisagem.

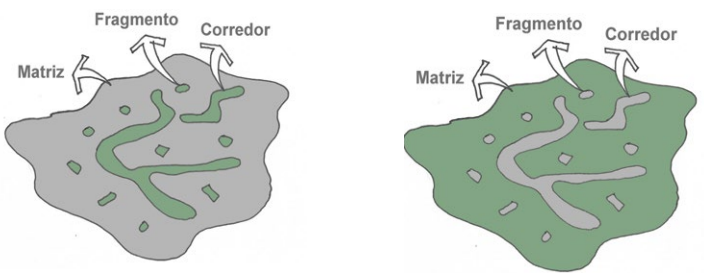


Figura 2: Richard Formam(1997) trabalha com os conceitos de matriz, corredores e fragmentos para analisar as transformações da paisagem.
Fonte: Autor, 2016.

Apesar de entendermos e considerarmos as questões formuladas por Forman, o presente trabalho tem como foco uma linha férrea, também produto da construção humana, que, sob nosso ponto de vista, simultaneamente conecta e rompe o território, deixando sua marca na paisagem. Nosso olhar está focado em compreender o processo das ocupações humanas — sejam elas urbanas, rurais ou extrativas — que ocorre ao longo dos 60 quilômetros estudados.

Procura-se entender como essa linha se coloca sobre o relevo, de que forma transpõe as bacias hidrográficas, quais processos de ocupação a via fomenta ou inibe e, principalmente, quais são as contradições e conflitos gerados. Portanto, este trabalho lida com as questões ambientais tendo como foco o ser humano e suas condicionantes territoriais, econômicas, sociais e culturais. Buscam-se critérios e argumentos para a construção de diretrizes que visam a atuar positivamente no processo de transformação da paisagem.

Para compreender o processo de ocupação é necessário considerar que a linha férrea estudada está inserida num contexto fortemente antropizado. Localiza-se no centro da Macrometrópole paulista, onde se concentram as regiões metropolitanas de São Paulo, Santos e Campinas (BENFATTI; QUEIROGA; SILVA, 2010) assim como a mais recente Aglomeração Urbana de Jundiaí, criada pela Lei Complementar nº 1.146/11, como apresentadas na figura 3.

Figura 3: Regiões Metropolitanas da Baixada Santista, São Paulo e Campinas e Região Metropolitana do Vale do Paraíba, em processo de discussão.
Fonte: Autor (2010) sobre base da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano.

DESENHO E ENFRENTAMENTO DAS DIFERENTES ESCALAS

O método adotado promove a compreensão das contradições, potencialidades e entraves existentes nos Compartimentos e Unidades Morfoterritoriais identificados ao longo da linha férrea de modo a estabelecer diretrizes ambientais e urbanísticas para ações concretas de gestão e intervenção. A aplicação do método induziu sucessivas análises e sínteses, possibilitando os resultados aqui apresentados (LEFEBVRE, 1983). O método estabeleceu as seguintes atividades e procedimentos para viabilizar o desenvolvimento do trabalho:

- construção de base de trabalho e leitura das bacias hidrográficas;
- identificação dos Compartimentos Morfoterritoriais;
- identificação das Unidades Morfoterritoriais nos compartimentos identificados;
- identificação dos Tipos correspondentes a cada Unidade de Paisagem;
- desenvolvimento do quadro de características, potencialidades e entraves para cada Compartimento de Paisagem;
- desenvolvimento do quadro de características, potencialidades e entraves para cada Unidade de Paisagem;
- identificação de trechos para serem possíveis objetos de ações concretas de intervenção;
- desenvolvimento de cortes tipos relevantes;
- desenvolvimento de perspectivas de cada recorte;
- estabelecimento de diretrizes para cada recorte.

A definição dos Compartimentos parte da compreensão do desenvolvimento da Linha 7 sobre o território, considerando o seu relevo, as bacias hidrográficas e os recortes administrativos. Do ponto de vista dos aspectos físicos, a Linha 7 da CPTM organiza-se no território sobre três bacias hidrográficas: bacia do rio Tietê, bacia do rio Juqueri e bacia do rio Jundiaí. A ferrovia transpõe as bacias, seguindo afluentes dos rios principais. As duas transposições são marcadas pelo pico do Jaraguá, sem a necessidade de obras de arte, e pelo morro do Botujuru através de um túnel.

A transposição do morro do Botujuru marca a separação proposta entre os Compartimentos 3 e 4. O Compartimento 2 define a transposição entre a várzea do rio Tietê (Compartimento 1) e a várzea do rio Juqueri (Compartimento 3). A Figura 4 possibilita a visualização dos aspectos físicos que definem a compartimentação proposta. (Figura 5)

A delimitação dos quatro Compartimentos Morfoterritoriais identificados buscou superpor-se simultaneamente às delimitações municipais por objetivarmos que as

diretrizes consigam dialogar com os gestores municipais. Dessa forma, atende à futura definição de políticas e diretrizes públicas de cada administração municipal.

A partir de cada Compartimento, estabeleceram-se os recortes denominados Unidades Morfoterritoriais, que se caracterizam, principalmente, por terem dinâmica semelhante ao longo do eixo ferroviário estudado. A análise gráfica apresentada a seguir possibilitou a definição dos Tipos, identificados pelos ícones correspondentes. (Figura 6)

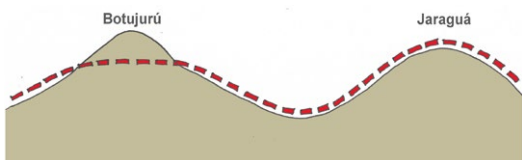


Figura 4: A Linha 7 da CPTM organiza-se no território sobre três bacias hidrográficas. As duas transposições de bacias são marcadas pelo Pico do Jaraguá, sem a necessidade de obras de arte, e pelo morro do Botujuru por meio de um túnel.
Fonte: Autor, 2016.

Figura 5: Compartimentos Morfoterritoriais e a relação com as bacias hidrográficas e relevo.
Fonte: Autor, 2011.

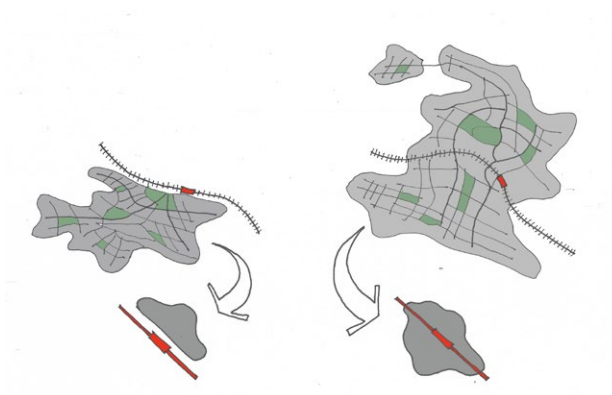


Figura 6: Unidades Morfoterritoriais definidas a partir da leitura cartográfica e do material de levantamento.
Fonte: Autor, 2011.

As Unidades Morfoterritoriais foram definidas a partir da leitura cartográfica e do material de levantamento. Para defini-las foi necessário considerar três relações espaciais: a) a Faixa de Domínio e a ocupação lindeira; b) o local, identificando centralidades e características dos tecidos urbanos; c) as dinâmicas da escala regional, caracterizadas pela localização e acessibilidade, pela força econômica, pelo valor do solo e pela potencialidade de transformação. (Figura 7)

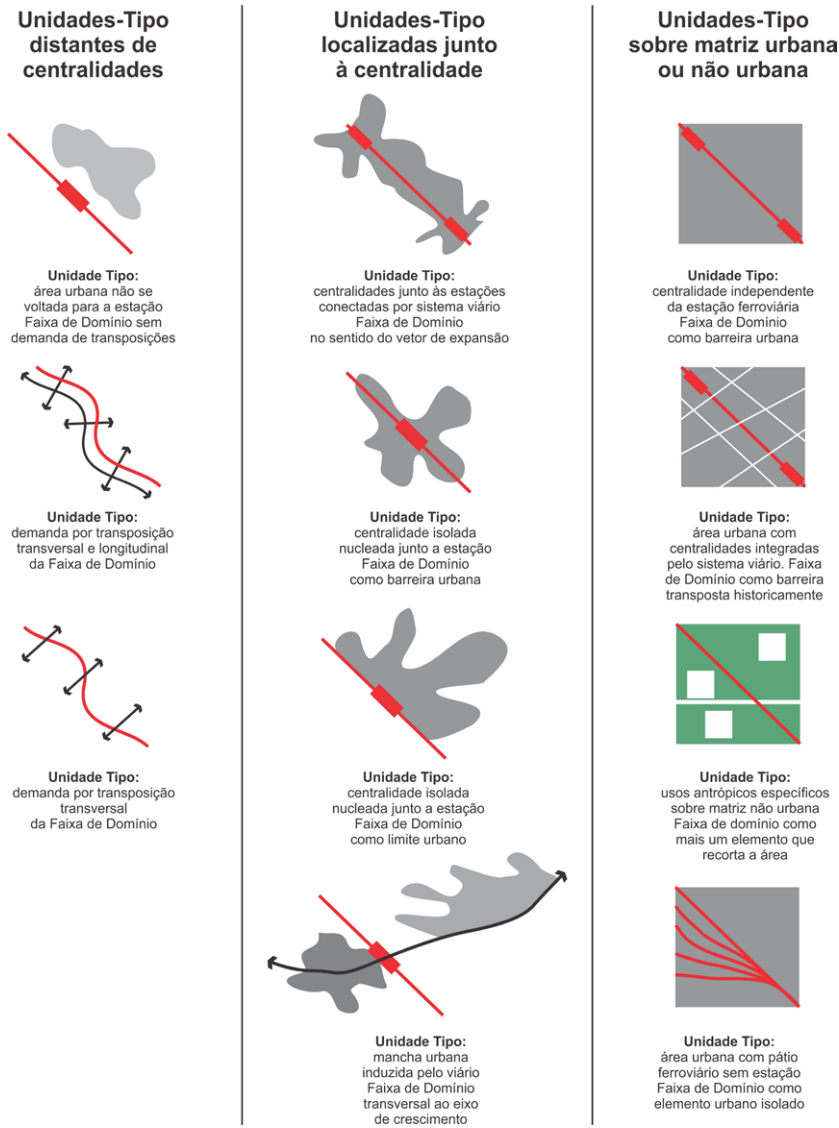


Figura 7: Quadro síntese das Unidades Morfoterritoriais-Tipo.
Fonte: Autor, 2011.

Os onze tipos identificados ao longo de catorze Unidades Morfoterritoriais demonstram a diversidade de questões que irão incidir sobre a Faixa de Domínio da ferrovia e a ocupação do entorno. Podemos classificar os tipos como pertencentes a três diferentes conjuntos: a) Unidades-Tipo distanciadas de centralidades; b) Unidades-Tipo localizadas junto a centralidades; c) Unidades-Tipo sobre matriz urbana ou não urbana.

IDENTIFICAÇÃO DOS COMPARTIMENTOS E UNIDADES MORFOTERRITORIAIS

A seguir, apresentamos o método de aplicação tomando como estudo o compartimento 4 onde são identificados as correspondentes características, potencialidades e entraves percebidos em cada Compartimento Morfoterritorial:

Compartimento 4 | Várzea do rio Jundiaí: localizado entre os rios Botujuru e Jundiaí

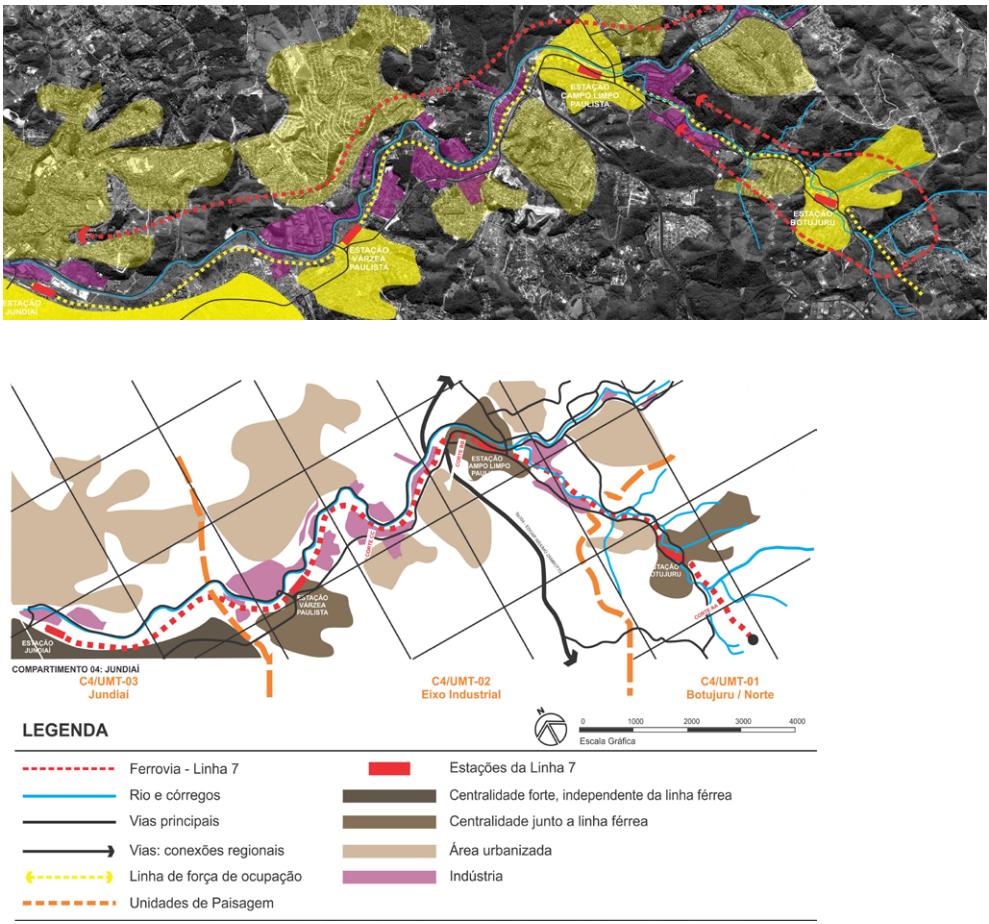


Figura 8: Mapa síntese do Compartimento 4.
Fonte: Autor, conjuntamente com o arquiteto urbanista Claudio Manetti sobre base *Google Earth*, 2011.

A partir do mapa síntese do Compartimento 4, identificam-se as três Unidades Morfoterritoriais e seus tipos correspondentes: C4/UMT-1 – Botujuru Norte: caracterizada pela centralidade deslocada; Faixa de Domínio como barreira urbana. (Figura 9)

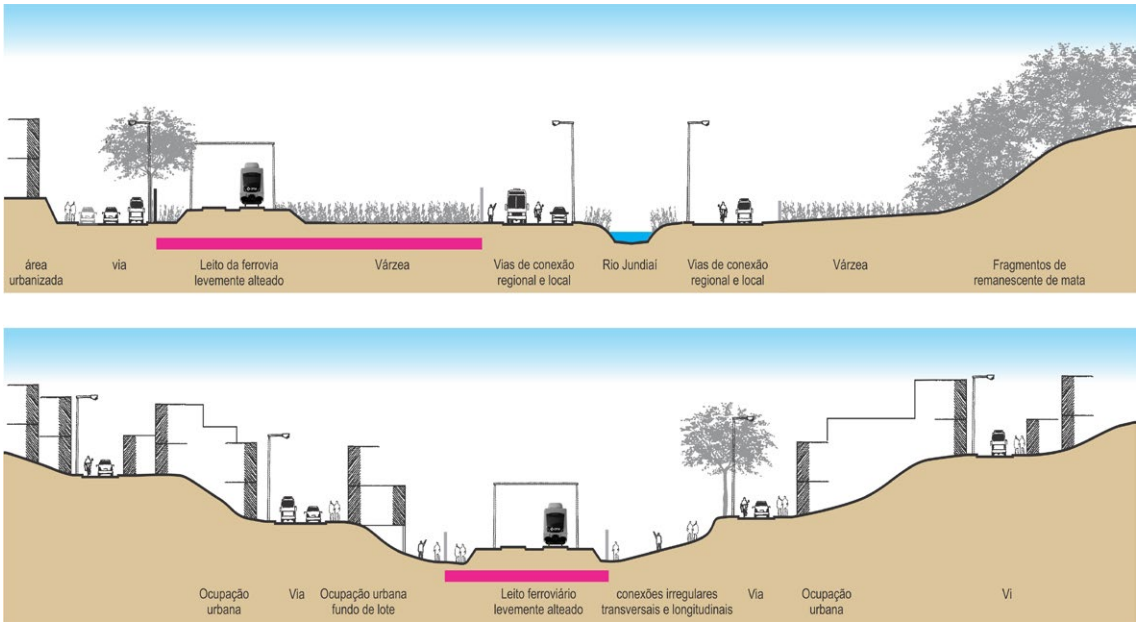


Figura 9: Cortes – Compartimento 4 – Unidades Morfoterritoriais 2 e 3.
Fonte: Autor, 2011.

- C4/UMT-2 – caracterizada pelo eixo existente entre Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, com sistema viário interligando as duas centralidades; a Faixa de Domínio acompanha o eixo de ocupação urbana caracterizado pela presença de indústrias no vale espraiado do rio Jundiaí;
- C4/UMT-3 – caracterizada pela centralidade de Jundiaí, independentemente da presença de estação ou linha férrea; Faixa de Domínio como elemento urbano.

A situação de vale é ilustrada pelo corte e perspectiva elaborados, onde se destaca a presença da malha viária e do uso industrial revelando a condição de acessibilidade da região. (Figura 10)

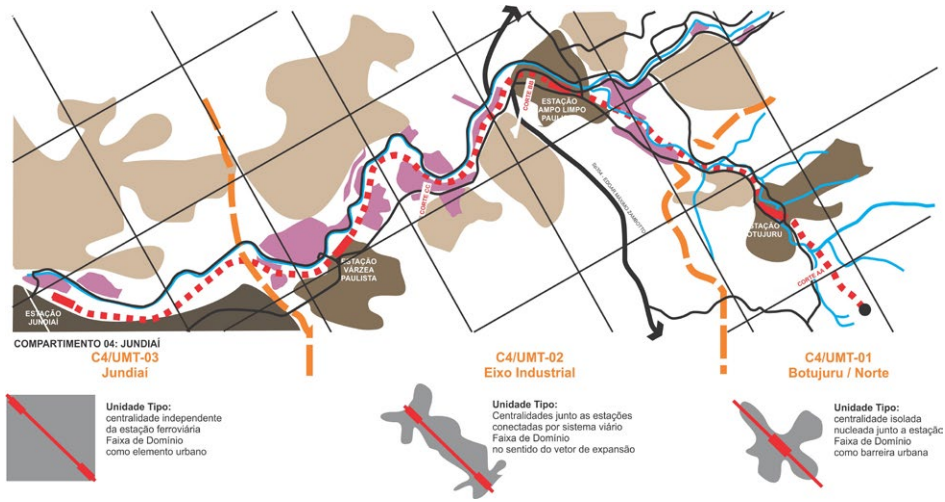


Figura 10: Síntese da leitura territorial e identificação dos tipos de unidades morfoterritoriais
Fonte: Autor, conjuntamente com o arquiteto urbanista Claudio Manetti sobre base *Google Earth*, 2011.

SÍNTESE

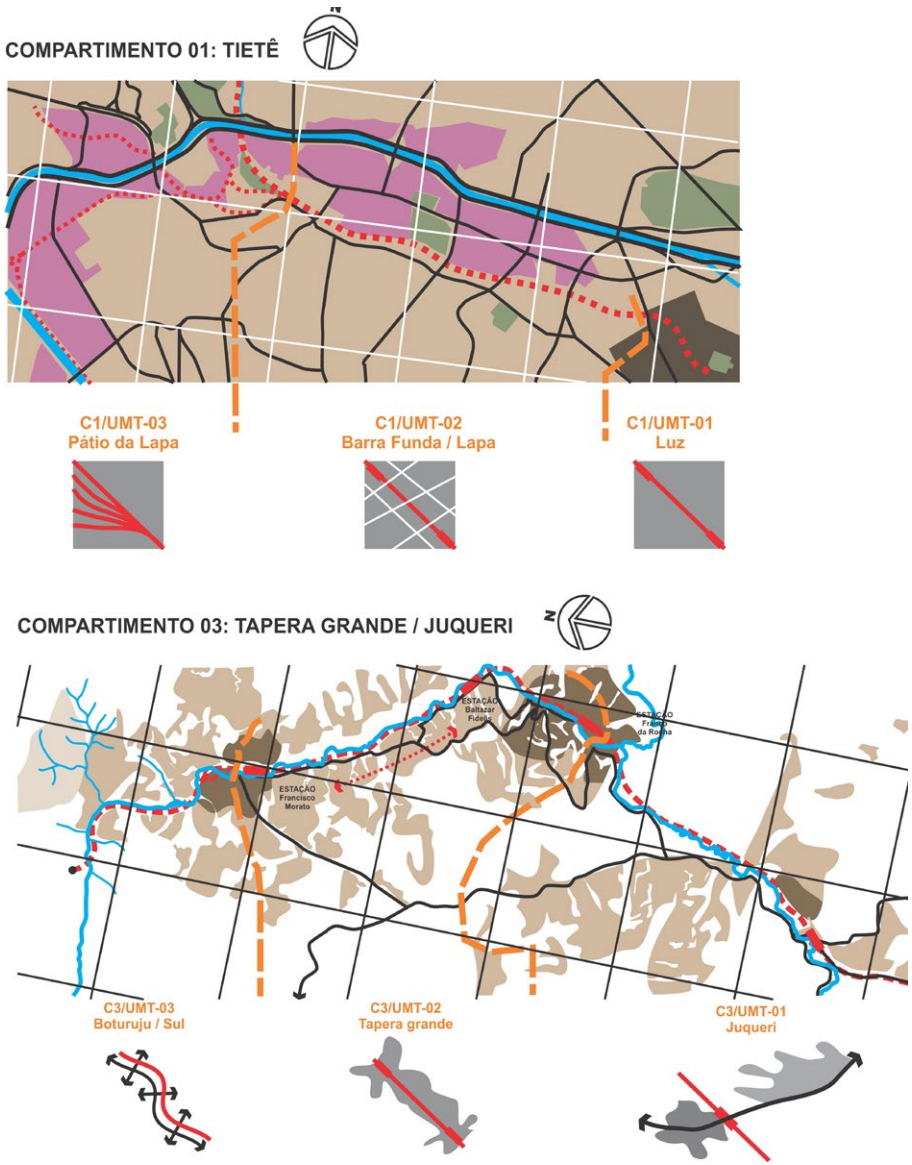
A síntese proveniente da análise de cada Compartimento permite uma visão da diversidade encontrada ao longo da linha férrea. Essa diversidade, sintetizada na figura "Quadro síntese dos Compartimentos Morfoterritoriais" proporciona o entendimento de diferentes relações estabelecidas entre o eixo e seu entorno, gerando diferentes oportunidades e conflitos que devem ser tratados de forma específica quando planejadas obras e investimentos ou definidas políticas públicas de planejamento e gestão.

Cabe destacar que o método de leitura proposto permite estabelecer uma hierarquia de ações pontuais sem perder a visão de conjunto, potencializando a identificação das ações relevantes à preservação ambiental e à integração socioespacial.

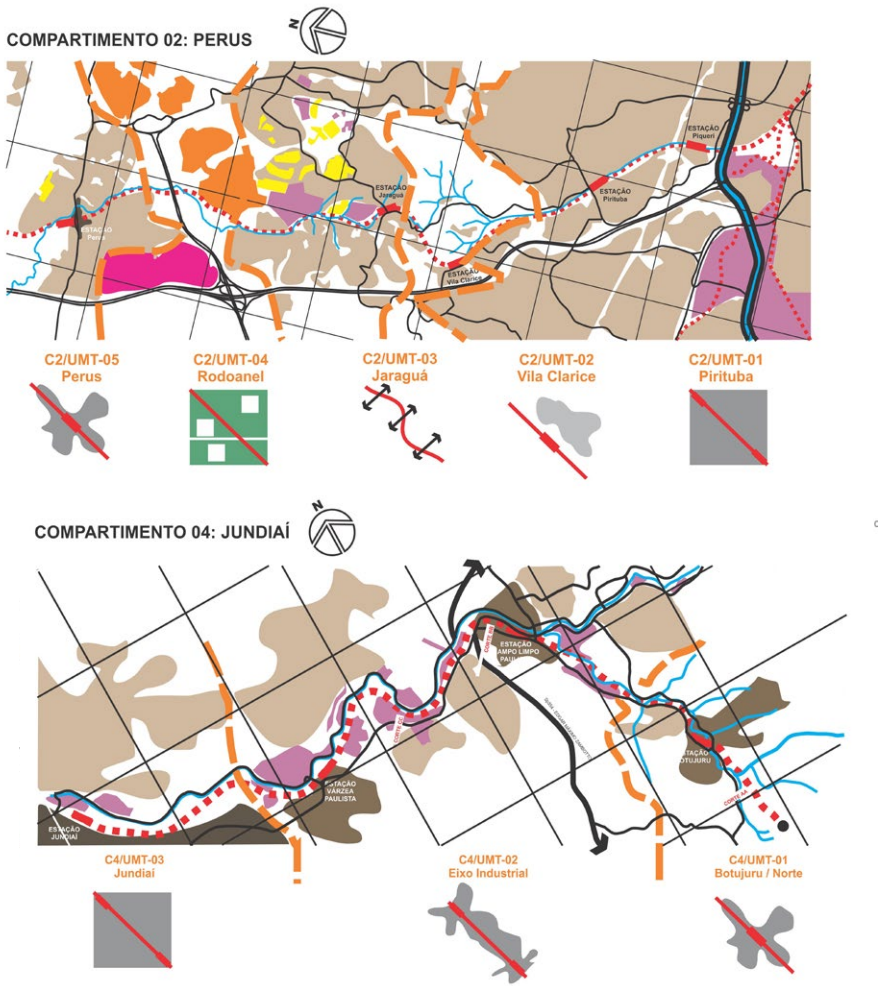
A compreensão das várias escalas e a identificação de projetos em estruturas territoriais de grande porte ajudam na identificação dos entraves e oportunidades referentes ao processo de transformação da paisagem em curso e possibilitam o estabelecimento de diretrizes que consideram a dinâmica local e regional.

A leitura territorial resultante da aplicação do método possibilita a compreensão dos conflitos ambientais e urbanos sem se deter nas questões operativas de um determinado agente transformador (concessionária pública, empresa de transporte, mercado imobiliário etc.). O estabelecimento de recortes territoriais considera os

diferentes agentes de transformação da paisagem, entretanto, como esses recortes têm como gênese aspectos físicos e sociais, os recortes resultantes da análise não privilegiam um único protagonista do processo histórico. Dessa forma, os conflitos e as questões contraditórias ganham espaço no debate. (Figura 11a e 11b)



Figuras 11a: Quadro síntese dos Compartimentos Morfoterritoriais.
Fonte: Autor, conjuntamente com o arquiteto urbanista Claudio Manetti sobre base *Google Earth*, 2011.



Figuras 11b: Quadro síntese dos Compartimentos Morfoterritoriais.
Fonte: Autor, conjuntamente com o arquiteto urbanista Claudio Manetti sobre base *Google Earth*, 2011.

O método aplicado ao estudo de caso (Linha 7 da CPTM) possibilita identificar os seguintes aspectos:

- A pressão pela ocupação do solo varia em torno da linha férrea, mas tem características semelhantes nos trechos identificados pelas Unidades Morfoterritoriais;
- As diferentes unidades, mapeadas sobre a grande estrutura linear que recorta o território, carregam em si uma oportunidade de promover o debate a respeito dos conflitos ali existentes;

- A operação de uma estrutura linear, como a estudada, torna-se um potencial agente articulador. Sua gestão pode restringir-se ao espaço necessário para garantir a operação. Nesse caso, sua ação sobre o território poderá acirrar conflitos ou impor unilateralmente as condições de uso do solo. Por outro lado, se o operador dessa estrutura linear tiver um olhar mais amplo, além da sua Faixa de Domínio, ele se transformará em importante articulador das questões socioambientais existentes e daquelas previstas.

CONCLUSÃO

Apresentamos o desenho como linguagem que transcreve a morfologia, os agentes, os conflitos e as contradições. Desenho que lança hipóteses para o planejamento da paisagem em constante transformação.

Por meio de uma série de estudos de caso foi apresentado um método de trabalho em que o desenho tem o papel de documentar a percepção do lugar, possibilitando a análise e a síntese. Considera-se tanto a unidade frente à realidade física, produto da paisagem (Unidades de Paisagem), como a realidade social, que impulsiona o processo de transformação da paisagem (Unidade Morfoterritorial).

O método para identificar regiões homogêneas pode considerar diferentes aspectos, conforme os contextos geográfico, social, econômico e político em que está inserido. A delimitação das Unidades de Paisagem e Morfoterritoriais objetiva identificar as diferentes características, entraves e potencialidades específicos de cada área identificada como homogênea.

Independentemente dessa diversidade de limites, o estudo das áreas homogêneas confere ao planejamento urbano a capacidade de identificação das condicionantes físicas e sociais de cada lugar auxiliando nos processos de gestão e planejamento. Os estudos apresentados demonstraram que a visão multiescalar possibilita maior compreensão dos lugares, processos e agentes envolvidos na transformação das paisagens urbana e rural.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Projeto Orla*: manual de gestão. Brasília, DF: MMA/SQA: MP/SPU, 2002.

BENFATTI, D.; QUEIROGA, E.; SILVA, J. M. P. Transformações da metrópole contemporânea: novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistema de espaços livres. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* (ANPUR), V. 2, p. 25-44, 2011.

FORMAN, Richard. *Land Mosaics*: the ecology of landscape and regions. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

FORMAN, R. T. T. *et al*. *Road ecology*: science and solution. Island Press: Washington, 2003.

LEFEBVRE, H. *Lógica formal, Lógica dialética.* Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1983.

MANETTI, C. da. 2010a. Pacto pela maioridade das metrópoles brasileiras. *In*: TÂNGARI, V. R.; REGO, A. Q.; MONTEZUMA, R. C. M. (rg.) *O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*: integração e fragmentação da paisagem e dos espaços livres de edificação. Rio de Janeiro: PROARQ-FAU-UFRJ, 2011. *No prelo.*

MACEDO, S. S. *Litoral urbanização*: ambientes e seus ecossistemas frágeis. *In*: Revista Paisagem e Ambiente: Ensaios, nº. 12, São Paulo: FAUUSP, 1997.

SÃO PAULO. Lei Complementar nº. 1.146, de 24 de agosto de 2011. Cria a Aglomeração Urbana de Jundiaí–AU Jundiaí e dá providências correlatas. São Paulo, SP, 2011.

SILVA, J. M. P. da. Percepção e transformação da paisagem: planejamento, apropriação e ações públicas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *In*: TÂNGARI, V. R.; REGO, A. Q; MONTEZUMA, R. C. M. (Org.). *O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*: integração e fragmentação da paisagem e dos espaços livres de edificação. Rio de Janeiro: PROARQ-FAU-UFRJ, 2011. *No prelo.*

SCHLEE, M. B.; NUNES, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGNTZ, P.; DIAS, M. A.; TÂNGARI, V. R. Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras: um debate conceitual. *In*: *Revista Paisagem e Ambient*e: Ensaios, nº. 25, São Paulo, FAUUSP, 2009. ISSN 1517-2422.

Arquitetura, cidade e caminho de ferro

Rui Vaz Alves

RESUMO

O caminho de ferro constitui-se como um "alimentador" de arquitetura e urbanização para a cidade. Não o foi com constância e regularidade, mas tem merecido desde o princípio do século XIX, até hoje, uma atenção internacional: com destaque para a Inglaterra, a França, os Estados Unidos da América, muitos outros e mesmo a nossa vizinha Espanha; e estudos em vários campos: no da ciência e tecnologia, da história, da economia, da sociologia, da arquitetura e do urbanismo. Procurou-se dar destaque a alguns deles, nas investigações, nas análises, na bibliografia e mesmo nas monografias. Ontem e hoje surge esta magnífica oportunidade de fazer uma análise, uma primeira reflexão, um primeiro balanço para o lado do continente americano e especificamente o Brasil. É uma excelente oportunidade de partilha de conhecimentos. Em Portugal o tema tem tido uma abordagem direta de alguns engenheiros, historiadores, economistas e geógrafos. Mas a arquitetura e o urbanismo têm sido o "parente pobre" em todo este estado da arte. Foi também por isso que dedicamos quatro anos de trabalho exclusivo com o apoio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia e o Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura ferroviária. Urbanismo ferroviário. Cidade e caminho de ferro. Desenho urbano e caminho de ferro.

ABSTRACT

The railroad is a "feeder" of architecture and urbanization for the city. It has not been steady and regular, but since the beginning of the nineteenth century it has received international attention: especially in England, France, the United States of America, many others and even our neighbour Spain; and studies in several areas: in science and technology, history, economics, sociology, architecture and urbanism. It was sought to highlight some of them, in the investigations, in the analyses, in the bibliography and even in the monographs. Yesterday and today there is this magnificent opportunity to make an analysis, a first reflection, a first overview of the American continent, and specifically Brazil. It is an excellent opportunity to share knowledge. In Portugal the topic has had a direct approach from some engineers, historians, economists and geographers. But architecture and urbanism have been the "poor relation" in this state of art. That is also why we dedicated four years of exclusive work with the support of the Foundation for Science and Technology and the Centre for Social Studies of the University of Coimbra.

KEY WORDS: Railway architecture. Railway urbanism. City and railway. Urban design and railway.

RESUMEN

El Ferrocarril se constituye como un "alimentador" de arquitectura y urbanización para la ciudad. No ha sido con constancia y regularidad, pero ha merecido desde el principio del siglo XIX hasta hoy, una atención internacional: con destaque para Inglaterra, Francia, Estados Unidos, muchos otros e incluso nuestra vecina España; y estudios en varios campos: en el de la ciencia y la tecnología, la historia, la economía, la sociología, la arquitectura y el urbanismo. Se buscó destacar algunos de ellos, en las investigaciones, en los análisis, en la bibliografía e incluso en las monografías. Ayer y hoy viene esta magnífica oportunidad de hacer un análisis, una primera reflexión, un primer balance en el lado del continente americano, y en concreto Brasil. Es una excelente oportunidad para compartir conocimientos. En Portugal el tema tiene un enfoque directo de algunos ingenieros, historiadores, economistas y geógrafos. Pero la arquitectura y el urbanismo han sido el "pariente pobre" en todo este estado del

arte. Fue por eso que dedicamos cuatro años de trabajo exclusivo con el apoyo de la Fundación para la Ciencia y la Tecnología y el Centro de Estudios Sociales de la Universidad de Coimbra.
PALABRAS-CLAVE: Arquitectura ferroviaria. Urbanismo ferroviario. Ciudad y ferrocarril. Diseño urbano y ferrocarril.

MANIFESTO AQUI, ANTES DE MAIS, o meu interesse original neste tema, com sentimentos até de ordem idiossincrática, ligado a três domínios: pela ARQUITETURA, nas suas várias escalas; pela CIDADE, como um conjunto, de dimensão variável, onde habitam ou trabalham pessoas, num espaço territorial; e, consequentemente, pelo CAMINHO DE FERRO, um fenômeno com leituras a várias escalas e repercussões em vários pontos dos dois domínios anteriores: no económico, no técnico e no social.

São esses os princípios e razões que têm alicerçado as minhas análises, um resultado abrangente e extenso que sistematiza e agrega este TRINÔMIO:

ARQUITETURA < > CAMINHO-DE-FERRO < > CIDADE

Este trabalho de análise, crítica e reflexão, cruza estes três domínios. Foi esse conjunto de interesses que me levaram a percorrer quilômetros para visitar e analisar centenas de lugares, estações ou apeadeiros ferroviários. Foi também esse interesse que me levou a permanecer centenas de horas nos arquivos da REFER, da CP, da Fundação Nacional Museu Ferroviário, da antiga DGTT, do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas; e de tantos outros arquivos e bibliotecas dos municípios e de tantas outras entidades.

Mas gostaria aqui de reconhecer que foi no "arquivo cadastral" da REFER, uma espécie de "caixa forte" situada na cave do Edifício de Passageiros da Estação de Santa Apolônia, em Lisboa, que encontrei os projetos, as peças desenhadas e os documentos mais preciosos para desenvolver uma parte substancial das investigações. Foi de fato nas instalações da antiga REFER que tive a possibilidade de consultar e analisar um vastíssimo espólio e documentação. E, porquanto até me foi dito, na altura, que fui a primeira pessoa exterior aos serviços ou à administração a quem foi autorizada a consulta desse material único.

Mas a falta de tratamento arquivístico duma parte substancial dessa documentação, a vastidão dos assuntos, a enorme quantidade de elementos e informações que potencialmente podem ser tratados e vertidos para, numa primeira fase, um trabalho

acadêmico, fizeram com que essa investigação e análises se encaminhassem, com sofreguidão, para o infinito. É evidente que com alguns conselhos e uma melhor reflexão, faz-se um reenquadramento do tema, sem pôr de lado a racionalidade, a sistematização e a vontade extensiva de tudo tratar e transmitir a todos.

PARADIGMAS: ARQUITETURA – CIDADE – CAMINHO DE FERRO

São esses os princípios e razões que têm portanto alicerçado as minhas análises, um resultado abrangente e extenso que sistematiza e agrega esse TRINÔMIO.

Cabe trazer para esta discussão um desenho esquemático encontrado numa revista francesa de história ferroviária,[1] retirado de um tratado de urbanismo elaborado em 1923, por Edmond Joyant:

O engenheiro urbanista francês elaborou então um esquema topológico, com as quatro principais implantações e posições das estações ferroviárias em relação à cidade e ao seu núcleo central: (Figura 1)

[1] A Estação Ferroviária em "IMPASSE" numa linha terminal.

[2] A Estação Ferroviária de "PASSAGEM DIAMETRAL" no centro da cidade.

[3] A Estação Ferroviária "TANGENTE" ao núcleo central da cidade.

[4] A Estação Ferroviária de "PASSAGEM TANGENTE" à periferia.

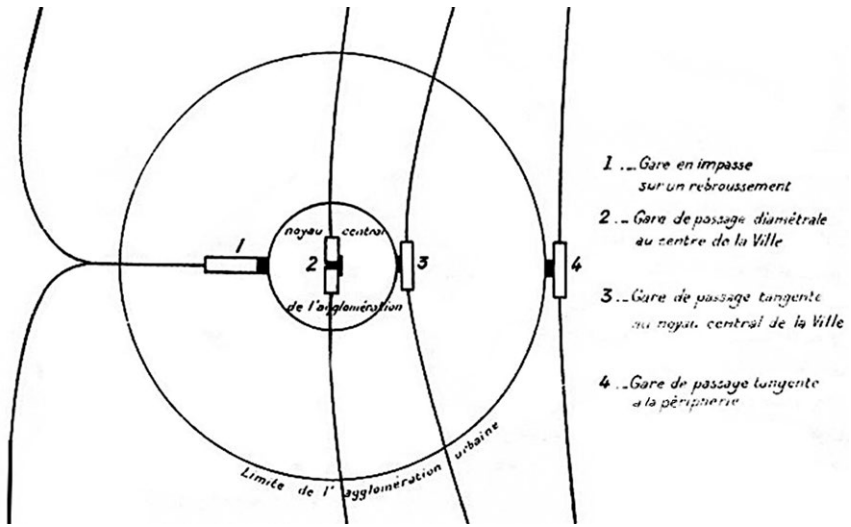


Figura 1: Esquema topológico das estações ferroviárias.
Fonte: Edmond Joyant, Tratado de urbanismo (1923)

[1] Revue d'Histoire des Chemins de Fer. Desenho "Position des gares dans la ville" – JOYANT, Edmond: Traité d'Urbanisme. Paris: Eyrolles, 1923.

Este esquema simples, elaborado em 1923, aponta apenas a posição das estações em relação à cidade. As investigações que temos feito também analisam, sob o ponto de vista topológico e do desenho urbano, quase toda a rede ferroviária portuguesa. Mas acrescentam sobretudo as questões mais complexas do impacto urbanístico direto do caminho de ferro sobre a cidade e as repercussões urbanas que aí possam advir.

Tomemos, como primeiro exemplo, muito rapidamente, o caso da cidade do Porto, que engloba de forma clara duas daquelas tipologias: (Figuras 2 e 3)

As estações ferroviárias de PORTO–SÃO BENTO e PORTO-TRINDADE: estações ferroviárias em "IMPASSE", vulgarmente designadas por estação TERMINAL, no léxico ferroviário. A antiga estação da ALFÂNDEGA do Porto também se situava no término da linha, junto ao cais do Douro. A antiga estação ferroviária da BOAVISTA também era de "terminal ou de impasse", mas situava-se numa área muito periférica à cidade. Foi desativada nos anos 1930.

Do tipo [4] temos a estação ferroviária PORTO – CAMPANHÃ; uma estação ferroviária de "PASSAGEM TANGENTE" à periferia. Salientemos também outros exemplos de simples Justaposição da estação ferroviária TERMINAL na periferia da CIDADE: Barreiro; Braga; Guimarães, ou antigamente Fafe; Évora; Figueira da Foz; Lagos; Vila Real de Santo António; Tomar. Cabem, ainda, destacar alguns exemplos de Conexão entre

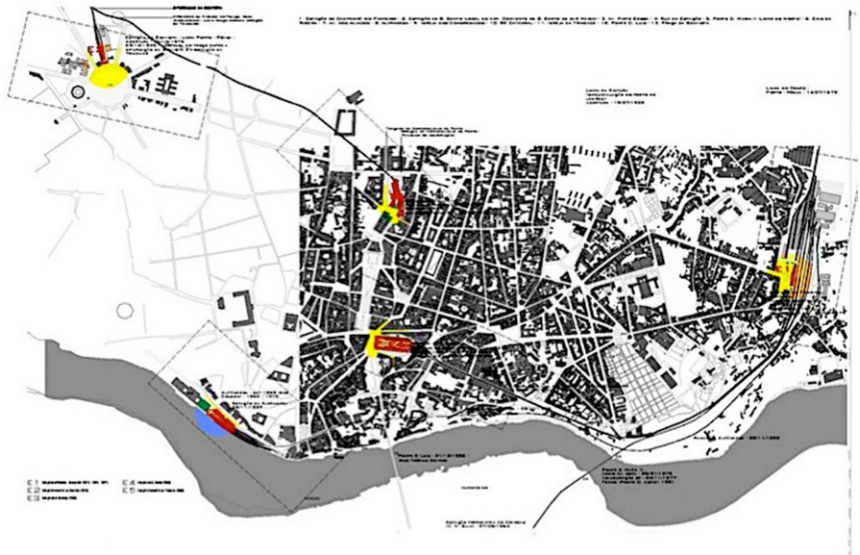


Figura 2: Planta topológica das estações ferroviárias da cidade do Porto – meados século XX .
Fonte: Desenho do autor (2015). *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

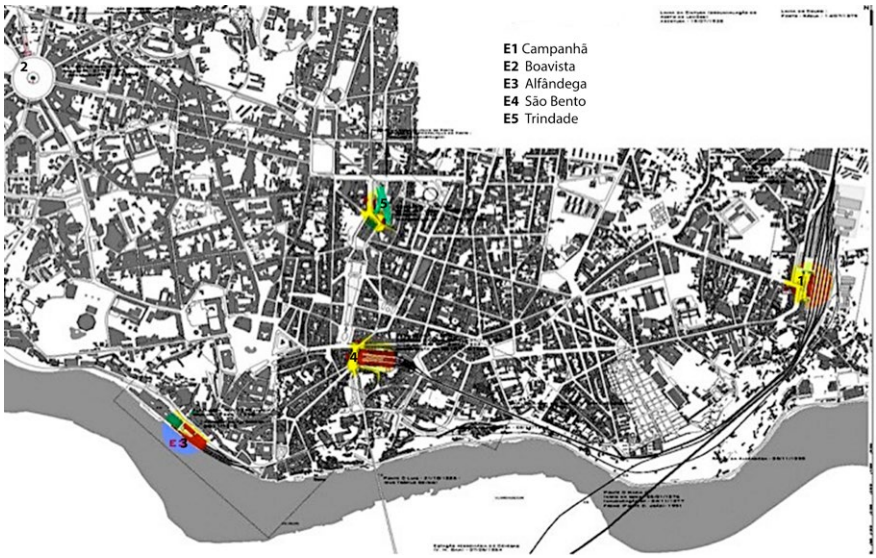


Figura 3: Planta topológica das estações ferroviárias da cidade do Porto – finais do século XX.
Fonte: Desenho do autor (2015). *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.* V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

o núcleo central da CIDADE existente e a Estação Ferroviária TERMINAL: Lisboa-Rossio; Lisboa-Cais do Sodré; Porto-São Bento; Porto-Trindade; Sintra; Cascais.

O segundo caso refere-se ao ENTRONCAMENTO: uma estação ferroviária de "PASSAGEM DIAMETRAL" no centro da cidade. No Entroncamento dá-se mesmo o caso extremo: a implantação inicial da estação ferroviária, no cruzamento das duas primeiras linhas construídas em Portugal, gerou a própria cidade. (Figura 4)

Com menor dimensão, existem ainda outros exemplos de Articulação urbana entre a Rede, a Estação Ferroviária, o Edifício de Passageiros e a CIDADE. A inserção do Edifício de Passageiros é crucial para o desenvolvimento correto desta situação. São os casos mais complexos de resolução urbanística, com eventual recurso a toda uma panóplia de ferramentas de desenho urbano e construção: o Túnel Ferroviário; o Túnel Rodoviário; o Viaduto Ferroviário; o Viaduto Rodoviário; a Passagem Inferior ou Túnel Pedonal; a Passagem Superior; as Barreiras. Tais caracterizações são verificadas nos casos de: Lisboa-Oriente; Lisboa-Roma; Lisboa-Entrecampos; Lisboa-Sete Rios; Lisboa-Campolide; Vila Franca de Xira; Espinho; Amadora; Régua.

O terceiro exemplo, ainda mais complexo, refere-se à cidade de Coimbra, com duas estações principais:

Figura 4: Planta topológica da estação ferroviária da cidade do Entroncamento. Fonte: Desenho do autor, 2015. *In*: ALVES, Rui Vaz. Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

[3] A estação ferroviária COIMBRA-CIDADE, "TANGENTE" ao núcleo central da cidade.

[4] A estação ferroviária COIMBRA B, de "PASSAGEM TANGENTE" à periferia.

(Figura 5).

O caso de Coimbra poderia até servir-nos de guião para todo um trabalho monográfico sobre este tema; na medida das especificidades e da evolução do desenho geral desta cidade em confronto com o caminho de ferro. Como até tenho procurado evidenciar, embora ainda de forma genérica, em alguns pontos das minhas intervenções.

E no que se refere às estações ferroviárias "TANGENTES" ao núcleo central da cidade; a Articulação e Conexão, a necessária funcionalidade urbana que se estabelece na proximidade entre o caminho de ferro e a cidade, provoca também a necessidade de implementar um conjunto de medidas que atenuam os problemas de segurança e as barreiras. As medidas podem ser semelhantes às que se enunciaram anteriormente para a estação de passagem, no centro da cidade. Para este tipo, podemos ainda apontar alguns exemplos paradigmáticos: Viana do Castelo; Pombal; Aveiro; Castelo Branco; Grândola; Famalicão; Pampilhosa; Guarda; Vilar Formoso; Caldas da Rainha; Lousã; ou até a antiga estação de Celorico de Basto.

Finalmente, e ainda no que se refere à Estação Ferroviária de "PASSAGEM TANGENTE" à periferia, a simples justaposição, no território, dos dois elementos — o caminho de ferro e a cidade — obriga também a um largo conjunto de novas Conexões para promover o "sucesso" da infraestrutura. É a situação mais frequente. Mas em

Figura 5: Planta topológica das estações ferroviárias da cidade de Coimbra.
Fonte: Desenho do autor, 2015. *In*: ALVES, Rui Vaz. Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

alguns casos, pontuais e de pequena dimensão, podem mesmo gerar-se novos núcleos urbanos à volta da Estação Ferroviária; como por exemplo, Campolide, com toda a evolução urbana à sua volta, desde a sua implantação no século XIX; ou, com evoluções e resultados distintos, Santarém; Leiria; Santa Comba Dão; Nelas; Mafra-Gare; Mira Sintra-Meleças; Trofa, a nova estação; Alfarelos; a antiga estação de São Pedro do Sul; a antiga estação de Cantanhede; a antiga estação de Duas Igrejas, às portas de Miranda do Douro.

COMPOSIÇÃO URBANA

Analisemos alguns casos de desenho da cidade em estreita composição com o sistema ferroviário, a estação e o edifício de passageiros.

Uma composição urbana central: Lisboa-Oriente, mostrada na Figura 6. As composições urbanas axiais ou lineares, como Aveiro, nas figuras 7 e 8. E Viana do Castelo, na Figura 9. Em suma, parece-nos também crucial termos um olhar para a evolução urbana em volta das estações e aí poderemos encontrar resultados de composições urbanas destacáveis e mesmo notáveis.

Com os LARGOS de estação a ganharem importância urbanística, caso muito corrente; ou mesmo quando esses espaços frontais ao Edifício de Passageiros podem mesmo converter-se em PRAÇA, casos raros como Porto-Boavista (Figura 10), com a rua da estação perpendicular ou com desenvolvimento paralelo ao caminho de ferro e ao núcleo central da cidade.

Ou composições com longas avenidas da estação para, muitas vezes, alcançarem o centro da cidade; como nos casos de Aveiro, Castelo Branco, ou mesmo a Lousã. E ainda,

o caso de simbiose extrema entre a cidade e o caminho de ferro, em que o núcleo central partilha o espaço urbano com o largo da estação, como acontece em Espinho, depois das alterações urbanísticas e da renovação de todo o conjunto; ou em Viana do Castelo, com uma estação completamente renovada e com novas funcionalidades.

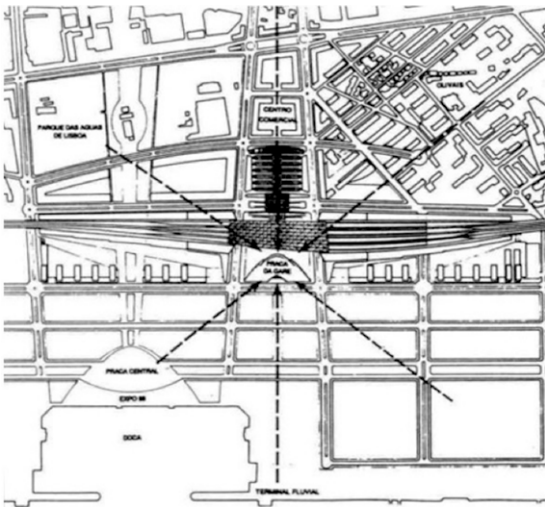


Figura 6: Esquema diretor, desenho geral do espaço e inserção urbana da estação do Oriente (Lisboa).
Fonte: Jornal dos Arquitectos, 1994. Desenho *in*: *Jornal dos Arquitectos*, nº. 135, p. 14-16, maio 1994; artigo: A Gare do Oriente numa "Cidade Nova", de Michel Toussaint.

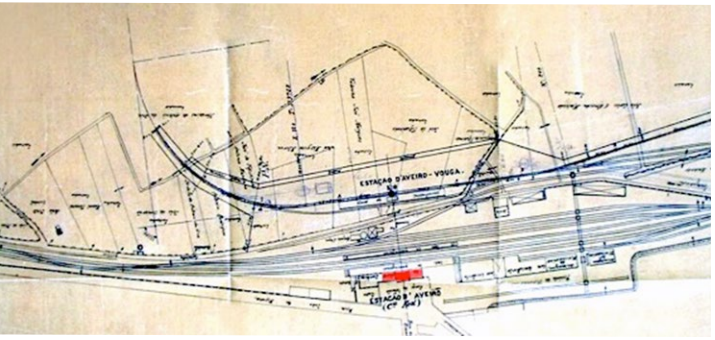


Figura 7: Projeto de construção da estação ferroviária de Aveiro.
Fonte: Arquivo da REFER, 1909. *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

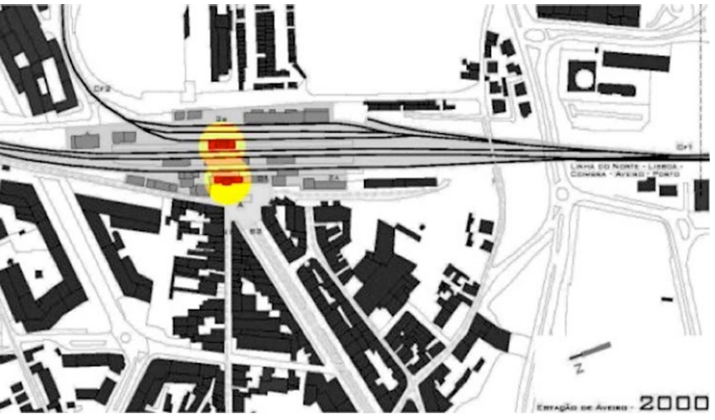


Figura 8: Planta topológica da estação de Aveiro.
Fonte: Desenho do Autor, 2015. *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

Figura 9: Planta topológica da estação de Viana do Castelo. Fonte: Desenho do autor, 2015. *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.* V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

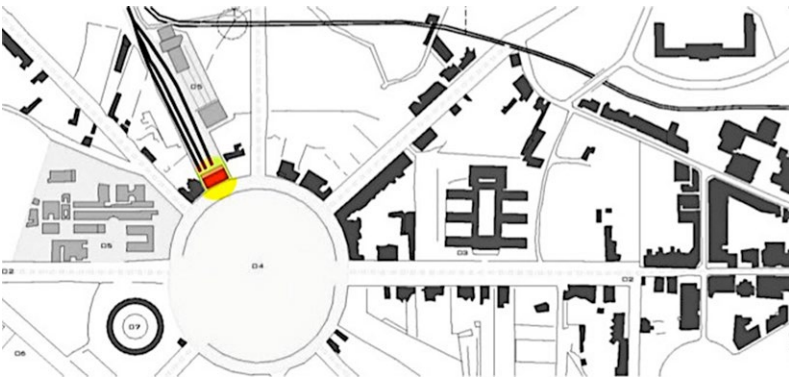


Figura 10: Planta topológica da estação da Boavista, a noroeste da cidade do Porto. Fonte: Desenho do autor, 2015. *In*: ALVES, Rui Vaz. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.* V. I, Tese de doutoramento (Arquitetura), 2015, Universidade de Coimbra.

No Porto-Campanhã, podem-se notar a estação renovada e um novo centro cívico. Nas novas Estações da Linha de Cintura de Lisboa, observam-se envolventes restruturadas, reabilitadas, renovadas, revitalizadas. E analisarmos muitos destes casos de urbanismo ferroviário, em conjunto, podemos ainda estabelecer e caracterizar um vasto leque de relações urbanas entre as estações e os próprios lugares ou cidades. Como são os casos mais paradigmáticos das seguintes conurbações: Linha de Cintura de Lisboa; Linha de Cascais; Linha de Sintra; Linha do Porto à Póvoa do Varzim; ou os troços iniciais das Linhas do Norte ou do Douro.

COROLÁRIO

Em jeito de corolário podemos apelar para uma maior atenção a este tema, por parte dos arquitetos e dos urbanistas. As últimas experiências urbanísticas com intervenções na cidade, em áreas ferroviárias e na sua envolvente, resultaram em mais um passo positivo para a consolidação desta infraestrutura de transporte e numa melhor convivência entre esta e as diversas estruturas da cidade.

E, portanto, os cerca de 700 quilômetros de vias e as diversas estações encerradas, em Portugal, durante os anos 1980 e 1990, não estão irremediavelmente perdidos! Este meio de transporte pode constituir-se como uma forte mais-valia para a cidade. Para um determinado intervalo, o transporte ferroviário foi, e continuará a ser, o mais econômico, seguro, confortável e fácil meio de deslocação entre lugares e cidades.

A organização e o funcionamento do sistema ferroviário, distintos por si só em relação aos diversos serviços — urbanos, suburbanos, intercidades ou alta velocidade, têm sofrido —, e vão continuar a sofrer, profundas alterações. Portanto, para além das mudanças tecnológicas a que as estações têm sido submetidas, é inequívoca a necessidade de alterar, adaptar ou refazer muitas das próprias instalações ou construções ferroviárias.

hegado aqui surge, assim, um vasto conjunto de oportunidades que os arquitetos e os urbanistas devem tomar a peito. No campo do URBANISMO ferroviário, o tema é vastíssimo e ultrapassa largamente o propósito desta discussão. Mas salientamos mesmo assim três focos:

- Recuperação e reabilitação urbana das áreas ferroviárias existentes.
- Incremento do planeamento urbano, nas áreas da mobilidade, das acessibilidades e da sustentabilidade.
- E a prossecução, o desenvolvimento e a consolidação de estudos sobre a problemática da ferrovia para a alta velocidade.

Quanto ao campo do DESENHO URBANO, as principais oportunidades passam pela inserção sustentável e continuada integração do caminho de ferro na cidade. Com alguns exemplos já iniciados e muitos outros com enormes potencialidades como, por exemplo, a estação de Espinho, todas as estações e a própria linha ferroviária de Coimbra-Miranda do Corvo-Lousã-Serpins, com destaque até para o projeto da nova Estação Ferroviária de Coimbra. E tantas outras: Viana do Castelo, Campanhã, General Torres em Lisboa, Aveiro, Covilhã, Figueira da Foz, Castelo Branco, Santarém, Sacavém, Lisboa-Alcântara-Terra, Setúbal, Sines, Portimão, Lagos, Peso da Régua e sobretudo a estação do Entroncamento, com os seus 154 hectares expectantes e ávidos de “desenho urbano”.

Finalmente, no campo da ARQUITETURA ferroviária, esta mais ávida para os arquitetos, vislumbram-se novos programas e novas funcionalidades nesses espaços de reconversão ou de reabilitação urbana e projetos ferroviários.

É que, portanto, a ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, para além de “INTERMODAL”, deve também passar a ser um CENTRO CÍVICO DE ATIVIDADES URBANAS.

Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação – discussões

Tatiana Rivera Pabón | Alex Assunção Lamounier

RESUMO

Este trabalho traz reflexões sobre metodologias de identificação e avaliação do Caráter da Paisagem Ferroviária apresentadas na primeira sessão de discussão do "I Colóquio Internacional sobre Territórios e Paisagens Ferroviárias". Numa abordagem etnográfica, Aida Leuro analisa influências da ferrovia em áreas urbanas e rurais de Cundinamarca e Bogotá, Colômbia, considerando imaginários e valores socioculturais relevantes na construção identitária das populações, práticas e cotidiano de ferroviários e camponeses residentes nos entornos dos trilhos, incluindo representações de paisagens ferroviárias regionais, entre outros aspectos. Humberto Yamaki desenvolve uma metodologia voltada à identificação e avaliação do Caráter da Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná, enfatizando qualidades visuais e potencial cênico ao longo dos trilhos. Relações entre ferrovia e relevo natural, seu papel na configuração da rede de cidades ao longo dos trilhos, marcas do tempo e significados culturais são alguns critérios analíticos. Jonathas Silva apresenta seu "Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea" na Região Metropolitana de São Paulo-SP. Destaca "Compartimentos e Unidades Morfoterritoriais", analisando relações entre conjunto ferroviário e configurações morfológicas no entorno da linha, com vistas à elaboração de diretrizes e ações de intervenção sobre a paisagem. Tais metodologias oferecem diversas contribuições em termos de possibilidades de identificação e avaliação do caráter de paisagens ferroviárias em diferentes escalas e contextos.

PALAVRAS-CHAVE: Caráter da Paisagem Ferroviária. Territórios ferroviários. Memória e identidade. Qualidades visuais. Morfologia.

ABSTRACT

This paper brings reflections on methodologies for the identification and evaluation of the Railway Landscape Character presented in the first session of discussions of the "I International Colloquium on Railway Territories and Landscapes". In an ethnographic approach, Aida Leuro analyzes railroad influences in urban and rural areas of Cundinamarca and Bogotá, Colombia, considering imaginary and sociocultural values relevant in the identity construction of the populations, practices and daily lives of railwaymen and peasants residing in the railroad surroundings, including regional railway landscapes representations, among other aspects. Humberto Yamaki develops a methodology focused on the identification and evaluation of the railway landscape character in North of Paraná, emphasizing visual qualities and scenic potential along the rails. Relations between railroad and natural relief, its role in the configuration of the network of cities along the tracks, time marks and cultural meanings, are some analytical criteria. Jonathas Silva presents his "Method of landscape reading applied to the railway line" in São Paulo-SP metropolitan region. He emphasizes "Compartments and Morpho-Territorial Units", analyzing relations between railway set and morphological configurations around the line, with a view to the elaboration of guidelines and intervention actions on the landscape. Such methodologies offer diverse contributions in terms of possibilities of identification and evaluation of the railway landscapes character in different scales and contexts.

KEY WORDS: Railway landscape character. Railway territory. Memory and identity. Visual qualities. Morphology.

RESUMEN

Este trabajo presenta reflexiones sobre metodologías de identificación y valoración del Carácter del Paisaje Ferroviario presentadas en la primera sesión de discusión del "I Coloquio Internacional sobre Territorios y Paisajes Ferroviarios". En un enfoque etnográfico, Aida Leuro analiza influencias del ferrocarril en áreas urbanas y rurales de Cundinamarca y Bogotá, Colombia, considerando imaginarios y valores socioculturales relevantes en la construcción identitaria de las poblaciones, prácticas y cotidianidad de ferroviarios y campesinos residentes en los entornos de los rieles, incluyendo representaciones de paisajes ferroviarios regionales, entre otros aspectos. Humberto Yamaki desarrolla una metodología orientada a la identificación y valoración del carácter del paisaje ferroviario en Norte de Paraná, enfatizando cualidades visuales y potencial escénico a lo largo de los rieles. Las relaciones entre ferrovía y relieve natural, su papel en la configuración de la red de ciudades a lo largo de los rieles, marcas del tiempo y significados culturales, son algunos criterios analíticos. Jonathas Silva presenta su "Método de lectura del paisaje aplicado a la línea férrea" en la región metropolitana de São Paulo-SP. Destaca "Compartimentos y Unidades Morfo-Territoriales", analizando relaciones entre conjunto ferroviario y configuraciones morfológicas en el entorno de la línea, buscando la elaboración de directrices y acciones de intervención sobre el paisaje. Tales metodologías ofrecen diversas contribuciones en términos de posibilidades de identificación y valoración del carácter de paisajes ferroviarios en diferentes escalas y contextos.

PALABRAS-CLAVE: Carácter del paisaje ferroviario. Territorios ferroviarios. Memoria y identidad. Cualidades visuales. Morfología.

AS PRIMEIRAS DISCUSSÕES APRESENTADAS no "I Colóquio Internacional sobre Territórios e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas" foram realizadas na manhã do dia 24 de outubro de 2018. Com o tema "Ferrovia e Caráter da Paisagem: identificação e avaliação", três pesquisadores apresentaram as respectivas metodologias de análise que vêm desenvolvendo em seus estudos sobre territórios e paisagens ferroviárias: a professora Ma. Aida Patrícia Rodriguez Leuro, historiadora e doutoranda em antropologia social e etnologia da Ecole des Hautes Études em Sciences Sociales de Paris, docente da Universidad de San Buenaventura-Bogotá; o professor Dr. Humberto Yamaki, arquiteto e urbanista, docente da Universidade Estadual de Londrina; e o professor Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva, arquiteto e urbanista, docente da PUC-Campinas.

Aida Leuro apresentou o que denomina de "metodologia etnográfica", tratando do estudo da memória que pode guardar trilhos e estações ferroviárias desativadas, hoje abandonadas e muitas delas em ruínas, e seu papel na construção de identidades locais e regionais. Atenta para a importância da preservação da memória, desenvolvendo uma aplicação que analisa fontes orais, representações artísticas, usos e valores remanescentes e imaginários a respeito de territórios urbanos e rurais anteriormente atravessados por ferrovias na região central da Colômbia, particularmente no departamento de Cundinamarca e na cidade de Bogotá.

Humberto Yamaki apresentou a metodologia que vem desenvolvendo para a identificação e avaliação do "Caráter da Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná".

A aplicação analisa o distrito de Serra Morena, que integra uma série de cidades médias e pequenas ao longo da Estrada Ferroviária São Paulo-Paraná, cujos trilhos ainda são existentes, mas já desativada há décadas no que concerne ao transporte de passageiros. Com foco nos potenciais e qualidades visuais da paisagem remanescentes da época auge do transporte sobre trilhos, o método abrange não apenas os elementos ferroviários em si, mas contempla as paisagens no entorno dos trilhos, incluindo áreas naturais e núcleos urbanos e rurais, bem como as relações morfológicas entre a linha férrea e o conjunto ferroviário; os elementos significativos dos núcleos urbanos e patrimônios; e os elementos naturais que se destacam nos panoramas observados. Em geral, o método abrange relações entre componentes, atributos, qualidades cênicas e estruturação, incluindo aspectos como marcas do tempo e significados culturais.

Jonathas Silva analisa relações entre o conjunto ferroviário e a morfologia de territórios urbanos e não urbanos, suas conexões, centralidades e dinâmicas, incluindo áreas de ocupação irregular, na Região Metropolitana de São Paulo-SP — o único caso, entre as metodologias apresentadas, se tratar de linha ativa quanto ao transporte de passageiros. Seu "método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea" identifica áreas homogêneas ao longo da ferrovia analisada, com a finalidade de fundamentar a definição de "diretrizes e ações concretas sobre o território" que, por sua vez, nortearão intervenções sobre a paisagem. Este trabalho apresenta as referidas metodologias, destacando conceitos tratados, possíveis relações entre as mesmas e contribuições que trazem às discussões sobre a identificação e a avaliação do caráter de paisagens ferroviárias.

MEMÓRIAS DE PAISAGENS FERROVIÁRIAS: IMAGINÁRIOS E REPRESENTAÇÕES DE TERRITÓRIOS E IDENTIDADES FERROVIÁRIAS EM BOGOTÁ E CUNDINAMARCA, COLÔMBIA

A metodologia apresentada por Aida Leuro analisa o impacto das linhas férreas na transformação da paisagem rural e urbana colombiana a partir da perspectiva das mudanças socioculturais das populações de origem camponesa que veem irromper o trem, com a sua dinâmica modernizadora, nos seus espaços de trabalho, residência e, em geral, em sua vida diária. Com especial ênfase nas rupturas e permanências vividas pelos trabalhadores ferroviários de Bogotá, três questões centrais são colocadas: 1. O que significou a chegada da ferrovia no início do século XX e quais foram os ideais políticos e econômicos que a acompanhavam? 2. Além do âmbito da geografia física, em que consistiu a transformação da paisagem? 3. O que significou ser protagonista do novo cenário de modernização nacional e deixar de sê-lo com a obsolescência da ferrovia nos anos 1980?

Em primeiro lugar, o papel da ferrovia é destacado não apenas como um símbolo de modernização e progresso, mas também como um transformador de mentalidades. Além de responder aos ideais modernizadores das elites econômicas e políticas regionais e de facilitar o controle social e econômico das rotas comerciais (banana, café, borracha, minerais), como nos demais países latino-americanos, a ferrovia na Colômbia facilitou a integração dos habitantes das zonas rurais isoladas aos processos de modernização nacional. Os trabalhadores ferroviários de todos os cantos do país protagonizaram processos de reivindicação das trajetórias camponesas e lideraram lutas operárias no meio rural e urbano, passando de agentes passivos a sujeitos ativos dos processos de modernização.

A ferrovia também favoreceu o encontro com o outro, desde o contato entre as culturas rurais e urbanas até o conhecimento e interação com a diversidade natural e cultural de outras regiões. Esta consciência da alteridade contribuiu para a construção de uma identidade nacional fragmentada regionalmente. Dessa forma, com imagens e ilustrações históricas, incluindo representações numismáticas da época, analisa-se, em segundo lugar, como a transformação da paisagem visual, geográfica e cultural das diferentes regiões é representada na iconografia: na zona cafeeira, a paisagem montanhosa deixa de ser conquistada pelos tropeiros e suas mulas para ser dominada pelos primeiros trens a vapor que cruzam a agreste cordilheira central; na costa caribenha, representa-se a diversidade das paisagens indomáveis que a via férrea, como veículo "civilizatório", terá que cruzar para finalmente alcançar o porto exportador.

Por fim, Leuro aborda como os novos modos de vida dos trabalhadores ferroviários transformaram as formas de representar suas paisagens cotidianas. Considera que, contrariamente ao esperado, a construção coletiva da identidade ferroviária não foi forjada nos espaços de trabalho, mas se consolidou através de um imaginário comum ligado a um passado compartilhado, de modo que: "una trayectoria ligada al mundo campesino perduró y se recreó constantemente, sumergida en un mundo industrial y en un enorme grupo de trabajadores asalariados" (LEURO, 2007, p. 349). Nesse sentido, a autora argumenta que somente as práticas culturais tornaram os trabalhadores ferroviários uma coletividade efetiva. Estas condensaram elementos da vida urbana, rotinas de trabalho, práticas industriais, alguns hábitos próprios do ofício ferroviário e, acima de tudo, elementos e costumes provinciais ou camponeses. Assim, apesar da profunda hierarquia interna do mundo do trabalho ferroviário, que dependia dos "rangos", seções e ofícios, a unificação da identidade ferroviária foi alcançada através da reconstrução das práticas ligadas ao mundo agrário como o "bem comer", o "bom para beber" e o "bom para rezar". Hoje, a reconstrução

dessa memória social torna-se importante para ressignificar as paisagens ferroviárias que, dada a obsolescência do trem, encontram-se absolutamente abandonadas e carentes de apropriação social.

Este olhar antropológico do mundo do trabalho ferroviário abre então um novo cenário para a identificação de outras paisagens ferroviárias a partir da valoração das representações identitárias dos antigos trabalhadores das linhas férreas. Como nas demais intervenções apresentadas, a paisagem é aqui abordada como um processo de construção social, não como produto — no entanto, aqui as representações simbólicas dos grupos sociais têm papel de destaque. Com metodologias qualitativas características das ciências sociais, como a observação participante e estratégias como a narração oral, a intervenção mostra como a interdisciplinaridade pode enriquecer a leitura das paisagens. Constitui, portanto, uma contribuição valiosa de uma disciplina diferente da arquitetura e do urbanismo para a identificação, análise e caracterização de paisagens, e que tem potencial para ser aplicável a diferentes espaços e contextos.

COMPONENTES, QUALIDADES VISUAIS E ASPECTOS CULTURAIS DA PAISAGEM FERROVIÁRIA NO NORTE DO PARANÁ

Com o intuito de identificar e analisar o que define o caráter de paisagens ferroviárias, Humberto Yamaki apresentou uma metodologia que destaca a importância das qualidades visuais da paisagem ferroviária do Norte do Paraná.[1] Como objeto de análise, estuda o núcleo de Serra Morena, atual Cruzeiro do Norte, distrito do município de Uraí-PR, área de relevo bastante acidentado e que sintetiza muitos dos elementos considerados importantes na paisagem ferroviária do Norte do Paraná: serras e vales, córregos, ferrovia como limite entre área urbana e rural, estação em área plana entre curvas executadas por conta do relevo acidentado, cidade localizada na encosta que se eleva a partir de uma das faces da estação, entre outros. As análises apresentam vistas a partir dos trilhos e da estação ferroviária para a cidade e da cidade para a estação, com destaque para as vistas a partir do Morro do Cruzeiro, que permite grande domínio visual da cidade, conjunto ferroviário, matas e morros além dos trilhos.

---

[1] O método apresentado por Yamaki vem sendo desenvolvido ao longo de levantamentos continuados, desde o início dos anos 2000. Em versão preliminar, foi utilizado em trabalho desenvolvido com bolsa de edital do Instituto do Patrimônios Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (ver LAMOUNIER; YAMAKI, 2012). Naquele estudo, a área escolhida para detalhamento da aplicação metodológica foi a região do município de Jataizinho-PR, nas margens do rio Tibagi.

Inicialmente, Yamaki trata do início do processo de configuração da paisagem ferroviária. Com base no levantamento e análise de documentos históricos (Decreto de Concessão de Terras de 1928 e Projeto da ferrovia) apresenta as diretrizes de implantação dos trilhos, esclarecendo aspectos como a "identificação de terras devolutas e férteis", a "conveniência de localização de Núcleos Coloniais", as localizações das "Sedes de Núcleos Coloniais" e das "estações e paradas" do trem, entre outros. Intencionalidades, imposições do relevo natural, o conjunto ferroviário — trilhos, estações e pátios, barracões e residências dos ferroviários, pontes e caixas d'água etc. — e uma série de cidades e patrimônios são entendidos como fatores cujas inter-relações resultaram na configuração da paisagem ferroviária na região. Nesse sentido, reconhece e destaca o papel da ferrovia como indutor na configuração da paisagem, assim como o papel do relevo local, tanto na definição da implantação dos trilhos como na configuração de vistas e panoramas significativos.

A seguir, apresenta-se a metodologia composta por quatro categorias analíticas,[2] cujas relações definem o Caráter da Paisagem Ferroviária: 1. Componentes naturais (relevo, vegetação e hidrografia) e construídos (traçado, edificações, ferrovia e caminhos) que destacam em sua configuração; 2. Atributos de diferentes planos de visão — contraste, visuais, ordem e camadas; 3. Qualidade Cênica — envolve as características de amplitude, profundidade, padrões tradicionais, perspectivas curvas e trilhos, e relação com ambiente natural; 4. Estrutura, definida pela forma como "Componentes", "Atributos" e "Qualidade Cênica" contribuem, de modo inter-relacionado, para a estruturação da paisagem em termos de definição de limites, territórios e sentido. O entendimento do "caráter", desde a perspectiva de Yamaki, envolve a análise das relações entre os "componentes" físicos, os "atributos" visuais configurados por tais componentes, a "qualidade cênica" resultante desse conjunto, e, por fim, em como tudo se combina numa "estrutura" visivelmente perceptível em termos de uma unidade singular. Nesse conjunto, as relações importam mais que o foco em elementos isolados. O tempo, a facilidade de compreensão e os significados culturais são entendidos como aspectos-chave à definição do "Caráter". Nesse sentido, a aplicação do referido método permite a compreensão de como a paisagem ferroviária expressa diferentes etapas, as diversas épocas que caracterizam seu processo de configuração; como a estruturação de tal paisagem possibilita sua compreensão como um todo, num senso de unidade que a

[2] Cabe destacar que, nessa apresentação, Yamaki traz novo desenvolvimento da metodologia. "Ponto Focal" e "Originalidade" emergem como dois novos integrantes da categoria de "Atributos". "Qualidade Cênica", com cinco elementos de análise, é incluída como uma quarta categoria que, em conjunto com as demais, possibilita identificar o "Caráter" da paisagem em questão.

individualiza; e como essa paisagem expressa, visualmente, aspectos intangíveis como valores, práticas e significados culturais.

"COMPARTIMENTOS E UNIDADES MORFOTERRITORIAIS" AO LONGO DA LINHA FÉRREA NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO-SP

Jonathas Silva apresentou o "método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea" tomando como objeto de estudo a Linha 7 da Companhia Paulista de Trens e Metrôs, entre a Estação da Luz, na área central de São Paulo-SP, e a Estação Ferroviária de Jundiaí-SP, abrangendo sete municípios paulistas. Com o objetivo de definir diretrizes e ações concretas sobre o território, a referida metodologia, desenvolvida em diversas pesquisas sobre territórios ferroviários, possibilita compreender "contradições, potencialidades e entraves existentes" no território analisado (SILVA, 2018, p. 17). Nessa direção, são abordadas quatro diferentes escalas nesse trabalho: a) Metropolitana; b) Compartimentos Morfoterritoriais; c) Unidades Morfoterritoriais; d) intervenção Local. No entanto, a abordagem aprofunda-se, na apresentação, nas duas escalas intermediárias.

Entendendo o "Compartimento Morfoterritorial" como um conjunto maior, que pode envolver diferentes Unidades, são identificados "recortes que se caracterizam por terem dinâmica semelhante ao longo do eixo ferroviário estudado". A lógica dos recortes busca entender as questões características de determinado território, especialmente as relações prioritárias do entorno com a linha férrea que passa por ali. Entretanto, ressalta ter sido importante que os Compartimentos se encaixassem mais ou menos de acordo com os limites municipais, já que, na prática, teriam que se estabelecer diálogos com os municípios para a concretização das diretrizes e ações propostas.

No caso das Unidades Morfoterritoriais, elas não correspondem aos limites administrativos dos municípios envolvidos na aplicação metodológica. Constituem recortes com base em características que conferem certa homogeneidade, tais como áreas urbanas de maior ou menor densidade, centralidades, conjuntos habitacionais, áreas de ocupação irregular, aterros sanitários, áreas de mineração, áreas de plantação ou de mata preservada, relevo acidentado ou não, áreas de várzea, entre outras. São definidas a partir de análise cartográfica e do material levantado. Nesse processo, são consideradas três relações espaciais: "a) a Faixa de Domínio e a ocupação lindeira; b) o local, identificando centralidades e características dos tecidos urbanos; c) as dinâmicas da escala regional, caracterizadas pela localização e acessibilidade, pela força econômica, pelo valor do solo e pela potencialidade de transformação" (SILVA, 2018, p. 18).

Em síntese, as análises permitiram identificar três "princípios geradores de tipos de unidades morfoterritoriais": "relação", "integração" e "conexão". Com base neles, foram identificadas três categorias de "Unidades-Tipo", conforme suas relações com as centralidades — "distanciadas de centralidades"; "localizadas junto a centralidades"; e "sobre matriz urbana ou não urbana". Dentro dessas categorias foram organizados, conforme sua pertinência, onze tipos de situação[3] encontrados ao longo da linha férrea. Finalmente, Silva conclui que "independentemente dessa diversidade de limites, o estudo das áreas homogêneas confere ao planejamento urbano a capacidade de identificação das condicionantes físicas e sociais de cada lugar auxiliando nos processos de gestão e planejamento" (SILVA, 2018, p. 20). Assim, com base na identificação de conexões e rupturas entre conjunto ferroviário e núcleos urbanos, o referido método possibilita a formulação de propostas referidas à intensificação de dinâmicas já estabelecidas ou à promoção de novas dinâmicas que consigam reforçar as centralidades ou propiciar o uso de vazios no entorno da linha férrea. Em geral, "o método [...] possibilitou a compreensão das contradições, potencialidades e entraves existentes nos Compartimentos e Unidades Morfoterritoriais", que juntos, foram sistematizados como categorias de avaliação que apoiam a elaboração de diretrizes e ações para intervenção na paisagem.

CONSIDERAÇÕES A TÍTULO DE SÍNTESE

Apesar do foco específico de cada uma das metodologias, muitos aspectos comuns podem ser identificados quando elas são relacionadas entre si, a exemplo da indissociabilidade entre os componentes tangíveis e intangíveis na definição do Caráter da Paisagem Ferroviária. Qualidades visuais com potencial cênico resultam de determinadas relações morfológicas que, analisadas a fundo, revelam significados emaranhados na configuração territorial. Frente às transformações e rupturas já sofridas e por vir, as metodologias de leitura aqui discutidas auxiliam no avaliar quais elementos e quais relações manter e, ainda, como favorecer sua permanência. No entanto, vamos destacar aqui três aspectos relevantes: o objetivo comum de identificar qualidades da paisagem, mesmo usando metodologias diferentes; a importância do conhecimento histórico do território e dos aspectos culturais e simbólicos na análise das transformações das paisagens ferroviárias; a necessidade da abordagem transdisciplinar no estudo da paisagem.

---

[3] Para maior detalhe, ver SILVA, 2018, p. 19.

Em primeiro lugar, Silva coloca a questão de que, embora cada metodologia responda a um objetivo específico, assim como é aplicada em um território diferente das demais, com dinâmicas próprias, diversos pontos comuns podem ser identificados. Ressalta que a aplicação nunca se dá de maneira direta, mas segue certa coerência conforme cada objetivo. Nesse sentido, Yamaki aponta que, na visão dele, trata-se de métodos diferentes em situações diferentes, mas com o objetivo comum de conseguir entender qualidades, mesmo que a ideia de qualidade seja diferente conforme cada método. Conclui, então, que a combinação entre diferentes locais, circunstâncias e objetivos abre várias possibilidades de análise, mesmo em casos em que o objetivo final seja o mesmo — identificação analítica com o intuito de fundamentar ações de preservação ou reajuste, por exemplo.

Em segundo lugar, Yamaki e Leuro concordam na importância de compreender a complexidade da paisagem e sua historicidade a partir de métodos que busquem também os significados dos componentes do território. Nesse sentido, Yamaki afirmou que a leitura de paisagens necessita de treino e esse treino exige certo conhecimento histórico sobre como se organizou o território. Em relação com à gênese das ferrovias na América Latina, lembrou que boa parte das ferrovias foram projetadas por companhias de grupos ingleses ou canadenses o que, associado às questões técnicas da época do trem a vapor, acabou definindo, certamente, aspectos comuns na configuração territorial, tais como distanciamento médio entre estações e o interesse na proximidade de pontos com disponibilidade de água. Afirmou, ainda, que a grande mobilidade de topógrafos e técnicos de ferrovias, entre 1910 e 1930, que iam participando de frentes de colonização, também pode ser considerado um fator de compartilhamento de conhecimentos e práticas de se projetar e construir ferrovias e cidades, ocasionando mais similaridades na configuração de diferentes territórios e paisagens ferroviárias. O que determinava a diferença eram o terreno, o relevo, e alguns objetivos específicos de cada projeto.

Por sua vez, Leuro apontou que, além das características históricas similares de chegada do trem nos distintos países, dos objetivos, intenções e até agentes e atores em comum, deve-se ressaltar a urbanização do mundo rural como uma das principais transformações do trem na paisagem latino-americana. Enfatizou que processos como a transformação do mundo campesino para o operário, a tecnificação da mão de obra, as mudanças de usos do solo agrário para industrial, dentre outros, foram fartamente representados nas imagens das apresentações e são fenômenos comuns que a ferrovia trouxe consigo como instrumento transgressor da ordem geográfica e sociocultural em nossos países. Nesse sentido, a questão cultural foi destacada como tendo grande

importância na análise do caráter de uma paisagem e por tanto, segundo Yamaki, um estudo sobre caráter numa área metropolitana, como o de Jonathas Silva, apresentará diferenças substanciais de estudos que envolvem áreas rurais, como o trabalho de Aida Leuro.

Yamaki complementou tais considerações reforçando que, além de diferenças conforme o território ou a paisagem analisados, há diferenças na percepção do caráter também conforme o distanciamento do observador — o que se destaca à distância pode não ser o que tem destaque numa observação mais aproximada. De acordo com tal consideração, cada local possui seu caráter e pode ser melhor visualizado conforme certa distância, mais ou menos próxima do que se observa, conforme cada caso.

Por fim, em relação aos diferentes enfoques, Yamaki destacou que em suas análises de paisagens busca propositalmente dar ênfase às qualidades — o foco não é sobre problemas como no caso de Silva — embora eles estejam claramente presentes na paisagem. Leuro defende, entretanto, o olhar da geografia humana sobre o olhar da geografia física, por propiciar o resgate do foco nas sociedades que habitam nos entornos das vias férreas. Nessa perspectiva, argumenta que a paisagem só pode ser compreendida a partir da noção de território e da ressignificação e apropriação do espaço geográfico. Concluindo, tanto Silva como Yamaki destacaram o esforço de mais de uma década de pesquisas para romper com a dicotomia entre geografia física e social. Ressaltaram que, precisamente os métodos por eles apresentados, são resultado de reflexões que visam ultrapassar visões unidisciplinares sobre paisagem e, ainda, valorizar um entendimento processual, mais voltado às questões da transformação, em detrimento do entendimento estanque de paisagem como produto.

CONCLUSÃO

O entendimento do contexto histórico, desde a concessão de terras, passando pelo projeto e suas variações e implantação dos trilhos, as apropriações e intervenções, conforme diferentes culturas, sobre o território e a paisagem, a desativação do transporte de passageiros (caso das duas primeiras apresentações) e, por vezes, a retirada dos trilhos (como no caso da Colômbia) são aspectos contemplados pelas metodologias que conduzem à identificação de transformações, rupturas e permanências. A partir desses aspectos, as metodologias apresentadas abrem possibilidades que apontam a análise do entorno dos trilhos, como a ferrovia foi conformando o território e a paisagem cultural, ao mesmo tempo em que o traçado ferroviário tinha, como determinante significativo, a adequação às configurações naturais preexistentes do território.

Embora apresentem objetivos diversos, conforme suas especificidades, e sejam aplicadas em diferentes territórios — áreas rurais na Colômbia; cidades pequenas e patrimônios no interior do Norte do Paraná; e a Região Metropolitana da capital paulista — as metodologias apresentadas possuem aspectos importantes em comum, como a contemplação dos valores e significados culturais relacionados às paisagens ferroviárias que tomam como objeto de análise. Trazem, ainda, em comum, o apontamento de possibilidades de se discutir preservação e revalorização de conjuntos ferroviários e seu entorno — urbano e não urbano — que transcendem o foco restrito apenas aos elementos propriamente ferroviários.

Em conjunto, as três metodologias apresentadas reforçam a importância de se atentar ao simbolismo de paisagens consideradas comuns, mas que possuem força no imaginário associado a determinado território, conforme o pensamento de Meinig (1979), entre outros. Nos três casos, a força da linha férrea como indutora de desenvolvimento territorial e configuração de paisagens culturais alinha-se ao conceito de "itinerário cultural" — rotas com forte vocação para o turismo histórico que integram um "sistema unido" propício, ou que tenha propiciado, "a criação dos elementos patrimoniais associados a esse fim" e que "refletem a existência de influências recíprocas entre grupos culturais diversos durante um longo período da história" (CIIC-ICOMOS, 2008, p. 2).

Relacionando-se as três apresentações pode-se, ainda, destacar a identificação, de modo geral, de quatro grupos de condicionantes da paisagem: os decretos e legislações que definiam como deveria ser ocupado o território; o relevo, que influía sobre a adequação do traçado dos trilhos e dos parcelamentos do solo, mas que também acabava sendo modificado conforme determinadas intencionalidades no processo de implantação; as necessidades técnicas do conjunto ferroviário, que determinavam, por exemplo, a proximidade de pontos de captação e escoamento de água, o distanciamento médio entre estações e as estratégias de se vencer acidentes naturais; e os valores culturais, incluindo o conhecimento técnico e o vernacular, na apropriação do território delimitado, que acabavam ocasionando variações na ocupação de áreas sob o mesmo ordenamento legal.

Outra contribuição que cabe destacar é a atenção à interescalaridade na aplicação das três metodologias apresentadas. Essa interescalaridade emerge como essencial ao entendimento do local, numa escala menor, frente ao contexto do território maior — a escala da própria nação, da região de um estado federativo do país, de uma região metropolitana, ou de uma rede de pequenas cidades e patrimônios, como nos casos apresentados. Também é essencial ao entendimento de que, em termos de caráter de

paisagem, elementos mínimos, como detalhes, podem ter sua importância, mas que as relações entre os componentes, visíveis e invisíveis, são muito mais significativas do que cada componente de modo isolado.

Assim, as apresentações chamam a atenção para a ideia de que a preservação e a manutenção do caráter de paisagens ferroviárias envolvem muito mais relações morfológicas, os visuais que delas resultam e seus significados, do que a preservação isolada de elementos concretos do conjunto ferroviário. Nesse sentido, entender o papel e os significados da ferrovia na configuração de um território e suas paisagens, conexões morfológicas e qualidades visuais, além de outras potencialidades, pode ter bem mais eficácia do que ações de preservação e propostas de reúso restritas aos elementos específicos do conjunto ferroviário.

REFERÊNCIAS

CIIC-ICOMOS – COMITÊ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DOS ITINERÁRIOS CULTURAIS-CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Carta dos Itinerários Culturais. 16ª Assembleia Geral do ICOMOS. Quebec: CIIC-ICOMOS, 4. out.2008. Disponíve em: http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_Itinerarios_Culturais_2008.pdf. Acesso: 17.fev.2012.

LAMOUNIER, A.; YAMAKI, H. *A ferrovia e o Norte do Paraná: métodos para identificação de paisagens e estratégias à preservação.* Monografia desenvolvida através do 2º Edital de Pesquisa IPHAN – A Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN. Rio de Janeiro, 2012.

EURO, A. "Nosotros los ferroviários". Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958-1970. *In*: Universitas Humanística, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, nº. 55, p. 331-351, jan./jun. 2008 Disponível em: https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/2254. Acesso: 22.fev.2019.

LEURO, A.; YAMAKI, H.; SILVA, J. Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação. *In*: MESA REDONDA 1 DO I COLÓQUIO INTERNACIONAL TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS: ESTUDOS EM ÁREAS ATRAVESSADAS POR LINHAS FÉRREAS – TEPF2018. PABÓN, T.; LAMOUNIER, A. (moderadores). Rio de Janeiro: PROARQ-FAU-UFRJ, 24 out. 2018.

MEINIG, D. Symbolic Landscapes: some idealizations of American Communities. *In*: MEINIG, D. (Org.). The Interpretation of Ordinary Landscapes: geographical essays. Part III: American Expressions. Oxford: Oxford University Press, 1979. p. 164-192.

SILVA, J. Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea: linha 7 da CPTM, São Paulo, SP. *In*: TÂNGARI, V. *et al* (Org.). *I Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias*: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas – Caderno de Resumos – Palestras e Debates. Rio de Janeiro-RJ: PROARQ-FAU/UFRJ, 2018. V. 1. p. 16-20.

História e patrimônio: concessão, regulamentação e gestão – discussões

Daniel Athias de Almeida | Inês Azevedo Isidoro

RESUMO

O presente artigo discute os assuntos trazidos pelas apresentações em torno do tema "História e Patrimônio: Concessão, Regulamentação e Gestão" realizadas no dia 24 de outubro de 2018 durante o I Colóquio Internacional Territórios e Paisagens Ferroviárias. Com a presença de Isabel Cristina Junqueira, Presidente da AENFER (Associação de Engenheiros Ferroviários), e do doutor Rui Alves (Universidade de Coimbra), foi trazido para debate o panorama internacional sobre a concessão, conservação e construção do patrimônio ferroviário. Isabel Junqueira concentrou a sua fala na manutenção atual do patrimônio ferroviário brasileiro num contexto de concessões privadas, enquanto que Rui Alves abordou a construção ferroviária como elemento morfológico na estruturação urbana. O debate que seguiu às apresentações focou essencialmente o patrimônio ferroviário brasileiro, discutindo-se essencialmente o descaso dado à manutenção do patrimônio, edificado e não edificado. As discussões ressaltaram, tanto através das apresentações quanto do debate, o papel da pesquisa acadêmica sobre territórios ferroviários como importante elemento para preservação do patrimônio e da memória ferroviária.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio ferroviário. Gestão do patrimônio. Morfologia urbana. Brasil. Portugal.

ABSTRACT

This article discusses the subjects brought by the presenters of the theme "History and Heritage: Concession, Regulation and Management" held on October 24, 2018 during the First International Colloquium on Territories and Railway Landscapes. With the presence of Isabel Cristina Junqueira - President of AENFER (Association of Railway Engineers) and Prof. Rui Alves (University of Coimbra), the international panorama on the concession, conservation and construction of railway assets was brought to debate. Isabel Junqueira focused her attention on the current maintenance of the Brazilian railway heritage in a context of private concessions, while Doctor Rui Alves approached railroad construction as a morphological element in urban structuring. The debate that followed the presentations focused essentially on the Brazilian railway heritage, essentially discussing the neglect given to the maintenance of Brazilian railway assets, built and not built. This discussions emphasized, both through the presentations and the debate, the role of academic research on railway territories as an important element for the preservation of heritage and railway memory.

KEYWORDS: *Railway heritage. Asset management. Urban morphology. Brazil. Portugal.*

RESUMEN

Este artículo discute los asuntos traídos por las presentaciones alrededor del tema "Historia y Patrimonio: Concesión, Reglamentación y Gestión" realizada el día 24 de Octubre de 2018 durante el I Coloquio Internacional Territorios y Paisajes Ferroviarios. Con la presencia de Isabel Cristina Junqueira - Presidente de AENFER (Asociación de Ingenieros Ferroviarios) y del Prof. Rui Alves (Universidad de Coimbra), fue traído para debate el panorama internacional sobre la concesión, conservación y construcción del patrimonio ferroviario. Isabel Junqueira concentró su discurso en el mantenimiento actual del patrimonio ferroviario brasileño en un contexto de concesiones privadas, mientras que Rui Alves abordó la construcción ferroviaria como elemento morfológico en la estructuración urbana. El debate que siguió a las presentaciones se centró esencialmente en el patrimonio ferroviario brasileño,

discutiendo esencialmente el descuido dado al mantenimiento del patrimonio ferroviario brasileño, edificado y no edificado. Las discosiones destacaron, tanto a través de las presentaciones y del debate, el papel de la investigación académica sobre territorios ferroviarios como importante elemento para preservación del patrimonio y de la memoria ferroviaria

PALABRAS-CLAVE: *Patrimonio ferroviario. Gestión del patrimonio Morfología urbana. Brasil. Portugal.*

AS IDEIAS E DISCUSSÕES TRAZIDAS PELO presente artigo refletem o debate gerado em torno do tema "História e Patrimônio: concessão, regulamentação e gestão", no "I Colóquio Internacional Território e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas", que teve lugar no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROARQ-FAU/UFRJ) nos dias 23 e 24 de outubro de 2018, e foi organizado pelo Grupo de Pesquisa Sistema de Espaços Livres do Rio de Janeiro (SEL-RJ). O evento foi idealizado com o intuito de criar um debate entre profissionais e acadêmicos cujos trabalhos se debruçam sobre paisagens urbanas ou rurais atravessadas por ferrovias. O objetivo da discussão, num colóquio que contou com apresentações de trabalhos, mesas-redondas e palestras, foi de possibilitar a discussão aberta sobre os temas propostos, e também que o debate fosse enriquecido com palestrantes oriundos de diversos meios profissionais, tanto acadêmicos como empresariais ou institucionais.

Assim, e no seguimento deste pensamento, as discussões sobre o tema "História e patrimônio: concessão, regulamentação e gestão" seriam, inicialmente, estruturadas por três palestrantes, nomeadamente o doutor Rui Vaz Alves, doutor em Arquitetura, na especialidade de Planeamento e Desenho Urbano pela Universidade de Coimbra; Isabel Cristina Junqueira, em representação de uma empresa AENFER onde ocupa o cargo de presidente, e Jeanne Cristina Menezes Crespo, historiadora e doutora em Arquitetura e Urbanismo pelo NPGAU da Universidade Federal de Minas Gerais, responsável técnica sobre ações relativas ao Patrimônio Cultural Ferroviário no IPHAN-RJ. A última palestrante não pôde estar presente, pelo que a discussão ficou constituída pelos dois iniciais palestrantes. A apresentação do doutor Rui Vaz Alves, português e residente, foi uma exposição do trabalho desenvolvido sobre a pesquisa de doutorado defendida em 2015, e que está relacionada com a história do património ferroviário e a evolução até aos dias de hoje. Por seu lado, a apresentação de Isabel Cristina Junqueira quis mostrar o cenário empresarial e o fraco poder do Estado enquanto regulador da concessão e gestão do patrimônio ferroviário.

A ideia central das apresentações foi traçar um panorama de como se articulam as ferrovias com o espaço público e com o Estado. A linha evolutiva ferroviária passa por momentos de gestão estatal e de gestão privada. A complexa articulação entre interesses privados e públicos foi discutida de forma diferente por ambos os palestrantes. O professor Rui Alves apresentou, no caso português da construção ferroviária, como o desenho urbano e a arquitetura se relacionam com este meio de transporte desde a sua construção. O contexto brasileiro foi trazido por Isabel Cristina Junqueira — Presidente da Associação de Engenheiros Ferroviários – AENFER, que apresentou a diversidade de concessões particulares atribuídas ao longo dos tempos, e sublinhou a dificuldade de manter os interesses públicos em meio aos interesses particulares de cada empresa. Ambas as apresentações se articularam bem com o debate proposto, apesar de a apresentação de Isabel ter tido um caráter mais técnico e possibilitar um panorama mais amplo das concessões no Brasil, enquanto a apresentação de Rui Alves teve um caráter mais analítico e propositivo.

Ambas as apresentações sublinharam a necessidade de investir em manter ou reformular estratégias de gestão, bem como as malhas ferroviárias existentes de forma a evitar futuras desativações de linhas ou ramais. Os pontos de vista de cada palestrante, bem como as ideias gerais originadas pelo debate, são explicados em seguida.

DUAS VISÕES SOBRE PATRIMÔNIO E GESTÃO

Isabel Cristina Junqueira: o panorama brasileiro visto pela AENFER

A exposição de Isabel Cristina Junqueira apresentou a malha ferroviária brasileira, na sua opinião desqualificada e sucateada, e trouxe como hipótese o fato de essa malha ser fruto de concessões feitas a empresas privadas que orientaram a gestão das linhas apenas para a obtenção de lucro através do transporte ferroviário. Os temas principais da apresentação foram as concessões ferroviárias no Brasil, e os efeitos gerados quanto à manutenção e ao estado do Patrimônio Cultural. Em vigor desde a década de 1900, as concessões surgiram na sequência da Lei nº. 8031 de 12 de abril de 1990, que iniciou o Programa Nacional de Desestatização e subdividiu a malha da RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima em sete fragmentos: Nordeste, Centro-Leste, Sudeste, Paulista, Malha Oeste, Malha Sul e Tereza Cristina. Entre 1996 e 1997, foram realizados sete leilões que determinaram o destino de cada fragmento da malha ferroviária, e em 2007 a RFFSA foi oficialmente extinta. Daí em diante, novas concessões teriam de ser submetidas às normas da ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre. Tal conduta conduziu à extinção de diversos trechos ferroviários, em um estado de deterioração que

levou o Estado brasileiro a não aceitar arcar com as dispendiosas obras de manutenção. Segundo Isabel Junqueira, no panorama brasileiro a falta de regulamentação durante a aprovação do concessionamento de vastos fragmentos ferroviários foi um dos grandes responsáveis pelo consequente processo de sucateamento e pela desativação de diversas linhas ferroviárias.

Mais ainda, a falta de documentação e de organização do patrimônio ferroviário brasileiro dificulta o processo de fiscalização. Apontaram-se essencialmente os entraves quanto à identificação da documentação completa de cada trecho de ferrovia analisado, revertendo em uma dificuldade de fiscalizar irregularidades, bem como de resguardar a preservação e a manutenção das linhas existentes.

Quanto ao patrimônio ferroviário brasileiro, Isabel Junqueira fez menção ao seu estado de abandono, até nas mais importantes cidades brasileiras. Serviu como exemplo a antiga Estação Terminal Barão de Mauá, pertencente à antiga Estrada de Ferro da Leopoldina, atualmente concessionada pela MRS Logística SA. A estação situa-se em plena região central. Apesar de constituir um dos bens patrimoniais ferroviários devidamente tombados pelo IPHAN desde 2008, desde 2002 que o serviço de transporte de passageiros está desativado. Situada em plena região central da cidade do Rio de Janeiro, tem seu uso restrito a festas particulares, e encontra-se em situação de abandono. Estudos mais recentes apontaram-na como ideal ponto de chegada do "trem-bala", linha ferroviária de alta velocidade que deveria conectar as cidades de Rio de Janeiro e São Paulo. Contudo, o projeto desta linha ferroviária foi engavetado devido ao seu elevado orçamento e ao crescente endividamento do Estado do Rio de Janeiro.

Rui Vaz Alves: o panorama de conservação e manutenção do património ferroviário português

O doutor Rui Alves apresentou a sua pesquisa de doutoramento, que se debruçou sobre o patrimônio ferroviário edificado e sua relação com a estruturação das cidades, sob a ótica do desenho urbano e do posicionamento das estações ferroviárias em relação ao núcleo urbano.

Rui Alves apresentou parte das suas pesquisas nas cidades ferroviárias portuguesas de Lisboa, Porto, Entroncamento, Coimbra e Aveiro. Estudou e mostrou a aplicação das análises de Edmond Joyant publicadas no Tratado de Urbanismo de 1923 sobre o posicionamento da estação ferroviária nas cidades ferroviárias portuguesas. Sob esta ótica, existem quatro principais implantações de estações ferroviárias em relação ao núcleo central das cidades: [1] "IMPASSE" (linha terminal) [2] "PASSAGEM DIAMETRAL" (centro da cidade) [3] "TANGENTE" ao núcleo central [4] "PASSAGEM TANGENTE" à periferia. Esta

apresentação mostrou o impacto do local de implantação da estação ferroviária em relação ao centro urbano de cada cidade, seja pela integração, pela ruptura ou pela conformação gerada. Todos esses pontos reforçam a importância das ferrovias e de suas estações na construção social e na cultura urbana consequente derivada desta interação.

O autor estudou esses tipos de implantação e verificou que as cidades portuguesas foram muitas vezes montadas de acordo com esses modelos, que estabeleceram ruas, avenidas, autênticas áreas urbanas cuja origem está na ligação entre uma estrada e um bumerangue. É o caso da cidade de Torres Vedras, por exemplo.

REFLEXÕES

Apesar de as ferrovias estarem atualmente recebendo mais incentivos para o transporte de cargas do que efetivamente o transporte de passageiros, o fato de o Brasil praticamente não apresentar mais transporte interestadual de passageiros e Portugal ainda manter linhas ferroviárias para transporte de passageiros apresenta dois cenários bem distintos. Tais cenários não invalidam, contudo, que tanto em Portugal quanto no Brasil uma importante parte da malha ferroviária nacional tenha sido desmantelada durante os últimos 30 anos. A tendência será de ter uma infraestrutura que servirá exclusivamente para o transporte de mercadorias, encerrando ou diminuindo drasticamente o transporte de passageiros que, quando existente, se limita a áreas de elevada procura.

Quanto ao Patrimônio Ferroviário, enquanto que Isabel Junqueira apresenta um cenário de desconexão e desvalorização total, seguido de concessões pouco regulamentadas que não estão interessadas na manutenção da linhas existentes que não auferiram lucro, ou não poderiam ser utilizadas no transporte de carga das empresas ligadas às concessões, Rui Alves sublinha passos positivos mais recentes que resultam em obras de "urbanismo ferroviário", nomeadamente na (1) Recuperação e reabilitação urbana das áreas ferroviárias existentes; (2) Incremento do Planejamento Urbano, nas áreas da mobilidade, das acessibilidades e da sustentabilidade; (3) Prossecução, o desenvolvimento e consolidação de estudos sobre a problemática da ferrovia para a Alta Velocidade. Mais ainda, estes novos projetos abrem uma frente nova para a arquitetura ferroviária, em que as novas oportunidades transformam as edificações ferroviárias em novos "centros cívicos de atividades urbanas". Novas possibilidades que poderiam, inclusive, incluir a Estação Barão de Mauá, no Rio de Janeiro.

O debate começou por abordar os descasos e os descaminhos oriundos da falta de organização da documentação relativa ao patrimônio edificado das ferrovias tanto no Brasil e como em Portugal, bem como a ausência de transparência nos processos

de regulamentação e concessão. Em Portugal, a unificação e a estatização das linhas ferroviárias contribuíram para favorecer a unificação e a criação de arquivos históricos documentais criados com o intuito de reunir a documentação ferroviária no Arquivo Histórico e Centro de Documentação da CP.

Essas apresentações e debates internacionais trouxeram importantes contributos para o estudo de territórios ferroviários. A importância de abrir espaços para debate e troca de pesquisas, como os que foram realizados ao longo do Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias, surge pela escassez de espaços de debate deste tipo no Brasil e na América Latina.

A maioria das cidades sul-americanas substituiu (quase) integralmente os modais de transporte ferroviário por rodoviário ao longo da segunda metade do século passado. Com o encerramento das linhas para passageiros, perdeu-se também a possibilidade de usar este tipo de transporte coletivo para passageiros. É conhecida a importância histórica das ferrovias no escoamento e transporte de mercadorias, bem como na mobilidade urbana, e ainda hoje são referências importantes frente às agendas de sustentabilidade internacionais, por isso torna-se vital haver espaço para debate sobre os territórios ferroviários.

Entender a importância da ferrovia é compreender seu impacto sociocultural, compreender como foi um processo crucial para a consolidação e modernização de cidades bem como entender a vida urbana. Mais ainda, os processos de gestão, regulamentação e concessão têm um papel fundamental no funcionamento e na manutenção destes modais. Desta forma, a relação entre o Estado e as concessionárias é fundamental para o bom funcionamento das ferrovias e a articulação destas com o espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ALVES, R. V.. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro – as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. V. I. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade de Coimbra, Coimbra, 2015.

JOYANT, E. *Traité d'Urbanisme, Position des gares dans la ville*. 1923. 1 desenho. Paris: Eyrolles. Publicado na Revue d'Histoire des Chemins de Fer, nº. 23 (Paris, 2001), da AHICF – Association pour l'Histoire des Chemins de Fer en France.

TOUSSAINT, M. A Gare do Oriente numa "Cidade Nova". *Jornal dos Arquitectos*, nº. 135, p. 14-16, maio 1994.

PARTE II | EIXOS TEMÁTICOS

A morfologia dos territórios ferroviários: metodologias de abordagem e estudos de caso

Giulia Figueiredo | Inês Azevedo Isidoro

RESUMO

Este artigo tem como objetivo discutir abordagens metodológicas de leitura morfológica de territórios atravessados por linhas férreas. Apresentam-se aqui os casos de estudo, de modo sucinto, e acrescentando algumas análises históricas e comentários, as apresentações de trabalhos e consequentes reflexões críticas que ocorreram durante a sessão de comunicação deste eixo temático. Como resultados, mostra a adequação de cada ferramenta ao estudo morfológico aplicado a diferentes escalas de análise e casos de estudo.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia urbana. Territórios ferroviários. Conceitos e metodologias.

ABSTRACT

This article aims to discuss methodological approaches of morphological reading of territories crossed by railway lines. We present here the case studies, in a succinct way, and adding some historical analysis and comments, the presentations of works and consequent critical reflections that occurred during the communication session of this thematic axis. The results show the suitability of each tool to the morphological study applied to different analysis scales and case studies.

KEYWORDS: *Urban morphology. Railway territories. Concepts and methodologies.*

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo discutir enfoques metodológicos de lectura morfológica de territorios cruzados por líneas ferroviarias. Presentamos aquí los estudios de caso, de manera sucinta, y agregando algunos análisis históricos y comentarios, las presentaciones de trabajos y las consecuentes reflexiones críticas que ocurrieron durante la sesión de comunicación de este eje temático. Los resultados muestran la idoneidad de cada herramienta para el estudio morfológico aplicado a diferentes escalas de análisis y estudios de casos.

PALABRAS-CLAVE: *Morfología urbana. Rerritorios ferroviarios. Conceptos y metodologías.*

A CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA TEM sido responsável, desde a sua inauguração em meados do século XIX, pela criação, caracterização e transformação de áreas urbanas condicionadas a este meio de transporte. Esta infraestrutura, de caráter rígido e linear, abriu e conectou territórios, estabeleceu e intensificou rotas de transporte e de comércio. Aliada à construção de obras de arte de engenharia atravessou e desbravou territórios, conectou áreas até então isoladas, ligou espaços urbanos afastados entre si. Fruto deste novo meio de comunicação, conectaram-se territórios até então desconectados, houve a criação e a consolidação de centralidades, cujas características de desenvolvimento sempre estiveram condicionadas pelo caráter longilíneo e linear imposto por esta infraestrutura. Os estudos de caso apresentados nas sessões temáticas "Eixo 1- A morfologia dos territórios ferroviários: metodologias de abordagem e estudos de caso" frisaram a importância da linha férrea enquanto eixo estruturador de áreas urbanas e rurais. Os trabalhos analisaram áreas criadas por causa da existência da ferrovia ou que tiveram um tipo de desenvolvimento específico devido à proximidade com a mesma: áreas que prosperaram e se consolidaram devido à existência da linha férrea, ou áreas que minguaram juntamente com a desativação da infraestrutura de transporte para passageiros.

A construção ferroviária colocou na paisagem uma trama, cujo desenho obedece a uma regra: a maior linearidade dentro do menor desnível possível. Esta camada criou novos tipos de espaço, nomeadamente margens, bordas e fronteiras, perceptíveis diferentemente em cada escala de análise. Criou-se, assim, uma nova categoria de espaços, nomeadamente aqueles situados às margens do Leito Ferroviário. Espaços com características distintas, tais como a localização geográfica, a relação com os elementos infraestruturais da ferrovia e com o espaço envolvente. Pela sua especificidade, estas áreas merecem um estudo próprio quanto à sua origem, ao seu desenvolvimento e à sua transformação. Paralelamente, também se estabeleceram relações de conectividade entre áreas, devido à ferrovia. A riqueza e a diversidade das exposições mostraram áreas atravessadas por ferrovias no continente sul-americano, em contextos rurais e urbanos, e que atravessaram áreas montanhosas e planas.

Entramos, então, em diferentes ações transformativas desta infraestrutura com a paisagem e o território, e que os trabalhos apresentados procuraram analisar através de diversas escalas. Sobre o estudo da paisagem e suas transformações, Silvio Macedo defende que a observação da mesma difere consoante o observador e a escala de análise. Ainda, no âmbito de um sistema, os espaços livres de edificação em áreas urbanas apresentam relações de conectividade entre si, mesmo não tendo sido planejados como tal (MACEDO *et al*., 2007). Similarmente, os trabalhos apresentados buscaram discutir as

relações entre as áreas construídas e as não construídas, no âmbito dos territórios e das paisagens atravessadas por ferrovias. Tal como apresenta Kevin Lynch, entre os espaços abertos que se relacionam como contraposição aos espaços fechados (1960).

Tendo como tema o debate sobre metodologias de estudo morfológico dos estudos de caso, o objetivo dos debates foi discutir metodologias de análise e respectivas ferramentas aplicadas a territórios e paisagens ferroviárias, capazes de assimilar o caráter das paisagens, pelas suas características e mutações diacrônicas. Uma vez que não existe, no campo da morfologia urbana, uma fórmula própria a ser aplicada para este tipo de áreas, é um assunto que merece ampla discussão e debate. As apresentações trouxeram um conjunto de estudos de caso, cuja diversidade revelou em parte uma das dificuldades de encontrar metodologias adaptáveis a este estudo, já que tratam de diversas escalas de análise, e de estudos de caso com recortes distintos. Os trabalhos apresentados trouxeram para a discussão estudos de caso observados através de diversas escalas de análise: desde a escala regional, que analisa comparativamente a evolução de núcleos urbanos ao longo de ramais (trazido por Alessandra Cristina Santos), até à escala local, que analisou partes de um bairro (apresentação de Éric Gallo) ou uma estação ferroviária (apresentação de Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e Virgínia Vasconcellos). As apresentações mostraram também ferramentas de análise espacial e social, capazes de trazer importantes contributos para estudos morfológicos e antropológicos.

Algumas hipóteses foram trazidas para a discussão, enriquecendo o debate final, tais como: (1) a de que o aumento da utilização dos modais rodoviários, principalmente do automóvel individual, não modificou a forma da ocupação urbana, orientada previamente pela paisagem e pela ferrovia; e (2) a malha urbana é resultante das relações paisagísticas existentes antes do processo de urbanização. Esta discussão foi ampliada e enriquecida com os contributos de todos os palestrantes sobre a importância dos elementos naturais como a paisagem ou cursos hídricos, e de elementos infraestruturais como a ferrovia para determinar e condicionar a forma urbana de centros urbanos que se consolidaram fortemente com este meio de transporte. Outra vertente das exposições trouxe à tona as relações socioespaciais criadas por quem habita esses lugares, tanto em áreas urbanas quanto rurais, em territórios atravessados por ferrovias e territórios onde o Leito Ferroviário foi retirado devido à desativação da linha férrea. Em seguida, serão expostas reflexões sobre métodos de análise espacial apresentados, bem como as principais questões debatidas durante a sessão de apresentações deste eixo temático.

REFLEXÕES SOBRE MÉTODOS

As ideias centrais dos trabalhos abordam, de uma forma geral e sucinta, a criação de ferrovias e seus consequentes efeitos ao nível da paisagem rural e urbana e das relações sociais nos territórios ferroviários. A maioria dos trabalhos fez uma breve incursão na contextualização histórica dos casos de estudo. Motivos de ordem econômica, política ou estratégica para a construção ferroviária também foram analisados. Nos contextos dos casos de estudo apresentados, a origem e a consolidação de redes e ramais ferroviários surgiram aliadas à expansão colonial ou de agronegócios de exportação, seguindo em parte por traçados novos, em parte por rotas criadas pelas colonizações indígenas. Após uma análise histórica, que seguiu essencialmente métodos diacrônicos, as pesquisas divergiram em dois grandes temas, nomeadamente os métodos de análise de caráter morfológico, contendo diversas escalas de análise, e as análises de caráter antropológico, recorrendo a ferramentas de análise para estudar relações sociais à escala local ou urbana.

MÉTODOS DE ANÁLISE MORFOLÓGICA

Os trabalhos discutidos trouxeram referências sobre o estudo das cidades oriundas da Escola Italiana de Morfologia Urbana. Para esta Escola Morfológica, criada na década de 1950 com a atividade docente de Savero Muratori, as relações entre volumes e tipos num contexto urbano são analisadas à luz das mesmas relações existentes num contexto arquitetônico. Alguns trabalhos basearam-se na visão teórica sobre urbanismo e transformação urbana de Aldo Rossi e Carlo Aymonimo (ROSSI, 2011; AYMONIMO, 1984). Mais ainda, outros autores, que, sem pertencerem claramente a esta escola se alinham com a mesma, também estão no referencial teórico de trabalhos, como Hélio Novak e Bernardo Secchi. A metodologia de estudo do espaço urbano proposta por Kevin Lynch (1960), com base em elementos fundamentais que compõem o espaço urbano, também foi adotada para mais de um estudo de caso.

O referencial teórico lançou as bases para o tipo de análise a ser realizada. De maneira geral, as metodologias de análise de casos de estudo fizeram uso de três fundamentais ferramentas de estudo:

- Pesquisa bibliográfica de base histórica, associada a eventos documentados, por meio de fotos, jornais e legislação.
- Investigação cartográfica das áreas de estudo, baseada na exploração gráfica de mapas políticos e turísticos sobrepostos na atual base aerofotogramétrica, constituindo importante ferramenta de análise para o estudo da transformação do território.

- Pesquisa de campo, incluindo atividades como observação direta não participativa, entrevistas não estruturadas, verificação de áreas.

Quanto ao estudo de paisagens, os contributos de Alex Lamounier e Humberto Yamaki merecem destaque por apresentarem uma metodologia inédita, aplicável ao estudo do Caráter da Paisagem. A metodologia tem sido aplicada na rede ferroviária do Norte do Paraná e baseia-se no estudo de quatro categorias analíticas, que resulta num estudo da paisagem ferroviária enquanto paisagem cultural, e no estudo abrangente à escala da região.

O trabalho de Alessandra Santos trouxe uma análise comparativa e multiescalar dos casos de estudo, e incorporou como elemento de análise questões de ordem econômica e conjuntura política. Tais parâmetros e abordagens foram também adotados pelo grupo de pesquisa Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (SEL-RJ), sediado na Universidade Federal do Rio de Janeiro em estudos sobre territórios ferroviários no contexto fluminense.

O desenvolvimento dos métodos apresentados buscaram, em linhas gerais, apreender o Caráter da Paisagem e da forma urbana. Focaram-se essencialmente na escala local ou urbana de análise e combinaram elementos de pesquisa morfológica com a de pesquisa antropológica. Alguns dos resultados trazidos sobre a evolução e transformação da paisagem ferroviária pelos casos de estudo apresentados identificaram territórios de ocupação dispersa, porém condensada e consolidada em torno das estações ferroviárias. Este cenário foi identificado em diferentes regiões, como Porto Esperança (Corumbá, MS), Além-Paraíba (MG), Barra do Piraí (RJ), Norte do Paraná. Os estudos que se debruçaram sobre este aspecto trabalharam as análises às escalas regional e urbana. Alguns estudos que avançaram para a escala local, do bairro ou da estação ferroviária, puderam identificar territórios fragmentados, na medida em que as áreas lindeiras da linha férrea aparecem enquanto territórios que não se relacionam entre si. Foi o caso de estudos de caso como Campo Grande e Manguinhos.

MÉTODOS DE ANÁLISE DE CARÁTER ANTROPOLÓGICO

As análises de caráter antropológico e socioespacial apresentadas concentraram-se em áreas de análise urbana ou local. Este tipo de análise pretende apreender as tramas sociais criadas em torno da ferrovia, enquanto infraestrutura de transporte e comunicação ou espaço intersticial. O referencial teórico trazido pelas apresentações que se concentraram em métodos de pesquisa socioespacial traz reflexões dos campos das ciências sociais, nomeadamente da filosofia e sociologia, tais como Zygmunt Bauman, Jacques Derrida ou David Harvey.

As análises realizadas utilizaram como bases material etnográfico recolhido durante pesquisa de campo, entrevistas, registros fotográficos, e vivências/trabalhos diversos com moradores. Estes trabalhos basearam-se na recolha de testemunhos para retratar relações de apropriação com o espaço, montar memórias pessoais, e em busca de memórias coletivas geradas em torno da ferrovia.

A implantação de linhas férreas em diversas regiões foi um elemento fundamental e determinante na construção da identidade urbana, influindo assim nas memórias coletivas e individuais dos habitantes. Samuel Ávila e Fernanda Freitas argumentam sobre as redes sociais invisíveis e a memória individual e coletiva de lugares atravessados por linhas férreas — até mesmo quando a linha férrea é desativada e retirada do local original. Samuel Ávila recolheu memórias individuais de um povoado situado nos Andes, criadas em torno da ferrovia. Apresentou os resultados através de fotografias da localidade, e relacionava-as com as memórias relatadas. Esta forma de apresentação favoreceu uma imersão dos ouvintes no povoado, permitindo entender e criar, simultaneamente, empatia com o espaço e com as memórias, individuais e coletivas, desse lugar.

Oliveira *et al.*, através de diversas idas a campo e da conjugação deste trabalho com revisão bibliográfica e documental, fizeram uma análise de como a população de Campos de Goytacazes conseguiu apropriar-se de lugares ao longo da via férrea, que não têm ocupação definida ou delimitada. Éric Gallo parte de pesquisas etnográficas realizadas com a comunidade de Manguinhos para avaliar a construção do viaduto ferroviário enquanto obra estruturadora do local, na década de 2000.

DIÁLOGOS NO TERRITÓRIO

Dentre as perspectivas e os rebatimentos apontados pelos trabalhos esteve a forma desigual como as políticas públicas se desenvolvem pelo território, visto que os interesses políticos e econômicos têm grande influência sobre o investimento e a criação de infraestrutura que beneficiam a vida da população, sobretudo aquelas mais necessitadas. A crescente mobilização popular tem se tornado um forte meio de resistência encontrado pela população, senão para cobrar do poder público, para conceber por conta própria melhorias através de medidas capazes de serem alcançadas.

Além destes temas, também foram debatidas as relações sociais que estão conectadas à presença de ferrovias em determinado local. As linhas férreas, ao longo de anos, foram responsáveis tanto por conectar diferentes regiões e promover o encontro de diferentes grupos sociais, como, adversamente, por fragmentar uma mesma região.

Apresentam, em diversas escalas verificadas nos países sul-americanos analisados, uma barreira física e um limite físico e social.

Dentre outras observações finais, foi levantada uma comparação entre o impacto causado na paisagem pelo trem e pelo metrô, e a interrogação de por que não haver no Rio de Janeiro, uma rede metropolitana à disposição. Suas origens históricas distintas são a mais provável explicação para seus respectivos usos e percursos. No Rio de Janeiro, o trem surgiu no século XIX, a fim de conectar o centro da cidade a regiões mais distantes, até então destinadas a grandes fazendas e engenhos de produção rural. Com ele surgiram os subúrbios ferroviários, onde as classes mais pobres residiam. Por outro lado, o metrô é implementado somente no século XX, com o intuito de conectar áreas da região central da cidade e atender à população com maior poder aquisitivo. Por conseguinte, apesar de o metrô ter adquirido uma antiga linha ferroviária, inserindo-a na malha metropolitana, por detrás do projeto de uma linha de metrô estão áreas da cidade já consolidadas enquanto centralidades.

CONCLUSÃO

O Eixo 1 do "I Colóquio Internacional Território e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas" visou contribuir para o debate sobre métodos e estudos de caso de áreas urbanas atravessadas por linhas férreas. Teve como objetivo discutir abordagens metodológicas de leitura morfológica aplicada a áreas atravessadas por linhas ferroviárias. Buscou questionar padrões urbanos evolutivos similares de territórios ferroviários e próprios a cada contexto. Este eixo temático convidou à discussão de temas que se enquadram na construção ferroviária ao longo dos tempos em áreas urbanas e de métodos de estudo sobre estas áreas num espectro temporal desde o início da construção ferroviária até aos dias de hoje. O escopo geográfico, igualmente amplo, permitiu debater trabalhos que abordaram essas questões por meio de perspectivas comparativas e transnacionais.

A transformação das áreas atravessadas, devido a elementos econômicos e físicos, pode ser mapeada ao longo do tempo, utilizando diversos métodos e ferramentas de análise. Este tipo de estudo é importante para perceber a transformação destes lugares, e as características dos mesmos, e é aplicado em áreas e contextos distintos. O contributo deste estudo morfológico permitirá trazer reflexões que ajudem a repensar e eventualmente melhorar estas áreas ao nível urbano, e também entender a relação em rede destas regiões ao nível dos estudos regionais e metropolitanos.

Apesar de não ter sido apresentado nenhum trabalho cuja metodologia de análise incorporasse a subcompartimentação da paisagem em unidades de paisagem, este tipo

de trabalhos já tem sido desenvolvido no âmbito do Grupo SEL-RJ e poderá contribuir para a análise de paisagens multiescalares, e de territórios atravessados por ferrovias (SILVA *et al*., 2013; ISIDORO, 2017)

As metodologias apresentadas distinguem-se também pela escala aplicada a cada casa de estudo. De forma geral, os campos interdisciplinares de proveniência dos autores dos trabalhos apresentados contribuíram para a diversidade de olhares sobre o estudo histórico, morfológico e etnográfico aplicado a territórios atravessados por linhas férreas. Para concluir, a apresentação de Jessica Alves trouxe uma reflexão conclusiva importante, nomeadamente que a ferrovia contribuiu, à escala urbana, significativamente, para a delimitação e o crescimento urbanos da localidade. No entanto, a sua presença no espaço urbano apresenta diversos conflitos nas áreas urbanas, à escala local, podendo até ser considerado um causador de estagnação urbana.

Os trabalhos apresentados permitiram reunir um importante referencial para estudos posteriores aplicados aos territórios ferroviários, no que toca ao estudo de métodos relevantes para este estudo. Ressalvam-se a qualidade e a diversidade das apresentações que permitiram, também de forma inédita até então, reunir estudos de casos oriundos de um contexto sul-americano.

REFERÊNCIAS

AYMONINO, C. *O significado das cidades.* Lisboa: Presença, 1984.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna.* São Paulo: Loyola Jesuítas, 2012.

JÁUREGUI, J. M. Broken City – Manguinhos Complex | Territorial Scale. Disponível em: http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html. Acesso: 10.ago.2018.

LYNCH, K. *Image of the city.* 1. ed. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.

ISIDORO, I. *O papel do sistema ferroviário na estruturação e configuração do território e da paisagem abordagens comparativas nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Lisboa*. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro e Instituto Universitário de Lisboa, Rio de Janeiro e Lisboa, 2017.

MACEDO, S. S.; CUSTÓDIO, V.; GALLENDER, F.; QUEIROGA, E.; ROBBA, F..- Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil. *In*: TERRA, C. e ANDRADE, R. *Coleção Paisagens Culturais*. Rio de Janeiro: EBA-UFRJ, 2007. V. 3, p. 286-297.

MEINIG, D. Symbolic Landscapes: some idealizations of American communities. *In*: MEINIG, D. (Org.). *The interpretation of ordinary landscapes*: geographical essays. Part III: American Expressions. Oxford: Oxford University Press, 1979. p. 164-192.

ROSSI, A. *L'Architettura della città.* Macerata: Quodlibet Abitare, 2011.

SILVA, J.; MANETTI, C.; TÂNGARI, V. (2013). Compartilhamentos e unidades de paisagem: método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea. *In*: *Paisagem e Ambiente*, nº. 31, p. 61-80. Disponível em: https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i31p61-80. 10.ago.2018.

Identidades culturais e apropriação dos territórios ferroviários

Gabriel de Souza Parreira | Vera Regina Tângari

RESUMO

O presente artigo traz sínteses e reflexões acerca dos trabalhos apresentados durante o segundo eixo temático do "I Colóquio Internacional Territórios e Paisagens Ferroviárias: Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas". Foram oito apresentações que abordavam a forma como a ferrovia era capaz de moldar identidades culturais e alterar a dinâmica urbana do contexto nas quais estavam inseridas, desde questões mais teóricas a projetuais, passando por reversão de uso, as formas de apropriações sociais e a ferrovia enquanto fronteiras urbanas e possibilidade de conexão.

PALAVRAS-CHAVE: Apropriações. Dinâmicas urbanas. Identidades culturais. Fronteira e conexão.

ABSTRACT

The present article synthesizes and bring reflections on the presentations during the second thematic axis of the "I International Colloquium Territories and Railway Landscapes: Studies in areas crossed by railway lines". 8 different studies addressed how the railway was the main entity shaping cultural identities and modifying the local urban dynamics, from theoretical questions to the ones about design, through changing the use of the area, the way people use the space and the railway as urban frontier and possible conection.

KEYWORDS: *Appropriations. Urban dynamics. Cultural identities. Conections and frontiers.*

RESUMEN

El presente artículo trae síntesis y reflexiones acerca de los trabajos presentados durante el segundo eje temático del "I Coloquio Internacional Territorios y Paisajes Ferroviarios: Estudios en áreas atravesadas por líneas férreas". Se realizaron 8 presentaciones que abordaban la forma en que el ferrocarril era capaz de moldear identidades culturales y alterar la dinámica urbana del contexto en las que estaban insertas, desde cuestiones más teóricas a los proyectos, pasando por reversión de uso, las formas de apropiaciones sociales y el ferrocarril fronteras urbanas y posibilidad de conexión.

PALABRAS-CLAVE: *Apropiaciones. Dinámicas urbanas. Identidades culturales. Frontera y conexión.*

O EIXO 2 DE DISCUSSÃO DO "I Colóquio de Paisagens Ferroviárias" se propunha a debater sobre como a ferrovia moldou vivências e identidades culturais e coletivas e de como esse território ferroviário é apropriado pela população.

O trem foi um importante eixo de desenvolvimento de diversos lugares, não somente pelo encurtamento de grandes distâncias e acesso a novos lugares mas também por seu fator de deslocamento de cargas e pessoas. O processo de desenvolvimento desses sítios foi profundamente afetado pela estrutura que se manteve ao longo do tempo, estando em uso ou não, e criando uma diversidade de especificidades no limite dela com a cidade.

A análise da interface entre o eixo-máquina e a cidade não se limita ao espaço físico que se criou a partir de e em função do trem, sejam elas relações históricas de criação de territórios que hoje integram cidades, ou mesmo cidades inteiras; aborda como a população foi afetada pela chegada do trem ou mesmo como este equipamento territorializa e confere qualidades para os lugares pelos quais perpassa e secciona.

O eixo foi criado com foco na discussão das práticas sociais, representações identitárias e modos de apropriação de lugares onde o trem influenciou diretamente no desenvolvimento e é protagonista destas relações.

DISCUSSÃO

Foram oito trabalhos apresentados durante o primeiro bloco de apresentações do colóquio, contando com treze autores diferentes abordando dois países (Brasil e Colômbia) e sete cidades diferentes (Suarez – Cauca, Bogotá – Bogotá, Rio de Janeiro – RJ, Quatis – RJ, Corinto – MG, São Paulo – SP e Santos – SP). Dadas as diferentes abordagens em cima da temática e os diferentes lugares e situações, as comunicações podem ser divididas em três principais discussões sobre o tema: (1) o entendimento da questão, em que há um aprofundamento sobre o que se entende por patrimônio ferroviário (ANJOS); (2) as representações identitárias e apropriações sociais, em que o trem se torna pano de fundo para o desenvolvimento comunitário e urbano de uma região (LEURO; MENDONÇA; PAIVA, GOMES e TEIXEIRA; e ANGARITA e MANRRIQUE); e (3) a ferrovia enquanto fronteira urbana, em que são discutidos os efeitos socioespaciais da seção a partir do trem (FAYA RJ; PARREIRA; e ENDLICH, CARVALHO e VASCONCELLOS).

O ENTENDIMENTO DA QUESTÃO

"A Preservação do Patrimônio Ferroviário: Alguns Ganhos Interpretativos", apresentado por Claudiana Cruz dos Anjos, se debruça sobre o entendimento do objeto

ferrovia não só enquanto patrimônio industrial, mas também cultural, de forma a propiciar uma melhor seleção dos bens a proteger e conservar.

Enquanto patrimônio industrial ferroviário, deve-se ter a noção de que a ferrovia é um testemunho e documento de uma época, de aspectos funcionais e relacionados à produção; possui uma diversidade de objetos comuns e não monumentais; e tem seus objetos ligados de forma sistêmica, funcional e linearmente. O seu valor cultural deve ser compreendido por questões formais e de arranjo espacial, com estética própria; organiza e constitui territórios, identidades e processos funcionais.

A visão sistêmica e complexa em cima do objeto permite que se vá além dos pressupostos de preservação. É necessário que se olhe além do edifício isolado das estações que possuem algum valor singular, mas para seus conjuntos e sistemas, com ações de preservação a nível de planejamento urbano e territorial. O território ferroviário deve ser lido não mais a partir da excepcionalidade de algumas de suas partes, mas sim da complexidade da sua totalidade.

REPRESENTAÇÕES IDENTITÁRIAS E APROPRIAÇÕES SOCIAIS

O trabalho "Configuraciones y representaciones identitarias en los nuevos paisajes férreos colombianos", apresentado por Aida Rodríguez Leuro, aborda as mudanças sociais nos povoados rurais a partir da relação com a ferrovia e o trabalho industrial ligado a ela, entre 1958-1970 em Bogotá, Colômbia.

No cenário campesino local, a ferrovia se tornou um símbolo de desenvolvimento e prosperidade, gerando empregos e promovendo mudanças socioespaciais estruturais, onde o trabalho ligado à ferrovia era peça para a construção de uma nova identidade cultural. A ferrovia se torna referência no processo educativo e formativo da população. Entretanto, a mudança desses paradigmas trouxe, também, aspectos considerados negativos, como o surgimento de bares no entorno das estações e a criação das áreas de meretrício.

Por fim, a discussão proposta se volta à compreensão das identidades criadas a partir do campo e do novo meio urbano trazido pelo trem, das criações de associações sindicais, das comunidades trabalhadoras e das especificidades que cada uma carregava.

"O Subúrbio Ferroviário e suas Pracialidades", de Bruno Ragi Eis Mendonça, trata dos espaços livres existentes nos territórios criados e derivados do trem na realidade do Rio de Janeiro, analisados sobre a perspectiva da pracialidade (QUEIROGA, 2001), observando uma série de apropriações dos locais e práticas sociais.

O processo de ocupação de parte da cidade que hoje compreende a Área de Planejamento 3 do Rio de Janeiro, e se deu a partir do trem (ABREU, 2008). Esta área da

cidade teve seu desenvolvimento qualitativo preterido a questões funcionalistas, de modo que a circulação tanto de pedestres quanto de meio de transporte fosse priorizada à espaços de lazer e cultura adequados. Hoje, esta mesma área concentra a maior quantidade de população e domicílios da cidade e a menor proporção entre espaços livres públicos e extensão. Apesar de tudo, a região ainda conta com espaços apropriados pela população que não se categorizam necessariamente enquanto espaços de permanência.

O conceito de pracialidade desenvolvido pelo professor Queiroga foi instrumental para análise de espaços cuja função primeira não era voltada para prática de ações sociais, mas é utilizada como tal. A sua apropriação com mobiliários e atividades se torna um paliativo à falta estrutural de lugares projetados com tal finalidade.

"A Situação do Patrimônio Ferroviário da Cidade de Corinto (MG)", de José Eustáquio Machado de Paiva, René Lommez Gomes e Henrique Vianna Lopes Teixeira, levanta e propõe a transformação do conjunto ferroviário da cidade voltado para a musealização de forma a ajudar na preservação do conjunto.

A cidade deve parte de sua relevância histórica e desenvolvimento econômico à estação ferroviária que constituía uma parada da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), conectando ao norte e nordeste do país. O desmantelamento do transporte ferroviário na década de 1970 impactou fortemente a região, na saída de grandes empresas instaladas no local, falência de comércio local e perda de receita econômica. Hoje o conjunto se encontra tombado, porém em ruínas.

O projeto propõe a transformação do conjunto em museu e já conta com "Diretrizes para Requalificação e Uso" e "Plano de Referência para a Gestão do Complexo Ferroviário". Entretanto, a proposta também vai além, reintegrando as edificações à dinâmica urbana, a partir de uma construção social participativa, recuperando a identidade ferroviária da cidade.

O trabalho "Apropiación y re Significación del Patrimonio Ferroviario en Colombia. - Restauración Estación Férrea de Suarez Cauca", apresentado por Miguel Dario Cardenas Angarita e Maria Sabina Montaña Manrrique discute sobre como estruturas ferroviárias desativadas podem ter sua preservação e restauração asseguradas e se integrarem efetivamente à vida das comunidades onde estão instaladas.

Com mais de 70% da rede ferroviária colombiana desativada, as infraestruturas ainda ajudam a contar a história de um passado de bonança e desenvolvimento econômico. A recuperação dos edifícios e a reconversão de usos garantem sua preservação, a transmissão da memória e a sua integração nas novas dinâmicas urbanas. O Instituto Nacional de Vias (INVIAS), com o respaldo do Ministério da Cultura colombiano, recuperou 29 estações férreas entre 2011 e 2018.

Um dos casos exitosos foi o da Estação Ferroviária no município de Suarez, Departamento de Cauca, construída entre 1920 e 1926, com um conjunto de 4 edifícios. O projeto e obra foram executados de forma a retomar a volumetria original, recuperar a parte estrutural do conjunto, reformar instalações e tratar o espaço público de entorno. Hoje, estes espaços servem como sede para uma escola de música, um centro administrativo do núcleo docente e áreas de eventos comunitários.

FERROVIA ENQUANTO FRONTEIRA URBANA

A relação do trem com a cidade é discutida em "Territórios Ferroviários, Rompimentos e Reconexões", de Orlando Gonçalves Faya Junior, onde o autor questiona de que forma é possível lidar com essa infraestrutura urbana, de modo que ela própria se torna objeto principal na reconexão urbana.

O trabalho se debruça sobre a realidade paulista ao observar interações entre a cidade e o trem, seja no rompimento de muros para travessias, na apropriação de espaços residuais para praças, nos bicicletários criados nos gradis ou mesmo em intervenções artísticas do ARTE CIDADE. A potencialidade da utilização e apropriação do território ferroviário para a cidade é mais diversa que apenas a substituição total ou demolição do equipamento, permitindo a contiguidade dos espaços cindidos.

"A Potencialidade do Território Ferroviário como Território Unificador", apresentado por Gabriel de Souza Parreira busca, por meio de um ensaio projetual, lidar com as questões de cisão e barreiras criadas pelo trem, propondo a criação de um novo solo urbano com equipamentos e áreas livres apropriáveis pela população.

O trem foi um dos grandes eixos estruturadores do crescimento e consolidação do subúrbio carioca. Sua interface com a cidade estabelece diversas relações com o entorno: seja pela atratividade e ponto de conexão proporcionado pelas estações, quanto pelas fronteiras urbanas e "hiatos de usos" nos intervalos entre elas. Com isso, foram levantados diversos dados que pudessem corroborar na futura intervenção, como evolução histórica, investimentos no equipamento, legislação, uso do solo e ocupação.

Como proposta para mitigação de um desses trechos sem conexões, o projeto toma partido de uma elevação existente, transformando a sua estrutura de muro de arrimo e aterro em pórticos, criando um novo solo comum que não só permitisse a ligação física entre os dois lados, como também suprisse e costurasse os diversos usos locais, alocando uma série de equipamentos no novo território.

O trabalho "Lugar, tempo e cenário: o encontro com a Estação Ferroviária em um município Fluminense", de Andréa Relva da Fonte Endlich, Ramon Silva Carvalho e Vera

Maria Ramos Vasconcellos, põe em perspectiva a noção fronteiras físicas e sociais criadas a partir do trem e seus desdobramentos na criação de identidade em um pequeno município na região do Médio Paraíba do Rio de Janeiro.

O trem era um importante meio de transporte para o município de Quatis até a década de 1950, onde passa a ter a concorrência com uma empresa de ônibus intermunicipal. Com a privatização e o fim do transporte de passageiros na década de 1990, a estação é desativada. Por sua importância histórica, a edificação passa a ser tombada pelo Patrimônio Histórico Municipal em 2005 e pelo IPHAN em 2007. Existiram algumas tentativas de restauração e reversão de uso para o equipamento, mas sem sucesso.

O trabalho discute a relevância da estação na construção da identidade local, uma vez que foi percebida uma certa resistência, inclusive, na matrícula de crianças na rede pública de ensino em uma unidade além da via férrea. A efetiva implantação de um museu municipal auxiliaria na alteração da percepção deste equipamento enquanto marco identitário para região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os trabalhos apresentados durante a sessão discutiram como os territórios ferroviários são compreendidos dialeticamente enquanto teoria e prática, seja em um viés mais preservacionista ou de reformulação geral, ou a partir das diferentes escalas onde os elementos ferroviários estão alocados, em pequenas localidades ou em grandes contextos urbanos.

Há uma percepção do objeto analisado enquanto orientador e consolidador de práticas funções sociais e relações (TUAN, 2013, p. 128), muito embora haja a dicotomia com o mesmo não estando integrado à dinâmica urbana. Os trabalhos propositivos pretendiam a responder às questões específicas levantadas em cada caso e transformar em lugares o que antes eram espaços isolados, como novo objeto articulador da ordem social (TUAN, 2013, p. 144), alterando a paisagem enquanto produto do meio (SOUZA, 2015).

A desativação das ferrovias em pequenas localidades tem o poder de desarticular toda a vida urbana e identidade daqueles que viveram em torno dela. Os projetos de reativação, propostos em Suarez — Cauca, Corinto — Minas Gerais e Quatis — Rio de Janeiro, buscam recuperar a história transformando-os em espaços de memória, seja só recuperando a edificação ou na reconversão do mesmo em museu, consolidando raízes e "incentivando a consciência e lealdade para com o lugar"(TUAN, 2013, p. 194).

Em grandes contextos urbanos, a questão ferroviária é abordada em função dos espaços livres associados e da criação de lugares enquanto pausas no tempo (TUAN, 2013). A produção espacial da cidade a partir do trem priorizou espaços não-apropriáveis

pela população em bairros com escassa oferta de espaços livres, que segundo Eugênio Fernandes Queiroga, Vanderli Custódio e Rogério Akamine (2018) são possíveis suportes para a esfera de vida pública. A linha férrea é articulada enquanto espaço livre por meio de intervenções artísticas (como o ARTE CIDADE), populares (na apropriação de espaços residuais ferroviários para a criação de praças) ou mesmo de da criação de espaços livres por meio de experimentações projetuais de alteração de estruturas. Os outros espaços livres em bairros ferroviários também são apropriados e transformados em lugares de permanência a partir de outras vivências e são analisados a partir de conceitos como o de pracialidade (QUEIROGA, 2001).

Todos os trabalhos falaram sobre a influência que esse grande equipamento tem na dinâmica da vida em sociedade. Jane Jacobs (2011, p. 285), ao fazer sua crítica ao modelo modernista de produção da cidade, já falava da zona de influência do território ferroviário, que eles costumam ser desvalorizados em relação a outras áreas da cidade. Todos os processos projetuais abordados tiveram a intenção de contribuir para a construção de novos lugares enquanto propulsores de vida, integrados à dinâmica urbana, seja enquanto ponto focal (como o centro de encontro comunitário em Cauca ou nos museus propostos em Quatis e Corinto) ou de costura urbana (como nas intervenções mostradas em São Paulo ou no bairro do Engenho Novo).

REFERÊNCIAS

ABREU, M. D. A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MENDONÇA, B. R. E. *O subúrbio ferroviário e suas pracialidades.* [S. l.]: [s. n.], 2018.

QUEIROGA, E. F. *A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. Campina*s, SP: [s.n.], 2001.

QUEIROGA, E. F.; CUSTÓDIO, V.; AKAMINE, R. Esfera pública e espaço livre: manifestações cotidianas e eventuais. In: MACEDO, S. S. *et al*. *Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. p. 31-50.

SILVA, R. D. O. O lugar do espaço público na paisagem pós-moderna. *In*: TÂNGARI, V. R.; SCHLEE, M. B.; ANDRADE, R. D. (Orgs.). *Sistema de espaços livres*: o cotidiano, ausências e apropriações. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2009. p. 16-27.

SOUZA, M. L. D. Paisagem. *In*: SOUZA, M. L. D. *Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015. p. 43-62.

TUAN, Y.-F. *Espaço e lugar*: a perspectiva da experiência. Londrina: Eduel, 2013.

História e patrimônio ferroviário: legados, permanências, transformações

Nathália Rocha Costa | Daniel Athias de Almeida

RESUMO

Este texto deriva das apresentações do Eixo 3 – História e Patrimônio, no dia 24 de outubro de 2018, durante o I Colóquio de Territórios e Paisagens Ferroviárias. As apresentações que seguiram suscitaram discussões e demonstraram a urgência de se pensar nas estruturas ferroviárias como elementos-chave para a compreensão da história local e de seu processo formativo no território.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio ferroviário. Ferrovia. História.

ABSTRACT

This paper derives from the presentations of Axis 3 - History and Heritage, presented on October 24, 2018, during the 1st Colloquium of Territories and Railway Landscapes, the presentations that followed raised discussions and demonstrated the urgency to think of the railway structures as elements key to understanding local history and its formative process in the territory.

KEYWORDS: *Railway heritage. Railway. History*

RESUMEN

Este texto deriva de las presentaciones del Eje 3 - Historia y Patrimonio, presentadas el 24 de octubre de 2018, durante el I Coloquio de Territorios y Paisajes Ferroviarios, las presentaciones que siguieron suscitaron discusiones y demostraron la urgencia de pensar en las estructuras ferroviarias como elementos clave para la comprensión de la historia local y de su proceso formativo en el territorio.

PALABRAS-CLAVE: *Patrimonio Ferroviario. Ferrocarril. Historia.*

OS TRABALHOS APRESENTADOS NO I Colóquio, apesar das particularidades, têm como tema importante os impactos que as linhas ferroviárias trouxeram para as áreas que foram implantadas. Os investimentos que chegaram, principalmente na segunda metade do século XIX, a partir de um discurso de progresso, influenciaram a história das cidades brasileiras e, consequentemente, a sua paisagem.

Entende-se como paisagem uma abordagem mais abrangente e sistêmica, envolvendo a ação humana no decorrer do tempo. Sendo assim, não se define como algo estático, mas em constante mutação, interferindo, também, nas características presentes nesse espaço, de acordo com a influência como essa atuação se dá na paisagem. No presente Colóquio, essa análise foi feita levando em consideração também a relação com os espaços livres, tema abordado de maneira mais metodológica para a compreensão do território. A partir dessa percepção, é possível entender como se deu a interação humana com essa paisagem.

Essa interação, segundo Almeida (2018), é estudada por teóricos de diferentes campos desde meados do século XX, sempre buscando entender como se dá a relação entre espaço, cultura e sociedade.

> Muitas destas definições são complementares entre si: Marcelo de Souza (1995) entende o território como um campo delimitado somado a seus recursos e identidade onde condição e apropriação humana se sobrepõem ao contexto natural; Gomes (2002) observa o território sob a ótica da política espacial, em que são impostas as regras sobre determinada delimitação de espaço, o que deve gerar um padrão instituído baseado nessas regras, gerando mecanismos de controle e subversão, bem como vínculos de pertencimento e identidade; a definição de Milton Santos (2002) é mais abrangente e contempla ainda a herança histórica dos processos de produção e a ocupação do local (ALMEIDA, 2018, p. 25).

Como abordagem teórico-metodológica, foram utilizados os conceitos e as definições de espaços livres e seus sistemas do Grupo de Pesquisa Sistema de Espaços Livres do Rio de Janeiro, do PROARQ-UFRJ, realizada de maneira crítica e multidisciplinar das diversas características e incoerências encontradas nos espaços livres.

> Para o Grupo SEL-RJ, os espaços livres urbanos constituem um sistema complexo, inter-relacionado com outros sistemas urbanos, que podem se justapor aos sistemas de espaços livres ou se sobrepor, total ou parcialmente, enquanto sistemas de ações (SCHLEE, ANDRADE & TANGARI, 2009). Nesse contexto, utilizou-se também a fundamentação conceitual utilizada por Bertrand que considera a diversidade do ambiente natural e cultural brasileiro como resultado dos fatores biofísicos, das ações humanas e da combinação de ambos (BERTRAND, 1971). Gilles Clément (2004) associa a essa gama de espaços, que denomina como não-edificados,

> vazios ou abandonados, a característica de compor um mosaico rico de manifestações de diversidade biofísica e cultural, tanto em meio rural como urbano (ALMEIDA, 2018, p. 25).

Sendo assim, para melhor compreensão dos trabalhos apresentados, é essencial o entendimento da paisagem como um mosaico composto por diferentes tempos de ocupação e diferente formas de uso do solo, além de seus fatores múltiplos e diversos, apresentando particularidades frente a cada época, a cada cultura, a cada circunstância. São variados os fatores que podem interferir na sua análise e na interação com a sua população, devendo ser considerados todos esses fatores para se compreender melhor este território. Essas características também ajudam a desenhar o imaginário que as pessoas têm de determinado local, compondo a memória coletiva do lugar, ainda que haja divergências individuais. A memória deste processo de ocupação pode ser entendida como uma herança histórica inalienável, na qual o homem é causa e consequência das características desse território.

Para o estudo de patrimônio, é imprescindível a compreensão desse desenvolvimento histórico aliado a outras características, como seu suporte biofísico, o processo de ocupação humana, assim como a relação entre ambos.

PRESENÇA DE INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS

Um aspecto que se apresenta de maneira dominante em todos os trabalhos apresentados no "Eixo 3 – História e Patrimônio Ferroviário: legados, permanências, transformações" é o domínio dos investimentos estrangeiros no projeto e na execução das ferrovias, principalmente belga, inglês e português. O primeiro se identifica na influência da arquitetura utilizada na construção das linhas e estações ferroviárias. Os ingleses, por sua vez, já apresentavam conhecimento prévio de arquitetura fabril, assim como a utilização da sua matéria-prima, o ferro. Sendo assim, a exportação desses produtos se deu em massa, se aproveitando da arquitetura pré-fabricada em ferro utilizada para a construção das infraestruturas viárias. Por fim, os investimentos portugueses eram realizados nos engenhos de produção de açúcar e café, pontos ancoradouros das estações e linhas de trem, visando ao melhor escoamento dessa produção.

Os investimentos externos, que, na maior parte dos casos, serviram como meio de melhorar o escoamento dos engenhos, foram fatores preponderantes para a urbanização junto das suas estações, trazendo uma nova dinâmica, moderna e industrial, para a economia brasileira que se estruturava ao longo desses eixos, física e estruturalmente.

Dessa maneira, tem-se outro aspecto dominante dos trabalhos apresentados, as estações se tornaram causa e consequência da ocupação humana. Em alguns casos, as estações foram posicionadas em lugares em que existia uma ocupação preexistente, servindo como fator para incentivar a sua urbanização. Observam-se também, em outros casos, estações ferroviárias que foram implantadas em lugares estratégicos, mas sem uma ocupação prévia. A partir desses casos, as estações serviram como um polo de atração de pessoas, influenciando uma ocupação nova ao seu redor.

Com a mudança do cenário econômico, ao passar dos anos, a lógica de mobilidade se direcionou para o fluxo rodoviário, fazendo com que essas infraestruturas se tornassem obsoletas. Dessa maneira, os trabalhos buscaram entender como essa memória se encontra nos dias de hoje, seja em seu aspecto arquitetônico, funcional, ou até mesmo na sua relação com a paisagem e com a dinâmica das cidades.

CONSEQUÊNCIAS DO FIM DA ERA FERROVIÁRIA

Como essa relação ferrovia-cidade foi muito marcante nesse período, após o desmantelamento dessa lógica, segundo Almeida (2018), as cidades sofreram consequências diretas e indiretas com a desativação dos trilhos. Esse processo foi influenciado diretamente pela política rodoviarista, presente até os dias de hoje, deixando junto às antigas ferrovias muitas áreas obsoletas e populações marginalizadas.

É notório perceber como essa relação de desenvolvimento e depois de abandono foi sentida pelas populações locais.

> A ferrovia é como um hemoglobina social, leva os estímulos orgânicos (força da renovação e do progresso) bem como os anticorpos, pois gera todas as profissões relacionadas e uma inteligência gerencial, que hoje ainda é pequena, fica a cargo das administrações municipais. (ALMEIDA, 2018, p. 19).

Esse processo de desmonte das estruturas ferroviárias não é de exclusividade brasileira, ele segue a lógica de globalização presente no mundo inteiro, bem como o financiamento da indústria de automóveis e do petróleo que reestruturaram a lógica da economia, das conexões territoriais e no modo de fazer cidades. Para que isso fosse viável, era necessário romper com a memória positiva que se tinha desse período ferroviário. Para se romper com esse ciclo, a ideia de retrocesso e um processo de abandono das estruturas ferroviárias foram determinantes para a aceitação do modal rodoviário em detrimento do modal ferroviário.

Segundo Nora (1993), esse novo modelo de sociedade não valorizava mais a conservação e a transmissão de valores, sendo considerados importantes apenas o novo, o

futuro, devendo ele ser considerado e planejado. Com isso, iniciou-se um novo processo de se criar arquivos sem precedentes, sem considerar o existente, sem respeitar a história e a memória do lugar, deixando de lado toda a relação que a população tem com o seu passado ao vê-lo como retrógrado.

Essa memória está diretamente relacionada à ideia de território, que estabelece normas de convivência de maneira intrínseca. Essas regras definem, também, uma espécie de controle sobre seus frequentadores, do qual é extraído o sentido de geração de raiz com determinado local. E é dessa relação que se "suscitam vínculos, afinidades, relações de pertencimento e identidade" (GOMES, 2002).

Sendo assim, a negligência com a história e com o patrimônio ferroviário se apresenta como outro aspecto dominante do colóquio. A mesma ideia de progresso, utilizada para justificar a implementação das ferrovias, foi utilizada para justificar o abandono de seu uso. Por isso a maior parte foi destruída, degradada ou mesmo encontra-se inexistente. Aquelas sobreviveram ao processo tiveram seu uso modificado.

Na concepção de Le Goff (2003), essa evolução das sociedades elucida a relevância do papel que a memória coletiva representa. Ela está presente nas grandes questões das sociedades desenvolvidas e em desenvolvimento. O autor a defende como "[...] um elemento essencial do que se costuma chamar de identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia" (LE GOFF, 2003, p. 469).

As estações e as linhas férreas sofreram mudanças não só em seu uso, mas também na visão da existência, como mostraram Silva e Valva. Antes de ser implantada, os jornais justificaram a sua importância a partir da ideia de progresso. Posteriormente, o discurso era de retrocesso. Isso mostra como os meios midiáticos interferem até mesmo na preservação desses elementos, uma vez que, ao trazer uma ideia negativa, o interesse de conservação diminui, ou até mesmo se extingue. Influenciada por esses meios, a população também passa a ter esse mesmo tipo de pensamento, apoiando o descaso a esses elementos.

Segundo Almeida (2018), "as estradas de ferro promoveram a criação e o desenvolvimento de diversas cidades, facilitaram o escoamento de produção, como também permitiram a integração e a mobilidade no território". Com isso, além de todos esses benefícios, as linhas férreas também trouxeram consigo o apelo turístico de contato com a natureza, uma vez que a facilidade do transporte permitia essa aproximação. Outras facilidades também surgiram juntamente com a malha ferroviária, umas das quais foi a facilidade de tratar de problemas de saúde, já que regiões, antes isoladas, passaram a se conectar física e estruturalmente com pontos mais estruturados.

TURISMO COMUNITÁRIO E MEMÓRIA COLETIVA

Esse mesmo caráter de turismo atribuído aos territórios ferroviários tem sido elementos comum em diversos trabalhos sob a temática das ferrovias. Mesmo em situações nas quais meios de transporte mais modernos, como o VLT entre Maceió e Rio Largo, já se encontram estruturados, o percurso ferroviário apresenta uma memória de quando os trens faziam parte da rotina dessas cidades.

Esse apelo turístico também é apresentado em diversos outros trabalhos, em mais de uma maneira. Como apresenta Albuquerque, a sua reutilização como museu ajuda não só a trazer um novo uso para as estações que se encontram inutilizadas, mas a conservar a sua memória. Uma outra possibilidade de reutilização, como mostram Figueira e Queiroga, que englobaria também as linhas férreas além das estações, são os parques lineares. Ao aproveitar do potencial de apropriação por parte dos moradores, além da sobreposição de usos e da estrutura já fornecida por esses equipamentos, a implementação de corredores verdes pode ser um possível novo uso, que também ajudaria no apelo turístico. Nessa mesma lógica, os lineamentos propositivos realizados por Garcia e Maita, buscam criar até mesmo uma cidade ferroviária a partir do seu valor patrimonial, em Córdoba.

> O Turismo de Base Comunitária é um movimento que faz o contraponto ao turismo tradicional através de um turismo que tem como base o sítio simbólico de pertencimento e as relações nele presentes. Acerca do Turismo de Base comunitária, Bertholo reforça a importância de relacionar com o contexto local (BERTHOLO *apud* ALMEIDA, 2018, p. 29).

Segundo Almeida (2018), "a promoção de um percurso patrimonial capitaneado pela comunidade também fornecerá viabilidade econômica a todo projeto, uma vez que potencializará a economia de turismo e serviços da região." Esse envolvimento da população favorece sucesso da atribuição turística à linha férrea, na medida em que eles se tornam os principais responsáveis por fiscalizar e até mesmo manter a conservação do lugar. Esse sistema é vantajoso, tanto para o bem, que tem a sua memória preservada, quanto para a população local, a partir da geração de postos de trabalho e de uma economia que se beneficie desse mercado turístico.

Percebe-se, dessa maneira, que os questionamentos mais relevantes que emergiram do trabalho foram os de como conservar a memória e o valor patrimonial dessas infraestruturas viárias, que foram tão importantes para o processo de desenvolvimento das cidades brasileiras. Sendo assim, considerando todo o contexto de negligência, influenciado por uma lógica que desvaloriza o passado e a memória do lugar, torna-se ainda mais importante o esforço na conservação desse patrimônio.

Considerando, então, a relevância do eixo ferroviário para determinada região, e também como eixo estruturador deste território, é importante pensar em maneiras de reconectar essas ocupações que permaneceram ao longo da linha férrea. Esse cenário remete a um imaginário de boa parte da população de uma cultura ainda muito viva e recente, na qual o país era formado por pequenas cidades, tendo o trem como um elemento marcante e simbólico.

> Esse tipo de ação é de grande valor por fortalecer os laços entre os moradores e todos elementos patrimoniais da região, ao mesmo tempo o visitante também desfruta de uma experiência mais autêntica conduzida pelos próprios moradores, ao mesmo tempo que reduz a ação do turismo pendular e predatório hoje existente em Guapimirim (ALMEIDA, 2018, p. 29).

Nessa direção, se reafirma a importância da continuidade dos trabalhos acerca desta temática, visando uma maior compreensão do contexto dessas ferrovias, dos impactos que elas deixaram não só no momento da sua implantação, mas também após a sua inutilização.

Segundo Le Goff (2003), a história é essencial para que possa existir o desenvolvimento, devendo ser passada, mesmo que em forma de conhecimento, de geração em geração. Mesmo nos processos históricos que se apresentaram com uma ideia de rompimento com o passado, é possível identificar traços com momentos que o precederam. O que muda, por sua vez, é a maneira com que essa memória é utilizada, se serve como base para um melhor desenvolvimento, ou se pretende ignorá-la, ainda que isso nunca seja possível por completo.

Com relação ao conceito de memória, este é crucial para o desenvolvimento da própria história, pois, sem ela, não haveria estudo nem conhecimento. É preciso, pois, uma postura dos historiadores para lidarem com esses conceitos: "A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens" (LE GOFF, 2003, p. 471).

Toda memória de um lugar é parte inseparável do seu patrimônio. Junto com ele, sempre vêm os atributos inerentes a esse processo, como os saberes, as tradições e as manifestações. Por mais que a paisagem e o território ferroviário tenham pontos semelhantes entre si, até por terem surgido de um mesmo contexto político, econômico e social, cada núcleo se estabeleceu de uma forma muito particular, devendo ser respeitadas as suas particularidades. E a partir desses vários contextos, diferentes entre si, se expressa o próprio modo de vida pelo qual aquela população se organizava, se entendendo com uma identidade cultural única (BARTHOLO, R.; SANSOLO, D. G.; BURSZTYN, I. [Org.], p. 29).

Por fim, é necessário compreender, também, o porquê de cada população se apresentar de maneira distinta da outra. As suas particularidades não vêm somente por serem ocupações em pontos distintos, mas também por apresentarem diferentes jogos de força. Cada agente de produção do espaço produz diferentes relações da população com o território, modificando até mesmo a memória que esses moradores têm de determinado lugar. Com o olhar do presente, mas utilizando as lentes do passado, é possível analisar como esses processos geram memórias simbólicas diferentes entre si, devendo ser distinta, da mesma forma, a atuação para a recuperação desses patrimônios.

O ensino e as pesquisas sobre territórios e paisagens ferroviárias podem ajudar não só a manter a memória dessas estruturas, mas também a mostrar como as cidades se relacionam com elas. E, a partir dessa percepção e melhor compreensão, pensar em estratégias que visem à sua conservação e a uma melhora no diálogo com o seu contexto, a partir do estabelecimento de uma reconciliação com o seu entorno.

Essa valorização da memória local proposta se torna inviável se não houver, em primeiro lugar, o tombamento das estruturas ferroviárias, que se estendem para além das estações, bem como iniciativas que promovam consciência patrimonial, relacionando elementos da cultura popular aos marcos históricos locais.

Podemos dizer que a cidade existente e sua integração ao território hoje estão relacionadas diretamente com a malha ferroviária original, à qual forneceram as bases de ocupação territorial. O reconhecimento da ferrovia é essencial como forma de entender não só o território, mas parte da formação da cultura local.

REFERÊNCIAS

AB´SABER, A. *Os domínios de natureza no Brasil*: potencialidades paisagísticas. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

ALMEIDA, D. A. de. *Estrada de ferro Teresópolis em Guapimirim*: projeto de um percurso patrimonial. 2018. 148f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2018.

BARTHOLO, R.; SANSOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (Org.). *Turismo de base comunitária*: diversidade de olhares e experiências brasileiras. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.

BOURDIEU, Pierre. É possível um ato desinteressado? *In*: *Razões Práticas sobre a teoria da ação*. Campinas: Papirus, 1996.

CERTEAU, M. de. Uma cultura muito ordinária. *In*: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio.* São Paulo: Unesp, 2001

GOMES, P. C. da C. *A condição urbana*: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004.

HALL, S. *A identidade cultural da pós-modernidade.* Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

ISIDORO, I. de A. *O papel do sistema ferroviário na estruturação e configuração do território e da paisagem: abordagens comparativas nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de Lisboa*. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio de Janeiro.

LE GOFF, J. *História e memória.* Tradução Bernardo Leitão. Campinas: Unicamp, 2003.

MAGNOLI, M. M. E. M. *Espaços livres e urbanização*: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana. Tese (Livre-Docência) – FAUUSP, São Paulo, 1982.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. *In*: *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*, São Paulo, nº. 10, dez. 1993.

NORA, P. (dir.). *Les lieux de mémoire*. Paris: Quarto Gallimard, 1997. V. 1-3.

POLLAK, M. *Memória e identidade social.* Estudos Históricos, Rio de Janeiro, V. 5, nº. 10, 1992.

_____. *Memória, esquecimento*, *silêncio.* Estudos Históricos, Rio de Janeiro, V. 2, nº. 3, 1989.

SCHLEE, M. B.; NUNES, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P. A.; DIAS, M. A.; TÂNGARI, V. R. Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras – um debate conceitual. *In*: *Revista Paisagem e Ambiente – Ensaios*, V. 26, São Paulo: FAUUSP, 2009. p. 225-247.

SANTOS, M. *Espaço e métod*o. São Paulo: Nobel, l988.

_____. *A natureza do espaço*: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. *Metamorfoses do espaço habitado*: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. Hucitec: São Paulo, 1988.

_____. O meio técnico-científico-informacional, as redes e a cidade global. Folha de São Paulo, São Paulo, 13 abr. 1997. Caderno MAIS.

_____. *O país distorcido*: o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.

_____. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Edusp, 2004.

SMOLKA, A. L. B. *A memória em questão*: uma perspectiva histórico-cultural. Educação e Sociedade, Campinas, V. 21, nº. 71, p. 166-193, jul. 2000.

Paisagens ferroviárias: agentes conformadores, construção e transformação da cidade

Felipe Sacramento | Tatiana Rivera Pabón

RESUMO:

O Eixo Temático 4 do "I Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias: Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas" abordou as discussões sobre paisagem e ferrovia em áreas urbanas e suburbanas. Na sessão foram discutidos sete trabalhos, dos quais cinco abordaram como caso de estudo diferentes recortes espaciais de paisagens ferroviárias da Metrópole e do Estado do Rio de Janeiro, um abordou a cidade paulista de Jaguaré e uma última comunicação se aproximou da temática tomando como referência o contexto mundial para analisar sua aplicação ao Brasil. Ao avaliar as principais contribuições teóricas e metodológicas dos trabalhos, foram classificados em três grupos: 1. Aqueles que contribuíram para a identificação dos agentes e seu papel nas transformações da paisagem; 2. Aqueles que propõem novas metodologias para aplicar em diferentes escalas; 3. Aqueles que utilizam a análise das paisagens em busca de potencialidades projetuais para sua requalificação. As discussões realizadas proporcionaram a abertura do campo de visão para o estudo das ferrovias expondo oportunidades e instrumentalizando o olhar a partir da troca dos diferentes referenciais teóricos, metodológicos e projetuais.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem ferroviária. Paisagem urbana. Subúrbio. Agentes. Território. Método. Requalificação.

ABSTRACT

The fourth thematic axis hosted the discussions regarding the landscape and the railway within urban and suburban areas. Seven works were discussed during the session, from which five regarded studies in different spatial sections of both Rio's Metropolis and State, one work regarded the city of Jaguaré and a last presentation approached the theme taking a global context as reference to analyse its application in Brazil. According to the main theoretical and methodological contributions the works were classified into three different groups: 1. Those which contribute to the identification of agents and its roles on the landscape transformations; 2. Those which come up with new methodologies to work on multiple scales ; 3. Those which make use of an analysis in search of project opportunities for landscape requalification. The debate provided an opening of the workstudy field on railways bringing up new opportunities and enhancing a skill set through the exchange of theoretical, methodological and projectual referentials.

KEYWORDS: *Railway landscape. Urban landscape. Suburbs. Agents. Territory. Method. Requalification.*

RESUMEN

El Eje Temático 4 del "I Coloquio Territorios y Paisajes Ferroviarios: Estudios en áreas atravesadas por líneas férreas" abordó las discusiones sobre paisaje y ferrovía en áreas urbanas y suburbanas. En la sesión fueron discutidos siete trabajos, de los cuales cinco abordaron como caso de estudio diferentes recortes espaciales de paisajes ferroviarios de la metrópoli y del Estado de Rio de Janeiro, uno abordó la ciudad paulista de Jaguaré y una última comunicación se aproximó a la temática tomando referentes del contexto mundial para analizar su aplicación en Brasil. Al evaluar los principales aportes teóricos y metodológicos de los trabajos se clasificaron en tres grupos: 1. Aquellos que aportan a la identificación

de los agentes y su papel en las transformaciones del paisaje; 2. Aquellos que proponen nuevas metodologías para aplicar en diferentes escalas; 3. Aquellos que usan el análisis de los paisajes en busca de potencialidades proyectuales para su recualificación. En general, las discusiones realizadas proporcionaron una apertura al campo de visión para el estudio del paisaje ferroviario exponiendo oportunidades e instrumentalizando la mirada a partir del intercambio de las diversas referencias teóricas, metodológicas y proyectuales.

PALABRAS-CLAVE: *Paisaje ferroviário. Paisaje urbano. Subúrbio. Agentes. Território. Método. Recualificación.*

COMO REDES TÉCNICAS QUE, DESDE meados do século XIX, suportaram a produção agrícola e a industrialização latino-americana, as ferrovias tiveram um importante papel na consolidação das cidades portuárias e na dinamização da economia de exportação. Suas infraestruturas permitiram a integração dos mercados regionais e o crescimento das cidades médias do interior, transformando paisagens em sítios rurais e urbanos. Nesse sentido, na Sessão Temática 4 convidou-se a debater a questão ferroviária desde uma escala urbano-regional, involucrando tanto áreas urbanas como rurais. No entanto, os trabalhos recebidos concentraram suas análises em áreas urbanas e metropolitanas brasileiras dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

O eixo temático visou explorar as possibilidades de abordagem, valoração e intervenção de territórios transformados socialmente pelo trem, que se converteram em projeções culturais de uma sociedade num espaço determinado e, em particular, em cenários de atividades produtivas como a indústria, a agricultura, a mineração, dentre outros. A partir desta abordagem, discutiu-se o papel dos agentes sociais que, desde a esfera pública ou privada, interagem com seus próprios meios, interesses, representações e ideias na estruturação dos territórios produtivos. Aliás, analisou-se o impacto dos trens e suas redes na transformação dos territórios atravessados a partir da noção de paisagem, em suas diversas perspectivas: morfológica, sistêmica, materialista-histórica e simbólica.

Os trabalhos apresentados[1] podem ser divididos em três grupos conforme sua natureza e forma de abordar as paisagens: (1) aqueles que contribuem sobretudo na identificação dos agentes e seu papel nas transformações urbanas ou, em alguns casos,

---

[1] Dos nove trabalhos aprovados para apresentação e publicação de resumo, foram apresentados sete. O trabalho "O complexo ferroviário de Sorocaba e a produção dialética da paisagem", de Mauá Filho e Franca, que seria viabilizado por *Skype*, não pôde ser apresentado por problemas técnicos com o áudio da sala. E, como o autor Rodrigo Neres não esteve presente, não houve a comunicação do trabalho "O transporte sobre trilhos como agente transformador da Barra Funda/SP".

rebatem conceitos teóricos consolidados sobre uma determinada análise; (2) aqueles que aportam novas leituras e metodologias para analisar as paisagens; (3) aqueles de cunho propositivo.

AGENTES TRANSFORMADORES DAS PAISAGENS FERROVIÁRIAS

Dentro do primeiro grupo, destaca-se o trabalho "Micropaisagens ferroviárias: a competência estética do grafite urbano carioca", que visa à visibilização das paisagens ferroviárias do subúrbio carioca através da valorização da estética discursiva do grafite. Colocando como objeto de estudo a "micropaisagem", termo usado por Nogué (2009) para se referir à experiência imediata, próxima e diária da cidade com suas múltiplas e minúsculas formas, símbolos e signos por parte dos urbanistas, Lima procura entender o significado da paisagem suburbana através da observação e valorização dos grafites como instrumentos de comunicação. Nesse sentido, explora os signos e significados da produção e do consumo social do espaço público transformado em lócus de comunicação social. Lima retoma Muñoz (2010) na proposição de uma nova categoria, a do "territoriante", que, graças às mudanças nos meios técnicos, permanece em movimento e comunicação constantes e apresenta a capacidade de multiplicar sua presença no espaço urbano.

Continuando com o subúrbio carioca, o trabalho "Soluções de mobilidade em Santa Cruz" analisa as relações entre mobilidade e configuração do espaço livre público na região oeste do Rio, reconhecendo as formas de apropriação do espaço dos usuários do sistema de transporte ferroviário e do BRT Transoeste. Mesquita traça um paralelo entre os modais no que diz respeito ao caráter estruturante do espaço público (PANERAI, 1994) e sua capacidade de estabelecer conexões não restritas à condição de circulação. A autora apresenta a predominância dos deslocamentos para fora do bairro e a corrosão dos deslocamentos locais como um padrão comum aos dois meios de transporte. O caso de estudo apresentado explicita a emergência de modelos alternativos e uma nova conformação dos espaços livres públicos, atribuindo caráter de centralidade (BARTALINI, 1988) na justaposição entre as dinâmicas de mobilidade estabelecidas.

Já desde uma escala urbana menor, o trabalho "A margem da linha" aborda a problemática da segregação socioespacial na borda ferroviária da região de Campos dos Goytacazes/RJ. Analisa historicamente as transformações de uma paisagem inicialmente sucroalcooleira, posteriormente centro de circulação comercial, até virar o importante centro petrolífero que é hoje em dia. Focando-se neste último momento, em que o aumento da receita pública proveniente dos royalties do petróleo trouxe grandes

investimentos públicos e privados, identificam-se os diversos agentes produtores do espaço urbano, seus interesses e ações no território do setor apresentado: grandes empreendedores que defendem os interesses do capital imobiliário, programas públicos de habitação da prefeitura, e moradores das favelas que deram origem à cidade. Assim, compreendendo o espaço urbano como lugar de conflito, explicitam-se as disputas territoriais que agravam o quadro já existente de exclusão social.

NOVOS MÉTODOS DE LEITURA: DA MICROESCALA À MULTIESCALARIDADE

No segundo grupo de trabalho, além de identificar os principais agentes dos territórios ferroviários, se propõem novas metodologias e categorias de análise. Apresentam-se desde métodos focados na escala mínima da "micropaisagem", até propostas de análise multiescalar de territórios ferroviários extensos integrados por vários municípios.

Em primeiro lugar, a aproximação de Lima à pequena escala do grafite urbano carioca destaca-se por trazer de outras disciplinas, como a psicologia e a filosofia, novas categorias de análise. Ao desenvolver uma proposta de hermenêutica da paisagem, usa as noções de "pequena percepção" e de "competência estética" como ferramentas metodológicas, retomando conceitos de Leibniz, Merleau-Ponty, entre outros. A primeira noção refere-se a um tipo de percepção em que o conjunto destaca-se por cima das partes, que nasce de um deslocamento entre dois contextos para criar em conjunto uma "atmosfera". Este regime do olhar recobre as descontinuidades aparentes entre percepções, possibilitando a valoração do conjunto da paisagem urbana a partir dos interstícios grafitados das micropaisagens ferroviárias. Por outra parte, a competência estética, apesar de ser uma capacidade subjacente ao processo artístico, é usada para identificar e interpretar os discursos que as paredes grafitadas das vias férreas portam, de modo que permite visibilizar os bairros suburbanos ditos por eles mesmos. Em contraste, no trabalho de Souza et al., procurou-se estudar o recorte de nove municípios que corresponde à Baixada Fluminense com o objetivo de analisar as transformações urbanas determinadas pelo atravessamento das ferrovias. Para isso os autores utilizaram a metodologia de leitura territorial que aborda a gênese dos tecidos urbanos, cujo conjunto de atributos resulta no "capital genético da paisagem urbana" (CARVALHO SANTOS; COELHO, 2009). O cruzamento dessa leitura com o traçado das rodovias e a análise das competências administrativas, sob as quais os meios técnicos estão submetidos, permitiram a identificação de um conflito dimensional — do bairro à União — que

transparece no tecido urbano. Como contribuição, o estudo indica as possibilidades de se pensar o ordenamento integrado e multiescalar no processo de evolução territorial.

POTENCIAL PROJETUAL DA ANÁLISE DAS PAISAGENS VISANDO À REQUALIFICAÇÃO

Por fim, três trabalhos possuem natureza analítico-propositiva. O primeiro deles foi apresentado pelas autoras Argondizo, Luz e Campos. Ele abordou o desenvolvimento da ocupação do distrito paulistano de Jaguaré e apresentou um projeto que responde às questões por elas levantadas. Com origem nos trilhos, expandidos pelo processo de mudança das plantas industriais de São Paulo, a ocupação do solo jaguarense apresenta uma evolução que passou pelo loteamento industrial e abandono com a progressão dos meios técnicos, pela ocupação precária de pessoas em condição de vulnerabilidade e, enfim, pela pressão imobiliária exercida com a dinâmica das centralidades no território ao redor. Os comunicadores engajaram-se no debate sobre a reorganização espacial do distrito, motivados pelo processo de expulsão iminente de vulneráveis, gerado pelos empreendimentos verticais em condomínios fechados. Tratou-se de compreender os processos que geram a forma urbana e seus agentes, bem como de interpolar os instrumentos legais, subsidiando uma leitura crítica da dinâmica urbana e instrumentalizando um projeto de requalificação para reverter os problemas do quadro instalado.

O segundo foi o trabalho "Território Parque Educativo de Bento Ribeiro", que apresentou o projeto de programa escolar associado ao território ferroviário com o objetivo de contribuir para o cumprimento da meta de integralização da educação básica no Município do Rio de Janeiro. Desdobrou o conceito de território educativo em território parque educativo como ferramenta para qualificar os assentamentos urbanos gerados a partir da estação e ensaiou, através do projeto, a replicação sistêmica da ideia para modificar a paisagem do subúrbio carioca. A análise lançou mão dos conceitos de tecnosfera e psicosfera de Milton Santos (2006), relacionando os impactos da infraestrutura, que corresponde à escala metropolitana, à omissão do poder público nas áreas em que predomina o urbanismo mínimo.

O terceiro foi o trabalho de Maini Perpétuo, "Do espaço residual a espaço livre público: potencial das linhas férreas desativadas como oportunidade projetual", que apresenta natureza analítico-propositiva, mas não o faz como as demais comunicações de mesma natureza. Ela investiga a potencialidade propositiva dos espaços residuais

gerados pelas linhas férreas desativadas ao serem transformadas em espaços livres de uso público. E para revelar essa potencialidade, ela apresenta pontos de vista sob os quais há oportunidade de reflexão e fomento ao debate acadêmico e à prática projetual. Ela expõe o potencial do ponto de vista biofísico, urbano e sociocultural com base em autores como Raquel Tardin, Eugenio Fernandes Queiroga, Michael Hough e Joan Busquets. Perpétuo apresentou, ao longo de sua comunicação, espaços livres de uso público gerados a partir de ferrovias desativadas no contexto mundial em que a ideia já está consolidada e utilizou projeto de sua autoria para ilustrar o debate sobre a potencialidade que defende lembrando que, no Brasil, as experiências ainda são incipientes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A amplitude das abordagens sobre a paisagem ferroviária nos trabalhos apresentados colaborou para o melhor entendimento das ferrovias, em especial no que se refere à dinâmica desenvolvida especificamente em tecidos urbanos e suburbanos. As análises apresentadas expuseram a condição de conformador da ocupação urbana, da desarticulação e articulação de tecidos consolidados, da dinâmica social e cultural iniciada e continuada pelo meio técnico, bem como do trânsito entre as diferentes escalas da metrópole.

No entanto, a dinâmica não urbana, no tocante à paisagem ferroviária, não obteve espaço nas discussões desenvolvidas no eixo. O debate da paisagem ferroviária no meio rural permitiria um aprofundamento da leitura da condição regressiva do modal no desenvolvimento da economia brasileira, ao cruzar informações, fruto da sobreposição do meio ferroviário com o rodoviário. Este último apareceu no trabalho de Mesquita, que abordava o BRT no Rio de Janeiro, fazendo a conexão entre a paisagem e a mobilidade no subúrbio carioca e no trabalho de Souza et al. sobre a Baixada Fluminense.

Cabe ressaltar ainda a predominância da participação de autores do campo da arquitetura. Apesar da ausência de outros olhares de campos multidisciplinares, a maior contribuição para os debates foi o trabalho sobre a competência estética do grafite (LIMA). Um último fator positivo foi a participação de estudiosos do tema de diferentes graus de ensino na troca entre as discussões desenvolvidas na graduação e na pós-graduação, o que permite um trânsito de ideias que enriquece os estudos e as propostas.

REFERÊNCIAS

BARTALINI, V. *Praças do metrô*: enredo, produção, cenário, atores. São Paulo: FAUUSP, 1988

CARVALHO SANTOS, T.; COELHO, C. O capital genético das redes de espaços públicos. *In*: GAZZANEO, L.; AMORA, A. (Org.). *Ordem, desordem, ordenamento*: urbanismo e paisagem. Rio de Janeiro: PROARQ-UFRJ/FAU, 2009. p. 284-303.

MUÑOZ, F. *Urbanalización*: paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gilli, 2010.

NOGUÉ, J. *Entre paisajes*. Barcelona: Àmbit, 2009.

PANERAI, P. *O retorno à cidad*e: o espaço público como desafio de projeto urbano. Revista Projeto, São Paulo, nº. 173, p. 78-82, 1994.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*: técnica, razão e emoção. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

PARTE III | CONTEXTOS E CONTRASTES

Paisagem ferroviária no Norte do Paraná – uma aplicação metodológica à avaliação do caráter

Alex Assunção Lamounier | Humberto Yamaki

RESUMO

Os estudos sobre paisagens ferroviárias se inserem no contexto de valorização de paisagens cotidianas e seus significados. Analisando paisagens ferroviárias no Norte do Paraná, Yamaki (2011) desenvolve um método de avaliação do caráter que transcende a escala da cidade, incluindo o entorno não urbano dos trilhos. Este trabalho apresenta uma aplicação dessa metodologia, tomando, como objeto, o ponto de transposição ferroviária do rio Tibagi, no Município de Jataizinho-PR. No Norte do Paraná, a implantação das cidades acompanhava o avanço dos trilhos. Estações e paradas eram definidas obedecendo ao memorial descritivo da ferrovia. Um trecho plano e em linha reta, próximo à área salubre, com água em abundância e estradas de acesso, indicava a localização da estação e o respectivo patrimônio. Sua localização e da igreja matriz definia eixos importantes, onde se desenvolvia o comércio principal, edificações e espaços significativos. A relação relevo/estação/cidade garantia uma boa primeira visada da cidade na chegada e desembarque do trem. A aplicação metodológica, aqui apresentada, aponta a importância da paisagem ferroviária do Norte do Paraná na definição e manutenção do próprio caráter da região.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem ferroviária. Paisagem cultural. Paisagem de preferência. Caráter da paisagem. Norte do Paraná.

ABSTRACT

The railway landscapes studies are part of the context of valuing ordinary landscapes and their meanings. Analyzing railway landscapes in Norte do Paraná, Yamaki (2011) develops a character evaluation method that transcends the city scale, including the non-urban surroundings of the rails. This work presents an application of this methodology, taking as object, the point of rail transposition of the Tibagi River, in the municipality of Jataizinho-PR. In Norte do Paraná, the implantation of the cities followed the advance of the rails. Stations and stops were defined obeying the railroad descriptive memorial. A flat and straight stretch, near the salubrious area, with abundant water and access roads, indicated the location of the station and its patrimony. Its location and the main church defined important axes, where the main trade was developed, buildings and significant spaces. The relief/station/city relationship guaranteed a good first sight of the city upon the train arrival and disembarkation. The methodological application, presented here, points to the importance of the Norte do Paraná railway landscape in the definition and maintenance of the own region Character.

KEYWORDS: *Railway landscape. Cultural landscape. Preference landscape. Landscape character. Norte do Paraná.*

RESUMEN

Los estudios sobre paisajes ferroviarios se insertan en el contexto de valorización de paisajes cotidianos y sus significados. En el análisis de paisajes ferroviarios en el Norte do Paraná, Yamaki (2011) desarrolla un método de evaluación del carácter que trasciende la escala de la ciudad, incluyendo el entorno no urbano de los rieles. Este trabajo presenta una aplicación de esa metodología, tomando como objeto el punto de transposición ferroviaria del Río Tibagi, en el municipio de Jataizinho-PR. En el Norte do Paraná, la implantación de las ciudades acompañaba el avance de los carriles. Estaciones y

paradas se definieron obedeciendo al memorial descriptivo del ferrocarril. Un trecho plano y en línea recta, cerca del área salubre, con agua en abundancia y carreteras de acceso, indicaba la ubicación de la estación y su patrimonio. Su ubicación y la iglesia matriz definía ejes importantes, donde se desarrollaba el comercio principal, edificaciones y espacios significativos. La relación relieve/estación /ciudad garantizó una buena primera vista de la ciudad en la llegada y desembarque del tren. La aplicación metodológica, aquí presentada, apunta a la importancia del paisaje ferroviario del Norte do Paraná en la definición y mantenimiento del propio Carácter de la región.

PALABRAS-CLAVE: *Paisaje ferroviario. Paisaje cultural. Paisaje de preferência. Carácter del paisaje. Norte do Paraná.*

ESTUDOS SOBRE PAISAGEM CULTURAL apontam a importância de se atentar ao simbolismo das paisagens cotidianas, consideradas comuns. Segundo Meinig (1979, p. 165), algumas representações de paisagem são reconhecíveis por remeter a um tipo particular de lugar. Considera essencial a esse reconhecimento a "conotação de continuidade" de determinadas cenas, que mantêm visível a ligação entre um passado importante e os dias atuais, e conotações de "estabilidade, prosperidade tranquila, coesão e intimidade". Conduz a discussões sobre o caráter de paisagens simbólicas. Cartas patrimoniais, como a de Machu Pichu, de 1977, de Washington, de 1986, Recomendação R(95)9, de 1995 (CURY, 2004) e dos Itinerários Culturais (CIIC-ICOMOS, 2008), entre outras, envolvem tais discussões. Os estudos sobre paisagens ferroviárias se inserem nesse contexto de valorização de paisagens cotidianas e seus significados.

Estudando paisagens ferroviárias no Norte do Paraná, Yamaki (2011) desenvolve um método de avaliação do caráter que transcende a escala da cidade, incluindo o entorno não urbano dos trilhos. Define quatro categorias analíticas inter-relacionadas: Componentes (relevo, vegetação, hidrografia, traçado urbano, edificações, caminhos, ferrovia); Atributos (contraste, visuais, ordem, camadas); Estrutura (limites, território, sentido); e Caráter (profundidade de tempo, legibilidade, aspectos culturais).

No Norte do Paraná a implantação das cidades e patrimônios acompanhava o avanço dos trilhos da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná – CFSPP. Estações e paradas eram definidas obedecendo às cláusulas da concessão da ferrovia. Um trecho plano e em linha reta, tendo na proximidade uma área salubre, com água em abundância e estradas de acesso, indicava a localização da estação e o respectivo patrimônio. A implantação do patrimônio e edificações como estação e igreja matriz definiam eixos importantes, onde se desenvolviam o comércio principal, construções e espaços significativos. A relação

relevo/estação/cidade garantia uma boa primeira visada da cidade na chegada e no desembarque do trem.

Este trabalho apresenta uma aplicação da metodologia de Yamaki (2011) tomando, como objeto, o ponto de transposição ferroviária do rio Tibagi, no Município de Jataizinho-PR. Analisa elementos de estruturação, vistas, panoramas e contrastes, entre outros fatores, como definidores do caráter.

Preliminarmente à aplicação metodológica, são apresentadas reflexões sobre Caráter da Paisagem à luz de recomendações internacionais sobre patrimônio cultural, e de estudos de autores que se dedicam ao tema. O intuito, nesse ponto, é a fundamentação das análises preliminares a respeito do que define o Caráter da Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná, conforme os referidos autores e documentos de discussão.

CARÁTER DA PAISAGEM EM RECOMENDAÇÕES PATRIMONIAIS

Discutir o que define o Caráter da Paisagem envolve o entendimento de que as relações com o entorno de um determinado objeto têm tanta ou mais importância que o objeto em si. Envolve questões sobre o cuidado com aspectos invisíveis, como simbolismos e significações, relacionados ao objeto ou ao conjunto físico visível. O contexto histórico-cultural local tem significativa importância nesse sentido.

Já há algum tempo, estudos e documentos vêm sistematicamente ampliando a discussão e contribuindo para o aprofundamento do que se entende por Caráter da Paisagem, dada a relevância do tema não só para a preservação de sítios e elementos históricos, mas também para a elaboração de novos projetos em áreas consolidadas. Analisar algumas das chamadas “Cartas Patrimoniais” permite entender um pouco do processo de evolução desse entendimento.

A Recomendação de Nairóbi (UNESCO, 1976) define “caráter particular” como resultado “da conexão ou do contraste entre os diferentes elementos que compõem os conjuntos” (CURY, 2004, p. 221). No ano seguinte, a Carta de Machu Pichu, elaborada em 1977, no Encontro Internacional de Arquitetos, sintetiza “caráter das cidades” como resultante de suas estruturas físicas e aspectos sociológicos e defende “a reintegração edifício-cidade-paisagem” (CURY, 2004, p. 241 e 243).

A Carta de Washington — Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, elaborada em 1986 pelo ICOMOS — Conselho de Monumentos e Sítios, considera:

> a) a forma urbana definida pelo traçado e pelo parcelamento; b) as relações entre os diversos espaços urbanos, espaços construídos, espaços abertos e espaços verdes; c) a forma e o aspecto das edificações (interior e exterior),

> tais como são definidos por sua estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor e decoração; d) as relações da cidade com seu entorno natural ou criado pelo homem; e) as diversas vocações da cidade, adquiridas ao longo de sua História (CURY, 2004, p. 282).

O "caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que expressam sua imagem" são considerados valores a se preservar. A Carta de Washington também destaca a importância da definição de "uma articulação harmoniosa entre os bairros históricos e o conjunto da cidade" (CURY, 2004, p. 282-283).

A Recomendação R(95)9, elaborada em 1995 pelo Conselho da Europa, reforça esse entendimento de caráter como um amálgama de "elementos materiais e espirituais"´, ao definir que "áreas de paisagem cultural" são "partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias combinações de agenciamentos naturais e humanos, que ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço", bem como os valores que alcançam reconhecimento "social e culturalmente em diferentes níveis territoriais". A esse tipo de reconhecimento, atribui a "presença de remanescentes físicos que refletem o uso e as atividades desenvolvidas na terra do passado, experiências ou tradições particulares, ou representação em obras literárias ou artísticas", assim como o "fato de ali haverem ocorrido fatos históricos" (CURY, 2004, p. 332).

A partir das contribuições da Carta dos Itinerários Culturais, de 2008, a definição de "áreas de paisagem cultural" abre espaço também para a inclusão de determinadas rotas e estradas entendidas, nesse novo viés, como "itinerários culturais". A ideia de "itinerário cultural" é apresentada como evidência da evolução das idéias "de patrimônio cultural, do papel crescente dos valores atribuídos ao meio e à sua significação à escala territorial", podendo revelar "sua macroestrutura a diferentes níveis" (CIIC-ICOMOS, 2008, p. 1). "A consideração dos Itinerários Culturais como nova categoria patrimonial harmoniza-se com outras categorias", como "monumentos, cidades, paisagens culturais, patrimônio industrial" e pode envolvê-las num "sistema unido" e relacionado, fornecendo uma "visão plural, mais completa e justa da história". O sentido de um Itinerário Cultural encontra-se, além de sua utilização historicamente relacionada a determinado fim, em ter "favorecido a criação dos elementos patrimoniais associados a esse fim" que "refletem a existência de influências recíprocas entre grupos culturais diversos durante um longo período da história" (CIIC-ICOMOS, 2008, p. 2). A Carta cita, como Itinerários Culturais, grandes rotas que possuem forte vocação para o turismo histórico, ou já são utilizadas como tal — Caminho dos Incas, Estradas do Império Romano, Caminho de Santiago, entre outras.

Considerando-se a escala, a CFSPP (Companhia Ferroviária Norte do Paraná) pode ser discutida de acordo com o conceito de Itinerário Cultural Local, uma vez que surge como elemento de ligação entre regiões diversas, dentro de um contexto histórico definido. Destinava-se, além do transporte de pessoas e escoamento principalmente da produção cafeeira, à ligação entre os diversos núcleos urbanos da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP e, inevitavelmente, à ocupação e desenvolvimento do Norte do Paraná. Apresenta as três condições básicas apontadas na referida Carta dos Itinerários Culturais: constitui "resultado e reflexo de movimentos interativos de pessoas" e de trocas de bens, conhecimento e valores entre povos; gerou "uma fecundação mútua, no espaço e no tempo, das culturas implicadas", manifesta "tanto no seu patrimônio tangível como intangível"; e integra, "num sistema dinâmico, as relações históricas e os bens culturais associados à sua existência" (CIIC-ICOMOS, 2008, p. 3). Pode ser analisada segundo as cinco categorias propostas pela Carta dos Itinerários Culturais: "Contexto"; "Conteúdo"; "Valor de Conjunto Partilhado"; "Caráter Dinâmico"; e "Meio".

1. "Contexto": a CFSPP está inscrita num contexto natural e cultural o qual contribui para a caracterização e para o "enriquecimento com novas dimensões", num "processo interativo".
2. "Conteúdo": possui "elementos patrimoniais tangíveis", testemunhos e "confirmação física da sua existência", e os "elementos intangíveis" que "dão ao conjunto dos elementos concretos, um sentido e uma significação".
3. "Valor de Conjunto Partilhado": além da configuração da ferrovia como um eixo de ligação entre povos e regiões, a própria paisagem ferroviária pode ser considerada "um conjunto de valor superior à soma dos elementos" que a compõem "e que lhe dão sentido".
4. "Caráter Dinâmico": como eixo estruturador no processo de ocupação do Norte do Paraná, a CFSPP, fruto de "interesses propriamente humanos", pode ser considerada o "fio condutor através do qual agiram [...] influências culturais recíprocas".
5. "Meio": "o Itinerário Cultural está estreitamente ligado ao seu meio, do qual faz parte integrante" — o traçado da CFSPP foi influenciado pelo "meio geográfico" e condicionado pelo mesmo ao longo do tempo; além disso, alterna graus de predominância da "relação com a natureza" ou com "ambiente urbano ou rural" em trechos diversos, sendo que existem locais onde há pontes, edificações ou outros elementos isolados onde a relação entre estes e o "meio paisagístico [...] forma o caráter" da respectiva área (CIIC-ICOMOS, 2008, p. 4-5).

PAISAGEM FERROVIÁRIA, PAISAGENS DE PREFERÊNCIA, PAISAGENS COTIDIANAS

Paisagens ferroviárias são relacionadas frequentemente à nostalgia, ao simbolismo de tempos áureos do passado, quando o trem era considerado símbolo do avanço do progresso sobre paisagens a serem "dominadas". De modo geral, a chegada do trem anunciava o avanço do "progresso". Com efeito, era comum que estações ferroviárias definissem centralidades em torno das quais se desenvolviam núcleos urbanos. Em cidades planejadas ao longo de linhas férreas, as estações consistiam em elemento de considerável força na configuração de sistemas de espaços significativos.

Discutir o caráter de paisagens ferroviárias abre diversas possibilidades de reflexão sobre a análise de paisagens culturais. A partir da janela do trem, por exemplo, determinadas cenas certamente se destacavam na paisagem observada — áreas de relevo acidentado, travessias de rios e córregos, uma clareira em meio à mata fechada poderiam configurar contrastes, momentos de interesse. Tal aspecto remete a estudos sobre as qualidades visuais que configuram as chamadas "paisagens de preferência", a exemplo de Kaplan, Kaplan e Ryan (1998). Analisando paisagens naturais, os referidos autores identificam quatro qualidades definidas como responsáveis por conferir um alto nível de preferência a determinadas cenas — "coerência", "complexidade", "legibilidade" e "mistério". Denominam tais qualidades como "fatores de informação [ou informativos]" por propiciarem aspectos como "forte contraste entre grandes extensões e vistas obstruídas", bem como um "foco [visualmente] claro", fazendo com que o ambiente pareça "convidar à entrada" (KAPLAN; KAPLAN; RYAN, 1998, p. 12).

"Coerência e complexidade são baseadas no plano bidimensional [e] envolvem a percepção direta dos elementos na cena em termos de sua quantidade, agrupamento e localização" — auxiliam no entendimento geral do ambiente, a partir do pressuposto de que "um ambiente que é bem organizado e distintivo é mais fácil de entender". Relacionam-se, respectivamente, à facilidade do entendimento geral do ambiente e à capacidade que determinadas paisagens possuem de "incentivar à exploração" (KAPLAN; KAPLAN; RYAN, 1998, p. 14).

Já "legibilidade e mistério [...] requerem a inferência da terceira dimensão", ou seja, envolvem a percepção de profundidade, que permite que as pessoas possam "imaginar a si mesmas dentro da cena [observada]" — relacionam-se ao "potencial de exploração, por conta da variedade dos elementos ou por conta dos sinais que indicam que pode haver mais a ser visto" (KAPLAN; KAPLAN; RYAN, 1998, p. 13). Enquanto "legibilidade" é o atributo que torna um ambiente distinto, discernível, de fácil entendimento, "mistério",

considerado “um fator particularmente efetivo” na definição de preferência visual, tem a ver com a possibilidade da descoberta de aspectos que só vão se revelando conforme se explora o ambiente (KAPLAN; KAPLAN; RYAN, 1998, p. 16).

Kaplan, Kaplan e Ryan (1998, p. 13-14) destacam que “no contexto de uma cena ou ambiente os quatro fatores informativos operam em conjunto” e que “mesmo pequenas porções de coerência, legibilidade, complexidade ou mistério podem fazer uma diferença substancial sobre quão confortável as pessoas se sentem num ambiente”. Embora voltados à análise de paisagens naturais, esse sistema e suas derivações relacionam-se intrinsecamente a determinantes culturais. Como os próprios autores ressaltam, a identificação dos fatores que definem níveis de preferência em cenas de paisagens naturais depende da percepção, aspecto que envolve o reconhecimento de valores culturais comuns, intermediado, indissociavelmente, pela subjetividade. Entender o que qualifica visualmente uma “paisagem de preferência” em termos de “coerência” e “complexidade”, “legibilidade” e “mistério” traz à tona a importância do contraste visual como qualidade importante. Contraste é uma das qualidades que certamente se destaca na definição do Caráter da Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná.

Além disso, no entendimento aqui assumido, a ideia de “paisagens de preferência” não se restringe à configuração de visuais exuberantes, excepcionais. Paisagens comuns, relacionadas à vida cotidiana, também podem ser reconhecidas como “paisagens de preferência”. Determinadas paisagens podem, portanto, ser entendidas como preferência pelos simbolismos que carregam, em diversos sentidos. O geógrafo norte-americano Donald Meinig (1979, p. 165) aprofunda-se justamente no estudo de paisagens simbólicas consideradas comuns, mas de amplo reconhecimento. Afirma que algumas poucas palavras podem ser o suficiente para evocar instantaneamente a imagem mental de um tipo de lugar, no caso de uma região famosa. Cita como exemplo três paisagens norte-americanas: um vilarejo na Nova Inglaterra; uma avenida principal — a “main street” — na região central dos Estados Unidos; e um subúrbio da Califórnia. Destaca que algumas representações de paisagens podem ser bastante eficientes à evocação de “um tipo particular de lugar”, por serem entendidas como representativas de algo mais que apenas “uma edificação ou localidade específica”. Embora determinadas configurações de paisagens possam remeter também a outros antecedentes, a associação com lugares específicos se dá pela existência de “diferenças significativas entre forma, função e conteúdo”. Meinig (1979, p. 172) afirma que há, ainda, “outros exemplos de paisagens simbólicas na América [do Norte]”. No entanto, acredita que os três tipos aqui mencionados são os “que têm sido mais influentes a nível nacional, com referência às comunidades idealizadas da vida familiar”. Baseados

"sobre uma paisagem real de uma região específica", cada um desses consiste numa "imagem derivada de [uma] experiência nacional que tem sido simplificada, embelezada e amplamente divulgada, de modo a tornar-se um símbolo comumente reconhecido". Paisagens ferroviárias certamente constituem um desses tipos de paisagem que possuem grande força no imaginário, de modo geral. Serras, rios e matas atravessados pelo conjunto puxado por uma maria-fumaça ou observados, numa cena enquadrada pela janela de um dos vagões do trem — possivelmente com muito verde, pontuada por algumas edificações, tudo sob a amplidão do azul-celeste — são imagens consideradas singelas, entre tantas outras, comumente associadas à expressão paisagem ferroviária. A chegada a uma cidade de determinada época do desenvolvimento do país — algo entre meados do século XIX e do XX — e a animação em torno da estação também podem ser consideradas imagens de destaque nesse sentido.

No caso da Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná, enquanto a configuração morfológica do terreno define vistas e panoramas atrativos, de forte interesse visual, as práticas de uso da terra, os saberes regionais e os valores culturais relacionados à implantação da ferrovia e da rede de cidades ao longo dos trilhos agregam diferentes significados. Como conjunto, distinguem e relacionam um tipo de paisagem geral — a paisagem ferroviária — a uma localidade específica — a região Norte do Paraná. Tal reflexão conduz à ideia de que diferentes tipos de paisagem — ferroviária e regional, por exemplo — podem estar integrados na definição de um tipo específico, com caráter próprio — no caso aqui estudado, a Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná.

Em suas análises sobre paisagens simbólicas cotidianas, Meinig (1979, p. 173-185) aponta a necessidade de se entender o processo de configuração das paisagens em questão, suas etapas de evolução até serem consideradas simbólicas, incluindo as possíveis transformações de significado. Revela uma preocupação com a necessidade de se evitar "generalizações familiares e clichês", imagens estereotipadas, ilusões geradas pelo poder de alguns símbolos. Envolve uma busca, portanto, por conhecer, mais profundamente, aspectos como o "caráter físico e social" dos tipos de paisagens analisados e, principalmente, suas variações conforme diferentes regiões e alterações ocorridas em épocas diversas do processo de configuração. Implica investigar sobre quão representativos os locais associados a tais paisagens foram em diferentes períodos e qual a extensão dessa representatividade.

Nesse sentido, podem-se destacar as contribuições da metodologia de Yamaki (2011) — cuja aplicação é apresentada a seguir — ao entendimento do que define o Caráter da Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná (Figura 1).

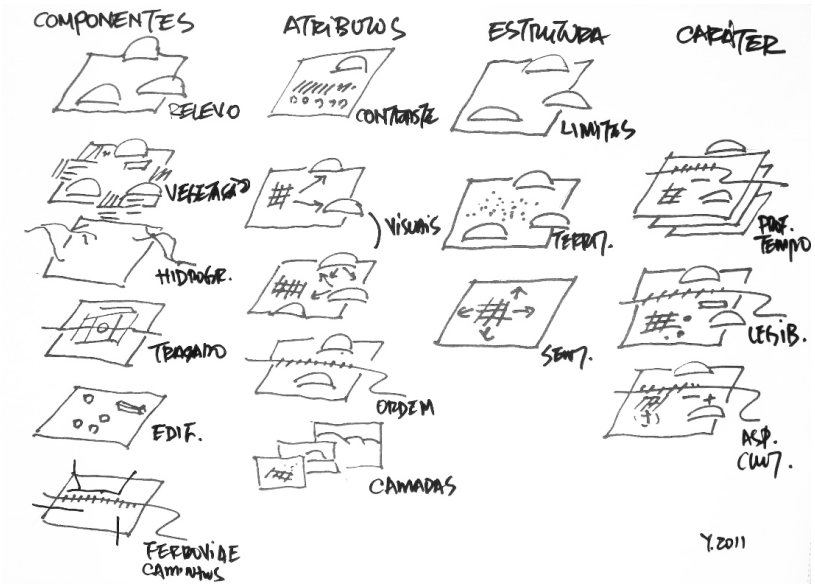


Figura 1: Esquema Avaliação da Paisagem Ferroviária.
Fonte: Yamaki, 2011.

A metodologia proposta é definida por um conjunto de três etapas: identificação dos componentes, análise de suas qualidades quando isoladas ou lado a lado e, finalmente, a estrutura geral. Partindo de Componentes Físicos, a metodologia passa a analisar os Atributos Visuais que resultam das múltiplas relações entre os referidos Componentes. Na próxima etapa, o foco é sobre como os Componentes e os Atributos se relacionam na Estruturação da paisagem analisada. Embora num primeiro momento possa parecer haver um foco sobre os aspectos visuais, as análises de todas essas categorias voltam-se aos significados culturais associados a cada um de seus elementos e às relações entre esses elementos. Tal ponto fica bastante claro quando, por fim, se analisa como Componentes, Atributos e Estrutura, e suas múltiplas relações contribuem para a definição do Caráter da Paisagem, entendido em termos de Profundidade de Tempo, Legibilidade e Aspectos Culturais. Assim, a referida metodologia oferece, entre suas contribuições, também lições sobre como enxergar aspectos invisíveis a partir de análises da configuração visível da paisagem. Mais que isso, traz lições sobre a importância das relações entre os aspectos invisíveis e os elementos visíveis na definição do Caráter da Paisagem.

APLICAÇÃO METODOLÓGICA

Se por um lado acidentes naturais dificultavam a implantação da linha férrea, por outro acabaram definindo o Caráter da Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná —

resultado de intervenções que refletem influências culturais e imposições em virtude do tipo de terreno da região.

Numa viagem de trem, o contorno de uma serra por vezes precedia a travessia de um rio ou vice-versa. Em outros trechos, a travessia era anunciada pelas curvas de adaptação da linha férrea, necessárias na busca pelo melhor ponto de transposição. Tais aspectos, assim como a chegada aos patrimônios, definem "momentos" ao longo da ferrovia que compõem o Caráter da Paisagem Ferroviária Norte-Paranaense.

Serras e rios podem ser identificados pelo próprio traçado da linha ferroviária, através das curvas acentuadas. Numa análise preliminar, portanto, é possível identificar alguns trechos que contêm os elementos determinantes do Caráter da Paisagem ao longo dos trilhos. (Figura 2)

Figura 2: "Momentos" de Caráter ao longo dos trilhos no Norte do Paraná – recorte.
Fonte: Lamounier e Yamaki, 2012, p. 133.

Assumindo-se que a transposição do rio Tibagi consistiu em marco significativo no avanço da Ferrovia São Paulo-Paraná e, consequentemente, na colonização das terras da CTNP, a aplicação da referida metodologia (YAMAKI, 2011) toma, como objeto, o entorno do município de Jataizinho-PR.

Componentes

Os Componentes são identificados através da sistematização dos elementos que integram a Paisagem — naturais: Relevo; Vegetação; e Hidrografia; e construídos: Traçado; Edificações; e Ferrovia e Caminhos. Referem-se ao nível básico de composição da Paisagem — o "chão".

Morros e serras, em série ou isolados, enxergados a distância, podem indicar a proximidade de uma cidade, estação rural ou ponte ferroviária, por exemplo. Plantações e pastagens permitem identificar padrões de uso da terra, enquanto a mata ciliar indica

as margens do rio Tibagi e dos diversos córregos que cortam a região. As margens para acesso de manutenção, configurando clareira de 30 metros em volta da Ferrovia, definem um elemento impactante entre matas densas e florestas.

A proximidade de pontos de captação de água era essencial na localização de caixas d'água e reservatórios para o abastecimento do pátio ferroviário e para suprir as necessidades técnicas das locomotivas durante o trajeto. Entre os diversos córregos situados, em grande parte, nos vales entre conjuntos de morros, o extenso rio Tibagi destaca-se como corpo d'água dominante.

Jatahy (atual Jataizinho) foi fundada em 1851. Foi implantada à meia encosta, às margens do Tibagi, nas proximidades da antiga Colônia Militar do Jatahy (IBGE, s/d). Seu traçado configura uma malha xadrez — modelo implantado também na maioria das cidades projetadas pela CTNP, mais de meio século depois.

A praça central, em frente à igreja matriz, conecta-se, através de uma das principais vias da cidade, à área livre que se tornaria, quando da implantação da Ferrovia, o pátio ferroviário. A igreja matriz e o conjunto comercial em estilo protomoderno — edificações em alvenaria com vincos na fachada e platibandas "escondendo" o telhado tradicional — típico dos anos 1930-40, destacam-se no centro do núcleo urbano inicial e ao longo do eixo de ligação com a estação ferroviária. Esta segue o padrão geral dos primeiros projetos de estações da RFSPPR. Próximo ao pátio permanecem o barracão para armazenamento e o conjunto de residências dos ferroviários. De alguns pontos avistam-se altas chaminés, remanescentes das antigas olarias da região.

O traçado da ferrovia reflete adaptações frente às imposições determinadas pelos acidentes naturais do terreno. Trechos mais sinuosos indicam o contorno de morros, serras e fundos de vale ou a busca da melhor forma de vencer grandes subidas. Nas proximidades da cidade, os trilhos seguem margeando o rio Tibagi até a área plana ideal à implantação do pátio ferroviário — situado numa baixada, no final de uma das ruas que leva à praça da matriz. A partir daí, a ferrovia contorna a cidade em busca do melhor ponto de transposição do rio Tibagi, onde a construção da ponte de 294 metros de comprimento permitiria ao trem chegar até Londrina-PR. Margeando a ferrovia, a antiga estrada de manutenção dos trilhos permanece bastante utilizada, nesse trecho, como acesso às fazendas da região. A rodovia BR369 leva ao estado de São Paulo, por um lado, e à cidade de Londrina, pelo lado oposto, atravessando o Tibagi. Sua ponte, bem próxima à ponte ferroviária, reforça a ideia de ponto ideal para a travessia do rio. (Figura 3)

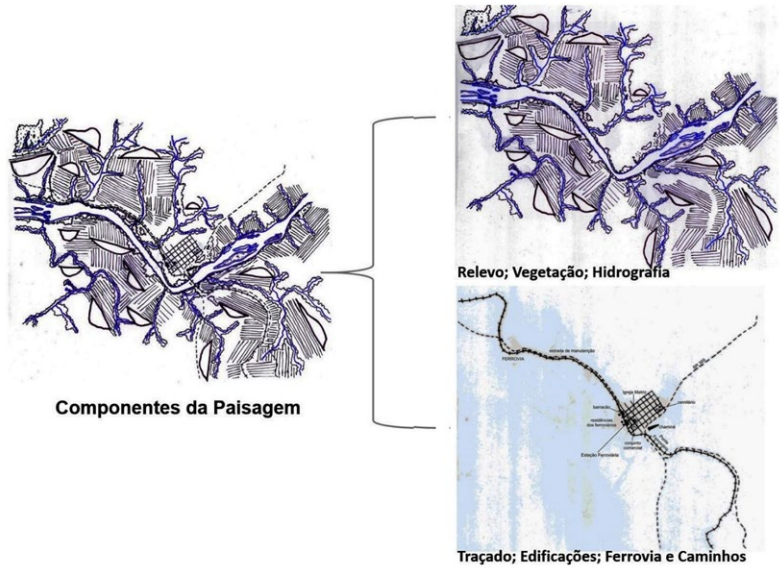


Figura 3: Componentes da Paisagem Ferroviária Norte do Paraná.
Fonte: Lamounier e Yamaki, 2012, p. 134, 135 e 137.

Atributos Visuais

Atributos correspondem às qualidades visuais da Paisagem, resultantes das relações entre os Componentes. Podem ser considerados, de certa forma, os elementos "verticais", cuja análise volta-se a um sentido mais visual. Envolvem quatro categorias: Contraste; Visuais; Ordem; e Camadas, no sentido de profundidade, diversidade de planos de visão.

Da rua, que conecta igreja matriz e pátio ferroviário, conseguem-se avistar parte do casario da cidade, a estação, a linha férrea e parte das casas dos ferroviários e, um pouco mais distante, a mata ciliar nas margens do rio Tibagi. Uma série de morros encerra a cena, ao fundo, destacando-se em meio à planície com pastagens e plantações. Paisagem urbana, conjunto ferroviário e elementos naturais — vegetação, rio, morros e planícies — compõem o Contraste a partir deste ponto de vista (Contraste, Figura 4).

Ao longo dos trilhos, morros solitários em meio a vales ou planícies com pastagens configuram pontos focais, elementos de destaque na paisagem, por vezes desde considerável distância, para onde o olhar é atraído (Visuais 1, Figura 4). A passagem pela ponte ferroviária configura um trecho de grande alcance visual (Visuais 2, Figura 4). A partir dali, pode-se observar a amplidão do rio Tibagi, cuja vista se perde no horizonte, permeado pelo conjunto de pequenas ilhas. A vegetação ciliar em suas

margens e os morros próximos contrastam com as pastagens e plantações nas áreas predominantemente planas.

A Hidrografia e o Relevo foram os elementos ordenadores à implantação da Ferrovia no Norte do Paraná, na medida em que configuravam imposições e limites aos quais o traçado tinha que ir se acomodando/adaptando. Na figura 4 (ver Ordem) podem-se notar os trilhos contornando dois morros, atravessando um córrego, pelo vale entre ambos. Seguem margeando o rio Tibagi até o melhor ponto de transposição. A própria Ferrovia consiste num elemento de Ordem, como eixo estruturador da implantação e desenvolvimento de uma série de cidades. Teve, ainda, grande importância na estruturação urbana de cada uma dessas cidades, de modo geral.

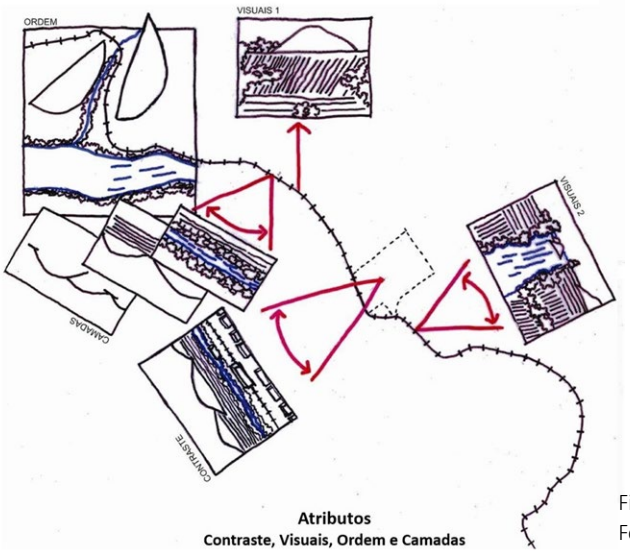


Figura 4: Atributos Visuais.
Fonte: Lamounier e Yamaki, 2012, p. 138.

A quantidade de morros distribuídos pela área analisada configura uma Paisagem com forte senso de profundidade em praticamente todas as direções do campo visual. Num dos trechos onde a Ferrovia margeia o Tibagi (Camadas, ainda na Figura 4), podem-se avistar, num primeiro quadro, a faixa plana junto aos trilhos, seguida pela vegetação ribeirinha e, entre as árvores, trechos do rio. Em segundo plano, além da vegetação ciliar, avistam-se pastagens e plantações, delimitadas por dois morros ao fundo. Finalmente, ao longe, uma série de morros encerra a Paisagem, compondo uma "movimentada" linha do horizonte.

Estrutura

Estrutura resulta das combinações entre Componentes e Atributos. Compreende os aspectos mais gerais, relações que determinam a configuração de áreas e seu processo de desenvolvimento no que se refere à implantação e a possibilidades de expansão

— intenções, potencialidades, imposições e delimitações. Sua identificação facilita a definição de recortes para análises, uma vez que revela demarcações espaciais claras. Envolve Limites; Territórios; e Sentido. (Figura 5)

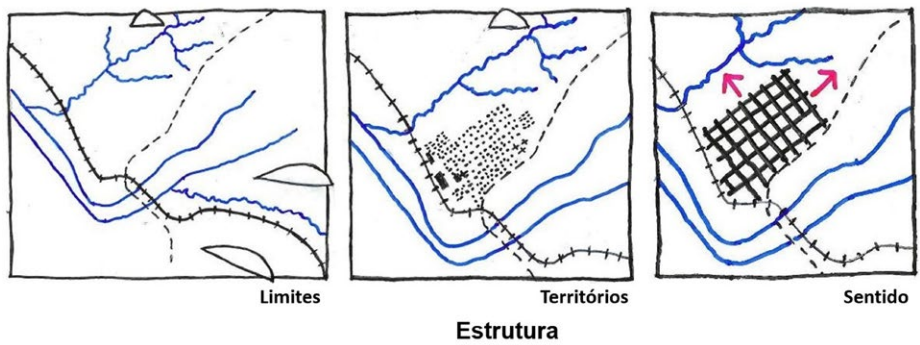


Figura 5: Estrutura.
Fonte: Lamounier e Yamakil, 2012, p. 139.

Se na definição do traçado ferroviário o Relevo e a Hidrografia da região determinavam áreas a serem evitadas, na implantação dos núcleos urbanos podem ser considerados fatores de centralização, delimitadores de Território. Anterior à chegada da linha férrea, o núcleo urbano de Jataizinho tinha como principal delimitador o rio Tibagi. Os demais Limites eram definidos pelo morro e fundo de vale da encosta na qual foi implantada a cidade. A chegada da ferrovia e a construção posterior da estrada rodoviária BR369 configuraram mais dois elementos claros de delimitação territorial.

Embora ainda sem localização exata, há relatos sobre a existência de um aldeamento jesuítico e da Colônia Militar do Jatahy, núcleos anteriores à "freguesia de Jatahy" no processo de ocupação da região. O rio Tibagi consistia num elemento importante de definição e defesa territorial, cuja dificuldade de transposição era estratégica contra possíveis invasões. A ocupação nas encostas dos morros permitia considerável visibilidade das margens opostas do rio, área ainda não colonizada. A igreja matriz localiza-se num ponto simbólico, entre o pátio ferroviário e o cemitério, que delimitava a cidade no lado oposto, e se conecta a estes através de duas vias paralelas.

A proximidade de Jataizinho com o Tibagi, num ponto onde o leito do rio configura uma curva quase em ângulo reto, parece ter direcionado a expansão da malha xadrez da cidade — o maior crescimento se deu nos sentidos opostos ao 'L' configurado pelo rio: subindo a encosta e transpondo a área do cemitério, a sudeste; e em direção ao fundo de vale, a nordeste do centro do núcleo inicial. A chegada da linha férrea acabou delimitando o núcleo urbano, na baixada da encosta. Poucas ruas a atravessam, garantindo acesso aos loteamentos de chácaras nas margens do rio Tibagi.

Caráter

Paisagens reconhecíveis, nostálgicas, repletas de carga simbólica caracterizam a paisagem Ferroviária Norte Paranaense como uma paisagem de preferência, pelo simbolismo (MEINIG, 1979) e pela atratividade visual (KAPLAN; KAPLAN; RYAN, 1998).

Uma paisagem entrecortada por morros e córregos, tendo o rio Tibagi como elemento dominante, define a região analisada. O traçado da ferrovia, ora contornando acidentes naturais, ora margeando o rio até alcançar o pátio ferroviário, numa extensa linha reta que permite antever a estação e a cidade, integra a Paisagem Ferroviária local. A localização do pátio e da estação, conectados à igreja matriz através de uma das principais vias da malha xadrez que define o núcleo inicial de Jataizinho, condiz com o padrão das cidades posteriormente implantadas pela CTNP. A tipologia da estação, o antigo barracão, as casas dos ferroviários, uma chaminé remanescente da época das olarias são aspectos que permitem notar a passagem do tempo — as várias etapas de desenvolvimento da área em questão. Além dos morros e do rio, a ponte ferroviária sobre o Tibagi define alguns dos visuais mais significativos que compõem a paisagem neste trecho da RFSPPR (Figura 6). Tais características são relacionadas às qualidades de Profundidade de Tempo, Legibilidade e Aspectos Culturais.

Figura 6: Vistas Significativas.
Fotos: Lamounier, 2011.

O processo de ocupação na região de Jataizinho data de meados dos anos 1850. Não mais existentes, o antigo Aldeamento São Pedro de Alcântara, administrado por frei Timotheo de Castelnuevo, e a Colônia

Militar do Jatahy, ponto estratégico "ao envio de tropas e armas para a Guerra do Paraguai" (CÂMARA MUNICIPAL DE JATAÍZINHO-PR, s/d), permanecem como paisagens reconhecíveis na memória local. No processo de configuração da Paisagem, identificamos três etapas básicas (Figura 7, Profundidade de Tempo): o rio e os morros são componentes naturais permanentes, anteriores à ocupação da região; a implantação da cidade, com traçado ortogonal — onde se destacam a igreja matriz e o cemitério — e as áreas de plantações delimitadas pelos morros denotam uma etapa importante do processo de ocupação em torno do rio Tibagi; a última etapa, em termos de Profundidade de Tempo na configuração do Caráter da Paisagem, corresponde à chegada da Ferrovia às margens do Tibagi, com a consecutiva transposição do rio — posteriormente, a construção da ponte rodoviária efetuaria a transposição também através da "estrada de autos". Com a implantação dos trilhos, o pátio ferroviário foi localizado na baixada da encosta da cidade, conectado à praça da matriz. Devido, principalmente, à movimentação advinda da chegada do trem, um eixo comercial se desenvolveu ao longo e no entorno da avenida de ligação. Estação, barracão e residências dos ferroviários refletem tipologias

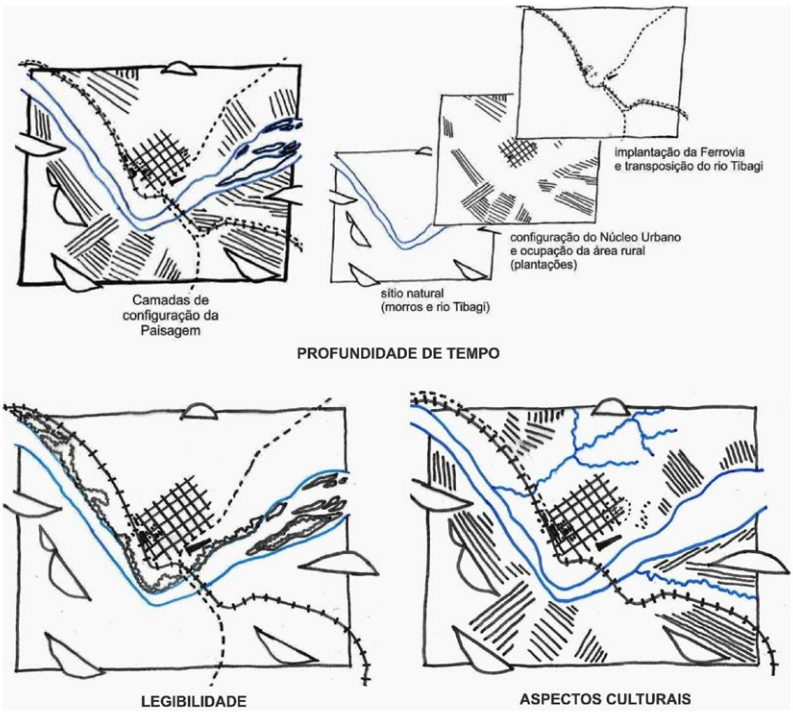


Figura 7: Caráter: Profundidade de Tempo, Legibilidade e Aspectos Culturais.
Fonte: Lamounier e Yamaki (2012, p. 142-144).

das primeiras edificações da RFSPPR — padrões respeitados na construção de elementos suporte da Ferrovia durante os anos 1930. As edificações comerciais no eixo estação/igreja matriz compõem um conjunto protomoderno típico dos anos 1930/40, ainda presente em muitas cidades norte-paranaenses e do interior paulista. O nome da praça da matriz e um busto em homenagem a frei Timotheo relembram o extinto Aldeamento. Próxima à rodovia, uma chaminé constitui um dos fragmentos na Paisagem, testemunho remanescente das antigas olarias que funcionaram durante período importante do desenvolvimento da região. A Ferrovia e a estreita estrada de manutenção dos trilhos e, posteriormente, a rodovia BR369 são marcas da intensificação do processo de ocupação na área próxima às margens do Tibagi e, após a transposição do rio, do interior do Norte do Paraná.

Os morros da região são elementos de forte Legibilidade. Avistados ao longe, permitem antecipar a proximidade da cidade. Esses morros e o rio Tibagi, percebido em alguns trechos pela vegetação ciliar de suas margens, em outros pela visão das corredeiras, a sinuosidade de seu leito e o pequeno conjunto de ilhas são elementos naturais que tornam a Paisagem reconhecível. A ferrovia, ora margeando o rio, ora contornando a cidade, visando ao melhor local para a implantação do pátio ferroviário ou executando curvas em busca do ponto ideal para a travessia do Tibagi, também pode ser considerada um forte elemento de Legibilidade. Na cidade, a relação estação/igreja matriz, incluindo o conjunto comercial que envolve o eixo de ligação, permite reconhecer padrões de implantação de cidades ao longo de ferrovias e contribui também para o senso de orientação resultante do traçado urbano em malha xadrez. Distante, a chaminé demarca um dos limites urbanos, reforçado pela rodovia. A travessia da ponte ferroviária permitia certamente reconhecer a proximidade de Jataizinho ou a chegada às terras da CTNP do outro lado do rio (Figura 7, Legibilidade).

A implantação da malha ortogonal a meia encosta, próxima a rios e córregos, reflete prática comum no processo de construção das cidades americanas ao longo dos últimos 500 anos (YAMAKI, 2003). Trata-se de um sistema facilitador do processo de implantação — imposição de um tipo de traçado predefinido sobre o terreno — que visava garantir boa ventilação, drenagem e captação de águas, preconizado pela Lei das Índias — instituída por Felipe II em 1573 — e, anteriormente, por Vitruvius (1999), no século I a.C. A escolha do local numa área permeada por morros, às margens de um rio, reflete ainda preocupações com a defesa do território. A igreja matriz, junto à praça principal, e o cemitério, no alto da encosta, definem espaços simbólicos interconectados que demarcam o centro e um dos limites do núcleo urbano inicial. As

plantações e pastagens entre os morros e o próprio traçado da Ferrovia, contornando acidentes naturais, a busca pela área mais rasa, com piso em lajeado no leito do rio, para a transposição do Tibagi, também são formas de organização espacial que refletem valores, práticas e saberes tradicionais. Com a chegada dos trilhos, a implantação do pátio ferroviário na baixada, delimitando a cidade, mas ligando estação e igreja matriz, segue um padrão de configuração de relações entre conjunto ferroviário e núcleo urbano comum em diversas cidades nas terras da CTNP que remete, contudo, a núcleos mais antigos, como as cidades paulistas ao longo da Ferrovia Sorocabana. O conjunto comercial de edificações protomodernas no eixo estação ferroviária/igreja matriz também consiste num dos Aspectos Culturais comum neste tipo de cidade. Até poucos anos atrás, a chaminé, atualmente demolida, de uma das antigas olarias marcava a produção de tijolos cerâmicos — tipo de utilização de recursos naturais — que vigorou durante determinado período do desenvolvimento da região (Figura 7, Aspectos Culturais).

CONCLUSÃO

Os estudos discutidos neste trabalho apontam a relevância do simbolismo das paisagens cotidianas e as diversas contribuições que o tema traz às reflexões sobre o que define o Caráter da Paisagem. Assumindo-se que toda paisagem é cultural, atentar-se ao simbolismo das paisagens cotidianas traz potenciais de análise que ressaltam a importância de aspectos como vivência e memória, entre outros componentes intangíveis. Conduz, assim, à importância de se atentar aos componentes intangíveis suas relações com os elementos visíveis, bem como ao papel que tais componentes e relações desempenham na configuração do Caráter das Paisagens. De tal maneira, os referidos estudos e recomendações aqui apresentados abrem campo à importância de diversos tipos de paisagens simbólicas na escala do cotidiano, entre os quais se inscreve a paisagem ferroviária, objeto do presente trabalho.

Como metodologia de análise do Caráter da Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná, Yamaki (2011) oferece diversas contribuições também ao estudo do Caráter de outros tipos de paisagens. Destacando a importância das relações entre componentes tangíveis e intangíveis, a referida metodologia possibilitou concluir que diversos componentes invisíveis podem ser visualmente expressos através dos elementos visíveis que integram a paisagem. Assim, o invisível pode ter grande força, conforme o contexto analisado, na definição do Caráter.

A aplicação analítica da metodologia possibilitou constatar que o relevo define características específicas da paisagem norte-paranaense. Conjuntos de morros, rios

e córregos são componentes até certo ponto permanentes. O traçado das cidades, predominantemente malha xadrez, a ferrovia contornando acidentes naturais e buscando os melhores pontos de abastecimento e de transposição dos rios, conectando núcleos urbanos e rurais, resultam em alta resiliência — capacidade de resistir a transformações de considerável intensidade. Nas relações entre o relevo, a ferrovia e a cidade, as conexões físicas e visuais, tais como o eixo estação/igreja, os panoramas e pontos focais a partir dos trilhos, restrição visual entre morros ou amplidão sobre a ponte ferroviária, definem contrastes importantes ao Caráter da Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná.

Tais reflexões conduzem à constatação de que, se o conjunto da linha férrea define a paisagem ferroviária de modo geral, as características naturais do terreno configuram a paisagem regional. As formas de implantação e práticas de uso da terra, por sua vez, expressam valores, costumes e atribuições de simbolismos que definem uma paisagem etnográfica e cultural. A Paisagem Ferroviária do Norte do Paraná resulta, assim, da combinação desses vários tipos de paisagens. A definição e a configuração de seu Caráter envolvem, portanto, a definição e a manutenção do próprio Caráter da região.

A aplicação metodológica aqui apresentada foi realizada em 2012, tomando como objeto o entorno do município de Jataizinho, nas margens do rio Tibagi, ponto de partida para as terras onde a CTNP implantaria uma série de cidades novas ao longo da RFSPPR. Em seus estudos continuados, Yamaki vem desenvolvendo essa metodologia, aprofundando e incluindo novas categorias, como apresentado recentemente — outubro de 2018 — no "I Colóquio sobre Territórios e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas". Cabe destacar, portanto, que os elementos para a identificação e a avaliação do Caráter da Paisagem Ferroviária podem variar e também receber pesos diversos conforme o contexto a ser avaliado. Assim, a metodologia aqui apresentada (YAMAKI, 2011) também permite derivações para análises relacionadas a outros tipos de paisagens, não necessariamente ferroviárias. Se incluirmos uma categoria relacionada apenas a aspectos invisíveis, por exemplo, tais como a paisagem sonora, a percepção dos moradores da região e de possíveis observadores externos, o cotidiano, a movimentação do local, entre outros, poderíamos desenvolver o mesmo método para a identificação de Atmosferas Ferroviárias. A reconstituição/manutenção de Paisagens também passa pela redescoberta de elementos que estão dispersos e de valores por vezes esquecidos, mas que em certo momento fizeram parte do cotidiano de uma cidade. Sua manutenção é um passo importante no sentido de manutenção do próprio Caráter e da identidade das cidades.

REFERÊNCIAS

CÂMARA MUNICIPAL DE JATAIZINHO-PR. *História do Município de Jataízinho*. Jataízinho: s/d. Disponível em: http://www.camarajataizinho.pr.gov.br/?Fuseaction=conteudo&ParentID=1&Action=1. Acesso: 15.mar.2012.

CIIC-ICOMOS – COMITÊ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DOS ITINERÁRIOS CULTURAIS-CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Carta dos Itinerários Culturais. *16ª Assembleia Geral do ICOMOS*. Quebec: CIIC-ICOMOS, 4. out. 2008. Disponível em: http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_Itinerarios_Culturais_2008.pdf. Acesso: 17.fev.2012.

CONSELHO DA EUROPA – COMITÊ DE MINISTROS. Recomendação nº R (95) 9 – sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas. 11/09/1995. *In*: CURY, I. (Org.). *Cartas Patrimoniais*. 3. ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IPHAN, Edições do Patrimônio, 2004. p. 329-346.

ENCONTRO INTERNACIONAL DE ARQUITETOS. Carta de Machu Pichu. Machu Pichu: 12/1977. *In*: CURY, I. (Org.). *Cartas Patrimoniais*. 3. ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IPHAN, Patrimônio, 2004. p. 235-245.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Biblioteca IBGE*: Jataizinho-PR – Histórico. s/d. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/parana/jataizinho.pdf. Acesso: 15.jun.2011.

ICOMOS – CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Carta de Washington – carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas. Washington: ICOMOS, 1986. *In*: CURY, I. (Org.). *Cartas Patrimoniais.* 3. ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IPHAN, Edições do Patrimônio, 2004. p. 281-284.

KAPLAN, R.; KAPLAN, S.; RYAN, R. *With People in Mind:* design and management of everyday nature. Washington: Island Press, 1998.

LAMOUNIER, A.; YAMAKI, H. *A ferrovia e o Norte do Paraná*: métodos para identificação de paisagens e estratégias à preservação. Monografia desenvolvida através do 2º Edital de Pesquisa IPHAN – A Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN. Rio de Janeiro, 2012.

MEINIG, D. Symbolic Landscapes: some idealizations of American Communities. *In*: MEINIG, D. (Org.). *The Interpretation of Ordinary Landscapes: geographical essays*. Part III: American Expressions. Oxford: Oxford University Press, 1979. p. 164-192.

UNESCO – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. Recomendação de Nairóbi – recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea. Conferência Geral da UNESCO – 19ª sessão. Nairóbi: UNESCO, 26/11/1976. *In*: CURY, I. (Org.). *Cartas Patrimoniais*. 3. ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IPHAN, Patrimônio, 2004. p. 217-234.

VITRUVIUS. *Vitruvius*: Ten Books on Architecture – book I. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

YAMAKI, H. *Paisagem Cultural*: notas de aula. Disciplina do Programa de Pós Graduação em Geografia – Dinâmica Espaço Ambiental – Universidade Estadual de Londrina-UEL. Londrina, 2011.

YAMAKI, H. Morfogenealogia da Cidade na Américas. *In*: 51º CONGRESSO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS, 2003, Santiago. Disponível em: http://www.pgau-cidade.ufsc.br/ica/trabalhos/yamaki_humberto/yamaki_humberto.htm. Acesso: 24.mar.2010.

Entre o ferro e a água: uma análise urbana do território ferroviário de Além-Paraíba e seu impacto na morfologia contemporânea

Fernanda S. Freitas | João P. Otoni

RESUMO

Além-Paraíba, no estado de Minas Gerais, teve por muito tempo dois elementos (ou limites) definidores do seu desenvolvimento e consequente desenho urbano: os trilhos da ferrovia e no rio Paraíba do Sul. O objetivo deste trabalho é, portanto, entender e analisar a morfologia urbana de um território ferroviário do município desde suas primeiras ocupações até os dias atuais, revelando impactos da ferrovia na conformação da cidade e que hoje definem o circular, os usos e ocupações do solo, dialogando com a explanação de visões sociológicas sobre o espaço urbano na contemporaneidade.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia urbana. Ferrovia. Análise urbana. Contemporaneidade.

ABSTRACT

Além-Paraíba, in the state of Minas Gerais, for a long time, had two elements (or limits) defining its development and consequent urban design: the railroad tracks and the Paraíba do Sul river. The aim of this paper is to understand and analyze the urban morphology of a railroad territory of the town from its earliest occupations to the present day, revealing the impacts of the railway in the conformation of the town and how it defines the circular, the uses and occupations of the ground, dialoguing with a explanation of sociological visions about the urban space of today.

KEYWORDS: *Urban morphology. Railroad. Urban analysis. Contemporaneity.*

RESUMEN

Além-Paraíba, en el estado de Minas Gerais, tuvo, durante mucho tiempo, dos elementos (o límites) que definieron su desarrollo y el consiguiente diseño urbano: las vías del ferrocarril y el río Paraíba do Sul. El objetivo de este artículo es comprender y analizar la morfología urbana de un territorio ferroviario de la ciudad desde sus primeras ocupaciones hasta la actualidad, revelando los impactos del ferrocarril en la conformación de la ciudad y cómo define la circular, los usos. y ocupaciones del suelo, dialogando con una explicación de las visiones sociológicas sobre el espacio urbano contemporáneo.

PALABRAS-CLAVE: *Morfología urbana. Ferrocarril. Análisis urbano. Contemporaneidade.*

ESTUDOS RELATIVOS AO ESPAÇO URBANO contemporâneo se ampliam a cada momento. Compreender o que é este fenômeno se posta como um desafio, primeiramente pela dificuldade de definição do mesmo, reforçada pelas especificidades de cada território urbano-cultural e, em seguida, pela complexidade na feitura do recorte de análise. A cidade, como aponta Richard Sennet (*apud* BAUMAN, 2001), pode ser definida como um assentamento humano em que estranhos têm a chance de se encontrar. Ademais, costumeiramente, se define o espaço urbano pela oposição ao espaço não urbanizado, como a zona rural, o campo, a mata (BRENNER, 2014) — definição esta audaciosa, visto que progressivamente vêm se liquefazendo os limites entre estes espaços (BRENNER, 2016).

Para o trabalho aqui posto, nos ateremos à investigação das complexidades presentes no território da cidade de Além-Paraíba, localizada no Estado de Minas Gerais (na divisa com o Estado do Rio de Janeiro). Esta cidade teve seu percurso de formação urbana histórico-morfológico marcado por dois elementos (ou limites) principais, definidores do seu desenvolvimento e desenho urbano: os trilhos da Ferrovia e o rio Paraíba do Sul. Nesta investigação proposta, foi feito um recorte para análise, que compreende um território em que as marcas desse desenho urbano ficaram evidentes, e que atualmente apresenta reminiscências arquitetônicas da antiga Ferrovia.

Como objetivo geral para o trabalho temos o levantamento, a verificação e a análise da morfologia urbana do município, a partir do recorte proposto, buscando a compreensão dos impactos da ferrovia na conformação da cidade. De maneira ampliada, pela vivência dos citadinos, tem-se a suposição de que estes elementos definem o circular, os usos e ocupações do solo da cidade, assim, procura-se verificar o mesmo ao longo deste trabalho.

Tendo em vista a concepção de que o fato urbano se posta como um ambiente, ao mesmo tempo, fragmentado e articulado, uma conjunção de símbolos e signos, campo fértil para lutas e debates, um revérbero e condicionante social (CÔRREA, 1995), explana-se brevemente acerca da metodologia que será utilizada para analisar esta concepção. Partir-se-á da caracterização e formação histórica do município, levantamento basal para as análises posteriores. Em seguida, serão introduzidas duas metodologias de análise que serão utilizadas: a primeira, do arquiteto e urbanista, professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Jujiz de Fora, Hélio Novak; e a segunda, do urbanista e escritor americano Kevin Lynch, tendo como referência o seu livro “A imagem da cidade”, de 1960 (LYNCH, 2011). De posse destas informações, serão expostos os mapas de análise produzidos, assim como as considerações acerca das informações levantadas pelos mesmos. Caminhando para o fim do trabalho, introduzem-

se considerações socioespaciais acerca do espaço urbano contemporâneo, e como elas se manifestam em território além-paraibano. Conclui-se com ponderações e expansões possíveis para o trabalho.

FORMAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA

Além-Paraíba

O município de Além-Paraíba é localizado na Zona da Mata de Minas Gerais, limitando-se entre os municípios de Mar de Espanha, Santo Antônio do Aventureiro, Leopoldina, Volta Grande, Chiador e com Sapucaia, no estado do Rio de Janeiro. Segundo o IBGE (2015),[1] a cidade possui cerca de 35.000 habitantes. A cidade é banhada pelo rio Paraíba do Sul, afluente do rio Paraibuna, que também se estende entre os estados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

A urbanização da cidade deu-se na margem esquerda do rio Paraíba do Sul, em uma pequena planície. Tal fato justifica uma morfologia urbana linear, visto que a mesma quase acompanha o curso da água. Atualmente, com o desenvolver da cidade, descobriu-se a necessidade de ocupar os morros que configuram a várzea original do rio.

A cidade foi concebida e reconhecida como tal em função da instalação da ferrovia no século XIX, e com isso, seus trilhos cortam até hoje o centro da cidade. Com os trilhos guiando o crescimento urbano, muitas das principais ruas da cidade seguem o mesmo desenho das estradas de ferro que cortavam o município. Com o início do ciclo do café no século XIX, a ocupação da margem esquerda do rio Paraíba do Sul aumentou e esse período foi caracterizado, arquitetonicamente, pelo surgimento de diversas suntuosas fazendas que hoje configuram o espaço rural da cidade. Em 1860, a produção de café da região chegou a alcançar aproximadamente 100.000 sacas de 60 kg. Em 1871, chega ao vilarejo a estação e ponto terminal da Estação de Ferro Dom Pedro II.

Até a implantação da ferrovia, o transporte de carga era realizado no lombo de mulas, o que acabou se mostrando um método ineficaz, visto o grande aumento de produção cafeeira na região. É da necessidade de um escoamento de produção agrícola mais eficiente e rápido que surgem os primeiros incentivos para a implantação da ferrovia na cidade e região. A modernização da cidade foi tão acelerada que outras questões de saneamento e urbanização não foram solucionadas a tempo de acompanhar as novidades da ferrovia. Tanto a energia elétrica, que chegou apenas em 1925, quanto

[1] IBGE, 2015. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/alem-paraiba/panorama. Acesso em: 20.mar.2018.

a pavimentação de ruas e o abastecimento de água, são instalações posteriores à inauguração das estações e das oficinas (CARVALHO, 2010).

Já na segunda metade do século XX, a partir da década de 1960, a popularização dos automóveis torna-se símbolo do novo desenvolvimento, e, com isso, as estradas de ferro que cortavam Além-Paraíba começaram a entrar em declínio. Além da popularização do automóvel, o rodoviarismo, a falta de incentivo e as constantes alterações administrativas das empresas, acabaram por auxiliar no enfraquecimento desse meio de transporte. Com isso, depois da decadência e do sucateamento das ferrovias e das empresas responsáveis, a cidade se viu perdida economicamente e hoje sobrevive do comércio e de uma razoável produção agrícola e artesanal de laticínios e afins.

A HISTÓRIA DA FERROVIA: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO

O Brasil colonial teve sua ocupação, na maior parte, voltada apenas para o litoral. Com isso pouco se precisava de transportes de grandes distâncias para exportar tal material. Até então bastavam os transportes de tração animal ou fluviais. O território brasileiro começa a se estender e ocupar o interior a partir do movimento dos bandeirantes, que se inicia no século XVI e é reforçado com o ciclo cafeeiro a partir do século XVIII (CARVALHO, 2010).

Com isso, a história das ferrovias se inicia em 1852, quando o Barão de Mauá, grande empreendedor e incentivador do progresso nacional, consegue a autorização do Império para construir a primeira via férrea entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis, ambas cidades de fluxo da família real. A construção da rede ferroviária no Brasil se deu tanto por investimentos privados quanto por interesse do poder público, já que naquele momento surgiu uma imensa necessidade de escoamento e deslocamento da produção agrícola e de minérios.

Após o primeiro exemplar, outras grandes ferrovias foram construídas durante o século, em sua maioria, centradas nas regiões Sudeste e Nordeste do país. Nesse contexto, a Zona da Mata Mineira destacava-se perantes as outras regiões devido à elevada e eficiente exploração de ouro e posterior produção de café.

Até a metade do século XX, o Brasil contabilizava mais de 35 mil quilômetros de ferrovia. No recorte do município estudado, Além-Paraíba aparece como uma das primeiras cidades ferroviárias do Brasil, tendo seus primeiros trilhos instalados ainda no século XIX. A maior parte dos edifícios ferroviários da cidade foi instalada e construída em terrenos pertencentes à Igreja, através de concessão.

O objetivo da primeira Companhia que cortou a cidade, a Estrada de Ferro Dom Pedro II (posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil), era ultrapassar a Serra do Mar, chegando até o vale do rio Paraíba do sul, onde foi dividida em duas linhas, uma para São Paulo e outra para Minas Gerais, sendo a última inserida no território municipal em 1871. No final daquele mesmo ano, foi inaugurada a Estação de Porto Novo, atual patrimônio municipal em estado de deterioração, sendo o ponto final da Estrada de Ferro D. Pedro II (CARVALHO, 2010).

Outra companhia, de menor porte, porém de maior importância para a memória da cidade, foi a Estrada de Ferro Leopoldina. Desenvolvida pelo engenheiro Antônio Paula de Mello Barreto, buscava dar continuidade à ligação dos municípios; porém, no sentido interior da Zona da Mata Mineira (FURTADO, 2009). Essa companhia permitia a conexão entre os estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais. Neste último, diversas cidades eram cortadas pelos seus trilhos, como Volta Grande, Além-Paraíba, Leopoldina e Cataguases.

Com 96 quilômetros de trilhos começou a funcionar em 1874, com a principal estação dessa linha funcionando no bairro São José, em Além-Paraíba. A estação tem um porte menor, mas atualmente é a única edificação do patrimônio ferroviário de Além-Paraíba que se encontra restaurada, dentro da área urbana do município. Na Figura 1, é possível visualizar o desenho urbano atual da cidade e a relação dos três principais exemplares ferroviários com a ocupação da cidade.

Figura 1: Mapa de Além-Paraíba com marcações da linha férrea e dos três principais exemplares ferroviários da cidade.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

Quase dez anos após a implantação dos trilhos em Além-Paraíba, em 1880, a Estrada de Ferro Leopoldina inaugurou uma oficina de manutenção e reparo de trens e vagões, que se tornou uma das maiores do país (FURTADO, 2009). Ela deu origem ao grande complexo de oficinas e o edifício da Rotunda que envolveram diversos quarteirões na cidade.

Atualmente, o complexo se encontra em estado ruim de conservação, mesmo sendo ao edifício da Rotunda, tombado pelo município. Parte das oficinas já foram vendidas e descaracterizadas, ganhando um novo uso, comercial. É nesse terreno que se insere a análise urbana proposta neste trabalho.

METODOLOGIAS DE ANÁLISE URBANA

Compreende-se o território de Além-Paraíba a partir das complexidades de sua formação histórico-morfológica, e ademais, se aprofundado no entendimento acerca do recorte proposto para a análise, inicia-se nesta seção a exposição acerca das metodologias que serão utilizadas. Os autores, que serão os referenciais teóricos, são: Helio Novak (s/d) e Kevin Lynch (2011). As metodologias fundamentam-se na execução de mapas de análise, em que determinados conceitos são evidenciados. A opção por estas metodologias deu-se pela clareza na assimilação dos dados apontados, e pela compreensibilidade dos posteriores diagnósticos. Inicialmente, será exposta a proposta do professor Hélio Novak (s/d), para em seguida apresentar a proposta do urbanista e escritor Kevin Lynch (2011).

Hélio Novak foi arquiteto e urbanista, formado pela FAU-UFRJ (1973), sendo mestre e doutor em ciências pela COPPE/UFRJ (1980 e 2001). Lecionou disciplinas de projeto arquitetônico e urbano, além de disciplinas ligadas a teorias urbanas no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, Minas Gerais. A metodologia aqui exposta se tornou referencial para o curso em questão, sendo utilizada nas disciplinas de projeto mesmo após sua aposentadoria e falecimento. Em seu texto intitulado "Grandes Equipamentos Urbanos: Conceituação e Exemplos; Sua Inserção nas Cidades. Análise Urbana" (s/d),[2] o professor expõe como se deu a construção de sua metodologia, utilizada principalmente para análise de um recorte da cidade em que se examina a possibilidade de inserção de um grande equipamento.

A metodologia de Novak (s/d) se baseia na concepção de que a urbe deve ser vista como um ambiente socialmente formado e concebido, e dessa forma ela territorializa em seus espaços conflitos, negociações e conjunções históricas. O fato urbano, para o professor (NOVAK, s/d) deve ser entendido como um "conjunto articulado de elementos físicos e elementos sociais" (NOVAK, s/d, p. 4). Para a construção de sua metodologia, é exposto, ao longo do texto, que se deu a partir da referência e do estudo de três principais

[2] NOVAK, Hélio. Grandes equipamentos urbanos: conceituação e exemplos; sua inserção nas cidades. Análise urbana. s/d, Disponível: https://www.scribd.com/document/367009758/Novak. Acesso: 10.OUT.2018

autores: Aldo Rossi (1931-1997), Kevin Lynch (1918-1984) e Gordon Cullen (1914-1994). O primeiro, Aldo Rossi, arquiteto e teórico italiano, contribui pela assimilação de que a morfologia urbana se faz principalmente pela descrição das formas da urbe. O segundo, Kevin Lynch, urbanista e escritor americano, contribui para o pensamento de Novak (s/d) por propor a análise da cidade através de categorias. Por fim, Gordon Cullen, arquiteto e urbanista britânico, fornece a compreensão de que a cidade se faz como uma emocionante ocorrência no meio ambiente.

Adentrando especificamente na metodologia proposta por Hélio Novak (s.d), entende-se que ela é pautada primordialmente em um levantamento visual, necessariamente feito em campo, segundo aponta o professor (NOVAK, s/d). A partir deste levantamento, descreve-se a configuração física do território em estudo, identificando-o como um recorte de análise dentro da cidade considerada. Novak (s/d) destaca que, mesmo dentro desta subárea identificada, poderão ser distinguidas outras subáreas em seu interior. A metodologia se baseia na produção de mapas que deverão conter os seguintes pontos apresentados, não necessariamente sobrepostos: 1- limite da área de estudo; 2- descrição das condições naturais; 3- eixos de transporte; 4- evolução histórica da ocupação; 5- configuração física do espaço vazio; 6- granulometria; 7- qualidade da massa edificada; 8- usos; e 9- áreas verdes. A partir da feitura dos mapas propostos, as análises se darão pela interseção das informações levantadas.

A segunda metodologia de análise que será utilizada no recorte proposto na cidade de Além-Paraíba, Minas Gerais, foi cunhada pelo urbanista e escritor Kevin Lynch (1918-1984). Lynch se graduou em planejamento urbano pelo MIT (EUA), em 1947, onde também foi professor (assistente, 1949, e efetivo, 1963). Esta metodologia foi descrita e amplamente divulgada através de seu livro intitulado “A imagem da cidade”, de 1960 (LYNCH, 2011). No livro, o autor aborda a fisionomia das cidades, e de que maneira ela se faz importante e como podemos modificá-la. Para sustentar sua teoria, Lynch (2011) examina três cidades norte-americanas, em que expõe o método pelo qual poderíamos começar a compreender e, posteriormente, modificar a paisagem da cidade através do desenho urbano.

Inicialmente, Lynch (2011) nos mostra que todo citadino, ao percorrer a urbe, passa por um processo em que cria imagens da cidade, estas impregnadas de memórias e significados. Para o autor (LYNCH, 2011), os cidadãos convivem com o espaço urbano e dele fazem leituras e, assim, a partir deste entendimento da cidade enquanto espaço a ser lido, é que Lynch (2011) concentra seus estudos. Busca compreender a influência da clareza e/ou da legibilidade dos ambientes urbanos. E assim, designar a facilidade com

que partes da urbe podem ser assimiladas dentro de uma estrutura ampliada e coerente. Cabe um destaque importante: esta análise se limita aos elementos e estruturas físicas da cidade, perceptíveis ao olhar. O urbanista (LYNCH, 2011) pondera que são relevantes as questões intangíveis, porém, a metodologia objetiva revelar a relevância da forma.

Aprofundando na metodologia, como já destacado, ela se baseia na produção de mapas, por serem os que melhor expressam os elementos levantados. E, assim como a proposta de Novak (s/d), que referencia o próprio Lynch (2011), deriva-se de uma percepção visual a nível de rua, mas também conta com o auxílio de visões aéreas e mapas. São cinco os pontos que devem ser destacados nos mapas a serem produzidos. São eles: 1 - as vias; 2 - os limites; 3 - os bairros; 4 - os pontos nodais (cruzamentos); 5 - marcos (pontos marcantes). O autor faz uso de exemplos nas cidades americanas analisadas para explicar onde podem ser identificados cada um destes elementos. Em nossa análise será possível compreendê-los melhor, e entender como eles se relacionam entre si.

OS MAPAS DE ANÁLISE URBANA

Seguindo a metodologia proposta por Hélio Novak (s/d), que tem como referência os trabalhos consagrados de Kevin Lynch (2011), Aldo Rossi (1966) e Gordon Cullen (1961), foram confeccionados diversos mapas que auxiliaram a entender a formação e conformação atual da morfologia urbana da área e do entorno dos terrenos das Oficinas Porto Novo, pertencentes à Estrada de Ferro Leopoldina.

Para definir tal recorte, foram utilizadas as categorias propostas por Lynch (2011), que classificam diversos elementos que compõem a paisagem urbana. Com isso, foram identificados os marcos, pontos nodais, bairros, limites e caminhos presentes no recorte estudado e o resultado se apresenta no mapa. (Figura 2)

Neste mapa é possível identificar a força da presença dos dois principais limites do recorte, configurados pelo córrego limoeiro, que deságua logo à frente no rio Paraíba do Sul, e pela linha férrea que corta o complexo ferroviário e a cidade.

Além dos limites, são identificados um ponto nodal e um marco importante na região. O ponto nodal se dá pelo encontro de duas vias relevantes na cidade, sendo a superior a rua Dr. Sobral Pinto e a mais abaixo a rua Primeiro de Maio. Ambas levam ao centro da cidade, porém é pela rua Primeiro de Maio que se dá o mais fácil acesso ao maior supermercado da cidade e a diversas escolas e clubes, o que conforma um entroncamento de fluxo um pouco mais intenso. Com a identificação do ponto nodal também são revelados os dois principais caminhos que cortam a área.

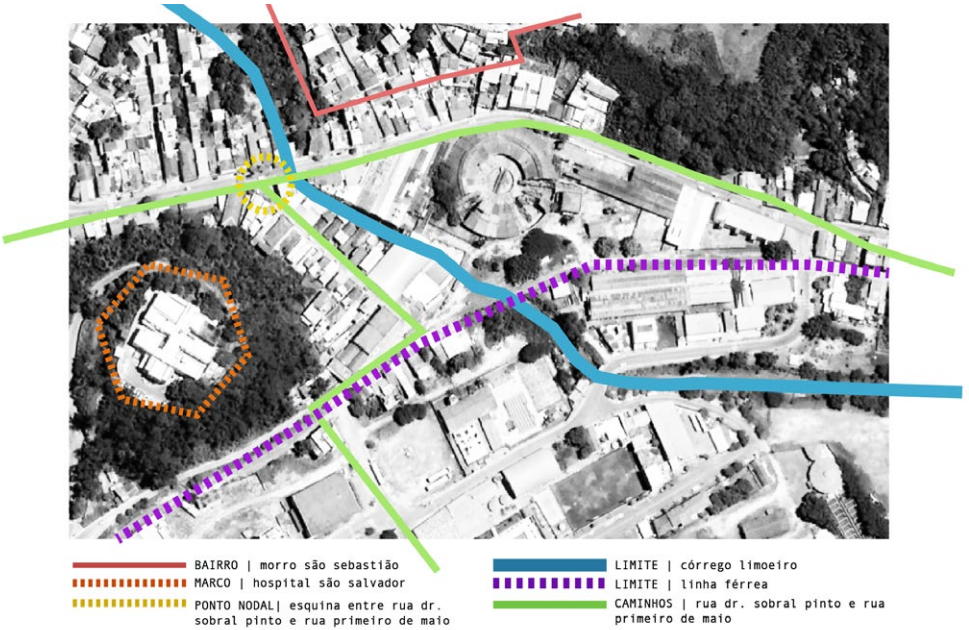


Figura 2: Mapa do recorte demarcado com categorias propostas por Lynch (2011).
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

A definição do marco se dá principalmente em função da topografia natural da área. O Hospital São Salvador, único hospital de Além-Paraíba, se localiza em um ponto mais alto da cidade, podendo ser visto de vários pontos e se destacando no desenho da paisagem. Ainda influenciado pela topografia é possível identificar um bairro, chamado Morro São Sebastião, inserido do lado oposto ao do hospital, mas também localizado em uma área de topografia mais elevada, fazendo do complexo ferroviário um pequeno vale dentro do desenho da cidade.

Posteriormente à análise de elementos específicos, virou-se para os tópicos sugeridos por Novak (s/d), que são: áreas verdes, condições naturais, granulometria, usos, configuração dos espaços vazios, evolução histórica da ocupação, eixos de transporte e qualidade da massa edificada.

As áreas verdes (Figura 3a) têm manchas de concentração muito específicas devido a dois principais fatores. A maior concentração de área coberta por vegetação se dá nos pontos mais altos da topografia, delimitando o vale onde se insere o complexo ferroviário, e onde consequentemente é mais difícil de se ocupar e construir. Também existem pequenas manchas próximas ao córrego Limoeiro, que tem grande parte de sua margem ocupada e alguns de seus trechos canalizados.

As condições naturais (Figura 3b) também refletem os impactos da topografia de pequeno vale formada na região. Os ventos dominantes vêm do sudeste, mesma direção do local de deságue do córrego no rio Paraíba do Sul. Além disso, esse sentido permite melhor ventilação visto que não se encontram muitas barreiras verticais que impeçam a passagem dos ventos.

Figura 3a: Mapa de áreas verdes
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

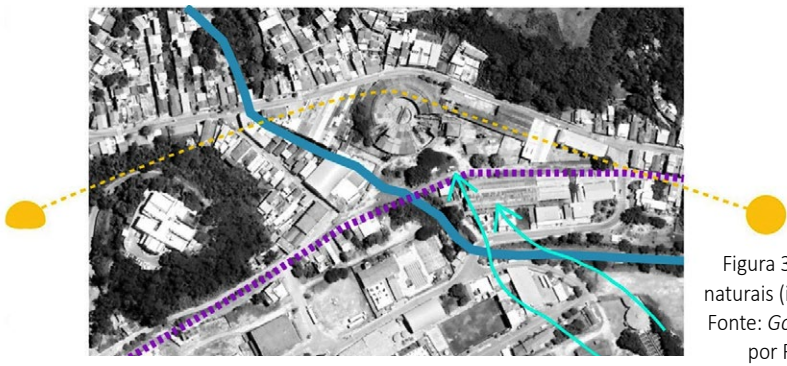


Figura 3b: Mapa de condições naturais (insolação e ventilação).
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

Nas categorias de granulometria e usos, há uma diálogo que acaba por traçar um perfil da região, permitindo um melhor entendimento da tipologia de ocupação que se deu no entorno dos edifícios ferroviários.

O mapa de granulometria (Figura 4a) analisa os gabaritos e alturas do recorte específico. O complexo ferroviário, por mais que tenha edificações com grandes dimensões, possui altura moderada, o que acaba por caracterizar o gabarito de todo o recorte. A predominância é de edifícios de até três pavimentos, havendo poucos exemplares de edifícios muito mais altos que o gabarito do próprio complexo.

O mapa de usos (Figura 4b) reflete um caráter histórico da região, que desde o início da ocupação foi marcada por abrigar os ferroviários e suas famílias no entorno das oficinas. Com isso, permanece até os dias atuais a predominância do uso residencial na

região. Há ainda alguns poucos estabelecimentos comerciais, em especial aqueles que acontecem junto a uma residência unifamiliar, definindo, portanto, um uso misto. Também influenciado pelo uso histórico da ferrovia, são destacáveis os edifícios institucionais que recebem, em sua maioria, clubes, associações e atendimentos de saúde.

Figura 4a: Mapa de granulometria
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

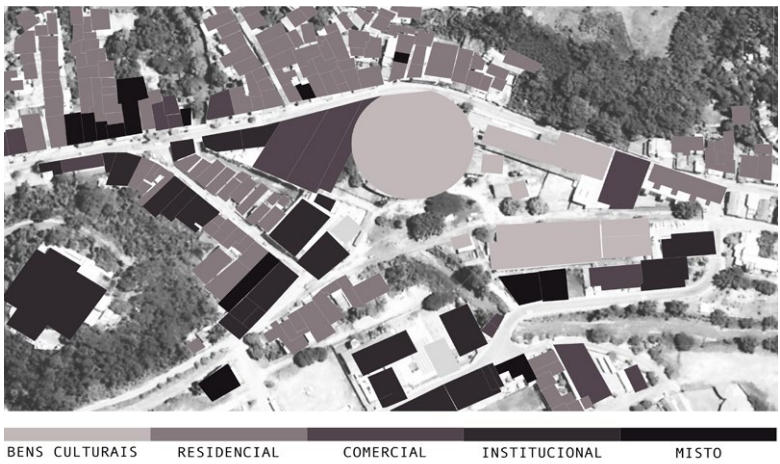


Figura 4b: Mapa de usos.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

Os mapas apresentados nas Figura 4a e 4b também se comunicam, pois exibem os cheios e vazios da área, que se relacionam diretamente com seu histórico de ocupação. No mapa da figura 5a, percebem-se vazios maiores nas proximidades do complexo ferroviário, visto que atualmente é uma área fechada e privada e também na área inferior,

próxima ao rio Paraíba do Sul. Isso se dá, como pode ser reafirmado no mapa Figura 5b, porque tal área era alagada até os anos 1970, sendo aterrada há poucos anos e ocupada mais recentemente.

Figura 5a: Mapa de cheios e vazios.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

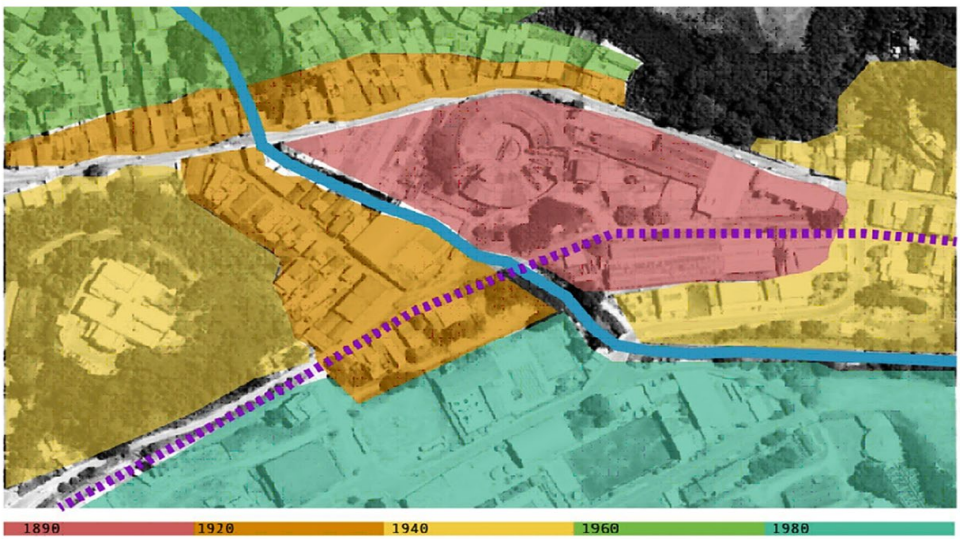


Figura 5b: Mapa de histórico de ocupações.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

Sobre a ocupação histórica da região, já refletida nos usos, é possível identificar também a proximidade das ocupações mais antigas com as Oficinas Porto Novo, que foram as primeiras construções a se estabelecerem na região. Depois dela, com a demanda de habitação e outros serviços para os ferroviários, inicia-se uma ocupação no entorno imediato e posteriormente em direção oposta ao rio, "interiorizando" a ocupação e, por fim, com a grande área aterrada onde antes se conformava um ilha, a ocupação se espalha, mesmo que com predominância de usos comerciais e institucionais.

Por fim, as análises dos eixos de transporte e da qualidade da massa edificada também dialogam e permitem finalizar e complementar a análise da área apresentada.

O principal eixo de fluxo e transporte do recorte (Figura 6a) é dado pela rua Dr. Sobral Pinto, demarcada em vermelho. A principal via do bairro é também o principal caminho entre todos os bairros da cidade. Qualquer deslocamento entre as três principais extremidades da cidade tem a rua Dr. Sobral Pinto como parte do trajeto. Secundárias a ela, na parte inferior da imagem, estão duas ruas que formam caminhos alternativos para o centro da cidade ou para o outro extremo da cidade, no bairro São José. Elas têm fluxo mais baixo, mas dão acesso ao bairro na região aterrada, denominada Ilha do Lazareto.

A qualidade da massa edificada (Figura 6b) é relacionada com as vias de maior fluxo, estando aquelas próximas às ruas Dr. Sobral Pinto e Primeiro de Maio em melhor estado de conservação do que as que se afastam desses eixos. Além disso, o complexo ferroviário das Oficinas Porto Novo está em estado de deterioração e abandono, mas acaba por não influenciar no estado de conservação nem na qualidade da ocupação dada ao seu redor.

Figura 6a: Mapa de eixos de transportes e fluxos.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

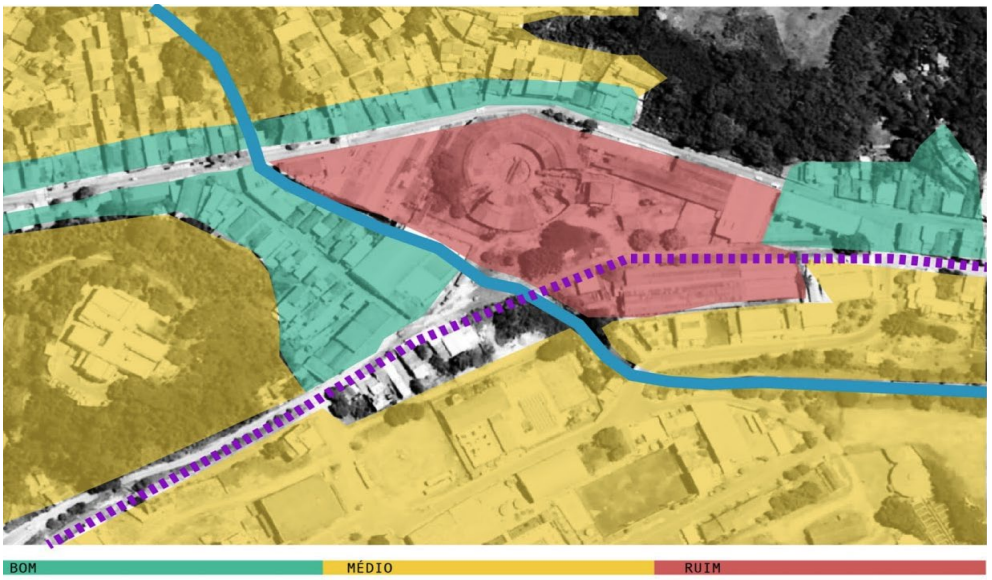


Figura 6b: Mapa de qualidade da massa edificada.
Fonte: *Google Maps*, montagem por Fernanda Freitas, 2018.

ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO TERRITÓRIO

O decorrer do século XX trouxe diversas transformações sobre o modo como se habita e vivencia as cidades. Mesmo aquelas cidades de médio/pequeno porte, cuja inserção nas esferas da globalização não se fazem de maneira aprofundada, puderam experimentar estas modificações. O geógrafo britânico David Harvey (HARVEY, 2012) aponta, em seu livro que analisa a condição da pós-modernidade, que desde a segunda metade do século XX, precisamente em finais da década de 1960, já se notava na sociedade ocidental uma expressiva compressão do tempo-espaço que causa impacto em diversos âmbitos. Segundo o autor (HARVEY, 2012), esses impactos se dão "sobre as práticas político-econômicas, sobre o equilíbrio do poder de classes, bem como sobre a vida social e cultural" (HARVEY, 2012, p. 257). Neste tópico, exprime-se sobre as mudanças da liquidez pós-moderna na vivência das cidades, e como, a partir da formação histórico-morfológica da cidade de Além-Paraíba, estas alterações se evidenciam, dados os limites, barreiras, pontos nodais e demais elementos levantados.

Inicia-se por investigações acerca da cidade contemporânea, buscando compreendê-la. O ambiente urbano, como conhecemos hoje, é, desde suas origens, o recorte espacial onde as relações do capitalismo se efetivam, ele é reflexo e produção do seu tempo. O geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1995) destaca que, distintivamente do ambiente rural, a urbe é o local onde as mudanças de caráter social, histórico e econômico estão mais expressas. Sendo assim, para o geógrafo, a cidade seria ao mesmo tempo um local "fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas" (CORRÊA, 1995, p. 4), ou seja, uma materialização espacial da própria sociedade. Corroborando esta hipótese, Neil Brenner (2014) aponta que é no urbano que as relações socioespaciais do capitalismo (mercantilização, circulação e acumulação de capital, regulação e impugnação política) são territorializadas. Além disso, o autor define o urbano como uma "abstração concreta" (BRENNER, 2014, p. 12), definição que se aproxima mais da maneira como a cidade se conforma atualmente.

Contextualizando o mundo em que se vive atualmente, insere-se a leitura da modernidade líquida. Esta visão de mundo foi inicialmente introduzida pelo sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2001). Para o autor, ainda estamos habitando o mundo moderno, caracterizado pela quebra de diversas barreiras e pelas alterações do status quo, porém, presenciamos a liquefação dos valores, modos, hábitos e relações humanas. Segundo este autor (BAUMAN, 2001), desde sua concepção, a modernidade vem com o objetivo de desestruturar os alicerces que sustentavam as sociedades anteriores, passando desde os campos mais amplos (como política, economia, Estado) até os mais

próximos ao cotidiano (comunidades, famílias, relacionamentos). Estamos vivenciando um processo de liquefação das verdades, processo este que se entranha cada vez mais em nossos cotidianos, e que se reflete de maneira clara na maneira como nos relacionamos com nosso entorno.

Os assentamentos humanos são dos mais diversos — há vilas, distritos, cidades, metrópoles, conurbações, e estão localizados em variadas partes do globo apresentando múltiplas morfologias. Porém um dado é fato: ao estarem inseridas no contexto mundial da globalização, do capitalismo atual e da liquidez pós-moderna, estas unidades de assentamentos humanos têm em comum uma "forma complexa de sincronias e assincronias, composta por dependências mútuas de cadeias de ações e atividades complementares, com relativa coordenação entre as ações" (NETTO; PASCHOALINO; PINHEIRO, 2010). Entendemos assim estes espaços como um conjunto de redes e camadas que coabitam e se interpenetram. Exemplos de redes e camadas que coabitam as cidades são muitos, e, para se citar exemplos, podemos elencar aquelas que são principalmente físicas: como as redes de infraestrutura — redes de água, esgoto, pontes, viadutos, ruas e avenidas, redes de transportes. E aquelas também que não são expressamente tangíveis: as redes sociais humanas, as camadas do tempo, as redes e camadas do ciberespaço. Fazem-se claramente notáveis, na cidade de Além-Paraíba, como elucidado pelos mapas expostos, as diversas camadas e redes presentes, destaque para a hidrográfica e ferroviária, que foram elementos essenciais desde o início de sua formação conforme indica a figura 7.

De forma indireta, e sem uma consciência clara, os seres humanos constroem e reconstroem as cidades, e, por consequência, somos construídos e reconstruídos

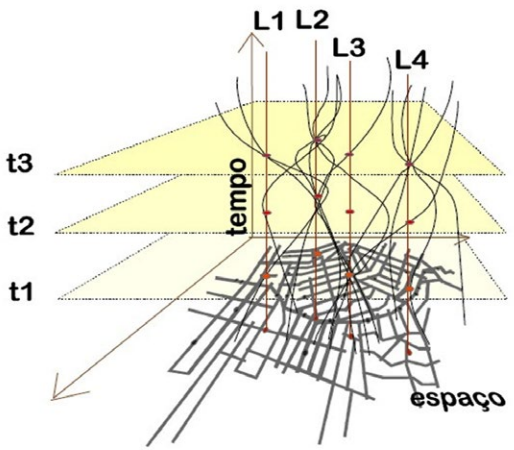


Figura 7: Redes sociais atuando na cidade: recursividade, sincronicidade e complementaridade das ações no tempo. Fonte: NETTO; PASCHOALINO; PINHEIRO, 2010, p. 11.

por elas (PARK *apud* HARVEY, 2012). O palimpsesto presente no recorte de análise do território além-paraibano, conjugado à liquefação das verdades e modos de vida, acaba por configurar uma realidade ainda sem definição clara, como expressa no próprio espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Alguns dos componentes do espaço urbano são as redes e conexões que extrapolam os características físicas e morfológica, passando a ter uma abrangência de influência em que se torna impossível definir seus limites. Não existem mais muralhas, fossos e elementos que tracem, ao contrário das antigas cidades, os limites físicos de uma cidade. A urbe, que antes fora valorizada por sua capacidade de proteção e inacessibilidade, passa a ser vista e vangloriada por sua capacidade de dialogar com os meios externos, importando elementos que elevem a qualidade de vida da população. Entretanto, as marcas dos elementos formadores da cidade ainda se fazem presentes, como os trilhos de trem e o curso de um rio, ambos podendo ser vistos como limites, eixos norteadores ou conexões.

Com as análises realizadas debruçadas sobre os mapas da região estudada, é possível reafirmar a relação de importância da morfologia que se dá na contemporaneidade de Além-Paraíba com sua trajetória histórica junto à ferrovia. Por mais que seus remanescentes edificados estejam em estado de deterioração, sua presença no desenho urbano é marcante e definidora de fluxos e ocupações. O rio e a ferrovia se mostram como grandes limites que cortam o território de Além-Paraíba. Porém, esta classificação não os coloca como apenas elementos de segregação espacial, mas também como elementos norteadores de ocupação e indicadores históricos do tecido urbano no passado e no presente.

Quando se relacionam as análises morfológicas com as correntes sociológicas que estudam o contemporâneo, através de suas múltiplas camadas, fica ainda mais evidente como o desenho urbano se deu hoje, em função de camadas históricas, tipológicas, econômicas e sociológicas do período do auge da ferrovia na cidade. Sobrepostas a essas "pré-camadas" encontram-se o hoje, a contemporaneidade e as construções mais recentes que se conformam e definem um território urbano a partir das camadas existentes, respeitando preexistências e filtrando, através da memória e da identidade local, o que ainda é fator definidor e o que é passível de transformação.

O estudo morfológico e socioespacial aqui se torna, portanto, uma base de pesquisa para ações afirmativas de reabilitação da área. Existe, ainda assim, a consciência de que

grandes projetos urbanos e de revitalização possuem o lado vantajoso da reafirmação de identidades e relações com os elementos históricos, como a ferrovia e o rio, mas que também possuem consequências que fogem do controle da intervenção como o aumento excessivo do fluxo de pessoas e o possível processo de gentrificação de uma região consolidada.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Z. *A cultura no mundo líquido moderno*. Tradução Carlos Alberto Medeiros. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

_____. *Identidade*: entrevista a Benedetto Vecchi. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

_____. *Modernidade líquida*. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRENNER, N. A hinterlândia urbanizada? *In: Revista e-metropolis*, Rio de Janeiro, nº. 25, jun. 2016.

_____ Teses sobre a urbanização. *In: Revista e-metropolis*. Rio de Janeiro, nº. 19, dez. 2014.

CARVALHO, M. C. de A. *Memória social e patrimônio ferroviário em Além-Paraíba*. 2010, 161 f. Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

FINGER, A. E. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Brasília: Universidade Federal de Brasília, 2014. Disponível em: http://repositorio.unb.br/handle/10482/15345. Acesso: 23.out.2017.

FURTADO, J. G. E. *História e memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba*. 2015. Tese (Doutorado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – Unirio, Rio de Janeiro.

_____. *Oficina de memória: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo*. 2009. Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – Unirio, Rio de Janeiro.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola Jesuítas, 2012.

LYNCH, K. *A imagem da cidade.* Tradução Jefferson Luiz Camargo. 3. ed. São Paulo: WWF Martins Fontes, 2011.

NETTO, V. de M.; PASCHOALINO, R.; PINHEIRO, M. Redes sociais na cidade, ou a condição urbana da coexistência. V!RUS, São Carlos, nº. 4, dez. 2010. Disponível em: http://www.nomads.usp.br/virus/virus04/?sec=4&item=5&lang=pt. Acesso: 13.mai.2017.

NOVAK, H. Grandes Equipamentos Urbanos: Conceituação e Exemplos; Sua Inserção nas Cidades. Análise urbana. s/d. Disponível em: https://www.scribd.com/document/367009758/Novak.[3]

SILVEIRA, C. Processos de gentrificação: A (re)organização espacial nas cidades, a construção de territórios e a questão do espaço como um sistema informacional. *In*: VIII ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 2007, Salvador. *Anais* [...]. Salvador: ENANCIB, 2007, p. 14.

[3] Material utilizado e disponibilizado durante as aulas de Projeto de Arquitetura VI na FAU-UFJF, como metodologia de projeto.

El ferrocarril estructura el territorio – el caso argentino

Graciela María Viñuales

RESUMO

Com a irrupção da ferrovia no final do século XIX, uma nova estrutura territorial seria criada e hoje quando os trens quase não funcionam, essa estrutura perdura de maneiras diferentes, tanto fisicamente quanto no imaginário coletivo e até afeta certas políticas. O que é hoje a República Argentina fazia parte de uma região marginal do Império Inca e dos domínios espanhóis. Mas havia sistemas de rotas terrestres e fluviais. A chegada do espanhol expandiu essas rotas e proporcionou-lhes comodidades. Em 1857, a primeira linha férrea foi colocada com uma seção urbana curta na cidade de Buenos Aires. Em breve haveria inúmeras empresas públicas e privadas. Em muitos casos, a presença da ferrovia também envolveu a exploração de territórios extensos. Três questões foram unidas dessa maneira: ferroviária, portuária e industrial. O documento abordará a questão a partir de diferentes pontos: os rastros das trilhas, centrados no porto de Buenos Aires e abrindo em um leque para todo o território. As alterações a que deu origem serão levadas em conta: funcionais, políticas e ambientais. Ela procurará equilibrar as coisas boas e os erros, para terminar com algumas perspectivas a partir de agora.

PALAVRAS-CHAVE: Alteraçõe. Meio ambiente. Sociedade. Comunicação. Porto. Indústria. Século XIX, Século XX.

ABSTRACT

With the irruption of the railroad at the end of the 19th century, a new territorial structure was created, lasting until today, although trains do not. That structure remains both physically and in the collective imagination influencing policies and land planning. Current Argentina was part of a marginal region of the Inca and Spanish empires, within fluvial and terrestrial communication systems, which were extended and service-provided under colony. In 1857 the first railroad was installed on a short section of the city of Buenos Aires, which later was accompanied of several public & private lines, linking extensive exploided territories with ports and industrial sites. The document will address the issue from different perspectives: the rail lines with the center in the port of Buenos Aires and extending throughout the territory, generating functional, political and environmental changes. We will look for a balance of highs and downs, concluding with some perspectives from now on.

KEYWORDS: *Alterations. Ambient. Society. Communication. Port. Industry. XIX century. XX century.*

RESUMEN

Con la irrupción del ferrocarril al promediar el siglo XIX se daría paso a una nueva estructura territorial que hoy, que los trenes casi no funcionan, esa estructura perdura de diversas maneras tanto en lo físico como en el imaginario colectivo y hasta incide en ciertas políticas. Lo que es hoy la República Argentina fue parte de una región marginal del imperio incaico y de los dominios españoles. Pero había sistemas de rutas terrestres y fluviales. La llegada del español amplió estas rutas y las proveyó de comodidades. En 1857 se tendió la primera vía férrea con un corto tramo urbano de la ciudad de Buenos Aires. Luego vendrían innumerables emprendimientos públicos y privados. En muchos casos la presencia del ferrocarril suponía también una explotación de extensos territorios. Se unían así tres asuntos: ferrocarril, puerto e industria. La ponencia tratará el tema desde diferentes enfoques: las trazas de las vías, centradas en el puerto de Buenos Aires y abriéndose en abanico a todo el territorio. Se tomarán en

cuenta las alteraciones a las que ello dio lugar: funcionales, políticas y ambientales. Se buscará hacer un balance de bondades y errores, para finalizar con unas perspectivas de aquí en adelante.

PALABRAS-CLAVE: *Alteraciones. Ambiente. Sociedad. Comunicación. Puerto. Industria. Siglo XIX. Siglo XX.*

EN LO QUE ES HOY EL TERRITORIO DE la República Argentina, durante el período colonial y hasta mediados del siglo XIX, había líneas de comunicación que estaban conformadas básicamente por dos rutas terrestres. La que bajaba desde el norte y comunicaba con lo que es Bolivia en la actualidad, y la que corría de este a oeste, teniendo como nudo central a la ciudad de Córdoba, que la unía a Chile y el Pacífico. A ello se agregaba la red fluvial que se extendía por la Mesopotamia a través de los ríos Paraná, Uruguay y sus afluentes. Puntos importantes del sistema eran Salta, Tucumán, Mendoza, Santa Fe, Corrientes y la propia Buenos Aires.

Apenas pasada la mitad del siglo XIX, el ferrocarril irrumpirá y cambiará el panorama en forma rápida. Si bien siempre se ha hablado del conjunto del nuevo sistema y se lo ha comparado con un embudo que desemboca en el puerto de Buenos Aires, poco es lo que se ha tratado sobre otros aspectos que modificarán la visión del territorio en sus fases funcional, política y ambiental. Diversos estudios han puesto de relieve asuntos puntuales o esbozos de situaciones. Pero aún queda mucho por estudiar, por comparar casos, por sintetizar y relacionar datos aislados. Por otro lado, como ya enunciáramos en un artículo (VIÑUALES, 1989, p. 50), es necesario ver al problema de los ferrocarriles en combinación con el sistema portuario y el tema industrial. Nos alegra ver que en estos últimos tiempos ya se plantea el tratamiento de estos asuntos de manera conjunta y no como casos separados.

Este artículo trabajará sobre las trazas ferroviarias, las alteraciones funcionales, políticas y ambientales, analizará las bondades y errores del asunto, agregando las conclusiones que abrirán algunas perspectivas.

LAS TRAZAS

Queda en claro entonces, que las trazas ferrocarrileras no seguían especialmente los viejos caminos, aunque los tomaran en cuenta. Dos tipos de situaciones darían lugar a

otros tantos sistemas de tendido. Por un lado, estaban las de simple extracción, que sólo buscarían acercarse lo más posible a sitios claves hasta agotarlos. Por otro, las líneas que unían puntos de extracción y elaboración primaria con puntos de acopio y carga.

Entre el primer tipo estarían las vías de la explotación minera, de las que quedan ejemplos en las zonas cordilleranas, y las de la explotación forestal, en el nordeste del país. Es éste el caso en que fundamentalmente interesan los tramos por sus mismos extremos: el extractivo y el de salida. Asimismo, cuando la boca de trabajo no da más frutos, la vía es levantada y trasladada, o bien abandonada. Muchas veces quedan con ella otras instalaciones propias o complementarias que pueden ser objeto de reciclajes por parte de los operarios y pobladores cercanos.

El segundo tipo conforma redes más estables, ya que no sólo interesan los extremos, sino que también importan los puntos intermedios. En general, este tipo une ciudades o localidades de cierta envergadura y da origen a otras poblaciones menores cuya vida estará justamente signada por la presencia del tren. Los principales ejemplos se encuentran en la zona de la pampa húmeda y se extienden hacia las ciudades más antiguas del centro y el noroeste. Un caso particular es el de la Mesopotamia, en que las trazas se complementan con las vías fluviales y cambian funcionalmente el territorio.

Las trazas de los ferrocarriles contemplaron en un primer momento la posibilidad de llegar a las plazas de las ciudades. Numerosos testimonios nos hablan de lo ocurrido en la propia Buenos Aires o en Salta. Bien pronto cambió la situación-aun en lugares como La Plata en que había un edificio ad hoc- y la llegada de los trenes se alejó del centro. En algunos lugares, en que las líneas que llegaban eran varias, se optó por hacer rutas de circunvalación que permitieran el intercambio de convoyes sin entorpecer la vida de la ciudad. Esto puede verse en lugares mediterráneos como Tucumán, o portuarios como Concordia. El sistema fue tenido en cuenta para el rediseño de San Juan a posteriori del terremoto de 1944.

Pero también debe tenerse en cuenta que había ferrocarriles troncales, de propiedad del estado o de grandes empresas, como también pequeñas líneas de sistema Decauville, desvíos particulares compatibles con los grandes emprendimientos, y otros muchos tipos. Baste decir que en la primera mitad del siglo XX en una ciudad pequeña como Resistencia funcionaron siete líneas, entre ellas el llamado “palo-carril”, con vías de madera.

Prácticamente todas las agroindustrias del tanino (forestal) y el azúcar, así como muchas de las de las carnes y las frutas tuvieron sus vías internas que se unían a puertos propios o bien a otros centros de acopio. Es así que éstas deberían también ser

consideradas dentro del primer tipo -extractivo-aunque su implicancia territorial fuera más restringida. Igualmente, las grandes empresas tuvieron sus ramificaciones, que también fueron más estables que las de mera extracción, ya que sus funciones eran más diversificadas y formaban redes con más puntos de enlace y de mutuo apoyo.

Asimismo, los trenes ayudaban a conquistar territorios, inclusive con fines defensivos, como el famoso Ferrocarril Estratégico tendido en la ría de Bahía Blanca venciendo un terreno arenoso y salino. (Figura 1)

Hasta mediados del siglo XX, los ferrocarriles de Argentina pertenecían a diversas compañías privadas, especialmente de capitales ingleses, y a algunos emprendimientos nacionales y provinciales. La variedad de trochas dificultaba la complementación. Pero en 1947 los ferrocarriles pasaron al Estado y comenzó otra historia.

Figura 1: La construcción del Ferrocarril Estratégico en la ría de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.
Fuente: Foto: A. Vetri. Colección CEDODAL, hacia 1900.

LA ALTERACIÓN FUNCIONAL

Quizá de lo que más se ha hablado siempre es de la faz extractiva de nuestros ferrocarriles. Con más timidez se ha tratado el tema de la llegada de productos extranjeros, y por lo general haciendo hincapié en los productos terminados que mataban la industria local. Esto es bien cierto, pero debe contemplarse que el ingreso de textiles y menaje de casa se venía dando desde principios del siglo XIX, no siendo ajenos a ello los comerciantes ingleses ya anteriores a las invasiones ni las mismas carreras de postas o los avances fluviales de flotas europeas.

Lo que sí es cierto es que el ferrocarril facilitó aún más las cosas. Pero también llegaron sin problemas útiles y herramientas que fueron cambiando la vida de las ciudades, así como el trabajo agrícola. Los arados, las máquinas de coser, los molinillos

de café son algunos ejemplos. Esto por no hablar de lo referente a las propias industrias y al mismo tendido ferroviario.

Sin embargo, la llegada de esos elementos posibilitó la radicación de industrias y hasta la fabricación nacional de elementos sobre modelos extranjeros. Fundiciones rosarinas proveyeron muchos materiales metálicos para los ferrocarriles del nordeste y del centro del país. Mármoles de Córdoba y piedras de San Luis apoyaron multitud de obras. Ejemplos hay muchos.

Queda entonces en claro que el ferrocarril acelera procesos ya comenzados, agregando nuevas facetas. Porque mientras sale la producción o la mera materia prima, y llega la maquinaria, se produce también una movilidad social que altera la vida de criollos e inmigrantes. Comienza así un proceso que aún no conoce fin: el despoblamiento del campo y el crecimiento descontrolado de los centros urbanos. Esto está indisolublemente unido al proceso de industrialización, pero también a los trabajos portuarios y a la posibilidad laboral y de ascenso económico. Aunque no debe dejarse de lado que la misma traza de las vías fue ayudando a este éxodo.

Como ya señaláramos hace muchos años, el haber armado una nueva línea caminera, prácticamente paralela a la colonial, pero a una o dos leguas, generó sistemas de pueblos ficticios que ayudaron a drenar los viejos asentamientos. A la larga, éstos resultaron meros sitios de paso en pos de trabajo en las grandes ciudades (VIÑUALES, 1973, p. 38).

Y si eso pasó con los pueblos, lo mismo pasó con aquellos caminos carreteros coloniales que fueron desapareciendo en pro de líneas transversales que unían los viejos pueblos con la estación correspondiente. Con el tiempo llegarían las nuevas rutas paralelas a las vías terminando así de reacondicionar funcionalmente el territorio.

Evidentemente, con tal "reacomodo" las trazas fueron dejando de lado los puntos intermedios, para valorizar los extremos. Así, gran parte de la red fue tomado el cariz de "extractiva" que antes sólo algunas líneas tenían.

El sistema funcionaba lógicamente con los grandes puntos de concentración que eran los puertos, particularmente el de Buenos Aires, el de Rosario y el de Bahía Blanca. En Buenos Aires se concentraba buena parte de la producción agrícola y también la industrial. Pero la ciudad tenía otras connotaciones más allá de las portuarias o ferrocarrileras: tenía tres siglos de vida y era la capital federal y un centro importante en materia cultural.

Rosario y Bahía Blanca eran ciudades nuevas y ninguna de ellas era siquiera capital provincial. Quizá esa independencia de responsabilidades políticas favoreciera su desarrollo económico. Una sobre el río Paraná y otra en una ría sobre el Atlántico

constituyeron dos enclaves fundamentales para el desarrollo del agro circundante y crecieron un 500 % entre los censos de 1895 y 1914.

Diversos ferrocarriles llegaban a sus modernos puertos y entre ellas había una línea (la Rosario-Puerto Belgrano) que las unía sin tocar Buenos Aires. Con ello se posibilitaba la alternancia de salida y la complementación funcional. La relación de ambas ciudades se prolonga hasta mediados del siglo XX y aun se reflejó en sus emprendimientos culturales y universitarios.

También habrá otros tendidos que no se unirán a Buenos Aires sino a través de empalmes lejanos. Es el caso de Resistencia y -aún más- de Formosa. Serán en realidad vías de penetración longitudinal del territorio provincial y de unión con puertos fluviales. Resistencia, con su puerto de Barranqueras, llegó a ser punto importante y a tener una relación ferroviaria bastante buena con la capital federal, que se interrumpiera en la década de 1980.

Pero como hemos dicho, el caso de la Mesopotamia fue algo diferente, ya que se organizó más fuertemente con varios puertos menores. Lo interesante es que se reforzaron así viejos puntos fluviales, pero las vías no siguieron los antiguos y dificultosos caminos a través de cuchillas y esteros, ni se corrieron en paralelo, sino que el trazo fue transversal. De todos modos, hubo pueblos que crecieron mientras otros se despoblaban.

En un primer vistazo, la red aparece como caprichosa al llevar la producción del centro hacia el río Uruguay y no hacia el Paraná como parecería más lógico. Sin embargo, deben tenerse en cuenta al menos dos aspectos: la importancia que entonces tenían los puertos del río Uruguay y las mejores condiciones físicas de su costa. Ello trajo como consecuencia un mejor equilibrio funcional, demográfico y político, así como un mejor aprovechamiento de sus puertos, si bien con las salvedades generales anotadas. Y ese equilibrio se mantuvo por mucho tiempo, inclusive en la década de 1970 cuando convivían las comunicaciones con ferrys en varios puntos a la par que iban concretándose puentes y túneles. Pero unos años más tarde, el equilibrio se había roto (COLLADO-VIÑUALES, 1988).

Finalmente, quisiéramos anotar otras alteraciones funcionales nacidas al amparo de la conjunción industria-puerto-ferrocarril. Esa unión da como resultado la fundación de poblados industriales en donde todo gira alrededor de una única actividad y donde parece desarrollarse un nuevo tipo de feudalismo. Como tal, un grupo humano provee mano de obra y sumisión a cambio de la protección que ofrece otro grupo reducido. El ferrocarril funciona entonces no sólo como el vehículo de carga, sino también como un medio de control. Por un lado, vigila las llegadas y salidas, y por otro, su misma traza divide las zonas urbanas separando los grupos sociales. El caso de La Forestal -en las

provincias de Santa Fe y Chaco- es un claro ejemplo. Emprendimientos posteriores a la "Semana Trágica" de 1919 presentan otras características más inclusivas.

Al promediar el pasado siglo, la red llegó a su apogeo con más de 47.000 kilómetros de extensión, sin contar los numerosos desvíos privados que permitían conexiones con la red general. (Figura 2)

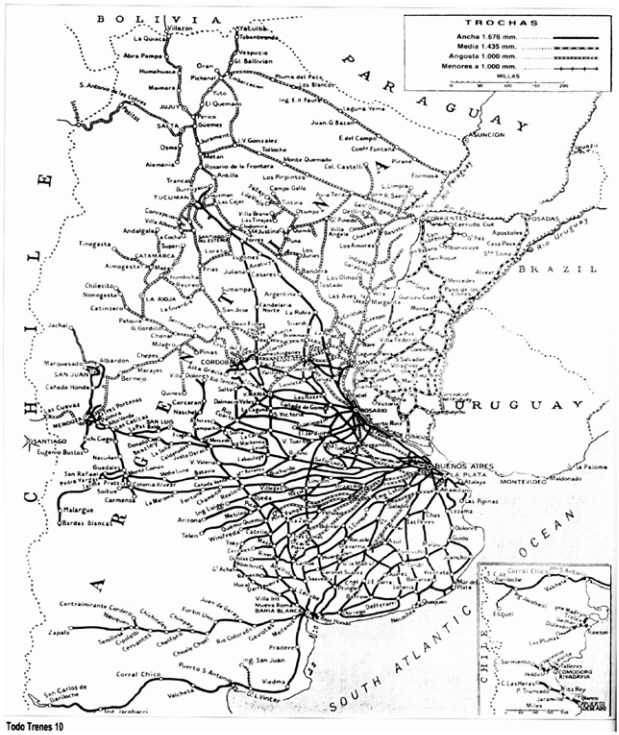


Figura 2: Las principales redes ferroviarias a mediados del siglo XX.
Fuente: http://revistatodotrenes.blogspot.com.

LA ALTERACIÓN POLÍTICA

Con el ferrocarril se concreta el anhelo de comunicar el Pacífico con el Atlántico. Si bien se proyectan varias líneas a través de los Andes y aun cruzando Rio Grande do Sul, menos de la mitad son las que finalmente se completan. Con esto se abre camino a diversos cambios políticos regionales que no siempre traerán mejoras sustanciales a las zonas involucradas. Varias propuestas quedan a medio camino y otras sólo en sus comienzos, pero se logra la vía troncal entre Buenos Aires y Valparaíso, así como uniones con Bahía Blanca y Rosario.

En el norte, las explotaciones mineras promueven el tendido de otras vías, algunas de las cuales ayudarán también a la unión con Chile y con Bolivia. En este sentido vale la pena acotar que a la vía que cruza a Yacuiba se une la más antigua que corre hasta La Paz y el Titicaca, que reeditó el camino del inca y que hizo que nuestro país influyera por cinco o seis décadas en la región altiplánica y en el mismo Cusco. Hasta finales del siglo XX fue ruta de drenaje de muchos pueblos de Bolivia.

Con el Paraguay y el Uruguay también tuvimos unión ferroviaria, que a finales de pasado siglo se hicieron a través de puentes. Se esperaba entonces que cuando se concretara el conjunto de presas sobre los principales ríos, tales enlaces llegarían a adquirir relevancia política y económica si se le daba eficiencia al sistema. Pero en los tres países el ferrocarril fue drásticamente desactivado antes del año 2000 y esa aspiración quedó trunca. Sin embargo, en diciembre de 2014 se inauguró un servicio interurbano entre las ciudades de Posadas (Argentina) con Encarnación (Paraguay) a través de un puente que cruza el Paraná.

Una alteración política interior lo constituyó el hecho de los tendidos de vías que a la larga cambiaron los límites interprovinciales por presiones empresarias y por avasallamiento de los poderes regionales por parte del gobierno nacional. Valga como ejemplo el nuevo deslinde que le hiciera ganar a Catamarca una ancha faja de terreno en desmedro de Santiago del Estero poco después de la inauguración de la línea que subía a Frías. Para "comodidad de todos", como entonces se dijo, hoy el eje del riel es la frontera interprovincial.

LA ALTERACIÓN AMBIENTAL

Con las industrias y los ferrocarriles, así como con las nuevas instalaciones portuarias llegaron el hierro en gran escala, el humo y el ruido. Rápidamente pasaron a ser los símbolos del progreso. Viajeros del XIX hablan con fascinación de ellos. Desgraciadamente, también vendrían las consecuencias nefastas sobre el ambiente urbano: la sectorización de las ciudades, la generación de retazos indeseables, la contaminación auditiva, los olores característicos. En el campo se diluirían en cambio los vapores y se aliviarían los estrépitos.

Pero sin embargo, el mismo tendido ferroviario echaría mano de muchos recursos naturales para su concreción. Baste citarse la madera dura para los durmientes y el balasto para asentarlos. Asimismo, para su trazado debieron terraplenarse zonas bajas, talarse bosques y cambiarse el sistema de drenajes, con lo cual el territorio se vio alterado. Con esto, ya fuera en gran escala o en la suma de pequeñas intervenciones,

el ambiente natural fue reordenado. Lo malo fue que muchas veces no se estudiaron en conjunto tales cambios, con lo que sólo décadas después se tuvo idea de las consecuencias que arrastraban. Un ejemplo de ello son las reiteradas inundaciones de la provincia de Buenos Aires.

Otro-más notorio, aunque aún sin estar totalmente evaluado- es el del bosque chaqueño que no sólo dejó sin árboles por la propia tala para durmientes, para combustible y para abastecer las fábricas de tanino, sino que por el ejercicio de tendido y levantamiento alternativo de vías, desertizó zonas internas del bosque. Superponiendo los antiguos planos ferroviarios de la empresa La Forestal a un mapa actual se constata cabalmente tal situación. Con ello, se ve que al talar las principales isletas han desencadenado la muerte de zonas aledañas por desequilibrio del conjunto.

La alteración del ambiente cultural fue otro problema, pues con el ferrocarril aparecieron también los nuevos materiales arquitectónicos que dieron pie a modas constructivas. Se abrieron así perspectivas en el habitar y en el paisaje urbano. Muchos fueron los materiales que se trajeron directamente, aun habiendo en la Argentina similares o sucedáneos, como los ladrillos de máquina. Pero también se pusieron de moda formas extrañas de aberturas, techos, modelos arquitectónicos. Si bien algunos ayudaron a mejorar las condiciones habitacionales o dieron nuevas perspectivas al diseño, también hubo casos en que tales modas no respondían a reales necesidades y hasta generaron expectativas exclusivamente visuales.

Lo más rescatable sea posiblemente la inventiva nacional que aprovechó los nuevos materiales y técnicas para diseños propios. Por ejemplo, cuando se iban cambiando las vigas de madera por segmentos de vías (tanto fue así que en ciertos lugares aún se denomina como “riel” a los perfiles de hierro normalizado), o cuando se encontraban nuevos usos para los materiales de descarte.

BONDADES Y ERRORES

Si ya hemos anotado unos cuantos errores del sistema, podemos anotar también unas cuantas bondades. Dejemos de lado las propias del progreso que significan las comunicaciones, la comodidad en los viajes, la seguridad y la puntualidad que en sus épocas de apogeo tuvo el ferrocarril. Pasemos a ver otros asuntos particulares del caso argentino. En primer lugar, la comunicación hizo que Buenos Aires atisbara el interior de la república y hasta lo conociera en parte. Sin embargo, hasta hace un siglo el sentir de las gentes del interior frente a Buenos Aires era el de una ciudad lejana (BLASCO IBÁÑEZ,

1910). Aunque por la misma época viajeros como Blasco Ibáñez recorrieran el territorio nacional casi totalmente en tren y escribieran fascinados sus experiencias.

Ya hemos anotado lo concerniente a la Mesopotamia que, aun desarmando el sistema colonial-y en gran medida el del siglo XIX- supo armar un nuevo equilibrio con el trabajo conjunto de vías, puertos e industrias, principalmente azucareras, arroceras, forestales y cárnicas. Pero otro punto importante, es el de haber dotado a los pueblos existentes -y a los nacidos a la vera del ferrocarril- de servicios como el telégrafo y, muy especialmente, el agua potable. Muchos ejemplos hay a mediados del siglo XX en que el levantamiento de las vías conllevó la falta de agua y la consecuente muerte del pueblo.

En 1992 desaparecieron líneas tan importantes como las que unían Buenos Aires con La Paz, ya que la Argentina levantó su servicio hasta La Quiaca, dejando sin uso otro de los tendidos que habían sido exponentes de técnicas avanzadas. El tramo boliviano se mantuvo un tiempo más, pero hoy también está desactivado. La pena fue que una década más tarde la Unesco declaró a la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio de la Humanidad, pero para entonces ya el tren no corría por aquel territorio y lo que podría haber sido un importante apoyo para turistas y habitantes, ya no existía.

Como se ve, las líneas férreas han sido abandonadas en un 90%, o más. Pero el objetivo de este trabajo va más allá, pues espera hacer una reflexión sobre lo ocurrido en el territorio. Hay cientos de pueblos en vías de desaparición y otros que ya hace décadas que no existen. Basta hacer cualquier búsqueda en internet para tener una idea de tal magnitud.

Es posiblemente la zona de la Pampa Húmeda-toda la provincia de Buenos Aires y partes de La Pampa, Santa Fe y Córdoba- cuyo paisaje ha cambiado drásticamente y su población ha dejado de ser atendida. Esa red que se mantuvo hasta 1990 hoy ya no existe.

Mostramos aquí un esquema comparativo que da cuenta de lo que se ha perdido sin haberse buscado reemplazos. (Figura 3)

Volver atrás es imposible, así que aunque se repongan las vías, el daño hecho al paisaje y a las relaciones humanas no será fácil de restaurar.

CONCLUSIONES

Ya hace unos veinticinco años que se vio que comenzaban a cumplirse todas las “profecías” que un viejo ferroviario hiciera a mediados de la pasada centuria. Es decir: que el sistema se fue agotando por no haberse estudiado bien su complementación con el sistema automotor (COLEMAN, 1948).

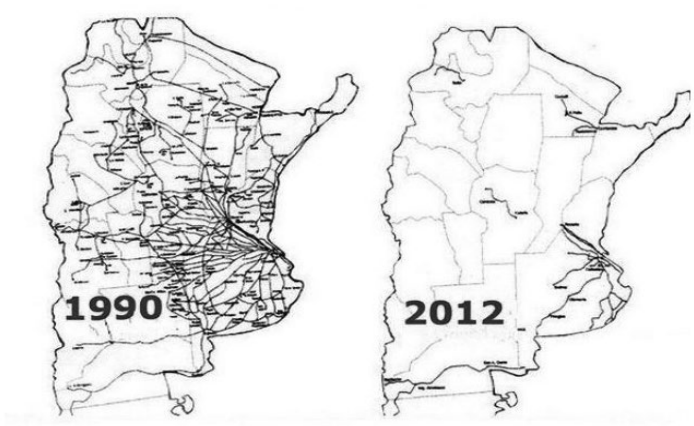


Figura 3: Esquema que muestra los cambios ocurridos en las últimas décadas.
Fuente: http://www.latitudperiodico.com.ar. Acesso: 20.JAN.2019.

Desgraciadamente, cuando aparece una novedad de cualquier tipo los argentinos estamos dispuestos a denostarla o a endiosarla, pero parece que nos fuera difícil hacerla congeniar con lo existente. Con ello hemos ido quemando etapas de nuestra historia sin haber rescatado lo que hubiera servido de base a la etapa siguiente. Así hicimos con los viejos caminos y con los refugios costeros. Así hicimos con los ferrocarriles y los puertos. Ahora tenemos las carreteras -y las autopistas- y los aeropuertos, pero si bien hemos logrado mejoras parciales, no hemos logrado mejorar el nivel general de los transportes.

No hemos conseguido hacer que se integren seriamente a la vida nacional muchas regiones (Valles Calchaquíes, Puna, Chaco, Patagonia). Más, hemos cortado uniones antiguas por levantamiento de vías, cortes de terraplenes por inundación, falta de mantenimiento de pavimentos y puentes. No bien articulamos un tipo de territorio, pasamos a desarticularlo con medidas políticas, económicas o simplemente por falta de decisiones tomadas a tiempo.

El sistema caminero prometía mucho y daba la idea del usufructo comunitario de su traza. Hoy ese futuro promisorio se ha traducido más en un reacomodo que en grandes ventajas. El usufructo se nos muestra recortado por estaciones de peaje y falta de rutas alternativas.

Los ferrocarriles de pasajeros han quedado reducidos a pequeñas rutas suburbanas, principalmente cerca de algunas ciudades importantes. A ello se unen tramos más largos hacia algunos centros de vacaciones y hacia el norte, en los que pocos confían por su impuntualidad y su mal servicio. Sólo se mantienen con algo más de regularidad algunas vías de carga.

En lo turístico, podríamos destacar tres ejemplos: el Tren a las Nubes en la provincia de Salta, con su viaducto La Polvorilla, que fuera todo un alarde técnico. (Figura 4)

En segundo lugar La Trochita – viejo Expreso Patagónico – que en el sur unía las estaciones de Ingeniero Jacobacci y Esquel (Figura 5) y finalmente, el tren del Fin del Mundo que lleva desde Ushuaia, capital de Tierra del Fuego, a la antigua cárcel, hoy museo. (Figura 6) De todos modos, los tres han sido reducidos a muy cortos tramos.

Las rutas aéreas repiten el trazado en embudo de los trenes de la pampa húmeda, obligando a rutas exóticas. Los precios por millaje triplican las tarifas de cabotaje de otros países sudamericanos. Apenas se ha comenzado a desarrollar un punto de trasbordo central en el aeropuerto de Córdoba que facilita los cruces del territorio y algunas conexiones internacionales.

¿Seguiremos en este nivel de alteraciones? ¿No será hora de repensar al territorio como una unidad con todos sus sistemas de producción y de transporte conjugados?

Figura 4: El Tren a las Nubes a su paso por La Polvorilla. 2018.
Fuente: https://www.ferrocentralsa.com.ar. Acesso: 20.JAN.2018.

Figura 5: La Trochita en la zona patagónica. 2018.
Fuente: https://www.patagoniaexpress.com.Acesso: 20.JAN.2019.

Figura 6: El Tren del Fin del Mundo. 2018.
Fuente: https://tolkeyenpatagonia.com. Acesso: 20.JAN.2018.

REFERÊNCIAS

BLASCO IBÁÑEZ, V. *Argentina y sus grandezas.* Madrid: La editorial española americana, 1910.

COLEMAN, A. *Mi vida como ferroviario inglés en la Argentina*. Bahía Blanca: Autor, 1948.

COLLADO, A.; VIÑUALES, G. M. *Patrimonio arquitectónico en el área del Paraná Medio*: inventario. Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste y Agua y Energía Eléctrica, 1987.

VIÑUALES, G. M. *Las industrias y sus transformaciones.* Summa, Buenos Aires, nº. 262, p. 50-55, jun. 1989.

_____. Panorama urbanoarquitectónico de la provincia de Santiago del Estero. In: *Documentos de Arquitectura Nacional.* Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste, nº. 1, p. 33-39, 1973.

Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento – Ramal Deodoro, Rio de Janeiro

Karla Cerqueira | Giovanna Scalfone | Virgínia Vasconcellos

RESUMO

Este artigo, que foi desenvolvido por alunos de Graduação, é parte da Pesquisa Projeto e Sustentabilidade, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PROARQ-FAU/UFRJ. Apresenta um estudo inicial sobre o percurso e o entorno imediato do principal ramal ferroviário da cidade do Rio de Janeiro — o Ramal Deodoro — e tem como objetivo principal identificar os principais elementos que integram este espaço, visando a estudos futuros. O trabalho se deteve, com um olhar mais detalhado, sobre a Estação de Marechal Hermes, cuja arquitetura é considerada um belo exemplar do patrimônio ferroviário brasileiro, implantada em um bairro projetado e que, nos dias atuais, sofre com sérios problemas de alagamento em seu entorno, o que prejudica a circulação de veículos e pessoas. Como método, parte de levantamentos bibliográficos e de campo, com coleta de dados em publicações acadêmicas, plantas da Prefeitura, visitas in loco, com observações diretas não participativas, registros fotográficos e base *Google Earth*. Os dados são tratados a partir de mapas síntese (biofísicos, figura e fundo, e uso do solo), cortes e desenhos. Foram e são utilizados, ainda, programas computacionais, como *ArcGis, AutoCad, Illustrator e PhotoShop.*

PALAVRAS-CHAVE: Sustentabilidade. Via férrea. SuperVia. Planejamento urbano. Paisagem. Marechal Hermes-RJ.

ABSTRACT

This article, which was developed by undergraduate students, is part of the Research Project and Sustainability, developed in the Graduate Program in Architecture, Faculty of Architecture and Urbanism, Federal University of Rio de Janeiro - PROARQ-FAU-UFRJ. It presents an initial study about the route and immediate surroundings of the main railway branch of the City of Rio de Janeiro - The Deodoro Branch and its main objective is to identify the main elements that integrate this space, aiming at future studies. The work stopped, with a more detailed look, at the Station of Marechal Hermes, whose architecture is considered a fine example of the Brazilian railway heritage, implanted in a designed district and that, today, suffers with serious problems of flooding in its environment, which impairs the circulation of vehicles and people. As a method, part bibliographical and field surveys, with data collection in academic publications, City Hall plans, on-site visits, direct non-participative observations, photographic records and Base Google Earth. The data are treated from synthesis maps (biophysical, figure and background, and land use), cuts and drawings. They were and are still used, computer programs, like ArcGis, AutoCad, Illustrator and PhotoShop.

KEYWORDS: *Sustainability. Railroad. SuperVia. Urban planning. Landscape. Marechal Hermes-RJ.*

RESUMEN

Este artículo, que fue desarrollado por alumnos de Graduación, es parte de la Investigación Proyecto y Sustentabilidad, desarrollada en el Programa de Postgrado en Arquitectura, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Federal de Río de Janeiro - PROARQ-FAU-UFRJ. Se presenta un estudio inicial sobre el recorrido y entorno inmediato del principal ramal ferroviario de la Ciudad de Río de Janeiro - El Ramal Deodoro y tiene como objetivo principal identificar los principales elementos que integran este

espacio, visando estudios futuros. El trabajo se detuvo, con una mirada más detallada, sobre la Estación de Marechal Hermes, cuya arquitectura es considerada un hermoso ejemplar del patrimonio ferroviario brasileño, implantada en un barrio proyectado y que, en los días actuales, sufre con serios problemas de inundación en su interior en el entorno, lo que perjudica la circulación de vehículos y personas. Como método, parte encuestas bibliográficas y de campo, con recolección de datos en publicaciones académicas, plantas del Ayuntamiento, visitas in loco, con observaciones directas no participativas, registros fotográficos y Base Google Earth. Los datos son tratados a partir de mapas síntesis (biofísicos, figura y fondo, y uso del suelo), cortes y dibujos. Se han utilizado y se utilizan programas informáticos como ArcGis, AutoCad, Illustrator y PhotoShop.

PALABRAS-CLAVE: *Sostenibilidad. Vía férrea. SuperVia. Planificación urbana. Paisaje. Marechal Hermes-RJ.*

ESTE ARTIGO ESTUDA E APRESENTA O percurso e entorno imediato da linha férrea da cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente do Ramal Deodoro — o que se constitui no principal ramal de trem da cidade — com olhar especial sobre a Estação de Marechal Hermes e suas margens, visto seu destaque no recorte, por sua complexidade urbanística, arquitetônica e histórica. Além disso, apresenta propostas projetuais que englobam soluções para questões de drenagem urbana, objetivando dar suporte para um planejamento urbano sustentável.

O início da implantação das atuais linhas férreas no Rio de Janeiro se deu em agosto de 1852, com o lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá — primeira ferrovia brasileira. Na cidade do Rio de Janeiro, a construção do primeiro trecho, projetado pelo engenheiro Eduard Price, foi lançada em fevereiro de 1855. O percurso deveria integrar o Centro da Corte ao restante do território. Desta forma, foi criada a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, sob a direção de Christiano Benedicto Ottoni.

Por volta de 1858, havia cinco estações em funcionamento: a Estação Campo (atual Central do Brasil — estação origem), as estações de Engenho Novo, Cascadura (na Corte) e as estações Maxambomba (Nova Iguaçu), Queimados. Em 1889, A Estrada de Ferro D. Pedro II teve seu nome mudado para Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1957, a Lei nº 3.115 criou a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, que, segundo dados da atual SuperVia, teve, como uma de suas principais consequências "a divisão dos diversos sistemas suburbanos que faziam parte da Estrada de Ferro Central do Brasil, além do fechamento das linhas deficitárias e da absorção de alguns segmentos por outros sistemas ferroviários" (www.supervia.com.br).

Estas modificações administrativas e o processo agravado pela falta de interesse governamental e pela priorização do transporte viário acabaram por diminuir a força da Instituição e levaram ao sucateamento deste importante meio de transporte público de

massa na cidade, fato que se refletiu em campos como turismo e transporte de carga no país.

Após várias administrações, desde 1999, a Rede Ferroviária da cidade do Rio de Janeiro é controlada pela SuperVia, empresa que opera os serviços de trens urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que abrange, além da cidade carioca, os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim. Sua malha ferroviária, de 270 km, é dividida em cinco ramais, três extensões e 102 estações.

A importância da linha férrea para o desenvolvimento territorial, social e econômico tanto da cidade do Rio de Janeiro quanto como para o país foi manifesta. Porém, nos dias atuais, se constata a falta de apoio à manutenção e à qualidade do trem urbano. Da mesma forma, os subúrbios que margeiam a linha férrea são abandonados, acumulam problemas e não detêm a mesma atenção dos governantes, se comparados com as áreas mais nobres da cidade.

O objetivo deste trabalho é analisar as questões biofísicas, ambientais, sociais e culturais, que permeiam o percurso da linha férrea — para propor soluções projetuais que amenizem alguns dos problemas que atingem os subúrbios cariocas que ladeiam a linha. Como objetivos secundários, são apresentadas soluções projetuais para as margens da ferrovia, e tais objetivos devem alinhar preocupações estéticas, conceitos de conforto ambiental, pontuando questões como usos, acessibilidade, identidade, segurança e drenagem, e guardando a memória e a cultura locais.

MATERIAIS E MÉTODOS

Para o desenvolvimento deste estudo, que configura uma pesquisa histórica documental e que utiliza estratégias mistas, se reconheceu a história da ferrovia e identificaram-se os elementos biofísicos, culturais, sociais e paisagísticos do trecho. Para tanto, foram desenvolvidos levantamentos bibliográficos, com apoio de livros e artigos científicos, consultas a pesquisas e artigos acadêmicos, levantamentos iconográficos e físicos de campo, nos quais foram realizadas observações diretas não participativas, registros fotográficos do percurso e de cada estação e seu entorno.

Para o levantamento, foram ainda utilizadas: [1] informações desenvolvidas pelo Programa ArcGis, como os ramais que compõem a SuperVia, o percurso do Metrô, a topografia local, a identificação das bacias hidrográficas e os pontos de alagamento por bairro (VERÓL, 2012); [2] dados obtidos na base *Google Earth*, como imagens aéreas

e detalhamento de construções em 3D. Para elaboração de mapas comparativos e esquemas gráficos, foram utilizados os programas *AutoCad*, *Ilustrator* e *Photoshop*.

Para as análises, as informações foram cruzadas a partir de mapas confeccionados pelo Grupo e mapas do Laboratório de Hidráulica Computacional (LHC-COPPE/UFRJ), o que permitiu diagnosticar preliminarmente o trecho analisado. Os principais mapas elaborados contemplaram: figura e fundo, índices de alagamento e mapeamento das estações tanto da SuperVia quanto do MetrôRio, ambas na escala da metrópole.

Como forma de sintetizar os levantamentos e análises anteriores, foi criado um esquema linear que apresenta, de forma gráfica e didática, o percurso do ramal de estudo. Este esquema apresenta os principais marcos, referenciais de cada estação, pontos relevantes do entorno de cada estação. Além disso, destaca os pontos de alagamentos, mostrando as lâminas d'água em cada região (essas variam em cor de acordo com sua profundidade).

Com base nesses levantamentos, foi possível apreender o percurso e definir estratégias de atuação e o estudo de caso, que deixa a escala da metrópole e se aproxima da local, sugerindo uma atuação/proposta projetual. A primeira fase desta etapa consistiu na verificação das estações que possuem espaços livres públicos a elas associados, sendo esses dados preliminarmente obtidos a partir de visitas de campo e consultas bibliográficas.

Após esta fase, a Estação de Marechal Hermes foi selecionada como estudo de caso, por sua importância histórica, por apresentar bom índice de utilização diária e por sofrer com alagamentos constantes. Partiu-se, então, para os levantamentos e análise específicos da Estação de Marechal Hermes, que levou o trabalho a uma proposta projetual de intervenção na área da Estação. Como base para tais propostas, foram realizados levantamentos de referências de tratamento de margem de ferrovias bom como de revitalização de áreas urbanas degradadas.

A LINHA FÉRREA E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE

A linha férrea aparece em posição de destaque quando tratamos de transporte público de massa, sobretudo para a população que reside em áreas periféricas — distantes de seus locais de trabalho e de polos de lazer e de serviços. Também assume tal posição quando versamos sobre o papel relevante que as ferrovias tiveram na construção do sistema viário das cidades (KHÜL, 1988). Além disso, a linha aparece, para o Rio de Janeiro, como marco na paisagem, ponto de centralidade nos bairros que corta e parte da história contada dos subúrbios cariocas.

Para o romancista Lima Barreto (1881-1922), que dedicou seus contos, crônicas e romances à vida cotidiana dos subúrbios cariocas "na vida dos subúrbios, a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida" (LIMA BARRETO *apud* BORELLI, 2009, p. 12).

De acordo com Boreli (2009),

> Subúrbio é um termo empregado para designar as áreas circundantes aos espaços centrais de uma cidade. Há uma diferença entre essa conceituação e aquela que adotamos no Rio de Janeiro, pois aqui a ela se agrega o fato de que os subúrbios cariocas estão intimamente relacionados às linhas férreas, principalmente aos trens... que eram também um meio de transporte ferroviário, circulavam por uma rede de trilhos que se espalhava por todo o território da cidade (BORELI, 2009, p. 16).

Este fato pode ser observado, inclusive, na conformação da malha urbana, que segue paralela à ferrovia e se distribui às suas margens acompanhando o seu serpentear. É a partir de seu percurso que novas aglomerações surgem, novas ruas são abertas e os subúrbios crescem.

De acordo com Khül, as ferrovias atraem "novos usos para suas proximidades, muitas vezes serviços complementares, tais como hotéis e comércio em geral, pela necessidade de atender a população" (KHÜL, 1998, p. 173).

Conforme ainda nos relata Boreli (2009),

> A Cidade do Rio de Janeiro sofreu grande transformação no início do século XX. A modernização do centro da cidade fez com que a população mais carente migrasse para os subúrbios, antes pouco povoados. A abertura das estações ferroviárias teve um papel determinante nessa ocupação, pois em torno de suas estações surgiram pequenos núcleos comerciais permitindo a expansão, ao longo da linha férrea, da atividade residencial voltada para as classes proletárias, como até hoje se observa nos bairros que se desenvolveram a partir de São Cristóvão nas direções norte e oeste do Rio (BORELI, 2009, p. 16).

Para além de toda relevância histórico-cultural da linha férrea, é importante salientar que tal temática aparece como figura de proa em estudos contemporâneos sobre espaços urbanos. Essa tendência mundial aparece, ao lado do tratamento de rios urbanos, como propostas para aproximar as cidades do usuário e ainda agregar qualidade de vida a espaços degradados. Nesse sentido, trabalhar às margens da SuperVia segue não só um anseio do grupo, mas uma tendência global contemporânea.

Contudo, são muitas as discussões que envolvem o caminho ferroviário na cidade do Rio de Janeiro. Dentre os discursos mais corriqueiros está o fato de que a linha férrea é

uma cicatriz no traçado da metrópole. Ela não só aparece desconectada com seu entorno como também funciona como elemento segregador dividindo os bairros por onde passa, formando ilhas desconexas e transformando a cidade em um grande arquipélago, apesar das potencialidades supracitadas.

A atual linha férrea Central do Brasil é composta por cinco linhas com oito ramais: Deodoro, Japeri, Santa Cruz, Belford Roxo e Saracuruna — que atendem principalmente à porção metropolitana da cidade — e as linhas Paracambi, Vila Inhomirim e Guapimirim — que se encaminham mais para o interior do estado.

RAMAL DEODORO — CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O percurso do Ramal Central-Deodoro se estende desde a Zona Central do Município do Rio de Janeiro — Central do Brasil — até o bairro de Deodoro, que é o último bairro carioca, na divisa da cidade com a Região Metropolitana, perfazendo um total de 23 km de extensão. É, também, o ramal mais adensado, atendendo um total diário de 600 mil usuários/dia útil. Tal percurso abrange importantes bairros da Zona Norte da Cidade, como: Praça da Bandeira, São Cristóvão, Maracanã, Mangueira, Engenho Novo, Méier, Engenho de Dentro, Cascadura, Madureira e Marechal Hermes.

Esses bairros, por sua vez, compartilham características similares. Com processos de formação parecidos, são conhecidos como "subúrbio carioca" e abrigam uma população de classe média alta à média baixa e baixa. Embora tenham sido "segregados" em relação à Zona Sul da cidade, possuem grande importância histórica e ainda carregam muito de seu aspecto e uso originais. São recortes muitas vezes com acentuada identidade residencial, nos quais os serviços e comércios estão concentrados em pequenos polos. Também é possível caracteriza-los como "áreas de fricção", nas quais várias camadas da sociedade vivenciam o mesmo espaço e onde diversos perfis de cidade se encontram.

O ramal, em questão, percorre os bairros do Centro; Praça da Bandeira; São Cristóvão; Maracanã; Mangueira; São Francisco Xavier; Riachuelo; Sampaio; Engenho Novo; Méier; Engenho de Dentro; Piedade; Quintino; Cascadura; Madureira; Oswaldo Cruz; Bento Ribeiro; Marechal Hermes; Deodoro, num total de dezoito estações, perfazendo 23 km, percorridos em até 45 minutos. As estações que mais se destacam no trecho, seja por sua arquitetura, acessibilidade (conectividade com outros modais), centralidade, intensidade, fluxo, dentre outros atributos, são:

[1] Central do Brasil: primeira estação e ponto de partida de todos os ramais existentes no Rio de Janeiro. Possui cunho histórico na cultura brasileira e se qualifica como

ponto turístico. A região porta quatro diferentes modais de transporte (VLT, metrô, ciclovia, viário).

[2] São Cristóvão: conexão com diferentes modais de transportes, estação de acesso à Quinta da Boa Vista (espaços livres, parques públicos, museu, ponto histórico reconhecido pelo Palácio Imperial, ponto turístico).

[3] Maracanã: atrativos de jogos e eventos de grande porte e de visibilidade internacional; também se qualifica como ponto turístico.

[4] Méier: polo comercial, fluxo intenso.

[5] Engenho de Dentro: abrigava oficina de trens e armazém de suporte à rede viária e perdeu espaço para a criação de estádio para receber a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

[6] Madureira: conexão com BRT, polo comercial, fluxo intenso, reduto do samba (patrimônio cultural).

[7] Marechal Hermes: grande número de edifícios tombados (dentre eles, a própria estação), bairro planejado, importância histórica.

[8] Deodoro: transição para outros ramais e proximidade com a área militar e a região olímpica.

A análise realizada no entorno de cada estação do percurso evidencia os índices de alagamento e suas principais potencialidades (Figura 1). Dentre essas, estações que se destacam por relevância histórica, polos comerciais mais significativos do trajeto, fluxos e serviços. Essas características assinaladas permitem entender os níveis de intensidade de uso, as especificidades e demandas identificadas.

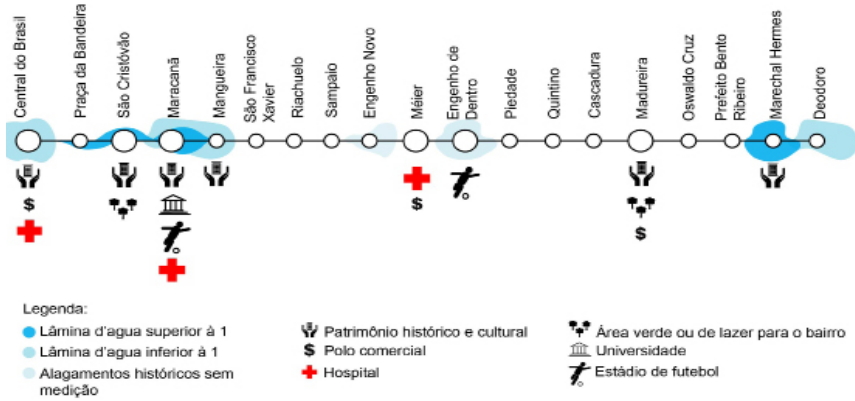


Figura 1: Esquema Linear das estações do Ramal Deodoro com índices de alagamento.
Fonte: elaborada pelos Autores, sobre Base *Illustrator,* 2017.

A ESTAÇÃO DE MARECHAL HERMES

Marechal Hermes, localizado na Zona Norte do Município do Rio de Janeiro, é um bairro planejado que foi fundado em 1913 às margens da linha férrea. Nasceu como vila operária constituindo a primeira ocupação do gênero no país. Com o passar do tempo, foi se desenvolvendo e abrigando novos usos, embora guarde muitas de suas estruturas originais. A estação, que segue os moldes das estações inglesas do século XIX (Figura 2), faz parte do Ramal de Deodoro da ferrovia e conecta o bairro diretamente ao Centro da Cidade.

Figura 2: A Estação de Marechal Hermes em 1913, ano de sua inauguração.
Fonte: Flirck. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/caminhosdecascadura/15090644506. Acesso: 10.ABR. 2019.

Tal conexão e, posteriormente, a duplicação da linha férrea possibilitaram a ligação desse subúrbio com a Estação Central, favorecendo seu crescimento e democratizando o uso de seu espaço, integrando moradores, trabalhadores e estudantes. Atualmente, a Estação de Marechal Hermes está localizada em Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC), o que ajuda a preservar a memória local, já que o bairro possui grande representatividade para a história da cidade, por apresentar um conjunto arquitetônico de valor histórico significativo, que, assim como a estação, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Dentre os principais exemplares arquitetônicos do bairro, podem ser citados a Escola Municipal Santos Dumont, a Escola Municipal Evangelina Duarte Batista, a Escola Estadual José Accioli, a Escola Técnica Estadual Visconde de Mauá – ETEVM, a Escola Estadual de Ensino Fundamental Visconde de Mauá e o Teatro Armando Gonzaga, sendo este último edifício icônico da arquitetura moderna brasileira.

Apesar de sua grande relevância histórica e arquitetônica, o bairro sofre com graves problemas de drenagem urbana, o que gera grandes alagamentos. As enchentes não ocorrem somente por conta da intensidade das chuvas, mas também por obstruções nos canais de macrodrenagem que compõem a bacia do rio Acari. Essas obstruções ocorrem muitas vezes como consequência da modificação do curso natural dos rios, que,

por sua vez, é resultado da urbanização com pouco ou nenhum planejamento. O aumento da densidade demográfica, a diminuição de áreas permeáveis, a retificação de rios, o acúmulo de lixo nas ruas e uma rede de águas pluvial subdimensionada e insuficiente também podem ser citados como causadores dos problemas de drenagem.

Com olhar agora sobre a configuração espacial do bairro, tal via aparece como segregadora, gerando uma ruptura formal e socioeconômica entre os dois lados da antiga vila. Aqui a questão formal aparece acentuada, pois é clara a diferença na malha urbana entre os dois lados dos trilhos (Figura 3). Como características principais dessa divisão observa-se um lado menos denso, planejado, com os traçados das vias bem definidos e com espaços livres (praças) e o outro com crescimento orgânico e mais caótico, com vias mais estreitas e tipologias mais variadas. Todavia, em ambos os lados, observa-se a estação como foco principal.

Aqui, a linha férrea aparece exemplificando o que foi apresentado anteriormente neste artigo. Pode-se ver em Marechal que a via férrea foi elemento conformador do traçado do bairro (exemplo: relação da praça Montese com a estação) (Figura 4) e elemento central do mesmo, importante conector do subúrbio com a área central da cidade e, ainda, como elemento segregador dividindo o bairro em duas áreas com características morfológicas distintas. Além disso, a linha férrea constitui um empecilho ao escoamento das águas, funcionando como uma barreira física para tal.

Nesse sentido, Marechal Hermes funciona como estudo de caso, pois, ali é possível identificar variadas situações que se repetem, em diferentes escalas, ao longo do curso da linha férrea. Também há casos em que a própria estação ou seu entorno se classificam como patrimônio histórico e cultural, heterogenia entre os lados da linha, segregação socioeconômica advinda da divisão dos bairros, problemas de drenagem urbana entre outros.

Figura 3: Mapa Figura – fundo do Bairro de Mal. Hermes com centro na Estação.
Fonte: Elaborada pelos Autores, sobre Base *Illustrator*, 2017.

Figura 4: A Estação de Marechal Hermes e o bairro com a Praça Montese.
Fonte: Inverta. Disponível em: https://inverta.org/jornal/edicao-impressa/485/cultura/marechal-hermes-rj-historia-e-resistencia. Acesso: 10.ABR.2019.

PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Após análise da linha, do ramal de interesse e do bairro em foco, como estudo de caso, entramos nas propostas de intervenção propriamente ditas. Estas propostas se resumem em três perfis básicos que apresentam soluções para os diferentes níveis/alturas de plataformas ao longo do caminho de ferro (Figura 5). Esses níveis são: abaixo do nível da rua, no nível da rua e acima.

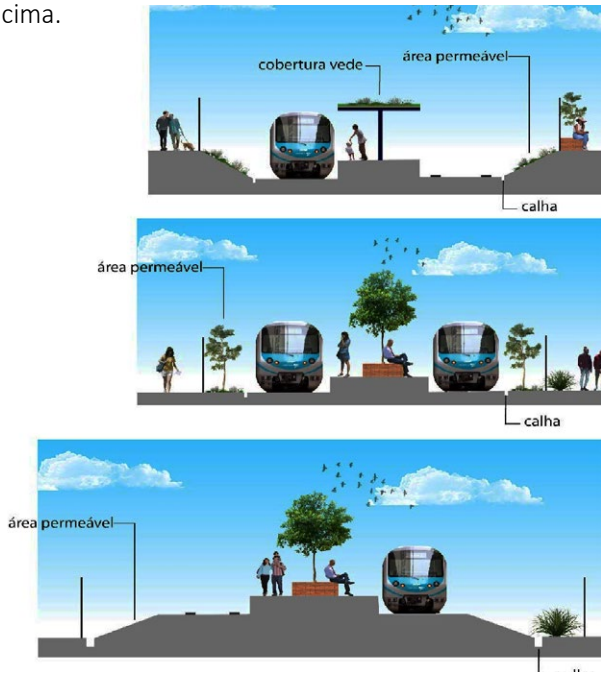


Figura 5: Perfis propostos com variação de acordo com o nível da rua.
Fonte: Elaborada pelos Autores, sobre Base *AutoCAd*, *Illustrator* e *Photoshop*, 2018.

Um ponto pertinente, que deve ser considerado, é que o Rio de Janeiro está inserido no bioma da Mata Atlântica e a recuperação da sua vegetação nativa é fundamental para a sociedade como um todo. Com isso, a inserção de áreas verdes preservando espécies nativas de vegetação, ou inserindo mais exemplares, nos telhados, jardins drenantes e corredores verdes pode contribuir também para a restauração do bioma em questão, podendo resgatar o convívio com a avifauna nativa, já pouco observada e até ameaçada pela degradação de coberturas verdes em zona urbana.

Nas regiões de alagamentos constantes, é fundamental que sejam adotadas estratégias que levem em conta questões básicas de infraestrutura urbana, saneamento e de traçado viário, entre outros, reconhecendo e mapeando as bacias hidrográficas que permeiam cada localidade. Em geral, os alagamentos ocorrem com mais frequência no período de verão, quando as chuvas são mais intensas, daí, a partir desta informação e da análise das recorrências, é possível traçar planos e metas para a adoção de medidas de controle dessas enchentes.

Em relação à conectividade, destacam-se as relações que se estabelecem entre os diferentes modais, que visam integrar seus usuários a pontos distintos da cidade. As estações históricas devem receber cuidados especiais para a preservação do patrimônio e devem ser levadas em conta as vocações locais para o desenvolvimento dos polos comerciais de forma a permitir seu crescimento de maneira integral, ordenada e sustentável.

As propostas aqui apresentadas têm como base a adoção de ações recomendadas por Drummond (2016), que propõe medidas compensatórias, a fim de solucionar problemas de drenagem na região. Desse modo, a atribuição dos sistemas de trincheiras de infiltração, jardins drenantes, pavimentos permeáveis, bacias de detenção e reservatórios de lote são instrumentos essenciais para a solução dos problemas de enchentes no local.

A proposta sugere, ainda, o aproveitamento das faixas de domínio da ferrovia (espaço livre entre o fim dos trilhos e os muros externos), com o objetivo de gerar espaços produtivos, vegetados, ampliando o verde local, permitindo o escoamento gradativo das águas das chuvas, fornecendo alimento e trazendo de volta a biodiversidade perdida, com a introdução de novas espécies vegetais e incentivando o retorno da avifauna local. Outras medidas para recuperar a paisagem e recriar estruturas ecológicas é a implantação de tetos verdes na cobertura das edificações das estações da linha férrea, quando possível, oferecendo inúmeros benefícios, como a redução da temperatura nos arredores, amenização das ilhas de calor, introdução de biodiversidade.

Assim, em consonância com Cormier e Pellegrino (2008), propõe-se montar uma infraestrutura ecológica capaz de reconhecer e aproveitar os benefícios que a própria natureza nos fornece. A reestruturação da arborização nas áreas lindeiras também se mostra de extrema importância para a criação de um ambiente mais afável para o pedestre, além de contribuir para o conforto higrotérmico local.

Outra proposta do trabalho visa à substituição de trechos de muros por grades, que permitam a permeabilidade visual entre os dois lados da Via como forma de reforçar a sensação de segurança no local. Em alguns trechos, contudo, a manutenção dos muros surge com o intuito de criar espaço para manifestações artísticas urbanas, que no cenário atual desponta positivamente por suscitar ambientes mais humanos além de integrar o usuário à cidade. Também vale ressaltar que esses muros funcionam como forma de minimizar os efeitos sonoros indesejáveis em algumas partes do trajeto, por conta dos perfis (níveis).

REFERÊNCIAS

BORELLI, A. *Penso subúrbio*. Rio de Janeiro: TIX, 2009

DRUMMOND, R. B. Gs. *Educação, reconhecimento e cidadania. Cartilha de Orientações para a Preservação do Patrimônio de Marechal Hermes*- Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2016. Estudos Integrados para Avaliação de Projetos de Intervenção na Calha do Rio Icaraí-RJ (Fundação COOPETEC- UFRJ).

HERZOG, C. P. *Cidade para todos*. Rio de Janeiro: Mauad X: Inverde, 2013.

JAIR, Você conhece a história de Marechal Hermes? 2010. Disponível em: https://institutoparacleto.org/2010/03/02/voce-conhece-a-historia-de-marechal-hermes/. Acesso: 10.abr.2019.

KUHL, B. M. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos de restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

LOURENÇO, I. B. *Rios urbanos e paisagens multifuncionais*: o projeto paisagístico na requalificação urbana e ambiental. Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2013.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo. Martins Fontes: 1988

SUPER VIA. Disponível em: http://www.supervia.com.br/pt-br/estacoes-e-tarifas/conheca-estacoes. Acesso: 10.abr.2019.

VERÓL, A. P.; MIGUEZ, M.; REZENDE, O. M. *Drenagem urbana*: do projeto tradicional à sustentabilidade. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016.

VERÓL, A. P. *Requalificação fluvial integrada ao manejo de águas urbanas para cidades mais resilientes*. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2013.

AGRADECIMENTOS

Aos professores Marcelo Miguez e Aline Pires Veról e à equipe do Laboratório de Hidráulica Computacional (LHC), da COPPE-UFRJ.

À UFRJ, pela concessão das Bolsas de Iniciação Artística e Cultural – PIBIAC-UFRJ.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (Capes) – Código de Financiamento 001.

A preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos

Claudiana Cruz dos Anjos

RESUMO

Parece ser bem-aceito que a ferrovia, meio de transporte por excelência da era industrial, é um tipo de bem passível de reconhecimento como patrimônio cultural. Reconhecimento, esse, acompanhado de uma explícita consciência dos obstáculos para sua preservação. Desde 1960, identificam-se importantes aquisições teóricas para uma apropriada identificação, valoração e preservação dessa natureza de bem. Abordagens mais recentes têm apontado para a necessidade de avaliar e proteger os vestígios da industrialização a partir de um amplo e sistemático conhecimento sobre seu legado, bem como para a necessidade de ir além da excepcionalidade estética arquitetônica, da proteção de bens isoladamente, e avançar em estudos multi e interdisciplinares sobre o patrimônio industrial e ferroviário em extensão. Sendo este o objeto de interesse, o presente artigo se dedica à interpretação da rede ferroviária como objeto complexo e sistêmico, cujas características podem ser definidas por seu caráter linear; quantidade e diversidade de bens articulados e interligados por uma lógica funcional específica; e pela apropriação cultural e social que desperta no tempo e no espaço. A amplitude e dificuldades desse olhar são desafios dessa abordagem. Ao fim, o objetivo a que se propõe este texto é explicitar esses ganhos interpretativos, em especial sobre o patrimônio ferroviário, a fim de subsidiar o entendimento de que a preservação desse patrimônio deve pautar-se em uma maior compreensão de suas especificidades, e, assim, promover a adequada proteção de seus bens.

PALAVRAS-CHAVE: *Patrimônio ferroviário. Lógica funcional. Diversidade de bens. Sistemicidad.*

ABSTRACT

It seems to be well accepted that the railroad, a means of transport of industrial age, is a type of good that can be recognized as a cultural heritage. This recognition is accompanied by an explicit awareness of the obstacles to its preservation. Since 1960, important theoretical acquisitions have been identified for an appropriate identification, valuation and preservation of this good nature. Recently approaches have pointed to the need to evaluate and protect the vestiges of industrialization from a broad and systematic knowledge about its legacy, as well as the need to go beyond architectural aesthetic exceptionality, the protection of goods in isolation and to advance in multi and interdisciplinary studies on industrial and railway heritage on extension. Being this the object of interest, the present article is dedicated to the interpretation of the railway network as a complex and systemic object, whose characteristics can be defined by its linear features; quantity and diversity of goods articulated and interconnected by a specific functional logic; and by the cultural and social appropriation that awakens in time and space. The breadth and difficulties of this look are the challenges of this approach. Finally, the purpose of this text is to make explicit the interpretative gains, especially on railway assets, in order to support the understanding that the preservation of this heritage must should be based on a better understanding of their specificities, and , thus promoting the adequate protection of their property.

KEYWORDS: *Railway assets. Funcional logic. Diversity of goods. Systemicity.*

RESUMEN

Parece ser bien aceptado que el ferrocarril, un medio de transporte de la era industrial, es un tipo de bien que puede ser reconocido como un patrimonio cultural. Este reconocimiento está acompañado por una conciencia explícita de los obstáculos para su conservación. Desde 1960, se han identificado importantes adquisiciones teóricas para una adecuada identificación, valoración y preservación de esta naturaleza de bien. Los enfoques recientes han señalado la necesidad de evaluar y proteger los vestigios de la industrialización de un conocimiento amplio y sistemático sobre su legado, así como la necesidad de ir más allá de la excepcionalidad estética arquitectónica, la protección de bienes de forma aislada y el avance en estudios multi e interdisciplinarios sobre el patrimonio industrial y ferroviario en extensión. Siendo este el objeto de interés, el presente artículo está dedicado a la interpretación de la red ferroviaria como un objeto complejo y sistémico, cuyas características pueden definirse por sus características lineales; Cantidad y diversidad de bienes articulados e interconectados por una lógica funcional específica; y por la apropiación cultural y social que despierta en el tiempo y en el espacio. La amplitud y las dificultades de este aspecto son los desafíos de este enfoque. Finalmente, el propósito de este texto es hacer explícitos las ganancias interpretativas, en particular sobre el patrimonio ferroviario, para apoyar el entendimiento de que la preservación de ese patrimonio debe basarse en una mejor comprensión de sus especificidades y, por lo tanto, promover la protección adecuada de su propiedad

PALABRAS-CLAVE: *Patrimonio ferroviario. Lógica funcional. Diversidad de bienes. Sistemicidad.*

O PRESENTE ARTIGO PROPÕE-SE A explicitar os ganhos interpretativos voltados para o legado ferroviário a fim de subsidiar o entendimento de que sua preservação deve pautar-se em uma maior compreensão de suas especificidades enquanto patrimônio industrial, e, assim, promover a adequada proteção de seus bens.

Inicialmente, apresenta-se a diversidade de abordagens dedicadas à herança industrial e ferroviária e as dificuldades identificadas para seu reconhecimento como patrimônio cultural. A segunda parte dedica-se ao entendimento da ferrovia como objeto complexo e sistêmico, para o que a dissertação e tese da arquiteta e urbanista Maria Emília Lopes Freire (2015/2017) foram adotadas como referenciais.

No escopo dos aportes conceituais apresentados a seguir, importa preliminarmente destacar o momento denominado de "desindustrialização", ou de "desmonte"[1] que caracterizou o legado industrial por suas consequências para a preservação de seus bens. Caso da ferrovia que chegou à atualidade brasileira marcada por um progressivo processo de desativação de sua operação e desmantelamento de suas estruturas, condição que permanece e se agrava lentamente, com importantes impactos na percepção e reconhecimento dos valores socioculturais a ela associados.

Em razão da intensidade e da escala com que se deu o processo de abandono e obsolescência dos espaços industriais, as dimensões antropológicas e sociológicas desse legado têm se evidenciado, uma vez que se pode perder irremediavelmente a memória dos lugares industriais pela ausência de seus remanescentes materiais, que, segundo Soto

[1] Conforme Meneguello (2011), Cordeiro (2011a; 2011b), Dezen-Kempter (2011a; 2011b) e Correia (2010), autores que se dedicaram ao tema.

e Ganges, diversamente dos registros escritos, são "geralmente uma fonte direta e não direcionada, e que não foi produzida para uma finalidade distinta de sua função, necessitam ser interpretados, e, traduzidos para a linguagem da história" (SOTO; GANGES, 2009, p. 15).

Tem-se, então, como ponto de partida, o entendimento da importância das permanências, entendendo-as como elos entre passado, presente e futuro. Apesar de uma aparente evidência de ruína, tais permanências se mantêm na diversidade tipológica, nos espaços ferroviários e nas memórias, constituindo-se em elementos de resistência ao seu desmantelamento e fragmentação, aspecto que estimulou o percurso conceitual e a reflexão aqui expostos.

O LEGADO INDUSTRIAL COMO UM PATRIMÔNIO CULTURAL

Parece ser bem-aceito, hoje, no âmbito das publicações científicas, que a ferrovia, meio de transporte por excelência da era industrial, é um tipo de bem passível de reconhecimento como patrimônio cultural. A partir da década de 1950 até os dias atuais, destaca-se uma série de aquisições teóricas de suma importância para uma apropriada identificação, valoração e preservação desses bens.

As abordagens mais recentes têm apontado para a necessidade de avaliar e proteger os vestígios da industrialização a partir de um amplo e sistemático conhecimento sobre seu legado, bem como para a necessidade de ir além da excepcionalidade estética arquitetônica e avançar em estudos multi e interdisciplinares, nos quais se inclui o patrimônio ferroviário.

O debate sobre o legado industrial como um patrimônio cultural a ser preservado tem envolvido, desde a década de 1960, vários interesses. Além das pesquisas no campo da arquitetura, estudos sobre os acervos móveis e documentais, sobre o papel memorial e a importância social em razão de valores simbólicos e afetivos associados às atividades produtivas, assim como sobre as relações de trabalho, são algumas das vertentes que permanecem abertas para investigação.

Em relação à arquitetura, expressão material mais evidente dessa herança cultural, Kühl (2008) observa que a preservação do legado da industrialização, de edifícios e sítios industriais, envolve um conjunto complexo de problemas. Entre esses, destaca a ocupação de vastas áreas pelos conjuntos industriais, por vezes localizados em zonas centrais, o que faz com que sua preservação esteja vinculada à escala urbana, e, portanto, necessitando de estratégias de planejamento urbano e territorial.

A ausência dos instrumentos teóricos e metodológicos do restauro nas intervenções realizadas na arquitetura industrial (objeto de sua pesquisa) é apontada

como um grave equívoco com nefastas consequências para este patrimônio. Soto e Ganges (2009) também discutem essas questões ao abordarem a reutilização dos bens e espaços industriais, em especial por sua dimensão territorial. Para eles, o patrimônio industrial é, ao mesmo tempo, presente, passado e futuro:

> Presente porque existe em uma realidade, às vezes como símbolo de identidade coletiva e outras como um "espaço em branco" de nossas cidades, seja por falta de conhecimento ou por considerá-lo um elemento desagradável ou inseguro. Passado enquanto testemunho, um acumulador de heranças, um lugar onde se materializam as experiências, as aspirações, os erros – fonte de conhecimento – de nossos antepassados. Futuro porque será parte desse legado, desse patrimônio, que deixaremos para as sociedades vindouras, convertido ou não em um recurso (SOTO; GANGES, 2009, p. 16).

A dissociação entre os campos do restauro e o do planejamento urbano, ocorrida ao longo do tempo, como discutida por Rufinoni (2013), aliada à forte presença de valores econômicos (por meio da pressão imobiliária) nas ações de requalificação urbana, também expõe o legado da industrialização a um desafio de difícil resolução: conciliar a conservação e o respeito pela preexistência com o desenvolvimento urbano.

As análises promovidas pelos autores supracitados reforçam o entendimento de que é necessário conhecer este patrimônio em sua amplitude e especificidades para promover a adequada seleção dos bens a proteger e conservar.

Ana Lara Barbosa Lessa (2016) aponta uma dupla dificuldade de reconhecimento do patrimônio industrial, que pode ser estendida ao ferroviário: a proximidade temporal e suas características específicas. Além da "ampliação tipológica – o tipo de objeto a ser preservado é mais variado –, houve também uma ampliação temporal[2] do que deveria ser considerado como bem cultural digno de proteção" (LESSA, 2016, p. 8).

Rufinonni (2013) também alerta para as dificuldades em reconhecer os valores culturais do patrimônio industrial. Detentor de qualidades materiais, espaciais, compositivas, sociais e memoriais, que, ao longo do tempo, concorrem para a configuração de uma paisagem industrial única, ainda incompreendida.

Estas dificuldades referem-se à busca por valores tradicionalmente associados ao patrimônio cultural, como antiguidade, excepcionalidade e beleza, o que nem sempre é identificado facilmente no patrimônio industrial e ferroviário, por serem eminentemente de natureza utilitária, construídos para atender a uma atividade de caráter industrial, e, portanto, passíveis de adaptação para atender a uma dinâmica específica.

---

[2] Para Soto e Ganges (2009), é o adjetivo "industrial" do termo arqueologia industrial que carrega problemas em relação à definição das fronteiras desse patrimônio, por três aspectos: delimitação cronológica, espacial e temática. Estas seriam imprecisas e amplas.

Bergeron (2003) fundamenta essa discussão em sua análise e assevera que este patrimônio precisa ser abordado em relação aos avanços conceituais, o que exige para seu reconhecimento, como objeto de preservação, a apreensão de sua dimensão e impacto territoriais. Lalana Soto (2012) também aborda os desafios desse reconhecimento em âmbito internacional, marcados pela abrangência territorial desse patrimônio, por conflitos relacionados a seu uso e sua relação com a paisagem (cultural ou urbana e histórica).

Apesar de a ferrovia integrar as discussões e estudos sobre esse campo patrimonial desde os primeiros momentos, não significa dizer que o conhecimento sobre ela, nessa esfera, seja amplo e suficiente: "ao contrário, a informação é parcial, muito centrada em determinados elementos (locomotivas e estações), ou em aspectos referentes à exploração ferroviária (as companhias como grandes empresas[3])" (*Ibidem*, p. 4).

Também colaboram para um olhar crítico sobre a preservação do patrimônio cultural em questão autores que discutem a noção de patrimônio cultural, ampliando-a para além da história e da estética, concebendo-o como construção social coletiva. A exemplo de Carsalade (2015, p. 1-2) com a análise do verbete "bem cultural patrimonial", entendendo-o como "a unidade de preservação do Patrimônio Cultural", como "substância concreta da coisa dotada de significado patrimonial e que integra o rol do patrimônio coletivo, herança selecionada por um povo para o referenciar e constituir o conjunto que atravessa a temporalidade de suas gerações".

Dois conceitos seriam, então, fundamentais para o entendimento contemporâneo de patrimônio cultural: cultura e memória. Em sua crítica sobre as ações de preservação, em específico o restauro arquitetônico, coloca o patrimônio enquanto elemento de interação com o fruidor, ao inserir outras possibilidades de apropriação, ou seja, suas transformações e permanências como partes de uma construção social no tempo e no espaço.

Soto e Ganges (2009, p. 14) também contribuem para a ideia da importância social e cultural assumida pelo patrimônio cultural, no qual se insere o industrial. Na concepção contemporânea de patrimônio este é um bem coletivo que merece ser preservado, consciência que adviria da ruptura com o passado e em razão de uma "crescente demanda de elementos de identidade local, que se fortalece ao tempo que são globalizadas as atividades econômicas, os comportamentos sociais e a vida cotidiana", ou seja, modos de vida alterados com o advento da industrialização.

Casanelles-Rahóla (2004, p. 59), por sua vez, observa que o século XX trouxe duas contribuições para o conceito de patrimônio que no final desse século seriam muito

[3] A presença reduzida de patrimônio ferroviário na Lista do Patrimônio Mundial (WHL) criada pela Unesco – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – ilustraria essa constatação.

importantes para compreender a importância do patrimônio industrial. A primeira, a do objeto "testemunho" de uma época, e a outra, a do bem como "objeto de estudo" para compreender as sociedades do passado. Ao final do século XX e início do XXI, a sociedade teria vivenciado outra grande revolução social, devendo-se, então, ser repensado o conceito de patrimônio, mais ligado a um novo conceito de "antiguidade"

Esse repensar é necessário porque o referido patrimônio, por ser recente e não carregar características e valores classicamente associados a bens patrimoniais (históricos e estéticos), tem dificuldade em ser entendido e reconhecido como tal. Um patrimônio "interessante" e "controverso",[4] na sua avaliação, e que

> deve ser situado em um novo quadro conceitual, e a sociedade ser sensibilizada sobre sua importância cultural. É que consiste em bens relacionados à produção, testemunhos e objeto de estudo de uma era passada, e tem como valor agregado terem sido protagonistas de uma grande revolução social e econômica que mudou a sociedade até chegar à atual sociedade pós-industrial (*Ibidem*, tradução nossa).

Como visto brevemente, há ganhos interpretativos importantes relacionados ao patrimônio industrial e ferroviário. Entre eles pode-se destacar a necessidade de:

- Se ir além da excepcionalidade estética arquitetônica na valoração desses bens.
- Entender as unidades industriais para além dos edifícios isolados.
- Entender as estruturas físicas como um todo interligado a várias outras estruturas e etapas da produção.
- Pensar, para esse tipo de patrimônio, estratégias de planejamento urbano e territorial.
- Lançar uma perspectiva sistêmica para abordar objetos complexos como a Rede Ferroviária, apresentado a seguir.

Para além dos referidos ganhos interpretativos, diferentes campos de conhecimento têm também se debruçado sobre a ferrovia, a exemplo das vertentes historiográficas voltadas para a história da implantação do sistema de transporte ferroviário e seus efeitos urbanos, políticos, sociais e econômicos. Os aspectos de gestão e sustentabilidade também são temas de grande relevância e atualidade e ainda a memória dos ferroviários e as relações de trabalho.

---

[4] Interessante por inserir uma "gama muito diversa de edifícios patrimoniais e porque conceitualmente seu valor se mede por novos parâmetros", e controverso "porque não corresponde exatamente aos paradigmas que a sociedade tinha sobre o conceito de patrimônio" (CASANELLES-RAHÓLA, 2007, p. 59, tradução nossa).

Para esse artigo, como espécie de questão central, que abarca todas as necessidades acima elencadas, pode-se somar o entendimento de que é primordial conhecer este patrimônio em sua amplitude e especificidades para promover a adequada seleção dos bens a proteger e conservar. Nesse processo, a compreensão do legado ferroviário como objeto sistêmico e complexo e de que sua apropriação cultural e social pode se dar por valores diversos, faz-se fundamental.

REDE FERROVIÁRIA COMO OBJETO COMPLEXO E SISTÊMICO

Conforme abordado no item anterior, o espaço industrial tem uma dimensão territorial, que por sua vez também é definida em razão de outras atividades industriais (fornecimento de matéria-prima, transporte, energia, mão de obra) com as quais se estabelecem relações complexas. Importante, então, que se preserve uma quantidade importante de elementos relacionados com a industrialização.

É nesse contexto que se insere a ferrovia, cuja participação nos processos de industrialização se deu de maneiras diversas, seja alimentando outras indústrias com matéria-prima, seja transportando seus produtos para os centros de consumo.[5] Para Soto (2012), o patrimônio ferroviário é "complexo e específico", e está vinculado conceitualmente a outros tipos de patrimônio também complexos, como o urbano e o territorial.

Freire (2017) considera que as relações estabelecidas pela ferrovia lhe conferem, do ponto de vista funcional e estrutural, um maior grau de complexidade em relação a outras indústrias. O procedimento investigativo que propôs o reconhecimento dessa complexidade seria o ponto de partida para o entendimento desse patrimônio como objeto sistêmico.

Este conceito de complexidade fora buscado em autores como Edgar Morin e Milton Santos, conforme dissertação para mestrado (2015) e, em especial, a tese para doutoramento (2017), em que aprofunda o olhar sobre esse patrimônio no Brasil e propõe procedimentos para o reconhecimento do patrimônio[6] de uma rede ferroviária a partir da identificação e da hierarquização dos seus lugares centrais.

Os lugares centrais seriam os locais onde se identifica o "maior grau de complexidade funcional e estrutural" de uma rede ferroviária, logo, de maior eficiência funcional. Podem, então, ter legado ao presente elementos capazes de transmitir o conhecimento sobre o funcionamento dessa rede no passado, devendo ser interpretados

[5] No Brasil a ferrovia também exerceu outra função importante, a de escoamento (circulação) da produção agrícola, sendo este o grande impulso para sua implantação entre o final do século XIX e o início do XX.

[6] Este reconhecimento se dá por meio do tombamento (Decreto Lei n°25/37) ou da inclusão dos bens materiais na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário criada pela Portaria Iphan nº 407/10, em decorrência da Lei nº 11.483/11.

a partir dos processos produtivos e logísticos que lhes deram origem. Elementos que, uma vez apropriados socialmente, podem ser reconhecidos como objetos de preservação.

O entendimento de complexidade supracitado refere-se às transformações e ao dinamismo da atividade e à integração e articulação entre suas partes, que, ao longo do tempo, podem conformar o patrimônio em questão. Assim, o procedimento definido por ela exige uma ampla construção interpretativa. Embora a pesquisa[7] que subsidiou a elaboração do presente artigo não se proponha a aplicar tal procedimento, interessa sua construção teórica, uma vez que identificou características essenciais da rede ferroviária.

Estas características estariam manifestadas na formação do seu traçado linear, na quantidade/diversidade de bens, na diversidade de funções que compõem a operação ferroviária, e, sobretudo, na "lógica funcional que comanda e controla a operação da rede" (FREIRE, 2017, p. 42). Têm-se, então, quatro aspectos fundamentais para o entendimento da rede ferroviária, quiçá de seus objetos de interesse patrimonial.

Sobre a natureza linear da rede ferroviária, destaca-se a apreensão da sua dimensão territorial, espaços onde se desenvolve a operação ferroviária, e também os segmentos de linha,[8] que se entrelaçam constituindo "nós", de onde se distribuem os diversos processos necessários à operação ferroviária. Esses por sua vez, somente poderiam ser realizados com suporte de substratos materiais e mediante determinada lógica funcional.

Estes substratos são os sistemas de "objetos ou de fixos" e os de "ações ou de fluxos", o primeiro constituído pela maquinaria e equipamentos, terrenos, infraestrutura e superestruturas, ou seja, elementos construídos para realizar os processos produtivos e de trabalho ou para as atividades de apoio. E o segundo pelas ações de circular, comunicar, parar, sinalizar, manobrar, abastecer, armazenar, licenciar, morar, reparar, conservar.

Estes sistemas são indissociáveis e conferem à rede suas especificidades – "conectividade", "sistemicidade" e "relacionalidade" –, e ainda porque seus objetos tomados isoladamente não conseguem expressar as interações inerentes à rede (caráter linear). Para Soto (2012, p. 9), a unidade funcional de uma ferrovia é a via férrea e todos os seus elementos estão inter-relacionados em uma "perspectiva funcional, indispensável ao tratar do patrimônio industrial, e também, formal".

---

[7] Dissertação de mestrado realizada no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, denominada *A proteção do patrimônio cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar.* Nesta, a partir do referido aporte teórico, lançou-se um olhar sobre o processo de acautelamento dos bens ferroviários em âmbito nacional.

[8] Via permanente da rede, constituída por trilhos, dormentes, leito de linha, obras de arte [da engenharia e da arquitetura], equipamentos etc.

Dada essa complexidade de relações, a rede ferroviária foi definida por Freire (2017, p. 44) como um "objeto técnico[9] do espaço geográfico, constituída por pátios (nós) que, conectados funcionalmente e espacialmente entre si por segmentos de linha (fios/arcos), tecem uma trama linear sobre a qual circulam mercadorias, informações e passageiros". Desse modo, a partir do papel exercido por cada elemento da rede, conforme sua lógica funcional, tem-se a eficiência dos sistemas, para o que estes se articulam.

Por essa perspectiva, a apreensão de uma rede ferroviária não é fácil de ser realizada, exatamente em razão da sua escala territorial e da quantidade diversificada de bens envolvidos, mas faz-se necessária. É o entendimento das relações entre a diversidade dos elementos que compõe sua natureza linear que se quer também destacar neste aporte teórico, visto que ela pressupõe articulações em graus e arranjos distintos em razão da supracitada lógica de funcionamento.

A partir do entendimento acima, pode-se considerar que sem estações e trens não há transporte, logo embarque e desembarque; mas sem os trilhos e dormentes, armazéns, caixas d'águas e oficinas tampouco a atividade ferroviária. E mais, sem os ferroviários, espaços e estruturas de apoio a essa atividade (vilas e espaços sociais); sua eficiência restaria prejudicada ou mais onerosa.

Compondo pátios, esplanadas ou simplesmente distribuídos ao longo da linha para atender à demanda do transporte e sua manutenção, essa diversidade de bens e funções que compõe a operação e a lógica funcional ferroviária, bem como sua organização espacial, apresentam-se, então, como aspectos de suma importância e bastante imbricados, já que são interdependentes.

Pelas definições de patrimônio industrial apresentadas pela Carta de Nizhny Tagil (TICCHT, 2003) e Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011)[10] e dada a contribuição dos autores referenciados, percebe-se que estes três aspectos – diversidade de bens, função e lógica funcional – são também definidores de outras unidades industriais passíveis de reconhecimento cultural. Estes aspectos comuns reiteram a importância de observar a ferrovia a partir de tais parâmetros.

Em relação à diversidade de bens, tem-se que a organização dos elementos que compõem uma rede ferroviária não se faz aleatoriamente, mas orientada pela lógica

---

[9] Para a autora, a ferrovia constitui-se em um objeto técnico porque "participa da produção do espaço por sua existência concreta na formação de cidades, na transformação de paisagens e na inserção de diversos objetos que participam da formação da história dos lugares" (FREIRE, 2017, p. 103).

[10] A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) e o Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011) são documentos referenciais dessa trajetória e ajudam no entendimento da amplitude do patrimônio industrial ao incluir sítios, conjuntos e paisagens e, também, os vínculos imateriais e sociais.

que estabelece os processos produtivos e de trabalho constituídos para fazer funcionar a atividade que lhe deu origem (a exemplo do número de funcionários necessários para determinada tarefa, da autonomia dos equipamentos em face da distância a percorrer ou à natureza da carga transportada) e as adaptações necessárias ante os avanços tecnológicos (mudança do vapor para diesel) e demandas comerciais (maior ou menor interesse por produtos ou circulação de pessoas).

Desse modo, sem a ampliação do olhar para as estruturas que compõem a rede ferroviária restam apenas o objeto singular e um tratamento que não dá conta de sua complexidade e especificidade. Soto (2012, p. 14) destaca que as instalações técnicas ferroviárias "desenvolvem um trabalho indispensável para o funcionamento do sistema ferroviário, mas com quem os usuários não estabelecem nenhuma relação, constituem um tipo de estabelecimento ferroviário apenas conhecido, e, geralmente, mal interpretado". Pelo exposto, essas instalações não deveriam ser ignoradas ou preteridas no processo de reconhecimento cultural.

Outro aspecto que compõe a especificidade da rede ferroviária é o entendimento de que adaptações ou transformações por acréscimos ou supressões em seus elementos, estruturas e espaços, em razão dos processos produtivos, eram comuns e necessárias quando de sua operação. Os resultados dessas adaptações ou transformações iam se articulando às preexistências; com isso, "a materialidade estratificada e justaposta que conforma uma rede passa a ser testemunho singular, que interpretada no presente contribui para ampliar o conhecimento dos objetos com vistas a seu reconhecimento como de interesse para a preservação" (FREIRE, 2017, p. 109).

O que, em geral, não tem sido identificado quando da proteção, uma vez que esses elementos compreendem uma aproximação temporal difícil de ser interpretada. A Carta de Nizhny Tagil (2003) tangencia esse aspecto ao estender até os dias atuais o período de interesse de estudo do patrimônio industrial e depois quando explicita que a "raridade" das tipologias de sítios e paisagens acrescenta-lhes um "valor particular" a ser cuidadosamente avaliado. A Carta reforça a atenção para os bens mais antigos por sua condição de risco de desaparecimento e testemunho de uma época, mas não retira os remanescentes mais recentes do interesse de preservação.

As características explicitadas conformam as especificidades de uma rede ferroviária que, ao longo de sua atividade, pode estabelecer laços e apropriações sociais e culturais que permitem entendê-la como parte do patrimônio industrial. Cabe, entretanto, destacar outro aspecto comum a esse patrimônio: sua desativação, abandono e esvaziamento, que atingiram de formas bastante distintas os locais onde se desenvolveu.

De acordo com Correia (2010, p. 7),

> o processo de desmonte assume formas diversas: pode ser total ou parcial (atingindo apenas algumas áreas ou categorias de trabalhadores); pode ser progressivo ou rápido; pode implicar ou não a destruição física ou uma descaracterização ampla das construções; os equipamentos de uso coletivo podem ser terceirizados, repassados para o Estado, fechados ou terem os prédios que os abrigavam vendidos ou demolidos; as moradias podem ser vendidas, alugadas ou demolidas.

Com as ferrovias não foi diferente: a obsolescência e o abandono da rede colocaram em xeque suas funções; entretanto, a permanência física de seu legado faz surgir o interesse como bem cultural. Para Freire (2015, p. 40),

> mesmo os lugares desativados ainda podem oferecer evidências materiais vinculadas à história do trabalho e do desenvolvimento tecnológico, científico e urbano, bem como das habilidades e da vida social dos trabalhadores e suas comunidades, sendo, portanto, áreas carregadas de representações simbólicas e de memórias que permitem compreender sua leitura relacionada aos demais componentes da rede.

Portanto, apesar do encerramento da operação ferroviária, o entendimento de seus remanescentes a partir da lógica funcional que gerou estruturas, relações e funções diversas se manteria como fundamental para a identificação de seus objetos como bens passíveis de reconhecimento como patrimônio cultural. Um olhar que parte do passado para a identificação dos elementos que compõem a ferrovia, mas que não fica nele, pois é no presente que esses elementos podem ser interpretados e vir a se constituir como uma herança cultural.

Freire (2015, p. 59), em sua dissertação, traz a seguinte definição para patrimônio ferroviário: compreenderia "todos os bens imóveis, móveis e integrados na sua dimensão material e imaterial, devendo ser apreendidos a partir de uma visão sistêmica com o intuito de capturar as relações socioespaciais e o contexto territorial onde se inserem". Na tese ressalta que "a construção do significado desses lugares [ferroviários] ocorre no momento em que traços das ações desenvolvidas pelo homem são deixados nele, isto é, quando ele é apropriado coletivamente" (FREIRE, 2017, p. 55).

Ao se recuperar o conceito de patrimônio industrial[11] dos documentos internacionais, observa-se que esse entendimento é bastante assertivo, pois insere não apenas os

[11] O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico 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 infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

elementos materiais, mas também os processos e funções que lhes dão sentido e forma, suas transformações e inter-relações com o contexto, e ainda as memórias e vínculos sociais construídos ao longo do tempo e que expressam os significados desse patrimônio.

Diante da supracitada caracterização inclusiva e abrangente da rede ferroviária, que no decurso do tempo inclui também seu momento atual, outra questão importante se coloca: a adoção de um criterioso e consciente processo de seleção dos elementos a preservar. Para Rufinoni (2013, p. 343), "devemos ter clareza sobre o que se preserva, por que se preserva e de que maneira fazê-lo". O alcance de tal clareza, em especial nos bens oriundos do processo da industrialização, exige amplo conhecimento sobre suas especificidades e sua compreensão como monumentos que interessam à coletividade por serem portadores de valores e atributos que conformam paisagens únicas.

Dezen-Kempter (2011a, p. 115) defende que o conjunto de bens que compõe o patrimônio industrial constitui-se como "elementos indispensáveis para a manutenção das características do espaço e do lugar de memória na construção do tempo presente", e sua proteção se justificaria por essa visão de testemunho de uma época de profundas consequências históricas e sociais.

Kühl (1998, p. 231), por sua vez, alerta que não se deve "conservar, nem destruir indistintamente. Fatores como unicidade, importância histórica e estética deveriam ser considerados, não existindo, no entanto, uma fórmula imparcial e generalizável". Interessante essa citação por inserir nessa escolha criteriosa os aspectos estéticos da arquitetura industrial, por vezes negada ou de difícil apreensão.

A partir desses extratos tem-se que uma seleção, para alcançar as especificidades do patrimônio industrial e ferroviário, deve inserir os seguintes aspectos: histórico, formal, técnico, documental, memorial e simbólico para as comunidades. A que devem ser acrescidos os funcionais e sistêmicos, conforme visto em Freire[12] (2015; 2017), posto que o reconhecimento dos bens de uma rede ferroviária não deve se centrar apenas na matéria, mas nos processos, articulados por meio de uma lógica funcional, que definem a atividade.

Logo, se faz imprescindível abordar o patrimônio ferroviário a partir

> de uma sólida formação patrimonial, superando a visão monumental clássica, e considerando os diversos elementos constitutivos do sistema ferroviário a partir das categorias patrimoniais que sublinhem a relação

[12] O processo investigativo elaborado pela mesma compreende quatro procedimentos: identificar o padrão espacial de referência de uma rede ferroviária; desvendar a lógica funcional do padrão espacial de referência; revelar os lugares centrais do padrão espacial de referência e sua hierarquização; e reconhecer os lugares centrais remanescentes de uma rede ferroviária na sua espacialidade atual. Para aferir as transformações e permanências dos componentes do lugar central (sistemas de objetos e ações), adota quatro categorias de análise: processo, função, estrutura e forma espacial.

> entre esses elementos — e os aspectos intangíveis, já que a ferrovia é um sistema sócio-técnico, a partir da noção de conjunto ou, no caso, de paisagem cultural (SOTO, 2012, p. 14).

O conjunto de questões abordadas até aqui ilustra não só a amplitude da investigação que o patrimônio ferroviário requer, mas também o quanto o processo de seleção de seus bens precisa estar ancorado em um percurso ao longo do tempo e do espaço, o que exige um caráter interpretativo focado nos fios que ligam esse percurso. Ou seja, deve-se partir de um momento em que a atividade se desenvolvia com o máximo de eficiência (funcional, estrutural e social) para entender suas relações e processos, e daí voltar o olhar para os elementos que chegaram ao presente em busca das permanências apropriadas pelos grupos sociais envolvidos, e não de excepcionalidades.

O avançado estado de abandono das estruturas ferroviárias, a inobservância dos referidos processos podem conduzir a soluções simplistas e reducionistas, pautadas apenas pelos estratos mais visíveis desse patrimônio. Os autores já referenciados neste artigo ajudam nesse entendimento.

> Com a informação parcial e muito centrada no edifício isolado, perde-se não somente a leitura funcional e espacial do edifício, mas o entendimento dos processos — de produção, do trabalho e da logística — dos quais ele participava e que foi motivação de sua construção inserido na rede. Desse modo, deixa-se de preservar importantes atributos físicos capazes de transmitir o conhecimento ampliado sobre funções e utilidade (FREIRE, 2017, p. 70).

Para Casanelles-Rahóla (2004, p. 63), a preservação isolada dos bens oriundos da industrialização pode "informar sobre a existência de uma atividade produtiva, mas não sobre seu funcionamento nem sobre a complexidade das relações em um espaço". Rufinini (2013) também destaca o desrespeito aos elementos que compõem um espaço ou conjunto industrial quando da preservação apenas dos edifícios e estruturas excepcionais isoladas.

Ao analisar a participação dos bens ferroviários na Lista do Patrimônio Mundial, Soto (2012, p. 4) também ressaltou o quão insuficiente é o interesse apenas pelas estações para o conhecimento e a conservação desse patrimônio.

De certa forma essa visão tem eclipsado a necessária interpretação técnica e funcional da ferrovia, conectando muito bem com a lógica monumental que, todavia, segue hoje impregnando, em certa medida, o tratamento do patrimônio industrial em geral, como se conceitos mais adequados, como o de conjunto [...] não tivesse muito mais sentido na hora de interpretar as relações, funcionais e espaciais, de muitos estabelecimentos industriais, e, claro, as estações ferroviárias, entendidas não como um

edifício, mas como um complexo de instalações técnicas da qual a estação é apenas uma parte, e em algumas situações, nem mesmo a mais importante.

As questões que envolvem a identificação e a proteção do patrimônio ferroviário são bastante atuais, apesar dos apontamentos da arqueologia industrial (definida na Carta de Nizhny Tagil de 2003 (TICCIH)) e da compreensão dos aspectos que constituem o patrimônio industrial. No Brasil, dos 56 processos[13] de tombamento[14] abertos no Instituto do Patrimônio Histórico e Artísitico Nacional – IPHAN, desde 1954, voltados para o patrimônio ferroviário, a estação aparece como objeto de proteção em cinco deferidos, em onze em instrução e em nove indeferidos, perfazendo um total de 26 processos voltados para esta tipologia arquitetônica.

Outros nove referem-se a conjuntos arquitetônicos, nos quais também se incluem as estações ferroviárias. Em relação à Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, dos 639 bens inscritos, 223 são estações. Apresentam-se, assim, a dimensão desse interesse, bem como sua continuidade, já que dos dezenove processos em instrução aberto até o ano de 2018, onze referem-se a estas, situação que reforça a relevância de se conhecer as especificidades deste patrimônio.

O aporte teórico apresentado neste artigo oferece subsídio para o entendimento da rede ferroviária como objeto complexo e sistêmico, cujos atributos físicos essenciais podem ser caracterizados por: seu caráter linear; conectividade, funcionalidade e sistemicidade; quantidade/diversidade de bens articulados e interligados por uma lógica funcional específica; e a estratificação e justaposição dos sistemas de ação e de objetos.

Tomados como referência, estes atributos se manifestam: no próprio traçado ferroviário que perpassa territórios; na estrutura e forma espacial; no arranjo das edificações em razão de sua função na atividade ferroviária, ou seja, a constituição e organização do espaço ferroviário; nos processos funcionais (trabalho e produção) e conjunto de relações por eles estabelecidas; na diversidade tipológica ligada à operação ferroviária e em apoio a esta (hierarquia de espaços e funções); e, fundamentalmente, na capacidade dos elementos remanescentes de transmitir o conhecimento sobre sua lógica funcional, o que não se dá apenas por meio dos elementos mais antigos, mas levando em conta as estratificações e justaposições.

Soma-se a estes a relação que estabelece com o contexto em que se inseriu ou colaborou para definir, em especial o urbano. Estes aspectos configuram atributos físicos

[13] Estes processos encontram-se guardados no Arquivo Noronha Santos, no Rio de Janeiro, conformando uma série histórica de todos os tombamentos ocorridos na esfera federal.

[14] Instrumento de preservação mais antigo do Brasil, criado pelo Decreto-Lei nº 25/1937 para a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

da rede ferroviária passíveis de serem identificados no presente com o auxílio da história e da memória, sem perder de vista que é a lógica funcional da operação ferroviária que articula esses elementos e que estas relações envolvem conhecimento técnico, funcional, relações de trabalho e sociabilidades. Sua apropriação como bem de interesse de preservação envolve várias dimensões: histórica, social, formal, memorial, técnica e científica, ambiental, territorial e funcional.

Pode-se, então, sintetizar que as especificidades do patrimônio industrial ferroviário compreendem desde os arranjos tecnológicos, espaciais e funcionais de trabalho e de operação, passando pela evolução e transformação do sistema, até seu desmonte e desmobilização, e sua apropriação social e cultural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos autores referenciados, percebe-se que no caminho para o reconhecimento e a preservação do patrimônio industrial houve uma progressiva ampliação de objetos e significados. De um momento inicial preocupado com edificações isoladas e representativas de determinada época do processo de industrialização, aos poucos o interesse abarcou temporalidades mais próximas e uma variedade maior dos remanescentes tangíveis e intangíveis deste processo. A Carta de Nizhny Tagil de 2003 (TICCIH) e o Princípio de Dublin de 2011 (ICOMOS) expressam esses avanços.

Nesse percurso, e a partir de distintos campos disciplinares, se diversificaram os saberes e se estabeleceram as bases para o entendimento sobre o que constitui o patrimônio industrial, contexto em que se insere o ferroviário. Entretanto, o porquê, o que e para quem preservar permanecem como questões em aberto, a serem respondidas localmente a partir das apropriações sociais e culturais. Fundamental, portanto, conhecer esse patrimônio.

A partir do arcabouço teórico exposto neste artigo, é possível apreender os aspectos que compõem as especificidades do patrimônio ferroviário enquanto objeto complexo e sistêmico. Sob essa perspectiva, os aspectos funcionais — lógica funcional — se colocam como definidores desse patrimônio e uma abordagem necessária para sua compreensão.

O traçado linear, a organização do espaço ferroviário, a relação de interdependência de seus componentes com os processos funcionais (trabalho, produção, morar) e a diversidade tipológica podem ser elencados como expressões da referida lógica de funcionamento, a partir da qual esse meio de transporte passou a ganhar significados pela relação que estabeleceu com os lugares e pessoas por ele tocados. São esses significados que fazem dos bens ferroviários uma herança cultural, por seu papel como testemunho e documento de uma época/história (raro ou não), seu caráter de obra funcional, que

pressupõe forma e estética próprias, e de representação memorial e simbólica como patrimônio da coletividade.

O aporte teórico aqui apresentado fornece, portanto, uma possibilidade de análise do patrimônio cultural ferroviário a partir do conhecimento das especificidades que o caracterizam. Trata-se de um exercício crítico de observação e de uma abordagem possível não só para a ampliação do rol dos bens que constituem o patrimônio cultural brasileiro, como também de sua inserção nas políticas de requalificação urbana.

REFERÊNCIAS

BERGERON, L. L'impact de la modernization économique et le patrimoine industriel. *In*: *Identification and Documentation of Modern Heritage*. Unesco World Heritage Centre, 2003. p. 17-22.

BRASIL. *Decreto-Lei nº 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: 2.fev.2017.

_____. *Lei nº 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. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 31 mai.2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso: 1.nov.2016.

CARSALADE, F. de L. A preservação do patrimônio como construção cultural. Arquitextos. São Paulo, ano 12, nº. 139.03, *Vitruvius*, dez. 2011. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4166. Acesso: 10.mar.2018.

_____. Bem. *In*: REZENDE, M. B.; GRIECO, B.; TEIXEIRA, L.; THOMPSON, A. (Org.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Disponível em: http://portal.gov.br/. Acesso: 10.mar.2018.

CASANELLES-RAHÓLA, E. Recuperacion y uso del patrimônio industrial. *In*: *Cadernos do Centro Latinoamericano de Economia Humana* (CLAEH), Montevideo, nº. 88, 2 série, p. 57-64, 2004.

_____. Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidade nel contexto internacional. *In*: *Revista Bienes Culturales.* IPHE. nº. 7. Plan de Patrimonio Industrial, p. 59-70, 2007. Disponível em: http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11. Acesso: 10.fev.2018.

CASTRIOTA, L. B. A "Via Crítica" no patrimônio cultural: uma Perspectiva Comparativa. *In*: I SEMINÁRIO DA REDE CONSERVAÇÃO. *Anais...* A conservação do patrimônio no Brasil - Teoria e Prática. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. 2015. p. 49-64.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS; COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. ICOMOS – TICCIH. *Princípios para a conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de patrimônio industrial.* Dublin, 2011. Disponível em: http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf. Acesso: 10.ago.2016.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil*, 2003. Disponível em: http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf. Acesso: 10.ago.2016.

CORDEIRO, J. M. L. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais. *In*: *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], V. 5, nº. 1, p. 1-12, 2011a. Disponível em: www.conpadre.org e www.labore.fec.unicamp.br. Acesso em: 16.jun.2017.

_____. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? *In*: *Oculum Ensaios* 13, Campinas, p. 154- 165, jan./jun., 2011b.

CORREIA, T. de B. Patrimônio industrial e agroindustrial no Brasil: a forma e a arquitetura dos conjuntos residenciais. *In*: Segundo Seminário de Patrimônio Agroindustrial. São Carlos, p. 19-22, out. 2010. Disponível em: http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Telma_de_Barros_Correia.pdf. Acesso: 11.jul.2016.

DEZEN-KEMPTER, E. O lugar da indústria no patrimônio cultural. *In*: *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], V .5, nº. 1, p.107-125, 2011a. Disponível em: www.conpadre.org e www.labore.fec.unicamp.br. Acesso: 5.MAR.2018.

_____. *O lugar do patrimônio industrial.* 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011b.

FREIRE, M. E. L. *Patrimônio ferroviário*: por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional. 2015. 96f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

_____. *Patrimônio Ferroviário*: a preservação para além das estações. 2017. 247f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010.* Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso: 20.set.2016.

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

_____. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LESSA, A. L. B. Dificuldades de reconhecimento de conjuntos industriais do século XX como patrimônio: um estudo de caso. *In*: 11° SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. *Anais* [...]. Recife: DOCOMOMO_BR, 2016, p. 1-12.

MENEGUELLO, C. Patrimônio industrial como tema de pesquisa*. In*: I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 2011, Florianópolis. *Anais* [...], Florianópolis: UDESC, ANPUH-SC, PPGH, 2011.

RUFINONI, M. R. *Preservação e restauro*: intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013.

SOTO, J. L. L.; GANGES, L. S. *Las fronteras del patrimonio industrial. Llámpara*: patrimônio industrial, Editorial: Asociación Llámpara: patrimônio industrial, p. 7-20, 2009.

SOTO, J. L. L. Los ferrocarriles y El patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. *VI Congresso de História Ferroviária.* Trenbidea Historia Batzarra. 2012.

Estação férrea de Chiador: novas apropriações e o potencial de recuperação do patrimônio ferroviário

Thaís M. Nascimento | Virginia Vasconcellos

RESUMO

Este artigo, cujo tema é o patrimônio ferroviário, tem o objetivo de apresentar a Estação de Chiador, seu estado atual e as ações para sua preservação, a partir de um projeto de intervenção. A Estação de Chiador — Zona da Mata Mineira — foi inaugurada em 1869, sendo a primeira construída em solo mineiro. Desativada após mais de um século de funcionamento, durante a década de 1980, a estação foi abandonada, sem receber tratamentos para sua salvaguarda, chegando ao estado de ruínas. Em 2013, Furnas promoveu, na região, a construção de um lago para o funcionamento de um complexo hidrelétrico, provocando uma mudança de dinâmica ao atrair esportistas e turistas. Pelo lago se localizar a apenas 300 metros de distância da estação, essa passou a ser reconhecida como ponto turístico pelos frequentadores do lago, recebendo uma nova apropriação que pode comprometer a edificação, devido à falta de infraestrutura para proteção desse bem ferroviário. Este trabalho visa a apresentar o potencial da edificação para o recebimento de novos usos e discutir o papel do planejamento territorial, como suporte à preservação do patrimônio ferroviário. Como resultado, o trabalho destaca a necessidade do estabelecimento de ações projetuais para intervenção no bem.

PALAVRAS-CHAVE: : Patrimônio ferroviário. Territórios ferroviários. Preservação do patrimônio. Estação de Chiador.

ABSTRACT

This article, whose theme is the railway heritage, has the objective of presenting the Chiador Station, its current state and the actions for its preservation, based on an intervention project. The Chiador Station — Zona da Mata Mineira — was inaugurated in 1869, the first being built on Minas Gerais soil. Deactivated after more than a century of operation, during the 1980s, the Station was abandoned, without receiving treatments to save it, reaching the state of ruins. In 2013, Furnas promoted, in the region, the construction of a lake for the operation of a hydroelectric complex, provoking a dynamic change in attracting sportsmen and tourists. By the lake is located only 300 meters away from the Station, this is now recognized as a tourist spot by the regulars of the lake, receiving a new appropriation that can jeopardize the building, due to the lack of infrastructure to protect this railway construction. This paper aims to present the potential of the building to receive new uses and discuss the role of territorial planning, as a support for the preservation of the railway heritage. As a result, the work highlights the need to establish project actions for intervention in the Station.

KEYWORDS: Railway heritage. Railway territories. Heritage preservation. Chiador Station.

RESUMEN

Este artículo cuyo tema es el patrimonio ferroviario, tiene el objetivo de presentar la Estación de Chiador, su estado actual y las acciones para su preservación, a partir de un proyecto de intervención. La estación de Chiador — Zona de Mata Minera — fue inaugurada en 1869, siendo la primera construida en suelo minero. Desactivada después de más de un siglo de funcionamiento, durante la década de 1980, la Estación fue abandonada, sin recibir tratamientos para su salvaguardia, llegando al estado de ruinas. En 2013, Furnas promovió en la región la construcción de un lago para el funcionamiento de un complejo hidroeléctrico, provocando un cambio de dinámica al atraer a deportistas y turistas. Por el lago se localiza a sólo 300 metros de distancia de la Estación, ésta pasó a ser reconocida como punto turístico por los frecuentadores del lago, recibiendo una nueva apropiación que puede comprometer la edificación, debido a la falta de infraestructura para protección de esa construcción ferroviaria. Este trabajo busca presentar el potencial de la edificación para la recepción de nuevos usos y discutir el papel de la planificación territorial, como soporte a la preservación del patrimonio ferroviario. Como resultado, el trabajo destaca la necesidad del establecimiento de acciones proyectivas para intervención en la Estación.

PALABRAS-CLAVE: Patrimonio ferroviario. Territorios ferroviarios. Preservación del patrimonio. Estación de Chiador.

ESTE ARTIGO APRESENTA A Estação Ferroviária de Chiador, na Zona da Mata mineira, localizada no Estado de Minas Gerais, próxima ao rio Paraíba do Sul (divisa com o Estado do Rio de Janeiro). Essa Estação, que se encontra em estado de ruínas, vem sendo apropriada como ponto turístico da cidade que lhe dá o nome, sobretudo, a partir da construção do lago de Furnas (Hidrelétrica de Furnas), inaugurado em 2013. Este artigo faz parte de uma dissertação de mestrado, elaborada no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, PROARQ/UFRJ, com a colaboração da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES – Ministério da Educação).

A Estação de Chiador, inaugurada em 1869, foi a primeira construída em solo mineiro, com a expansão da Estrada Férrea Dom Pedro II. Sua localização, na cidade de Chiador, foi estratégica para facilitar o escoamento da produção agrícola para o porto do Rio de Janeiro. Até os anos de 1980, atendia ao transporte de passageiros, no sentido Três Rios (Rio de Janeiro) x Manhuaçu (Espírito Santo), sendo um importante modal para a população local. A partir desse período, foi desativada e abandonada,[1] embora a linha tenha sido mantida para o transporte de carga até 2015.

Apesar de se encontrar em ruínas, a estação tem características distintas e além de seu valor histórico-cultural, tem significado simbólico para a região.[2] Construída em estilo neoclássico inglês, a edificação, de acordo com a RFFSA (1991), é de médio porte,

[1] A partir da década de 1980, a estação ficou inoperante e sem manutenção, por parte da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, detentora de sua posse, o que favoreceu a aparição de danos.

[2] Desde a desativação da estação, a população, por meio da Prefeitura, tenta reunir meios para realizar sua restauração, mas, por enquanto, não obteve sucesso.

apresentando dois torreões, que a destacam, e um armazém. Como parte do conjunto arquitetônico, existe um colégio desativado que, atualmente, também se encontra em estado de ruínas.

No ano de 2009, Furnas Centrais Elétricas lançou o projeto para a construção de um lago que integra o Complexo Hidrelétrico de Simplício/Anta, a partir de desvios no rio Paraíba do Sul. Essa construção conformou dois lagos: Simplício e Anta, próximos às estações de Simplício e Chiador, respectivamente. O estudo de impacto ambiental produzido para esse projeto identificou que essas implantações iriam impactar à Estação de Simplício e criariam demandas de visitações, levando Furnas a executar um projeto de recuperação desta edificação. Entretanto, a Estação de Chiador, não reconhecida pelo estudo, também passou a se tornar um referencial para visitações turísticas. Diante ao risco de perda por conta da falta de infraestrutura, a população local recorreu judicialmente para que Furnas fosse responsabilizada por uma intervenção no bem, para promover sua proteção, assim como foi em Simplício. Apesar de as características patrimoniais e o estado de abandono de Chiador serem semelhantes às de Simplício, essa edificação foi mantida em estágio de degradação e nenhuma ação foi promovida desde então.

Perante esse quadro, este artigo tem como objetivo principal apresentar o território ferroviário integrado pela Estação de Chiador — edifício e entorno, que serve de apoio às atividades esportivas e recreacionais, iniciadas a partir da construção do lago de Furnas, independentemente de seu estado de conservação. Também será discutido o papel do planejamento territorial, como suporte à preservação do patrimônio ferroviário, seja pela reativação da ferrovia, seja pela reabilitação de suas edificações e pelo aproveitamento do território, como apoio à manutenção das atividades propostas para o novo uso. Além disso, serão apresentados a estação de Chiador, seu estado atual e seu potencial de intervenção.

Como resultados, destacam-se as transformações que ocorreram no local e as novas apropriações no entorno da Estação, sobretudo com base no turismo (esportivo-recreacional), sendo também apresentadas as áreas com maior potencial para esta nova demanda.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL

O patrimônio ferroviário brasileiro, iniciado por Dom Pedro II, durante o século XIX, foi amplamente difundido pelo país. Foram construídos importantes exemplares arquitetônicos, dos mais variados estilos e métodos. Desta forma, foi composto um importante acervo como herança da Era Industrial. A Carta de Dublin, de 2011, escrita na Irlanda, destaca a importância da preservação desses bens, devido ao seu potencial

de representar tecnologias, métodos de produção, e por muitas vezes, terem sido responsáveis pela conformação de cidades, seus tecidos urbanos, e consequentemente, pela história. O patrimônio ferroviário, assim como outras tipologias industriais, são constantemente postos em risco de perda pelo não reconhecimento de sua relevância. Por isso, há a necessidade da promoção de projetos voltados a promover a conscientização na população quanto ao seu valor.

No Brasil, bem como, por todo o mundo, o patrimônio ferroviário veio a sofrer uma forte onda de desativação devido à concorrência com os transportes aéreo e rodoviário, considerados, na época, mais eficientes e econômicos. Por não haver um planejamento prévio, após o encerramento do funcionamento, segundo a Inventariança da antiga Rede Federal (2012), cerca de 52 mil edificações ferroviárias foram abandonadas ou receberam a instalação de novos usos, que recorrentemente foram inadequados. Entretanto, Beatriz Kühl (1998), autora que reflete sobre a importância do patrimônio industrial, destaca o potencial existente para a retomada da utilização das malhas e edificações ferroviárias, pois essas possibilitam diferentes fins por serem naturalmente um centro atrativo para a passagem de pessoas.

Dentre esses casos, está a Estação de Chiador, primeira estação do Estado de Minas Gerais, inaugurada em 1869, por Dom Pedro II. Essa estação é representante da história da expansão da ferrovia no país e da mudança econômica de muitas cidades, por acelerar o transporte e a venda de café, principal fonte econômica na época, e de outros produtos agrícolas, durante o século XIX. Após 120 anos de funcionamento, a linha à qual a estação pertencia veio a ter suas atividades encerradas, devido ao enfraquecimento do transporte férreo durante a década de 1980. Juntamente com a linha, a edificação foi igualmente desativada, abandonada e destruída pelo tempo.

A ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR COMO REPRESENTANTE DA HISTÓRIA E DA CULTURA LOCAL

De acordo com a Carta de Veneza, de 1964, o patrimônio edificado pode ser definido como:

> [...] obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, [...] se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade (ICOMOS, 1964, p. 1).

Compreende-se, então, que as edificações ferroviárias, representantes do patrimônio industrial e de diversas transformações ocorridas nesse período, como a

evolução tecnológica, é igualmente detentora de representatividade sociocultural. As estações se destacam nesse papel, ao serem consideradas importantes referências na conformação da malha urbana e pelas oportunidades trazidas por elas, o que intensifica sua relação com a história de muitas cidades e de suas populações.

Segundo Baesse (2014):

> As ferrovias eram o único meio de transporte; elas ligavam e encurtavam grandes distâncias, eram o meio usado a partir de então para o escoamento da lavoura do interior para a capital e desta para o porto. Elas também foram a mola propulsora da ação urbanizadora da economia do café, por permitirem não só o escoamento eficaz do produto como também o surgimento de povoados em cada parada ou estação (BAESSE, 2014 p. 108).

De acordo com Carvalho (2014), a expansão da Estrada Férrea D. Pedro II foi planejada para facilitar e agilizar o escoamento da produção agrícola, permitindo a conexão da capital com o interior do Estado de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro, via Região do Vale do Paraíba. Foi prevista na rota a passagem pelo distrito de Chiador que, no final do século XVIII, ainda pertencia ao Município de Mar de Espanha. A passagem por Chiador foi tida como uma solução estratégica para a implantação de uma estação de médio porte, considerando-se a expressiva produção de cidades da Zona da Mata nesse período.

Dessa forma, a edificação da Estação de Chiador veio a ser contemplada com decorações em elementos clássicos, contando com um armazém bem dimensionado, espaços para setores administrativos, telégrafo, e uma casa de apoio para a equipe de trabalhadores — a casa do agente ferroviário, demonstrando através do conjunto arquitetônico toda a riqueza disponível na região naquele momento. Nesse período, a então cidade de Santo Antônio do Chiador dominava o território próximo ao rio Paraíba do Sul, divisa entre as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, sendo o primeiro povoado, após a travessia, que permitiria expandir os trilhos e seguir o curso do rio. Perante essas condições, essa estação veio a ser a primeira construída em solo mineiro.

Denominada de “Chiador”, a estação trouxe diversas transformações para a região, como o desenvolvimento da economia, uma melhor atratividade para a cidade, que permitiu seu crescimento e facilidade de conexão com outras localidades. Essas ações resultaram na consolidação da estação como um importante referencial para toda a região, vindo a influenciar, anos depois, na mudança de nome da própria cidade para somente “Chiador”, de acordo com a Enciclopédia de Municípios (1958). Na figura 1 há uma iconografia histórica de 1948, em que era possível ver a estação ainda íntegra.

Ao ser desativada e abandonada, durante a década de 1980, foi iniciado um período de decadência. A falta de seus serviços levou a população local a iniciar a procura por novos destinos em busca de maiores recursos e oportunidade de emprego, tendo, como consequência, o enfraquecimento da economia local e o esvaziamento da cidade. Ao reconhecer sua importância e seu valor para a história do lugar, os habitantes e a Prefeitura tentaram recorrer por sua restauração, que nunca foi promovida. Com o passar do tempo, a edificação foi se deteriorando e hoje apresenta grandes lacunas devido ao avanço dos danos.

Muitas tentativas para a recuperação da estação foram feitas, como notícias em jornais, projetos e propostas. Todavia, a burocracia decorrente do processo de inventariança dos bens da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA gerou impedimentos para a promoção de sua manutenção e conservação. Diante dos enormes danos apresentados com o passar dos anos, como a perda das coberturas e de algumas partes das fachadas, a Prefeitura local promoveu o tombamento do edifício, através do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Chiador – COMPACCHI, no ano de 2003. O tombamento possibilitou que a administração do bem passasse a ser feita por parte da Prefeitura que, desde então, promoveu um reforço estrutural provisório e a limpeza periódica do terreno. Contudo, essa ação não foi o suficiente. A Prefeitura não detém recursos para executar um projeto de recuperação da Estação. Há a esperança de que um projeto em parceria entre órgãos públicos e empresas privadas possa auxiliar na mudança desse quadro. A relevância da intervenção nesse bem ocorre por ser o principal símbolo representante da história e cultura local e sua utilização ter o potencial de alavancar o turismo, o que poderia ser uma nova fonte econômica e ajudaria a cidade a se restabelecer.

Figura 1: Foto de 1948 que registra em primeiro plano a casa do agente ferroviário e ao fundo a Estação de Chiador. Fonte: Acervo: Edson de Lima Lucas. 1948. Disponível em: http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2012/12/chiador-um-monumento-em-ruinas.html. Acesso: 11.mai.2018.

O PROJETO DE CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO HIDRELÉTRICO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

O projeto do complexo hidrelétrico Simplício/Anta, por Furnas Centrais Elétricas, produzido em 2009, previu a instalação de duas usinas, chamadas respectivamente de Anta e Simplício (em referência direta às suas localizações). Situado na divisa entre os estados de Rio de Janeiro e Minas Gerais, para funcionamentos das usinas, foram construídos lagos a partir de desvios no rio Paraíba do Sul. Sua construção, iniciada no ano de 2011 e concluída em 2013, ocasionou grande mobilização das Prefeituras envolvidas, assim como de sua população, perante a necessidade de realizar desapropriações. Na figura 2, há o mapa cedido por Furnas indicando a localização dos alagamentos conformados pelo projeto.

Figura 2: Mapa oficial fornecido por Furnas. Destacada a localização da Estação de Chiador. Fonte: FURNAS, 2009.

De acordo com Donha Filho (2011), esse empreendimento faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, e envolveu diretamente os municípios de Três Rios e Sapucaia (RJ), Além-Paraíba e Chiador (MG). O principal objetivo desse projeto era fornecer energia para atender até 800 mil habitantes nessa região.

Em 2007, foi concedido pelo IBAMA a licença de instalação para o início das obras, mediante a apresentação do projeto e dos estudos de viabilidade e impactos. Segundo o Relatório de Furnas (2009), foram contemplados na produção desses estudos 38 programas e subprogramas para monitoramento e resgate da fauna, conservação e recomposição da flora (com 1.200 hectares reflorestados para compensar os 300 suprimidos). Os estudos identificaram que a Estação de Simplício seria impactada com a mudança de dinâmica criada com os lagos, tornando a estação e as duas usinas um complexo de atração turística. Perante o impacto, foi reconhecida a necessidade da recuperação de áreas degradadas e do patrimônio arqueológico. Foi produzido, então, o projeto de restauração e intervenção para a Estação de Simplício, para recapacitar o recebimento de um novo uso, pelo Escritório de Arquitetura Estilo Nacional. Para

essa proposta, foram avaliados a necessidade de uma recomposição por completo da edificação e o tratamento de consolidação da ruína referenciada ao antigo armazém. A Estação de Simplício se encontrava em total abandono com grande avanço de perdas, em estado de ruínas, assim como a de Chiador, que não foi reconhecida pelos estudos prévios desse projeto, com o igual risco de perda.

A Estação de Simplício veio a ser restaurada no ano de 2015, porém, um novo uso não foi instalado, o que a manteve sem utilização e desativada, mesmo após a intervenção. Com a execução da ação de restauração, a população de Chiador se mobilizou e tentou, por meio de reivindicações e processos judiciais, promovidos pela Prefeitura da cidade, que o estudo de impactos fosse revisto e fosse reconhecido que o projeto também atingiria a Estação de Chiador. A importância da promoção de uma ação preservativa também foi reconhecida por conta do valor histórico e cultural que a Estação de Chiador representa. O processo foi aceito e acatado pelo Ministério Público, que estipulou multas diárias à Furnas, enquanto não fosse produzida e executada uma intervenção adequada para a salvaguarda da Estação de Chiador.

Contudo, Furnas recorreu diversas vezes e apresentou os motivos indicados no estudo de impactos, para justificar por que a Estação de Chiador não apresentava os mesmos riscos que a Estação de Simplício. Foi retificado que o objetivo da reparação dos impactos era voltado apenas ao tratamento da fauna e da flora. Dessa maneira, Furnas, até hoje, não executou um projeto para a Estação de Chiador e somente promoveu o adequado tratamento à administração da paisagem existente, como a recomposição da flora.

Esse caso ganhou certa repercussão na região e era comunicado através da imprensa e mídia que havia grandes chances de Furnas se tornar responsável pela recuperação da Estação de Chiador. Esse impasse fez com que os danos na estação aumentassem, pois a própria Prefeitura de Chiador não promoveu mais reparos desde então. Essa demora ocasionou que o reforço estrutural provisório, instalado no ano de 2012, tenha se perdido e a descaracterização do bem tenha avançado.

CHIADOR: REABILITAR PARA PRESERVAR O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E AMBIENTAL

Embora as características patrimoniais da Estação de Chiador, seu abandono e seu potencial de apoio às atividades possibilitadas pelo lago sejam similares aos da Estação de Simplício, Chiador, às margens do lago de Anta, também passou a atrair visitantes e praticantes de esportes radicais. Atualmente, o lago de Anta vem atraindo um público maior e faz parte de rotas de *motocross*, cicloturismo, canoagem e outras atividades.

Como a Estação ainda não recebeu uma intervenção adequada (Figura 3), fez-se necessária a produção de um estudo detalhado para determinar a ação que deve ser realizada, para conservar a estrutura preexistente e otimizar o uso do espaço a fim de oferecer infraestrutura aos usuários do complexo estação-lago. Dessa forma, se tornaria possível melhorar a infraestrutura para as visitações, para o turismo e para a salvaguarda do bem.

A estação é um símbolo edificado de grande importância para a população. Sua conservação como ruína não se torna interessante, devido às tentativas feitas para promoção de sua reintegração. O espaço da estação, por fornecer um grande vão livre, permite flexibilidade para a implantação de diversos novos usos. A cidade de Chiador, assim como a região em que a estação se localiza, é carente de comércio e hotéis, sendo esse um outro fator que impede a atividade turística de se consolidar. Dessa forma, ao instalar um novo uso na estação, que atenda às necessidades, será possível estabelecer uma demanda de manutenção constante, que auxiliará na preservação e na conservação das suas características arquitetônicas.

Nesse caso, foi determinado que a ação mais apropriada seria a reabilitação da edificação. A Carta de Lisboa (1995) define a reabilitação como:

> Obras que têm de pôr fim à recuperação e beneficiação de uma construção, resolvendo as anomalias construtivas, funcionais, higiênicas e de segurança acumuladas ao longo dos anos, procedendo a uma modernização que melhore o seu desempenho até próximo dos atuais níveis de exigência (CARTA DE LISBOA, 1995, p. 2).

Figura 3: Estação de Chiador atualmente em ruínas.
Fonte: fotografia de Thaís Motta, fevereiro de 2018. Acervo das Autoras.

Na Carta também é definido que essa ação é uma estratégia de gestão que permite potencializar as relações e funções sociais e econômicas do bem. A reabilitação tem o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população, principalmente, através da conservação da identidade cultural e das características existentes expressas no patrimônio. A reabilitação permite também o incentivo às atividades econômicas, com o destaque para o comércio e o artesanato de produções locais. Essa intervenção se torna a mais compatível para o caso, justamente por ser uma opção que envolve a população com o uso do bem, estimulando, ainda, uma relação de cuidados e de preservação.

Algumas referências podem ser usadas nesse caso, como o do projeto recém-executado do Galpão da Gamboa, pelo Escritório Muda Arquitetura, no ano de 2012, como parte do projeto do Porto Maravilha. Localizado no Centro do Rio de Janeiro, esse galpão, inaugurado no ano de 1880, pertencente ao patrimônio ferroviário, foi desativado e ficou abandonado por um longo período até chegar ao estado de ruínas. A intervenção promoveu a recomposição de sua arquitetura e a modernização dos sistemas, permitindo receber o novo uso de espaço de eventos, e estão representados o antes e o depois do projeto na figura 4. Atualmente, o espaço reabilitado é sede para exposições de arte, shows, apresentações etc., sendo incorporado à vida ativa da sociedade, novamente.

Esse projeto demonstra a versatilidade e a flexibilidade das edificações ferroviárias para a instalação de usos variados, permitindo atender a diversas frentes, como a cultura, a educação, o comércio e o lazer, por exemplo. De acordo com Kühl (1998), através do respeito à preexistência, torna-se possível a adaptação de sua estrutura para o recebimento de uma nova função, de forma harmônica com as suas características arquitetônicas.

Figura 4: Galpão da Gamboa antes e após a intervenção.
Fonte: Muda Arquitetura, 2012.

O POTENCIAL DE UM FUTURO MELHOR PERANTE AS NOVAS APROPRIAÇÕES

A construção do lago de Furnas é atrativa para visitantes por diversos fins, desde a sua inauguração. Por oferecer um espaço de deque e alguns equipamentos, o lago é utilizado por praticantes de esportes radicais como *rafting*, canoagem, motocross, cicloturismo, corredores, dentre outros. Esses visitantes acabam por buscar pontos interessantes durante seus passeios e estes passam a ser conhecidos, o que levou a explorações da experiência do lugar e de sua história. Nesse momento, a Estação ganhou nova função.

As novas apropriações que ocorreram nas ruínas da estação, relacionadas à visitação, tornaram relevante o potencial que esta edificação tem para receber um novo uso, a partir de obras de reabilitação. Um projeto adequado e aliado a um programa diversificado, com comércio, parada para os esportistas, com acessibilidade e sinalização, pode tornar a estação um importante referencial para o desenvolvimento do turismo na cidade de Chiador. Esse investimento poderia garantir sua salvaguarda, além de trazer melhorias de infraestrutura, facilidade de acesso, dentre outros, como suporte à visitação, além de valorizar sua história como um patrimônio cultural para a região.

Desde o século XIX, Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879) e John Ruskin (1819-1900), teóricos de restauração, defendiam que a utilização das edificações antigas era a melhor opção para garantir sua salvaguarda, por demandar reparos constantes, e que a não utilização acelerava o processo de arruinamento. Esse pensamento é utilizado até hoje por estudiosos de patrimônio industrial, como Kühl (2008), assim como as Cartas e demais documentos patrimoniais. A Carta de Dublin, 2011, atenta para a reutilização de patrimônio industrial e sua vocação como importantes referenciais para a conformação e a preservação da história de muitas cidades, comprovando, assim, que a instalação de um novo uso é necessário, como meio de preservação.

Pelo fato de a estação ser o ponto mais conhecido para visitação na região, essa seria uma oportunidade para incentivar o comércio e a hotelaria, no Centro de Chiador, por conta do retorno financeiro que ocorreria e seria também uma estratégia para aumentar oportunidades de trabalho para a população local. Dessa forma, é adequado que o projeto a ser promovido tenha extremo respeito à preexistência, ao promover a distinção e a possibilidade de reversão. Não devem ser esquecidos, também, os impactos que a proposta criaria quanto à preservação do meio ambiente. Algumas alterações já foram promovidas por conta da construção do lago, por isso deve-se manter o respeito à fauna e à flora, assim como a topografia que compõe o contexto em que o bem se encontra deve ser preservada ao máximo. Ao serem aliados os princípios do turismo cultural com

a educação patrimonial, esta proposta poderia se tornar o veículo transformador do quadro atual, trazendo melhorias para a cidade e para a população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este caso exemplifica como o papel do entorno é de extrema importância para preservação dos bens patrimoniais. Uma modificação pode trazer nova apropriação, nova vida, uma nova opção para o futuro, assim como ocasionar o aceleramento de seu desaparecimento e enfraquecer seu uso. Deste modo, devem ser enfatizadas a importância dos estudos de impactos e a criação de zonas de proteção em diferentes escalas, nos processos de tombamento e proteção das edificações de valor histórico e artístico.

A Estação de Chiador é de valor único para a região, e toda a transformação na dinâmica existente que o lago trouxe deve ser encarada como uma oportunidade de se promover um projeto que garanta sua existência. Da forma em que se encontra, sendo exposta à visitação, sem nenhuma forma de controle, o risco do avanço dos danos e de sua perda se tornam a cada dia mais reais, o que torna emergencial a necessidade da elaboração de um projeto. Com a adequada educação patrimonial, todos os visitantes seriam informados sobre sua importância, com a conscientização, que auxiliaria a sua preservação.

REFERÊNCIAS

BAESSE, C. Estação ferroviária de Araguari: um ícone de transformação do *modus vivendis* de um povo através dos tempos. *In*: COELHO, G. N. (ed.). *Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2014. p. 103-125.

CARVALHO, M. C. de A. *Memória social e patrimônio ferroviário em Além-Paraíba.* Dissertação (Mestrado em Ciências sociais). Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Minas Gerais, 2010.

CRAVO, T. A. *Modernização esquecida, construindo pontos e estradas no Brasil Imperial*: engenheiros e artífices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875). *Almanack.* Guarulhos, nº. 6, p. 133-151, 2013.

DONHA FILHO, F.; C. A. H. E. *Simplício*: Queda Única. FURNAS. Simplício. 2011.

ESTILO NACIONAL. *Estação ferroviária Simplício em Além Paraíba – MG*. Disponível: http://www.estilonacional.com.br/web/?portfolio=estacao-ferroviaria-simplicio-em-alem-paraiba-mg-2. Acesso: 2.nov. 2017.

Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de MG. G1 Zona da Mata, 2014. Disponível em: http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/09/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-mg.html. Acesso: 2.nov.2017.

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

ICOMOS. *International Charter for the conservation and restoration of monuments and sites*. (The Venice Charter 1964). IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments. Venice, 1964.

_____. Carta de Lisboa. Reabilitação urbana integrada. *1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana.* Lisboa, 1995.

_____. *The Dublin Principles.* XVII Assemblée Générale. Paris, 2011.

IEPHA. INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO (Minas Gerais). *Inventário de proteção do acervo cultural da Estação Ferroviária de Chiador – Estação. Programa Trens de Minas*. Caixa nº. 66. Belo Horizonte, 2004

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

_____. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de Minas Gerais. Ministério Público do Estado de Minas Gerais. 2014. Disponível em: https://www.mpmg.mp.br/comunicacao/noticias/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-minas-gerais.htm#.WhtnvlWnHIV. Acesso: 5.nov. 017.

BRASIL. Ministério dos transportes. Secretaria-Executiva. *Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A*. A Inventariança de extinta RFFSA. 2012.

MUDA ARQUITETURA. *Galpões Vila Olímpica da Gamboa*. 2012. Rio de Janeiro. Disponível em: http://mudaarquitetura.com.br/projeto/galpoes-vila-olimpica-da-gamboa/. Acesso: 5.abr.2019.

PIMENTA, J.; ELEUTÉRIO, A.; B.; CARUMURU, H. *As ferrovias em Minas Gerais.* SESC: Minas Gerais, 2003.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas.* Rio de Janeiro, 1991

RUSKIN, J. *A lâmpada da memória.* Tradução e apresentação de Maria Lucia Bressan Pinheiros; Revisão de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia/SP: Ateliê Editorial, 2008.

VIOLLET-LE-DUC, E. E. *Restauração*. Apresentação e tradução de Beatril Mugayar Kühl; Revisão de Renata Maria Parreira Cordeiro. 3. ed. Cotia/SP: Ateliê Editorial,2006

WERNECK, Gustavo. Estação Ferroviária de Simplício é restaurada em Além-Paraíba. *Estado de Minas*, 2017. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/04/04/interna_gerais,859573/estacao-ferroviaria-de-simplicio-e-restaurada-em-alem-paraiba.shtml. Acesso: 2.nov.2017.

Estradas de ferro: os novos caminhos do Recife oitocentista

André L. R. Cardoso | Mariana Zerbone A. de Albuquerque

RESUMO

O século XIX representou para o Brasil um período de muitas transformações no cenário político, econômico e social. E é justamente na metade do conturbado século XIX que Pernambuco, assim como algumas outras províncias à época, vivencia a chamada "revolução dos transportes", momento caracterizado pelo surgimento das suas primeiras ferrovias. A essa época, Recife, já sede do governo da província, se limitava às ilhas ao redor do porto a partir de onde se originou e a seus quase desconexos arredores ou subúrbios, em sua maioria originados a partir de antigos engenhos de açúcar. Os rios possibilitavam a melhor comunicação entre o Recife do entorno do porto e seus arredores. As estradas carroçáveis, ainda precárias, pouco contribuíam para a circulação de pessoas e mercadorias. Contudo, a partir da década de 1850, várias estradas de ferro são construídas partindo do núcleo recifense e que aos poucos vão roubando a cena, provocando consideráveis modificações na relação entre tempo e distância, e transformando as relações de produção do espaço. Diante disso, este trabalho busca fazer uma reconstituição histórica do momento da chegada dos primeiros trilhos à capital pernambucana e dos impactos promovidos na organização do espaço recifense diante dessa inovação em sua mobilidade.

PALAVRAS-CHAVE: : Ferrovia. Recife. Rio. Rural. Urbano.

ABSTRACT

The nineteenth century represented for Brazil a period of many transformations in the political, economic and social scenario. And it is precisely in the middle of the troubled 19th century that Pernambuco, like some other provinces at the time, experienced the so-called "transportation revolution", a period marked by the emergence of its first railroads. At that time Recife, already seat of the provincial government, was limited to the islands around the port, from where it originated and its almost disconnected surroundings or suburbs, mostly originated from old sugar mills. The rivers made possible the best communication between the Recife around the port and its surroundings. The still precarious roads contributed a little to the circulation of people and goods. However, from the 1850s onwards, several railroads are built from the Recife core and gradually steal the scene, causing considerable changes in the relationship between time and distance and transforming the production relations of space. In view of this, this work seeks to make a historical reconstitution from the moment the first rails arrived in the capital of Pernambuco and the impacts promoted in the organization of the Recife space after this innovation in its mobility.

KEYWORDS: *Railway. Recife. River. Rural. Urban.*

RESUMEN

Este artículo cuyo tema es el patrimonio ferroviario, tiene el objetivo de presentar la Estación de Chiador, su estado actual y las acciones para su preservación, a partir de un proyecto de intervención. La estación de Chiador — Zona de Mata Minera — fue inaugurada en 1869, siendo la primera construida en suelo minero. Desactivada después de más de un siglo de funcionamiento, durante la década de 1980, la Estación fue abandonada, sin recibir tratamientos para su salvaguardia, llegando al estado de ruinas. En 2013, Furnas promovió en la región la construcción de un lago para el funcionamiento de un complejo hidroeléctrico, provocando un cambio de dinámica al atraer a deportistas y turistas. Por el

lago se localiza a sólo 300 metros de distancia de la Estación, ésta pasó a ser reconocida como punto turístico por los frecuentadores del lago, recibiendo una nueva apropiación que puede comprometer la edificación, debido a la falta de infraestructura para protección de esa construcción ferroviaria. Este trabajo busca presentar el potencial de la edificación para la recepción de nuevos usos y discutir el papel de la planificación territorial, como soporte a la preservación del patrimonio ferroviario. Como resultado, el trabajo destaca la necesidad del establecimiento de acciones proyectivas para intervención en la Estación.

PALABRAS-CLAVE: *Ferrocarril. Recife. Río. Rural. Urbano.*

ESTE ARTIGO TEM COMO OBJETIVO uma análise das transformações promovidas pelas estradas de ferro em Recife na segunda metade do século XIX. Partindo da revisão bibliográfica e da consulta a fontes primárias e secundárias, foi possível registrar o momento em que as estradas de ferro assumem o papel principal no transporte de pessoas e cargas no Recife entre as décadas de 1850 e 1890, contribuindo para modificar a paisagem urbana do Recife e servindo como meio de integração entre áreas urbanas e rurais que, antes um tanto desconexas, por meio dos trilhos irão se articular em um processo que teve como resultado a ampliação das áreas urbanas do Recife.

O desenvolvimento desta pesquisa parte da contextualização do Recife oitocentista, sua posição no cenário nacional e internacional e as características de suas áreas urbanas e rurais. Em seguida, foi construído um panorama dos meios de locomoção adotados no Recife antes e durante a implantação das estradas de ferro, ressaltando a importância dos rios no desenho da cidade, a partir do transporte de pessoas e mercadorias e das limitações e usos das estradas carroçáveis na ligação entre os bairros centrais e os subúrbios recifenses. Também foram analisados os processos de construção de linhas férreas no Recife, desde as políticas de incentivo à descrição dos traçados das ferrovias de longa distância e dos trilhos urbanos. Como fechamento deste artigo, foram pontuadas algumas questões acerca dos impactos das modificações nos meios de transporte para o Recife, a partir do terceiro quarto do século XIX.

A abordagem deste trabalho está ancorada na compreensão de espaço enquanto instância social de Santos (2014), tomando a estrada de ferro como uma técnica (meio de interação entre o homem e o meio natural) de característica urbana, ou elemento do tecido urbano, de acordo com Lefebvre (2008), que atravessa e permite integrar áreas rurais e urbanas a partir de um centro de irradiação econômica e cultural local, neste caso o Recife. Compondo o espaço, em sua dinâmica, estão os fixos e fluxos que Santos (2014) define como os elementos físicos do espaço consolidados em uma determinada

localização, gerados a partir de um fluxo (circulação) ou demanda da sociedade que lhes atribui sentido, podendo ser fruto de diversas instâncias (social, econômica, política). Para este caso, o fluxo referido é o de transporte (pessoas, mercadorias) e os fixos todos os aparatos necessários ou de alguma forma relacionados que se fundam a partir deste fluxo ou que o antecedem, tornando-o possível.

O RECIFE E SEUS ARREDORES NO SÉCULO XIX

O período oitocentista representa para o Recife o momento de sua consolidação enquanto um dos principais centros urbanos da porção norte do território brasileiro. Por influências externas e internas, ocorrem transformações na composição de suas características, de sua ocupação e da organização de seus espaços urbanos. Convém ressaltar que o século XIX representa um período de muitas mudanças no cenário político e econômico, as quais marcaram a inserção do Império brasileiro no novo formato do sistema capitalista. Nesse contexto, Recife passa por intervenções ao longo do século numa tentativa de "modernização", quando "modernizar-se" significava a "necessidade" de se aproximar do modelo europeu. Foi então promovida uma série de intervenções, em parte superficiais, na organização do espaço físico recifense, sendo que algumas destas irão acentuar desigualdades no contexto social. A ferrovia, por sua vez, irá representar uma das faces do contraste entre o "moderno" e o velho modelo escravista, representando em sua essência os inícios do processo de industrialização do que hoje se compreende por Nordeste, em especial no Recife e adjacências.

Diante de eventos decisivos nas relações internacionais e no cenário interno, em que podemos destacar a transferência da Corte para o Brasil, a abertura dos portos, a Independência, a pressão inglesa e o processo de abolição da escravidão, é ao longo do século XIX que o Recife experimentará um considerável desenvolvimento e a integração de seus espaços habitados. O período em questão representou uma quebra no modelo colonial português no processo de urbanização no Brasil. O que se tem hoje como bairros periféricos no município recifense eram então terras de velhos engenhos de açúcar, caracterizados como subúrbios ou arrabaldes. Assim como Carvalho (2010), nos remeteremos às áreas do entorno como os subúrbios ou arredores, termo empregado pelo historiador Pereira da Costa e que designa, de forma satisfatória, os lugares que na atual dinâmica da cidade se configuram como bairros e que a partir do terceiro quarto do século XIX passaram a se ligar de maneira mais efetiva ao centro urbano com as transformações nos meios de transporte.

No início do século XIX, Recife já ultrapassava os 20 mil habitantes (REZENDE, 2002) tornando-se capital da província em 1827 quando, de acordo com Parahym (1978), já contava com cerca de 40 mil pessoas, o que sinalizaria um crescimento bombástico da densidade populacional, mas que se distancia da contagem de Figueira de Mello que registra, em 1828, na capital da província, 25.678 habitantes, de um total de 287.140 habitantes em toda a província (Carvalho, 2010, p. 44). O que importa registrar a partir dos dados é o considerável crescimento da população recifense, indicando um adensamento urbano.

É importante destacar que a crescente urbanização desde a restauração pernambucana se distanciara dos moldes holandeses com seus planos urbanísticos do século XVII, que atribuíram à pequena vila portuária traços de cidade planejada. Para compreender melhor essa organização do espaço urbano no Recife oitocentista é possível recorrer também, com as devidas ressalvas, aos relatos de viajantes que passaram por Pernambuco no século XIX. Carvalho (2010) traz o relato de um célebre visitante que aportou no Recife em 1831, o ainda jovem e não famoso Charles Darwin. Sua impressão da cidade, porém, foi bastante negativa, caracterizando-a como "desagradável", com ruas estreitas, mal pavimentadas e enlameadas, problemas que se agravavam nos períodos de chuva. Do ponto de vista social, segundo ele, havia pessoas não amistosas, estando a escravidão ligada de maneira indissociável ao cotidiano e à organização da cidade. Muito embora não se deva enxergar apenas pelo aspecto negativo, essa representação nos traz uma ideia dos problemas que faziam parte da vida na cidade no século XIX, se contrapondo à visão dos que romanceavam a cidade e nos possibilitando um panorama mais generoso de perspectivas para o estudo do Recife oitocentista.

Fazendo alguns apontamentos a respeito da organização do espaço físico do que era considerado ser o Recife à época da chegada das primeiras estradas de ferro em Pernambuco, a mesma ainda se limitava às "três ilhas" como descreve Carvalho (2010): O bairro do Recife, onde se originou a cidade, Santo Antônio e Boa Vista. Recife, juntamente com Salvador e a capital do Império, Rio de Janeiro, eram as mais populosas e os mais importantes centros políticos e econômicos do Brasil (SILVA, 2011). Algo que as tornava semelhantes era o fato de as características coloniais ainda predominarem na estética e na disposição das suas ruas. No caso do Recife, o núcleo original da cidade era formado por ruas estreitas, construções espremidas e que cresciam verticalmente, uma consequência da ausência de espaços e da busca por aproximar-se do centro comercial, não uma herança propriamente do período holandês como questiona Castro (2013), atribuindo essa forma de construir a uma consequência das possibilidades e necessidades locais.

Os relatos do viajante Henry Koster trazem vários detalhes do cotidiano pernambucano no início do século XIX quando este registra que havia ainda, além dos prédios públicos, comerciais e residenciais um número de igrejas, capelas e nichos de santos nas ruas que era "perfeitamente absurdo", nas palavras do viajante (KOSTER, 1942). A figura 1 traz o recorte de um mapa da segunda metade do século XIX, mostrando os três principais núcleos de povoação da cidade do Recife citados. Embora não esteja datado, a presença e a ausência de alguns elementos possibilitam indicar que o mapa teria sido elaborado entre o final da década de 1850 e a década de 1870. A presença marcante das águas e a concentração dos elementos edificados do espaço urbano no entorno do porto são algumas características a destacar a partir do mapa.

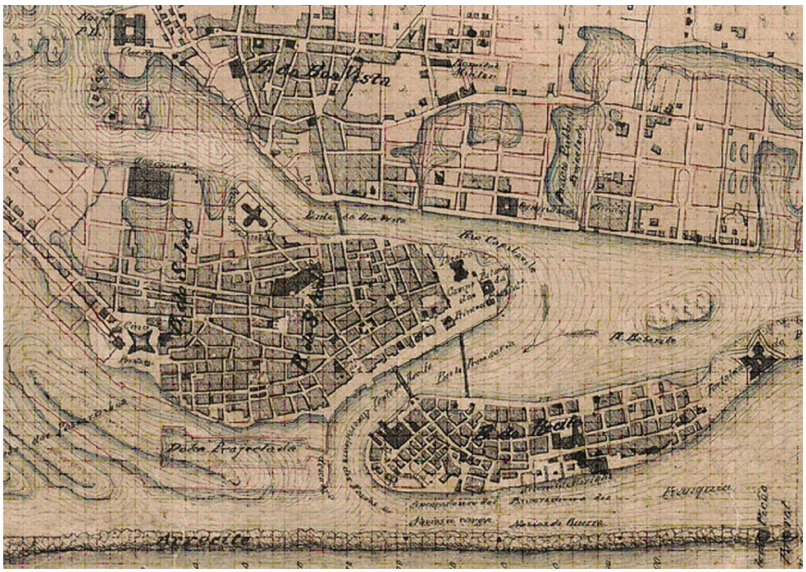


Figura 1: Recorte dos primeiros núcleos de povoação do Recife.
Fonte: Plantas da cidade do Recife, Olinda e seus arrabaldes (1850-1870). Elaborado por Ildefonso Ilidio de Souza Lobo, Acervo da Biblioteca Nacional Digital, editado por André Cardoso.

Uma série de intervenções urbanísticas e de costumes é estabelecida principalmente a partir da década de 1830, quando Francisco do Rêgo Barros, o futuro conde da Boa Vista, preside Pernambuco, cabendo-lhe também a função de administrador da capital. Mudanças significativas foram executadas, mais ligadas à aparência do que à mudança em si das raízes coloniais e escravistas. Aproximar a imagem dos centros urbanos do Império com o que se tinha nas cidades europeias modernas seria suficiente para o discurso da época. Vale ressaltar que copiar a Europa não é uma novidade do período imperial. Isto se acentua ainda nas primeiras décadas do século XIX com a vinda

da família real para o Brasil, quando a capital fora instalada no Rio de Janeiro e esta cidade passou por várias transformações urbanísticas. Os traços da Europa, naturalmente impressos pelo colonizador, precisavam ser modificados pelo que havia de mais atual de modo que o país "entrasse" na nova ordem. A "importação do moderno" (REZENDE, 2002, p. 80) era uma tentativa de substituir os velhos traços coloniais. Mas não bastava alterar construções e elaborar códigos de postura sem que houvesse modificações no modo de produção, ainda essencialmente escravista. A ferrovia, mais à frente, é um dos fatores que possibilitará mudanças no social (MELO, 2008).

Os centros urbanos eram compreendidos como pontos-chave na difusão dos costumes da modernidade (SILVA, 2011). Como etapa do processo de modernização social, Silva (2011) elenca a ordenação do espaço público de modo a torná-lo mais propício às sociabilidades das classes abastadas, mas a cidade que se modernizava era a mesma repleta de problemas provocados pelo adensamento populacional, com formas insalubres de lidar com os dejetos e a ausência de hábitos de higiene, o que favorecia o surgimento de epidemias como as de febre amarela (1849-1850) e cólera-morbo (1856) (CASTRO, 2006, p. 35). Os "tigreiros", como eram chamados os escravos responsáveis por transportar os dejetos das residências até o mar ou rios, faziam parte do cotidiano da cidade (SANTOS, 2008). As inumações de cadáveres eram outro problema, realizadas nos templos religiosos que já não mais davam conta do número de sepultamentos (CASTRO, 2006). Melo (2016) acrescenta:

> A modernização dos hábitos, no caso do Recife de Rego Barros, é ainda o simulacro de uma sociedade de corte mesmo porque não houve mudança alguma nos equipamentos urbanos, principalmente de produção, naquele pequeno espaço de tempo (MELO, 2016, p. 27).

As intervenções urbanas promovidas por Francisco do Rego Barros ganharam destaque no segundo quarto do século XIX. A arquitetura portuguesa abria espaço então para o moderno vindo de Paris, a nova inspiração. Novas edificações com características modernas para a época são erguidas, sendo alguns dos principais exemplares desse momento: o Palácio do Governo e o Teatro Santa Isabel, este inaugurado em 1850, projetado por Louis Léger Vauthier, um dos integrantes da missão estrangeira contratada por Rêgo Barros. Ainda durante sua gestão, realizaram-se o alinhamento das ruas da cidade, a enumeração de edificações e renomeação de ruas, a execução de aterros que possibilitaram expandir a área construída na parte central da cidade, a construção de praças, do cemitério de Santo Amaro das Salinas, a construção de pontes como a de Caxangá, importante ligação com o interior, e a organização do sistema de abastecimento

da cidade com água encanada (PARAHYM, 1978). Rego Barros executou também algumas estradas que, partindo do Recife nos rumos sul, oeste e norte vieram a servir de orientação para a implantação das estradas de ferro com destino ao interior, mais à frente.

OS CAMINHOS DO RECIFE ANTES DOS TRILHOS

A necessidade de deslocamento de pessoas e suas cargas é um fator que, ao longo da história da humanidade, contribuiu de maneira significativa para a composição de espaços habitados, bem como influenciou diretamente na definição de sua localização. Quando se aborda a questão dos meios de deslocamento do Recife no século XIX, não se pode deixar de considerar uma particularidade da cidade, já explorada em outros trabalhos, que é a presença dos rios na definição de sua paisagem. Não é à toa que a mesma recebeu a alcunha de "Veneza brasileira", pois as águas desempenharam um papel fundamental no surgimento e na formação da cidade, sendo os caminhos de água elementos naturais do espaço, que possibilitaram a geração de fluxos influenciando não sozinhos, mas com preponderância sobre outros fatores, no surgimento de fixos que marcaram a expansão e a integração de áreas rurais e urbanas.

A demanda econômica da exploração do novo território brasileiro transformou os rios (onde havia e eram navegáveis) nos meios de articulação da empresa colonial, possibilitando o deslocamento entre áreas de produção/extração e exportação. O surgimento de Recife se dá então em uma área caracterizada pelo encontro de águas, marítimas e fluviais, onde se dava a concentração das embarcações. Seu processo de formação se inicia no entorno de um porto que servia a Olinda, localizando-se a sul desta, em uma área cercada por terrenos alagadiços, e sua expansão ocorre por meio das várzeas dos rios, sendo os principais o Capibaribe, o Beberibe e seus afluentes. O local que, para os portugueses, se apresentava como insalubre para ser ocupado, é visto sob outra perspectiva por parte dos holandeses que, no século XVII, vão escolher a povoação portuária para se instalarem, sendo as águas para estes um fator estratégico na defesa e execução de seus propósitos econômicos (CASTRO, 2013).

Transportando pessoas e o açúcar, as embarcações seguiam esses caminhos de água, os quais diante da possibilidade do transporte favoreceram a instalação de engenhos que, de acordo com Castro (2013) "representavam centros autônomos de vida". Ao pontuar sobre os aspectos físicos da expansão da cidade, Josué de Castro caracteriza o Recife como uma "cidade de ilhas", não apenas pela presença dos rios, mais pelo isolamento de seus núcleos de povoação em um primeiro momento e sua formação

se realiza, na ótica do mesmo, pela "associação ganglionar" destas áreas (CASTRO, 2013). Estas se expandem gradativamente ao longo dos séculos XIX e XX, juntamente com os núcleos centrais, unindo-se aos poucos. Os mencionados engenhos vão perdendo sua função original, já no século XVIII, e suas terras, às margens dos rios, foram servindo como casas de veraneio, sítios e chácaras, em lugares como Casa Forte, Poço da Panela, Apipucos e Várzea, Madalena e Caxangá.

No século XIX, o transporte de pessoas e das mais diversas cargas era realizado, com predominância, por meio dos rios, até a consolidação das linhas férreas. Dentre estas cargas estavam materiais de construção e da água para abastecer o centro. A água para beber, utilizada na área central, era obtida no Varadouro, mas à medida que foi se tornando inadequada ao consumo, a água teve de ser buscada mais longe. Monteiro e o Poço da Panela eram alguns destes locais que possibilitavam o fornecimento de água de melhor qualidade.

Para fazer o transporte dessa água eram empregadas pequenas canoas, guiadas em sua maioria pelos escravos canoeiros ou "aguadeiros" (CARVALHO, 2010), função que persistiu e também contribuiu para a formação e a consolidação de pontos de povoação onde havia locais de atracação, ao longo das margens. Ainda segundo Carvalho (2010), pessoas passavam a residir próximo aos portos fluviais onde atracavam estas canoas. Inclusive, muitas casas de veraneio de proprietários mais abastados foram erguidas voltadas com suas fachadas para os rios, algo que muda gradativamente, diante da perda da centralidade dos rios no deslocamento e de sua crescente poluição, agravada com o surgimento das usinas de açúcar nas últimas décadas do século XIX.

As representações que seguem nos permitem compreender a importância dos rios na composição da paisagem urbana do Recife. As figuras 2 e 3, da década de 1860, representam duas cenas urbanas distintas do Recife, mas que trazem em comum a centralidade do rio, nesse caso o Capibaribe, na composição da paisagem recifense. A Figura 2 apresenta a Casa de Detenção, inaugurada em 1855, mostrando o rio Capibaribe enquanto importante via de circulação, com algumas embarcações transportando pessoas e cargas e o portão principal da edificação voltado para as águas. A figura 3 representa um aspecto de um subúrbio, nas imediações da Madalena, onde se observam algumas canoas realizando o transporte de pessoas e as fachadas dos casarões voltadas para o rio, apresentando um cais como seu principal acesso. A importância dos caminhos de água ressalta-se ainda pela concorrência que as embarcações ofereceram, em alguns lugares, ao serviço ferroviário na segunda metade do século XIX, como registra Melo (2016). Essa concorrência era registrada em pontos onde havia as duas opções de deslocamento, por via fluvial e pelos trilhos.

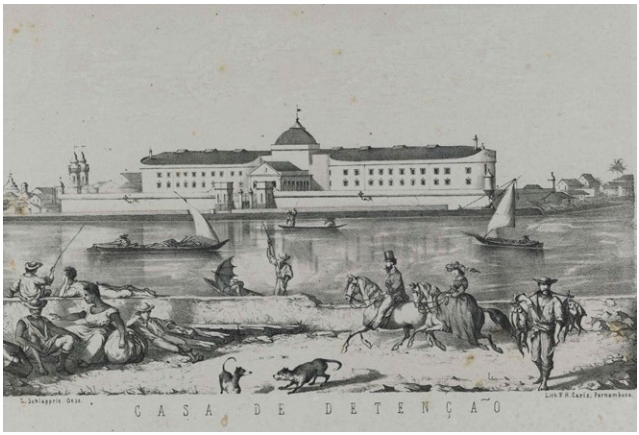


Figura 2: Casa de Detenção, Louis Schlappriz, 1863-1868.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Figura 3: Sítio do Dr. Fonseca, F. H. Carls, 1863-1868.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Por outro lado, o transporte realizado pelas estradas de barro se fazia complementar aos transportes fluviais e depois ao ferroviário. Oferecendo pouca ou nenhuma concorrência aos outros meios de transporte, essas estradas, ao longo do século XIX, traziam uma série de limitações, baseadas na sua precariedade e nos problemas que surgiam a partir de períodos chuvosos, o que as tornava muitas vezes intransitáveis. Ainda assim, já na década de 1840, como aponta Carvalho (2010), havia diligências que faziam o transporte entre a área central, os subúrbios e interior, como os "ônibus" de Thomas Sayle (DUARTE, 2004).

Os mais abastados possuíam carruagens e o transporte de cargas era realizado por meio de carroças, tropeiros e com os negros de aluguel, que transportavam volumes sobre as costas. Algumas melhorias nas rodagens foram realizadas no governo de Francisco do Rego Barros que, como já mencionado, foi responsável por abrir algumas estradas partindo do Recife. De acordo com Menezes (2015), havia caminhos que ligavam os velhos engenhos entre si e com pouca integração com a área central do Recife. A partir do desmembramento das terras destes engenhos, novas estradas foram abertas,

a partir da necessidade de uma melhor aproximação com o centro, uma transformação que evidencia a perda de autonomia destes núcleos. Muitos dos mesmos serão cortados por estradas de ferro a partir da década de 1850, tanto pelos trilhos das ferrovias de longa distância quanto pelas linhas ditas urbanas.

IMPORTANDO OS NOVOS CAMINHOS

A partir da década de 1850, os governos central e provincial criaram os incentivos que possibilitaram a concretização dos primeiros empreendimentos ferroviários em Pernambuco, com garantias de juros e outros privilégios, abrindo as portas para o capital estrangeiro. Dessa forma, estabeleceram-se as primeiras companhias ferroviárias para explorar o transporte no sentido interior–litoral, uma lógica tradicionalmente apontada para explicar a orientação do traçado dessas linhas, ligando os centros produtores e comerciais da Zona da Mata, agreste e sertão à área de portos, desdobramento do modelo agroexportador assumido pelo Império. A centralidade desempenhada pelo Recife nesse meio de trocas internacionais, com o seu porto, contribuiu de maneira significativa para seu adensamento urbano e fez emergir a necessidade de melhorias no seu transporte urbano. Surgem então, além das ferrovias de longa distância, os trilhos urbanos a partir da década de 1860.

Ferrovias de longa distância

A garantia de juros sobre o capital investido na ferrovia, a partir da Lei Ferroviária de 1852, era um atrativo para os exploradores capitalistas ingleses. De acordo com Melo (2016), a maior parte do capital à época estava presa ao tráfico de escravos. A lei trouxe a garantia inicial de 5%, o que se demonstrou insuficiente para que o capital estrangeiro fosse mobilizado. O governo provincial de Pernambuco acrescentou mais 2%, totalizando 7%, o que possibilitou a formação do primeiro empreendimento, a Recife and São Francisco Railway (MELO, 2016), inaugurada em 1858, sendo a primeira ferrovia de Pernambuco, a segunda do Brasil. Quatro anos depois do início da operação da primeira ferrovia do Império, a Estrada de Ferro Petrópolis no Rio de Janeiro, de 1854.

O primeiro trecho da Recife and São Francisco, inaugurada em 8 de fevereiro de 1858, entre a Estação Cinco Pontas, no Recife, e a Estação do Cabo, levou aproximadamente três anos para ser construído. Além de impasses com a geografia do lugar, pouco estudada antes que viessem os trilhos, as epidemias que assolaram a província, entre as décadas de 1850 e 1860, dizimaram muitos trabalhadores, dentre os quais muitos ingleses, técnicos e engenheiros (PINTO, 1949). O traçado desta primeira linha cortava a

porção sul do Recife, iniciando-se ao lado do forte das Cinco Pontas e seguindo no rumo sudoeste, passando por Afogados e Boa Viagem. Seu ponto final, alcançado em 1862, foi a povoação de Una, posterior Palmares. O objetivo de alcançar o rio São Francisco foi colocado de lado.

Apenas na década de 1880, Pernambuco receberia novas ferrovias de longa distância. A segunda companhia, também inglesa, foi criada em Londres no ano de 1872, a Great Western of Brazil Railway, com a finalidade de explorar a concessão adquirida pelo barão da Soledade em 1870, construindo uma estrada de ferro entre o Recife e Limoeiro (EDMUNDSON, 2016). Os trabalhos de construção se iniciaram em 1879 e, em 1881, abriu-se ao tráfego o primeiro trecho (PINTO, 1949) entre a Estação do Brum, no Recife, e Paudalho. Diferentemente da Recife and São Francisco, a linha da Great Western se iniciava ao lado do forte do Brum, nos limites do bairro do Recife, seguindo no sentido noroeste, contornando a cidade até alcançar São Lourenço.

Também na década de 1880 foi construída e inaugurada pelo Governo Central a Estrada de Ferro de Recife a Caruaru, tendo o ano de 1881 como o início das suas obras, sendo o primeiro trecho inaugurado em 1885, entre o Recife e Jaboatão. No final da década de 1880, esta ferrovia passou a chamar-se Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Iniciando-se próximo à Casa de Detenção, seu traçado acompanhava parte do leito do Capibaribe, estando quase que em paralelo à Recife and São Francisco até Afogados. Em 1895, seus trilhos alcançavam Caruaru, no agreste.

As três linhas citadas, até o início do século XX, eram geridas por companhias distintas, e embora começassem em Recife, suas estações iniciais não eram as mesmas, apesar de relativamente próximas. À exceção da Estação do Brum, as demais ficavam distantes do porto, o que ia de encontro à principal proposta de sua construção, o escoamento da produção. Vale ressaltar que essas três linhas passaram a ser da responsabilidade da Great Western nos primeiros anos do século XX, contribuindo para a criação de uma rede de fato, com a unificação na administração e intervenções na construção de interligações entre as linhas e padronização das bitolas (distância entre os trilhos) em um metro, já que a Recife and São Francisco empregava a bitola larga, de 1,60 m.

Trilhos urbanos

Construídas com a finalidade direta de atender à demanda urbana, do Recife e seus arredores, as ferrovias ou trilhos urbanos começaram a tomar conta das ruas recifenses, já na década de 1860. Fluxos também assumidos pelas linhas de longa distância, abordadas anteriormente, no entanto melhor explorados por estas outras ferrovias.

Na década de 1860, Duarte (2005) aponta para uma população de aproximados 75.000 habitantes, que em 1867 já alcançava o número de 80.000 (DUARTE, 2004). Algo que se fazia cada vez mais necessário eram melhorias no deslocamento a curtas distâncias, uma demanda que praticamente se concentrava em sua totalidade na mão de canoeiros, apontando para a urgência de intervenções que possibilitassem uma melhor ligação entre os principais pontos da cidade e seus arredores. Com contrato firmado em 1863, formou-se a companhia inglesa Brazilian Street Railway Company Limited com autorização para a construção e a operação de uma ferrovia para o transporte de passageiros entre o Recife e Apipucos. Já em 1867, seria inaugurada a estrada de ferro em suas primeiras três seções, sendo que em 1871 já alcançava a povoação de Caxangá, nas proximidades da ponte sobre o rio Capibaribe (DUARTE, 2005).

As linhas foram sendo ampliadas nas décadas de 1870 e 1880, atendendo a outras povoações nas proximidades do Capibaribe, como Iputinga e a Várzea. A companhia Trilhos Urbanos do Recife a Olinda e Beberibe, a essa época, também estendeu seus trilhos pelo Recife e entorno. Estas primeiras utilizavam pequenas locomotivas a vapor tracionando alguns carros e seguiam para os subúrbios mais distantes do centro. O termo popularmente empregado para designar estes trens urbanos era “maxambomba”, corruptela que surgiu a partir do termo machine pump, de acordo com Duarte (2004).

Utilizando a tração animal, a Companhia de Ferro-Carril de Pernambuco complementou esse emaranhado de linhas de bitolas diferentes (distância entre os trilhos) atendendo à demanda urbana de pessoas e até de mercadorias (DUARTE, 2005). Esta última, de acordo com Menezes (2015), apenas atendia as áreas da cidade. Para os pontos mais distantes, utilizavam-se as companhias de tração a vapor.

A figura 4 mostra a área central do Recife, com os bairros de Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista, no início do século XX, estando representados os traçados das vias férreas que cortavam esta região, implantadas na segunda metade do século XIX. Na cor verde, marcadas com o número 1, estão as linhas dos bondes de tração animal. Na cor vermelha, marcadas com o número 2, estão as ferrovias urbanas que utilizavam a tração a vapor.

Por fim, marcadas respectivamente com os números 3, 4 e 5 estão as estações iniciais da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (ou Recife and São Francisco Railway), da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro da Great Western e a estação inicial da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. O mapa possibilita uma noção do adensamento de linhas férreas promovido entre 1850 e 1900 na área central do Recife, não limitado a esta área, já que os trilhos alcançavam subúrbios mais remotos, bem como outras vilas e cidades (a partir das ferrovias de longa distância).

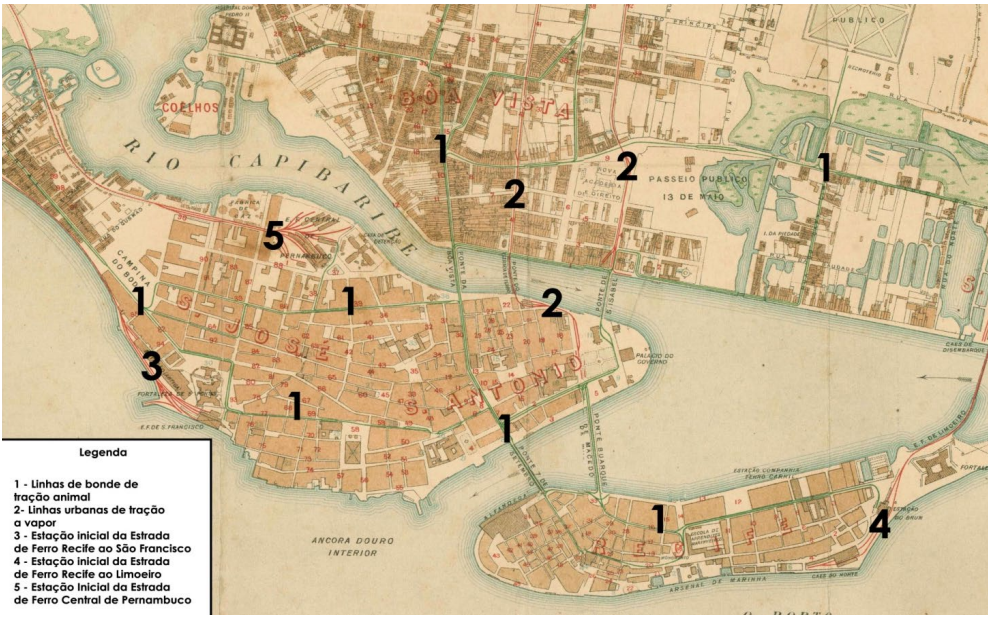


Figura 4: Recorte dos bairros centrais do Recife e a distribuição de linhas férreas.
Fonte: Planta da cidade do Recife, 1906. Elaborada por Douglas Fox e Michell Whitley. Acervo digital do Laboratório de Topografia de Pernambuco – Labtopope/Unicap, editado por André Cardoso.

Ainda a partir do mapa, é possível observar o predomínio das linhas de tração animal, cortando várias ruas e possibilitando a ligação entre os três núcleos urbanos centrais e o entorno, levando em consideração, por exemplo, o prolongamento que levava a Tejipió, mais a sudoeste, acompanhando quase em paralelo o traçado da Estrada de Ferro Central. Por outro lado, as linhas urbanas de tração a vapor aparecem com menor predomínio na área central, muito embora tenham sido fundamentais para ligar as povoações às margens do rio Capibaribe, como Caxangá e Apipucos. Já as ferrovias de longa distância enfrentaram certa concorrência no transporte de passageiros com os trilhos urbanos, por questões de custo de passagem e frequência de trens, como aponta Melo (2016), ao tratar da Recife and São Francisco. Mas ainda assim desempenharam papel fundamental no transporte de passageiros, pois passaram por adaptações de horários e abriram novas estações no Recife e arredores para atender à demanda local. Nas primeiras décadas do século XX, as ferrovias de longa distância compuseram uma rede, assim como os trilhos urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando a importância dos meios de transporte na formação e transformação de lugares e paisagens, é possível concluir que a segunda metade do século XIX representou

para o Recife um momento de grandes transformações que irão dar os contornos para as etapas seguintes de seu adensamento urbano. As linhas férreas atraíram para suas margens muitas moradias, estabelecimentos comerciais e algumas fábricas, induzindo o processo de urbanização em áreas antes pouco exploradas. A facilidade de se deslocar por meio dos trilhos, com ganhos em custo e velocidade, permitiu a descentralização da população que, do entorno do porto, passa a ocupar de forma mais intensa os subúrbios.

Como resultados posteriores desse reordenamento dos fluxos no Recife, convém destacar que, do leito das estradas de ferro, surgiram as principais vias de circulação atuais da cidade, como é o caso das avenidas Caxangá e Conde da Boa Vista ou da avenida Norte. A orientação desses antigos fluxos, que em muitos casos acompanharam os "velhos caminhos", como as primeiras estradas e os caminhos de água, contribuiu para a formação de novas localidades, principalmente no entorno de pontos de embarque.

A partir do estudo histórico é possível chegar a uma compreensão mais completa acerca dos processos de transformação do espaço. Desse modo, apreender a historicidade dos meios de deslocamento e a importância que desempenharam em cada contexto se coloca como alternativa para o estudo da história das cidades.

REFERÊNCIAS

BARROS, J. D'A. *O campo da história*: especialidades e abordagens. Petrópolis: Vozes, 2013.

BRASIL. *Decreto n° 1.030, de 7 de agosto de 1852.* Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html. Acesso: 4.jul. 2018.

CARLS, F. H. *Sítio do Dr. Fonseca* (Passagem). 1 gravura, litogravura p&b, 28 x 36,5 cm . Pernambuco [Recife, PE]: Lith. F. H. Carls, [1878]. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1450857/icon1450857.jpg. Acesso: 15.nov.2018.

CARVALHO, M. J.M. *Liberdade*: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822 – 1850). Recife: Universitária da UFPE, 2010.

CASTRO, J. de. *Um ensaio de geografia urbana*: a cidade do Recife. Recife: Massangana, 2013.

CASTRO, V. de. *Das igrejas ao cemitério*: políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007.

DUARTE, J. L. O Recife e a Maxambomba no século XIX: ferrovia X hidrovia. *Anais...* do V Encontro Estadual de História. Recife: URPE, 2004.

_____. *Recife no tempo da Maxambomba* (1867-1889): o primeiro trem urbano do Brasil. 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, UFPE, Recife, 2005.

EDMUNDSON, W. *A Gretoeste*: a história da Rede Ferroviária Great Western of Brazil. João Pessoa: Ideia, 2016.

EISENBERG, P. *Modernização sem mudança*: a indústria açucareira em Pernambuco (1840–1910). Campinas: Paz e Terra, 1979.

FOX, D.; WHITLEY, Ml. *Planta da cidade do Recife, 1906.* Disponível em: https://www.labtopope.com.br/cartografia-historica/. Acesso: 19.nov.2018.

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

KOSTER, H. *Viagens ao Brasil. Rio de Janeiro*: Brasiliana, 1942.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana. Belo Horizonte*: UFMG, 1999.

LOBO, I. I. de S. *Planta das cidades do Recife, Olinda e seus arrabaldes.* 1 mapa, 53 x 76. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart543231/cart543231.jpg. Acesso: 17.nov.2018.

MELO, J. C. de. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil*: The Recife – São Francisco Railway. Recife: CEPE, 2016.

_____. *Ferrovias e mobilidade social no Nordeste* (*1850 – 1900*). Campina Grande: EDUFCG, 2008.

MENEZES, J. L. M. *Mobilidade urbana no Recife e seus arredores.* Recife: CEPE, 2015.

PARAHYM, O. *Traços do Recife ontem e hoje.* Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

PINTO, E. *História de uma estrada de ferro do Nordeste.* Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil.* São Paulo: Brasiliense, 2004.

REZENDE, A. P. O *Recife*: histórias de uma cidade. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002.

SANTOS, M. A. dos. Cuidado com o tigre. *In*: *Revista de História da Biblioteca Nacional*, 2008.

SANTOS, M. *Espaço e método.* São Paulo: EDUSP, 2014.

SILVA, S. V. da. *O costume da praça vai à casa*: as transformações urbanas e suas influências sobre os costumes da classe burguesa do Recife oitocentista (1830 – 1880). 2011. Dissertação (Mestrado em História), UFRPE, Recife, 2011.

SCHLAPPRIZ, L. *Casa de Detenção.* 1 grav., litograv. p&b, 28 x 36,5cm. Recife, PE: Lith. F. H. Carls, [1863-68]. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon354206/icon354206.jpg. Acesso: 17.nov.2018.

Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo Sul de Mato Grosso

Ananda Soares Rosa | Nilson Ghirardello

RESUMO

Este trabalho visa estudar o Município de Três Lagoas (MS), na tentativa de compreender sua formação urbana, versando sobreos principais atores e características desse processo que, somado às peculiaridades espaço-territoriais, proporcionaram uma implantação e ocupação de caráter estratégico. Fruto de inquietações referentes ao passado de municípios sul-mato-grossenses surgidos em virtude da também estratégica passagem da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo território, no início do século XX, esta pesquisa explora a gênese da cidade de Três Lagoas no tocante à realidade econômica, política, cultural e territorial. Três Lagoas tem sua origem relacionada ao processo de ocupação da porção leste do Estado de Mato Grosso, bem como à chegada da Estrada de Ferro que viu, no então povoado, localizado a meio caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande (MS), um sítio perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia. Dessa maneira, a pesquisa que aqui se apresenta tem a finalidade de preencher lacunas quanto aos diversos vieses acerca da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso e da implantação estratégica de Três Lagoas, almejando os principais acontecimentos que acometeram o município, igualmente sua ocupação (rural e urbana).

PALAVRAS-CHAVE: Formação urbana. Implantação estratégica. Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB. Três Lagoas (MS).

ABSTRACT

This review aims to study the municipality of Três Lagoas (MS), in an attempt to understand its urban formation, addressing the main actors and characteristics of this process, which, together with spatial and territorial peculiarities, provided a strategic site implantation and occupation. As a result of worries about the historical past of municipalities from the South-of-Mato-Grosso, which arose due to the strategic passage of the Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), in the beginning of the 20th century, this research explores the genesis of Três Lagoas related to the economical, political, cultural and territorial reality. Três Lagoas has its origin associated to the occupation process of the state eastern portion and to the Railroad arrival, that saw in the until-then-village, located halfway between Bauru (SP) and Campo Grande (MS), a perfect place to create a city that would be developed concomitantly with the Railroad. In this way, the research presented here has the purpose of filling gaps about the strategical passage of CEFNOB through the south of Mato Grosso and the also strategic implementation of Três Lagoas (MS), aiming at the main events that affected the municipality and its occupation (rural and urban ones).

KEYWORDS: *Urban formation. Strategic implantation Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB. Três Lagoas (MS).*

RESUMEN

Este trabajo pretende estudiar el municipio de Três Lagoas (MS), en el intento de comprender su formación urbana, versando sobre los principales actores y características de ese proceso que, sumado a las peculiaridades espacio-territoriales, proporcionaron una implantación y ocupación de carácter estrategico. Fruto de inquietudes referentes al pasado de municipios su-mato-grossenses surgidos en virtud del también estrategico paso de la Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB)

por el territorio, a principios del siglo XX, esta investigación explora la génesis de la ciudad de Três Lagoas en lo referente a la realidad económica, política, cultural y territorial. Três Lagoas tiene su origen relacionado con el proceso de ocupación de la porción oriental del estado, así como a la llegada de Ferrocarril, que vio en el entonces poblado, ubicado a medio camino entre Bauru (SP) y Campo Grande (MS), un lugar perfecto para la creación de una ciudad que se desarrollara conjuntamente con el ferrocarril. De esta manera, la investigación tiene la finalidad de llenar lagunas en cuanto a los diversos sesgos acerca del paso de la CEFNOB por el sur de Mato Grosso y de la implantación estratégica de Três Lagoas, anhelando los principales acontecimientos que acometeron el municipio, igualmente su ocupación rural y urbana).

PALABRAS-CLAVE: *Formación urbana. Implantación estrategica. Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB. Três Lagoas (MS).*

FRUTO DE INQUIETAÇÕES REFERENTES ao passado histórico de municípios sul-mato-grossenses surgidos em virtude da estratégica passagem da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo território (QUEIROZ, 2004, p. 18), no início do século XX, esta pesquisa explora a formação urbana de Três Lagoas (MS), versando sobre os principais atores e características desse processo.

Localizada na região do Alto Paraná e na fronteira com São Paulo, Três Lagoas teve uma implantação e ocupação de caráter singular e estratégico. Sua origem está diretamente atrelada à chegada da ferrovia da CEFNOB, bem como ao processo de ocupação da porção leste de Mato Grosso — mais especificamente a região de Santana do Paranaíba. Sua pré-ocupação ocorreu, num primeiro momento, com a expansão do café em Minas Gerais e com a vinda de entrantes mineiros que, no cenário entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a aprovação da Lei de Terras (1850), chegavam para se apossar de terras devolutas ao ocupar extensas áreas do território em questão (CAMARGO, 2011, p. 54).

Levorato (1999), ao discorrer sobre a gênese de Três Lagoas, destaca o entrante Antônio Trajano dos Santos, mineiro e um dos primeiros a gozar de terras na região, onde: "[...] em 1893 ele adquire [...] a posse da 'Fazenda das Alagoas', registrando-a em Santana do Paranaíba [...]". (LEVORATO, 1999, p. 21). Já no início do século XX, esta propriedade teria sido anexada a uma doação de terras para a formação de Santo Antônio das Alagoas, o que caracteriza a constituição de um patrimônio religioso, sobre o qual nos fala Ghirardello (2010) no livro "A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista".

Foi somente por volta de 1909 que chegaram à região as primeiras pessoas relacionadas à CEFNOB: a comissão de engenheiros responsáveis pelo estudo de viabilização topográfica e geográfica da implantação da ferrovia. Com eles vieram,

também, trabalhadores deslocados para a tarefa de construção da estrada de ferro, onde, à beira da lagoa mais volumosa, instalaram acampamento (LEVORATO, 1999, p. 23).

Este povoado, localizado na metade do caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande [MS], era o entreposto perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia. O potencial espaço-territorial do local vai fazer com que surja a iniciativa para uma implantação estratégica: Três Lagoas parece ter sido a única cidade para a qual a CEFNOB elaborou um Plano Urbanístico.

Dessa maneira, a pesquisa que aqui se apresenta tem a finalidade de preencher lacunas quanto aos diversos vieses acerca da passagem da CEFNOB por Três Lagoas e de sua implantação estratégica, almejando os principais acontecimentos que acometeram o município. Buscamos compreendê-la através da coleta de possíveis evidências por meio da revisão de literatura e da investigação de documentos primários e secundários (GROAT; WANG, 2002, p. 137), cujas informações receberão um tratamento que, orientado pelo problema proposto, impliquem o enquadramento de uma narrativa holística e crível.

A ESTRATÉGICA PASSAGEM DA CEFNOB PELO SUL DE MATO GROSSO

O epíteto "estratégico", termo que mantém relações complexas com o surgimento da cidade de Três Lagoas, pode ser assim alcunhado desde o momento em que surgiu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB). De acordo com Neves (1958), já nos meados do século XIX, o governo brasileiro estudava as possibilidades de dar à região mato-grossense facilidades de comunicações comerciais e sociais, tanto por via fluvial quanto por via terrestre, pois o Brasil, em sua vasta região, para se comunicar, precisava utilizar-se de vias estrangeiras de acesso ou então de vias fluviais que ofereciam longas e penosas viagens.

A Guerra do Paraguai (1864-1870), assentada na questão territorial, foi o pretexto pelo qual os dirigentes políticos cogitaram mais arduamente a construção de uma ferrovia que servisse como instrumento para a garantia da unidade nacional e através da qual se levasse, com maior facilidade, tropas e recursos militares a Mato Grosso (NEVES, 1958, p. 13-14). Tendo-se originado dos conflitos decorrentes da comunicação da capital com as províncias do Sul, por meio do rio da Prata, a Guerra do Paraguai veio como propulsora para a tomada de consciência da necessidade da construção de uma estrada de ferro que atendesse à política de centralização do governo imperial e fosse capaz de estreitar as relações entre o centro político do país e as províncias distantes (AZEVEDO, 1950, p. 141).

Diante da vastidão do território, com o advento da República, os novos responsáveis pelo país encararam com firmeza e seriedade o problema das vias de comunicações,

principalmente em direção às fronteiras (NEVES, 1958, p. 21). O objetivo era alcançar o então sul de Mato Grosso[1] através de uma grande linha que permitisse ao governo levar a sua ação política e militar às fronteiras meridionais e ocidentais do país por intermédio de uma transcontinental, "meio de atração dos vizinhos sem saída para o mar — destinada, enfim, a fazer face, no extremo sudeste do Brasil, ao comércio associado aos rios e aos interesses argentinos" (QUEIROZ, 2004, p. 25).

Construída para a defesa das fronteiras, a CEFNOB, além da finalidade de conservação do Estado, surgira para abrir à civilização e à colonização, novas áreas, como nos diz Azevedo (1950):

> Se um dos objetivos principais de E. F. Noroeste, além de seus fins, estratégico e internacional, foi de abrir à civilização e à colonização novas extensões de território e de ligar ao porto de Santos um novo importante centro de produção de café, ela devia constituir-se pouco a pouco um tráfego geral que lhe permitiria viver e progredir, quando cansadas as terras mais próprias para os cafezais. Nessa política de penetração e expansão econômica, de que a Noroeste foi instrumento, o que se realizou parecia um milagre da terra, pela força com que se expandiram e se povoaram pastagens, invernadas e currais e pela **rapidez com que se transformavam estações e pequenas zonas agrárias em grandes centros urbanos** (AZEVEDO, 1950, p. 124, grifo nosso).

Dessa maneira, no tocante à frente da CEFNOB responsável pelo sul do estado de Mato Grosso, Trubiliano (2014) diz que esta "[...] caracterizou-se por ser uma ferrovia de penetração, em busca de ocupação de novas áreas, expansão agrícola e povoamento. Na sua versão sul-mato-grossense, a ferrovia respondeu às vulnerabilidades da fronteira oeste, no sentido de defender o território ameaçado [...]". (TRUBILIANO, 2014, p. 77). As razões pelas quais a Noroeste do Brasil foi criada, situação que coroou décadas de discussões sobre a ligação ferroviária entre o Mato Grosso e o restante do país, são sintetizadas por Fernando de Azevedo (1950) no trecho que reitera a sagacidade da empreitada:

> A importância da Noroeste não pode, pois, deixar de ser encarada sob essa tríplice face — **estratégica**, econômica e internacional, correspondente às três funções intimamente ligadas, desde sua origem, de uma estrada de penetração que se projetou para soldar províncias entre si e estas com a capital do país e, portanto, criar entre elas uma solidariedade mais profunda e consolidar a unidade nacional; organizar, por um sistema tutelar de viação,

[1] Neste trabalho utiliza-se, frequentemente, a expressão "sul de Mato Grosso" em vez de "Mato Grosso do Sul", pois é sabido que foi apenas em outubro de 1977 que o estado de Mato Grosso dividiu-se em dois: o segmento norte, que manteve a nomenclatura antiga, e a seção sul, a qual passou a compor o estado de Mato Grosso do Sul.

> a defesa de fronteiras remotas; promover o povoamento e a colonização de terras quase desertas, procurar escoadouro para produtos existentes e possíveis e pô-los na circulação geral e deslocar para o porto de Santos, no Atlântico, o comércio dos dois países mediterrâneos da América do Sul. Acresce que o valor **estratégico** de uma estrada de ferro não se mede apenas **pela sua capacidade de transporte de tropas e de seu abastecimento, mas pela função civilizadora (econômica, comercial, política e cultural) que exerce** [...] (AZEVERDO, 1950, p. 145-146, grifo nosso).

À vista disso, a fundação da empresa Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil se deu no ano de 1904[2] com o propósito de construir a via Uberaba-Coxim, no mesmo ano alterada para o traçado Bauru-Cuiabá através do Decreto nº. 5.349 de 18 de outubro. De acordo com esse documento, a ferrovia deveria primeiramente cruzar o rio Tietê, no canal do Inferno, para então atravessar o rio Paraná transpondo-o em Urubupungá (GHIRARDELLO, 2002, p. 28-29).

Os trabalhos de construção da Estrada tiveram início no ano de 1905, em Bauru. No entanto, somente em abril de 1907, por meio do Decreto nº. 6.463, o Governo Federal determinou a mudança do ponto final a ser atingido, passando este a ser Corumbá (QUEIROZ, 1997, p. 22). Contudo, esse decreto alterou a disposição que tratava do trespasse do rio Paraná: ficou determinado "que se procurasse a travessia 'nas imediações da corredeira do Jupiá '"[3] (QUEIROZ, 2004, p. 42), antes, portanto, que o Tietê fosse cruzado.

É interessante ressaltar que no ano de 1903, segundo Neves (1958), o engenheiro da ferrovia Emílio Schnoor publicou o "Memorial do Projeto de Estrada de Ferro a Matto Grosso e fronteira da Bolívia", no qual aconselhava que o início do traçado se desse em São Paulo dos Agudos,[4] passando por Itapura, ainda no estado paulista, e seguisse em direção à Miranda, já em território mato-grossense. No memorial, ele ressaltou, ainda, o potencial das quedas d'água de Itapura e de Urubupungá, que poderiam ser utilizadas futuramente.

É de se notar que o decreto promulgado em 1907 correspondia, em partes, ao traçado apresentado pelo engenheiro, razão pela qual foi incumbido, neste ano, de

---

[2] Deve-se frisar que até o ano de 1917, ano da encampação da CEFNOB pelo Governo Federal, o trecho Bauru a Itapura competia à CEFNOB, e o trecho Itapura a Corumbá – onde nosso objeto de estudo está inserido –, por ser obra independente, levava outra denominação: Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. Eram, a rigor, duas obras distintas, uma no Mato Grosso e uma no Estado de São Paulo. "Após a encampação, o Governo Federal teve que praticamente reconstruir a ferrovia [...]. Com ela, ainda, as duas ferrovias – CEFNOB e Itapura a Corumbá – voltariam a se unir, agora com a denominação de 'Estrada de Ferro Noroeste do Brasil', NOB" (GHIRARDELLO, 2002, p. 64).

[3] Localizada à margem direita do rio Paraná, no estado sul-mato-grossense, 7 quilômetros a leste do atual núcleo urbano de Três Lagoas.

[4] Atual Agudos, nas imediações de Bauru.

efetivar o reconhecimento da nova linha. Findos os estudos exploratórios, a proposta do Decreto da travessia por Jupiá foi mantida pela comissão de expedição, conjuntura que contradizia o que havia sido proposto antes pelo próprio Schnoor (QUEIROZ, 2004, p. 42).

A transposição do rio Paraná era essencial para que se fizesse cumprir o papel estratégico de ligação entre os estados. Somente com a construção da ponte sobre esse rio a conexão seria de fato efetivada. Todavia, previamente à edificação da referida ponte, a CEFNOB improvisou um precário sistema de balsas denominado *ferry boat*, instalado no ano de 1910, concomitante à chegada dos trilhos até a Estação de Jupiá. A efetivação da construção da ponte se deu pelo Decreto nº. 7.585, de 7 de outubro de 1909. Nele, foram aprovados o projeto e o orçamento de uma ponte de 950 metros sobre o rio Paraná, atravessando-o em Jupiá (BRASIL, Decreto nº. 7.585, de 7 de Outubro de 1909, *on-line*). A montagem desse grande projeto em estrutura metálica ficou sob o encargo da American Bridge Company[5] de Nova York, e só se iniciou em 1927, tendo sido concluída apenas em 1926, com a denominação de Ponte Francisco de Sá (QUEIROZ, 2004, p. 44-47).

No momento em que a proposta pela passagem do rio no rebojo do Jupiá foi firmada, a posição do núcleo urbano do município de Três Lagoas começava a se delinear (Figura 1), visto que a Noroeste do Brasil, genitora de toda a transformação rumo ao oeste, surgiu identitária e simbolicamente para consolidar os quase quatrocentos anos de necessidade do Brasil de integrar as fronteiras ocidentais ao resto do país. De acordo com Ghirardello (2002), "No Brasil, poucas serão as ferrovias de cunho estratégico com fins de povoamento ou para garantia de ocupação territorial" (GHIRARDELLO, 2002, p. 19), como foi o caso da CEFNOB. A partir dela surgiram vilas e povoados em função dessa mobilidade humana e também da hegemonização de uma parte da terra onde antes muito pouco era conhecido. (Figura 1)

A PRÉ-OCUPAÇÃO DO SUL DO MATO GROSSO E O EMBRIÃO DE TRÊS LAGOAS

O município de Três Lagoas teve uma ocupação e implantação de caráter singular e estratégico. Sua origem está diretamente atrelada à chegada da ferrovia da CEFNOB, bem como ao processo de ocupação da porção leste do Estado de Mato Grosso — mais

[5] Essa empresa era (e ainda é) uma grande fábrica de estruturas e pontes metálicas do mundo, tendo construído importantes "obras de arte" da arquitetura e da engenharia, como, por exemplo, a Ponte 25 de Abril (Golden Gate) de Lisboa; a estrutura do Empire State Building de Nova York; a ponte Angostura, na Venezuela; Ercílio Luz em Florianópolis. AMERICAN BRIGDE, [S.I.], 2017. Disponível: http://www.americanbridge.net/about/history/. Acesso: 27.SET.2017. Essas informações atestam que a obra da ponte sobre o rio Paraná não era pequena e irrelevante, mas possuía certa opulência para a época de sua construção, além de firmar a função social e econômica para a qual deveria ser implantada.

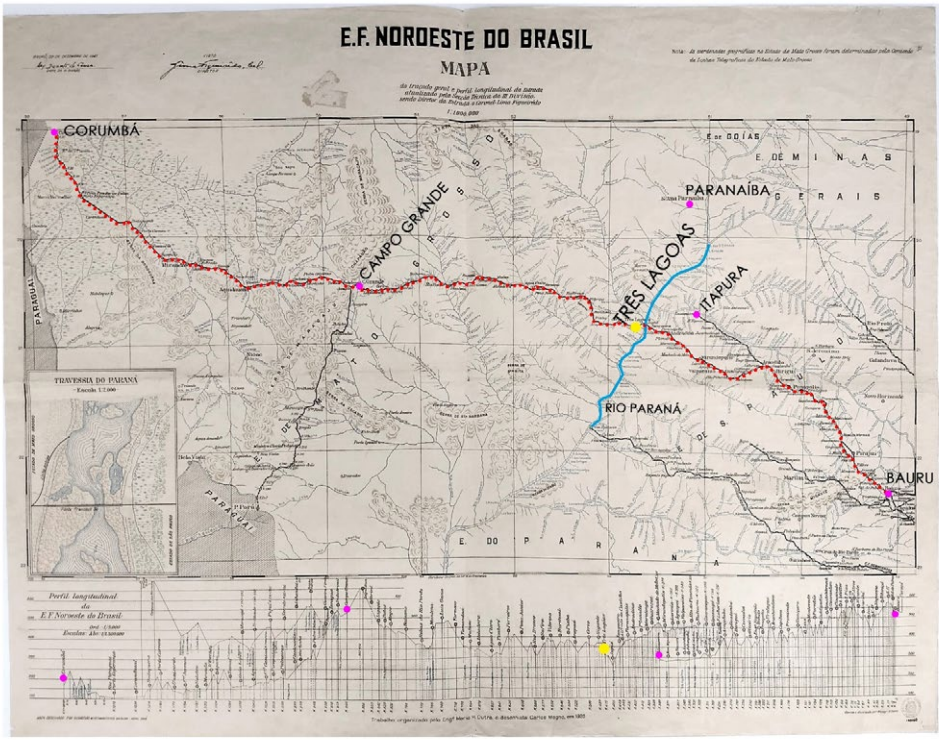


Figura 1: Mapa do traçado da CEFNOB no ano de 1942 (traço pontilhado). Localização do rio Paraná. Localização de cidades como Corumbá, Campo Grande, Paranaíba, Itapura e Bauru. Localização de Três Lagoas. Atenção ao cruzamento do rio Paraná à esquerda do documento.
Fonte: Acervo da Mapoteca da Biblioteca Mário de Andrade. São Paulo. Editado pela Autora. Foto: ROSA, Ananda Soares, 2019.

especificamente a região de Santana do Paranaíba[6] — período de desenvolvimento da economia pastoril, em particular no que diz respeito à criação bovina. Pode-se dizer, inclusive, que a cidade de Três Lagoas possui certa descendência para com o Município de Paranaíba. Essa pré-ocupação ocorreu, num primeiro momento, com a expansão do café em Minas Gerais e, posteriormente, com a vinda de entrantes mineiros que chegavam para ocupar o espaço visto como "desabitado".[7]

O advento de ocupantes não índios à região de Santana do Paranaíba se deu por volta de 1830. Foi nesse cenário, entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a aprovação da Lei de Terras (1850), durante o período de posses livres, que a aquisição de terras pelos pioneiros ocupou extensas áreas do território em questão (CAMARGO, 2011, p. 54). Nesse ínterim, terras devolutas foram apossadas e, em razão da topografia plana,

[6] Santana do Paranaíba, hoje denominada apenas Paranaíba.

[7] Antes da chegada dos desbravadores, a região de Santana do Paranaíba era ocupada pelos índios caiapós.

de dificuldade de entrada e de transporte, pouca mata nativa, vegetação rala, além da abundância de água e dos campos a rigor, optou-se pela atividade pecuária (SILVA, 2010, p. 576). Assim, os primeiros habitantes da região, as famílias Garcia Leal, Rodrigues da Costa, Correia Neves, Barbosa e Lopes, na companhia de parentes, agregados e trabalhadores escravizados, vindos numa corrente migratória que descia o rio Paranaíba e o Grande,[8] estabeleceram-se com o objetivo de desenvolver plantio, engenho e, sobretudo, cultura pastoril (BRAZIL; CAMARGO, 2009, p. 3).

Em "Episódios históricos da formação geográfica do Brasil", Mário Monteiro de Almeida (1951) discorre sobre a trajetória dos Garcia Leal, iniciada em Minas Gerais. José Garcia e Januário Garcia Leal tornaram-se líderes dessa frente de ocupação e fundaram as primeiras fazendas na região de Paranaíba, determinando o perfil de uma sociedade pastoril latifundiária. A família Garcia Leal permaneceu por bastante tempo neste lugar, apossando-se de significativas extensões de terra e conquistando prestígio e espaço político na região (CAMARGO, 2011, p. 57).

Na obra "Como era lindo o meu sertão", Sá Carvalho (2005) publica parte da entrevista cedida a ele pelo próprio Protázio Garcia Leal, em 1943, na qual o sertanista narrou suas explorações até atingir a região onde hoje se situa Três Lagoas. Foi no ano de 1884, que o neto de Januário, Protázio, participou de uma expedição aos sertões da margem direita do rio Sucuriú, atingindo uma zona de capim-mimoso, no lugar em que fundou a Fazenda Piaba — onde não se fixou, apenas passou a criar gado[9] — marcando seu papel no processo histórico regional. Mudou-se para a região da Piaba só em 1888 (SÁ CARVALHO, 2005, p. 53).

Algum tempo depois, na tentativa de conseguir comércio com a Colônia Militar de Itapura, no rio Tietê, Protázio partiu para outra expedição abrindo caminho da Piaba para a barra do rio Sucuriú, pois "sempre ouvira falar de seus parentes do comércio[10] que faziam com Itapura e com Piracicaba" (SÁ CARVALHO, 2005, p. 55). Prosseguiu, desta maneira, rio abaixo até encontrar uma mata, "cerca de uma légua distante do rio Paraná", na qual estacionou para explorar a zona, "no que descobriu uns campos limpos e neles três lagos grandes, que desaguavam diretamente para o Paraná, onde hoje se localiza a cidade de Três Lagoas" (SÁ CARVALHO, 2005, p. 56).

Simultaneamente, começavam a vir para a região outras pessoas interessadas na posse de terras e na criação de gado:

[8] Esses dois rios formam, adiante, o rio Paraná.

[9] O transporte de gado realizava-se pelo rio, por onde os animais desciam em embarcações denominadas *bullboats*.

[10] Cabe ressaltar que, no século XIX, as relações comerciais com Minas Gerais, envolvendo a pecuária, eram expressivas.

> O mineiro Antônio Trajano dos Santos afazendou-se nas Três Lagoas descobertas por Protázio; Delfino Antônio dos Santos, irmão deste, afazendou-se nos varjões do rio Sucuriú; Antônio Paulino, genro de Necésio Ferreira de Melo, afazendou-se no ribeirão Campo Triste; Manuel Garcia Leal fundou retiro no rio Pombo, afluente do rio Verde; e muitos mais (SÁ CARVALHO, 2005, p. 56-57).

Levorato (1999), ao discorrer sobre o princípio do município de Três Lagoas, destaca o entrante Antônio Trajano dos Santos, também mineiro e um dos primeiros a gozar de terras na referida região, onde:

> [...] em 1893 ele adquire de João Elias e Cândido Roldão a posse da "Fazenda das Alagoas", registrando-a em Santana do Paranaíba com os seguintes limites: por este abaixo até a barra do Palmito; por este acima até a mata do Palmito, dividindo-se com este até o Sucuriú e por este abaixo até o ponto de partida (LEVORATO, 1999, p. 21).[11]

Levorato (1999) alega, ainda, que a sede da Fazenda das Alagoas foi locada à beira da lagoa maior, estendendo-se na direção sul. Mais tarde, já no início do século XX, esta propriedade teria sido anexada a uma doação de terras para a formação do Patrimônio de Santo Antônio das Alagoas, realizada por Trajano dos Santos em razão de sua devoção ao santo que nomeia o sítio. A extensão exata da doação de parte da propriedade ao Patrimônio ainda é incerta e causa divergências; no entanto, a Diocese de Três Lagoas, em carta datada de 6 de julho de 1984, cujo trecho foi transcrito abaixo, declara ser detentora, desde 1910, da área doada por Antônio Trajano ao santo de nome igual ao seu:

> Em 17 de maio de 1910, o Sr. Antônio Trajano dos Santos e a sua mulher, doavam ao Patrimônio de Sta. Ana do Paranaíba [territorialmente a região de Três Lagoas pertencia à Paróquia Sta. Ana do Paranaíba, existente desde 1835] de uma área de 58 hectares e 80 ares,[12] de terras desmembradas da Fazenda "Alagoas".
>
> Este terreno foi doado para ser construída uma Igreja em honra de Sto. Antônio, o que foi concretizado a tempo.
>
> [...] Estas terras da Igreja localizavam-se desde o lugar onde existe a igreja Santo Antônio, passando pela Praça da Bandeira até encontrar as margens da Lagoa Grande (TRÊS LAGOAS, Carta da Diocese de Três Lagoas, 1984).[13]

---

[11] Nota-se que, naquela época, pela ausência de demarcações precisas de terra, utilizavam-se dos elementos da natureza como limites geográficos e barreiras territoriais.

[12] Se limitarmos um perímetro entre a rua Duque de Caxias, a avenida Capitão Olinto Mancini, a circular da lagoa e a linha férrea chegaremos a um total de área bem próximo aos 58 hectares e 80 ares citados pela carta diocesana.

[13] Carta registrada no Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas.

No ano de 1914, no local cedido ao Patrimônio, foi construída a Igrejinha de Santo Antônio. Vale salientar que a doação de terras era uma prática usual para a época, segundo relata Ghirardello (2002, p.125): "Um fazendeiro ou grupo deles doava terras rurais à Igreja Católica, que passaria a zelar pelo futuro povoado, sob a proteção religiosa de um santo, em geral determinado pelo doador". Ele prossegue:

> Tal patrimônio a ser administrado pela Igreja seria como um dote, cuja finalidade principal era a ereção da capela (MARX, 1991, p. 39) que, instalada em local povoado, agregaria fiéis ao seu redor. O interesse dos proprietários rurais na proximidade física do patrimônio, almejada com a doação, também dizia respeito à união dos poderes entre a Igreja e o Estado (GHIRARDELLO, 2002, p. 126).

Ainda segundo Ghirardello (2010), quando um fazendeiro doava terras para a formação de um patrimônio religioso, escolhia a fração que oferecesse água corrente para os futuros moradores, afinal, sem ela, nenhuma vila seria formada. Era frequente, portanto, que, ao menos alguma das divisas da área concedida ao patrimônio religioso fosse o curso d'água. No caso específico de Três Lagoas, esses limites se dariam pelos rios Paraná e Sucuriú e pelas três lagoas que conferem nome ao espaço da futura povoação, região, por conseguinte, extremamente favorável à instalação de uma povoação.

Ressalva-se, não obstante, que no ano de 1908,[14] Euclides da Cunha insistia na importância geográfica da região e percebia o potencial do território quando reiterava as previsões de Emílio Schnoor e sua Comissão sobre as quedas d'água de Itapura e Urubupungá, conforme já comentado em passagens anteriores. Queiroz (2004) explicita que Euclides da Cunha anteviu, ainda no começo do século, o crescimento dessa região num futuro não muito distante:

> No sul de Mato Grosso, assinala Euclides, aquela Comissão havia identificado "uma área de 6 milhões de hectares de terra roxa igual à do Oeste Paulista, de fertilidade consagrada" — área que, uma vez atravessada pela Noroeste, "desvendaria" à colonização estrangeria "um dos mais opulentos recantos do Brasil". Além disso, fascinado pelas promessas da eletricidade, o autor reitera a previsão de que a região dos saltos de Itapura e Urubupungá seria "a base vindoura do mais importante dos centros industriais da América do Sul": naqueles lugares até então "desfrequentados", Euclides vislumbrava, com efeito, **"uma cidade opulentíssima do futuro"** (CUNHA, 1946, p. 156, 160 *apud* QUEIROZ, 2004, p. 322 – grifo nosso).

[14] 1908, ou seja, depois que a Comissão Schnoor havia concluído o reconhecimento do trecho mato-grossense da ferrovia, ocorrido no ano de 1907 (QUEIROZ, 2004, p. 322).

No início do século, já havia uma pré-ocupação rural nas fazendas espalhadas no entorno das lagoas, com especial ênfase aos redores da lagoa maior. Contudo, por volta de 1909, chegaram à região as primeiras pessoas relacionadas à CEFNOB: tratava-se de outra comissão de engenheiros responsáveis pelo estudo de viabilização topográfica e geográfica da implantação da ferrovia. Com eles vieram, também, trabalhadores deslocados para a tarefa de construção da estrada de ferro, onde, à beira da lagoa mais volumosa, instalaram acampamento em razão da topografia plana, ausência de vegetação fechada e ventos, o que possibilitava uma melhor salubridade (LEVORATO, 1999, p. 23). A primeira instalação de operários da Noroeste do Brasil recebeu, então, o nome de "Formigueiro"[15] — por causa da grande quantidade de formigas na região (OLIVEIRA, 2009, p. 33) — e foi, efetivamente, o princípio de uma ocupação com características de formação urbana na localidade de Três Lagoas.

Ainda no ano de 1909, começaram a surgir as primeiras casas de madeira que, juntamente com a instalação dos engenheiros e trabalhadores da ferrovia, abrigavam a população migrante do campo. Nessa conjuntura alicerçou-se, em definitivo, a nova povoação. Na mesma época, não obstante, toda a área achava-se tomada por uma população dispersa e que clamava por serviços só possíveis de serem oferecidos por um núcleo maior em sentido logístico e administrativo. A facilidade de comunicação com o posto de Itapura e com o ramal que ligaria esta a Araçatuba,[16] contribuiu para fazer da região um ponto de referência (LEVORATO, 1999, p. 24).

TRÊS LAGOAS PREMEDITADA: UMA IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA

No período de 1910 (data que a ferrovia chega a solo mato-grossense) a 1912, a implantação da ferrovia na povoação das três lagoas alterou significativamente sua configuração territorial, pois modificou o conjunto de elementos naturais e artificiais que caracterizavam fisicamente o espaço, propiciando o desenvolvimento populacional de toda a região.

Em 1911, a pedido da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, a "Empreza Constructora Machado de Mello" executou o Plano Urbanístico de Três Lagoas (Figura 2). Infelizmente não há nenhum dado na planta que confirme o nome de seu idealizador, tampouco há um memorial descritivo sobre a mesma. Há, apenas, um carimbo da Noroeste do Brasil e os dizeres "Executada pela Empreza Constructora Machado de

[15] Trata-se, hoje, do bairro Santa Luzia. Ainda podem ser encontrados em sua paisagem os galpões das antigas oficinas de reparo da CEFNOB.

[16] O ramal que ligava Araçatuba a Itapura passou a denominar-se ramal de Lussanvira (NEVES, 1958, p. 119).

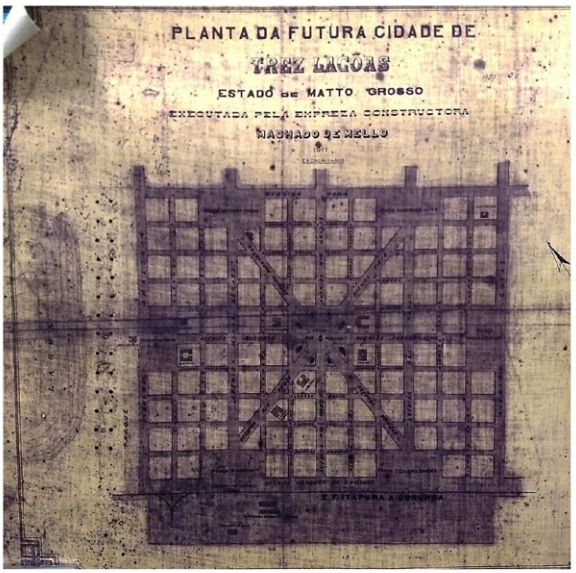


Figura 2: Foto do Plano Urbanístico projetado para a "Futura cidade de Trez Lagôas", em 1911.
Fonte: Arquivo Histórico e Jornalístico Gabriel Ruiz Pelegrina, NUPHIS-USC – Bauru. Foto: ROSA, Ananda Soares, 2018.

Mello". Constantemente, historiadores e memorialistas trazem o nome do engenheiro Oscar Teixeira Guimarães, o qual, em colaboração com os engenheiros Justino Rangel França e Antônio Molina de Queiroz, foi o possível responsável pela elaboração do plano (NEVES, 1958, p. 82).

Independentemente de quem seja o planejador, à frente da CEFNOB estavam engenheiros que, atuando diretamente na construção da ferrovia, ao formularem o projeto da "Planta para a Futura Cidade de Trez Lagôas", tomaram para si o discurso progressista e de desenvolvimento, até então semeado pelo governo (SILVA, 2010, p. 578). Acredita-se que os engenheiros, diferentemente dos traçados urbanos bidimensionais que vinham sendo colocados durante o século XIX e início do XX nas localidades paulistas por onde a ferrovia avançou, tinham consciência da importância estratégica que a nova cidade de "Trez Lagôas" teria para o estado de "Matto Grosso" ao elaborarem um Projeto Urbano, tridimensional, com malha viária e edificações.

O grande empreendimento que foi a Noroeste do Brasil trouxe consigo uma proposta tecnológica muito bem elaborada: era clara a convergência entre o que era discutido nas escolas de engenharia e, em geral, no país — a transformação da sociedade que deveria avançar ao longo dos séculos XIX e XX através da imagem de progresso e civilização, deixando para trás o período do Império — e o que foi aplicado à prática não só na construção da estrada de ferro, mas também no projeto urbano para a futura cidade de Três Lagoas (SILVA, 2010, p. 548). Este povoado, localizado na metade do caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande (então pertencente ao estado de Mato Grosso e à

vila mais próxima antes de Corumbá), era o entreposto perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia. O potencial espaço-territorial do local vai fazer com que surja a iniciativa para uma "implantação estratégica": Três Lagoas parece ter sido a única cidade para a qual a CEFNOB elaborou um plano urbanístico.

Pode-se notar a referida natureza inovadora e progressista pela ousadia do projeto proposto. A influência francesa, baseada em Haussmann, é evidente em diversos aspectos dentre os quais a racionalidade, elaborada num plano linear cuja intenção de expandir a futura cidade é perceptível; grandes vias de escoamento concêntricas formando um "X" de intersecção ao meio do plano, assemelhando-se aos traçados em diagonais de cidades como La Plata e Barcelona e, em nível nacional, Belo Horizonte (MG); ruas e avenidas como bulevares, largas e cujos nomes referiam-se a rios e figuras importantes da época para a região, na tentativa de enaltecer as qualidades locais.

No cruzamento do "X", ao centro do plano, a praça central traz a Igreja Matriz, de construção singela. Ao seu redor, são locadas as construções que representam o poder público como a Câmara e o Fórum,[17] posicionados em lados opostos. Também ao redor da praça medial encontram-se as edificações como o teatro e o hotel. Afastados do jardim público em um raio maior, a escola, seguida pelas praças secundárias, o matadouro, o hospital, a capela, o quartel e um parque, que delimitava a oeste o desenho.

As edificações ferroviárias eram, da mesma maneira e com a mesma importância, previstas no projeto. A linha férrea Itapura — Corumbá restringia o fim do traçado a sudoeste de orientação solar. Eram supostos, além da Estação Ferroviária, oficinas, depósitos de carros e prédios administrativos. No entanto, o projeto urbano para a futura cidade de Três Lagoas não veio a ser implantado, fracassando os planos dos engenheiros para essa localidade promissora. Algumas suposições podem ser levantadas como causa da não efetivação do plano, como a excessiva importância atribuída a outras cidades sul-mato-grossenses durante e após a construção da estrada de ferro, por exemplo, Campo Grande e Corumbá (SILVA, 2010, p. 578).

A empresa construtora da ferrovia, sob o comando de Joaquim Machado de Melo, no ano de 1912, locou a Estação Ferroviária de Três Lagoas distante nove quilômetros do rio Paraná, em localidade próxima à lagoa maior (QUEIROZ, 1997, p. 119). Gerado a partir desta estação, situação que o faz assemelhar-se a algumas cidades do interior paulista, o traçado implantado no sítio de Três Lagoas não trouxe nenhuma inovação formal, ao contrário da primeira proposta de 1911.

---

[17] Uma espécie de Centro Cívico, cujas ideias foram muito presentes no modernismo dos anos 1950, quando houve um CIAM sobre o tema.

Nesse ínterim, o Governo do Estado, pelo Decreto nº. 311, de 9 de Abril de 1912, reservou uma área de aproximadamente 3.600 hectares para o rocio do povoado, batizando-o "Três Lagoas", tendo sido as terras desapropriadas da Fazenda Alagoas de Antônio Trajano dos Santos (NEVES, 1958, p. 82), conforme transcrição abaixo:

> Denominação do imóvel: Três Lagoas. Característica e confrontações: Lote de terras com a superfície de 3.659 hectares, reservado para patrimônio da povoação de Três Lagoas pelo Decreto da Presidência do Estado nº. 311 de 9 de abril de 1912, confinado ao norte com propriedade da empresa Companhia Feira do Gado de Três Lagoas e com a Fazenda Varginha a herança de Delfino Pereira dos Santos; ao poente com a Fazenda Córrego do Pinto, pertencente a diversos; ao sul com o leito da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e ao nascente com a referida propriedade da Companhia Feira do Gado de Três Lagoas estando o perímetro demarcado por 50 marcos dispostos pela forma declarada no título (Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas, 1922).[18]

O "Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso", publicado em Hamburgo no ano de 1914, descreve a situação de Três Lagoas nesta primeira metade da década de 1910 como sendo "um povoado essencialmente commercial". O "Álbum" traz o núcleo, distando três léguas do rio Paraná, como um "lugar improvisado — [onde] no começo —, derrubou-se o matto e foi se levantando casas às pressas, para alojar as mercadorias importadas de São Paulo: d'ahi ser sua edificação ainda muito ligeira". Além disso, acrescenta: "Três Lagoas é simples Districto do Município de Sant-Ana e as casas ali estabelecidas, em parte bem importantes, são umas filiaes das outras, monopolizando quase o commercio todo do município" (AYALA; SIMON, 1914, p. 421).

Em 1914 — mesmo ano da entrega do trecho Bauru-Porto Esperança — no dia 12 de junho, através da Lei nº 656, o Governo do Estado de Mato Grosso, pelo presidente dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, elevou o povoado a "Distrito de Paz de Três Lagoas". No ano seguinte, por meio da Lei nº 706 de 15 de junho, o distrito passou a ser chamado "Vila de Três Lagoas", pertencente à Comarca de Santana do Paranaíba (LEVORATO, 1999, p. 25).

É do ano de 1915, também, a Lei nº 6 de 10 de setembro, que deixa claros o não estabelecimento do projeto urbanístico anteriormente citado e a aprovação da "planta topográfica" para a implantação da vila, abaixo reproduzida:

> Art. 1º- Considerando que a **planta topográfica** organizada para edificação desta Vila satisfaz todas as exigências das normas modernas e demais condições necessárias ao seu desenvolvimento e bem estar da população

[18] Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas – MS, transcrição registrada no Livro 3-A, f.33 nº de ordem 462 de 22 de junho de 1922. Circunscrição de Três Lagoas (MS).

> proponho que a mesma seja aprovada e adaptada para as edificações existentes e futuras, observando-se para estas as condições exigidas pela arquitetura a normas modernas que deverão ser regulamentadas [...]. (TRÊS LAGOAS, Lei nº 6 de 10 de Setembro de 1915, grifo nosso).

É explícita a clareza da expressão "planta topográfica" alegando que o traçado a ser implantado tratava-se apenas de um simples arruamento, bidimensional, adaptado para as edificações existentes e não mais o plano urbanístico proposto, no qual, além do desenho das ruas, previam-se, também, diversas edificações. Essa implantação foi formulada por um sistema ortogonal desenvolvido através de vias largas, com uma distribuição urbana do tipo "xadrez". Nele, o princípio do sistema viário e a divisão do solo urbano eram definidos pelo alinhamento da via férrea e da estação ferroviária.

Foram demarcados 35 quarteirões de 100 x 100 metros, totalizando um polígono regular de aproximadamente 350.000 metros quadrados, dispostos de forma ortogonal a partir da esplanada, à frente da estação ferroviária (Figura 3), na direção nordeste (lateral direita da lagoa Maior). Desta maneira, avenidas largas foram abertas paralelas e perpendiculares à ferrovia, com canteiros centrais entre as duas vias de tráfego. Os limites do arruamento eram dados pelas avenidas: Rosário Congro, antiga avenida Noroeste (partindo paralelamente à estação); Cap. Olinto Mancini, antiga avenida Minas Gerais (paralela à Estação); Filinto Müller, antiga avenida Cuiabá (partindo perpendicularmente à Estação) e Dr. Eloy Chaves, antiga avenida São Paulo (perpendicular à estação) (OLIVEIRA, 2009, p. 276).

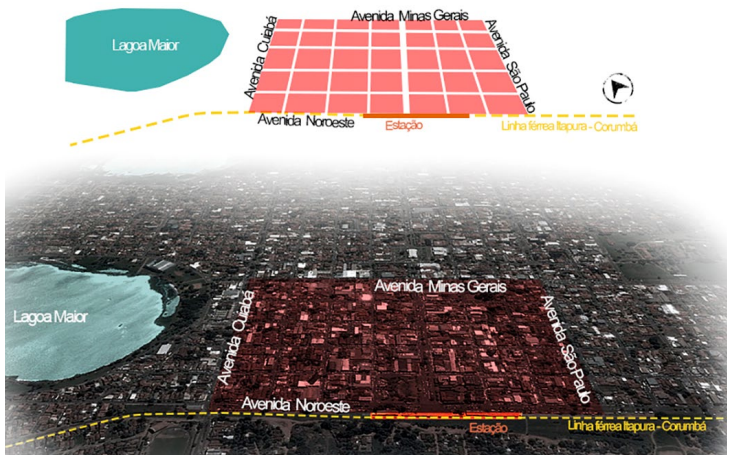


Figura 3: Reconstituição de como seria o traçado implantado em Três Lagoas na segunda metade da década de 1910.
Fonte: *Google Earth*, 2017. Editada pela Autora em setembro de 2017.

Entre os anos de 1915 e 1930, a implantação do transporte ferroviário possibilitou a tão almejada ligação entre os estados de Mato Grosso e São Paulo.[19] Foi a CEFNOB, genitora de uma identidade a qual solidificou cidades e também esse grande desenvolvimento que mais tarde vai ter a região oeste do país que, além de efetivar os planos do governo oriundos desde o final do século XIX (expandir e ordenar o território), impulsionou o transporte de gado pela ferrovia e favoreceu a economia do município até então baseada na pecuária. Esse fato aumentou consideravelmente o fluxo de migrantes e ocasionou o adensamento populacional de Três Lagoas, fator importante nas alterações da dinâmica socioespacial da cidade.

Os primeiros terrenos da nova implantação foram cedidos por títulos de aforamento até a emancipação total da cidade. Os títulos de concessão de terras eram registrados em um livro cujo termo de abertura foi assinado pelo então intendente Affonso Garcia Prado em 8 de outubro de 1915, sendo a data da primeira concessão pela Intendência de Três Lagoas de 9 de outubro de 1915 e a última em dezembro de 1918. Todos eles foram especificados como "Registro de Título de Aforamento", uma vez que a Intendência não oferecia escritura nem matrícula.[20]

Foi devido ao rápido adensamento populacional que, em 15 de junho de 1918, pela Lei nº 752, a vila foi elevada à categoria de "Comarca de Três Lagoas". Em 19 de outubro de 1920, por força da Resolução Estadual nº. 820, foi elevada à categoria de município, passando a ser denominada "Três Lagoas" (NEVES, 1958, p. 82).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo é fruto de inquietações relativas ao passado histórico de cidades sul-mato-grossenses surgidas em razão da implantação da Estrada de Ferro da Companhia Noroeste do Brasil, tendo como estudo de caso o Município de Três Lagoas. Pretendeu-se contextualizar o cenário da estratégica passagem da estrada de Ferro Noroeste do Brasil pelos territórios do sul do Estado de Mato Grosso, aproximando o estudo à cidade de Três Lagoas, cuja implantação foi claramente premeditada pela Companhia.

Num esforço de trazer os "trilhos do progresso" ao Estado de Mato Grosso e assim unir espaços remotos e desconhecidos, a Noroeste do Brasil veio para soldar províncias entre si, consolidar a unidade nacional, defender as fronteiras do país e promover a função civilizadora e progressista ao avançar por territórios nunca antes habitados pela sociedade.

---

[19] Lembrando que a construção da ponte Francisco de Sá terminou no ano de 1926.

[20] Este livro de concessão de Títulos de Aforamento e algumas escrituras é encontrado no Município de Paranaíba, visto que Três Lagoas era distrito desta até 1905.

Especialmente no trecho sul-mato-grossense de seus trilhos, o que fica evidente é o caráter estratégico desta ferrovia, a única a ligar diretamente o Estado de Mato Grosso ao Sudeste brasileiro e a ser construída em um tempo imprevisivelmente curto de nove anos. Salienta-se, ainda, a função primordial da ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná para a consolidação da ligação entre os estados, na qual 950 metros de estruturas metálicas fazem cumprir o papel estratégico de união tão almejado pelo governo da época.

A Companhia Noroeste do Brasil, após percorridos 450 quilômetros desde o seu início em Bauru, chegou em 1910 às margens do rio Paraná, onde Emílio Schnoor havia destacado o potencial geográfico e territorial do local, sendo acompanhado em pensamento por Euclides da Cunha. Trespassado o rio, Três Lagoas, a primeira localidade instalada em solo mato-grossense pela CEFNOB, surgia como uma promessa de desenvolvimento e chegada do progresso a um estado tão atrasado quanto o de Mato Grosso. Além das capacidades elétricas e futuramente industriais da região, como alertara Euclides da Cunha ainda no começo do século, as facilidades de comunicação com a colônia militar de Itapura e com o ramal que ligaria esta a Araçatuba, faziam deste lugarejo um espaço ainda mais promissor. Filha primogênita da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em terras mato-grossenses, Três Lagoas foi premeditada pela Companhia: parece ter sido a única cidade para a qual esta elaborou, estrategicamente, um Projeto Urbano, na qual engenheiros, construtoras e governantes apostaram suas fichas à espera de uma explosão de desenvolvimento e progresso.

REFERÊNCIAS

AYALA, C. S. e SIMON, F. *Álbum Graphico do Estado do Matto Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914.

ALMEIDA, M. M. de. *Episódios históricos da formação geográfica do Brasil*: fixação das raias com o Uruguai e o Paraguai. Rio de Janeiro: Pongetti, 1951.

AMERICAN BRIGDE. [S. I.], 2017. Disponíve em: http://www.americanbridge.net/about/history/. Acesso: 27.SET. 2017.

AZEVEDO, F. de. *Um trem corre para o Oeste*: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1958.

BRASIL. *Decreto nº 5.349, de 18 de outubro de 1904*. Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5349-18-outubro-1904-527501-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso: 5.ago.2017.

_____. *Decreto nº 6.463, de 25 de abril de 1907*. Approva as clausulas para a revisão do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e modificação do traçado Bahurú-Cuyabá. Disponível: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6463-25-abril-1907-527635-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso: 9.ago.2017.

BRAZIL, M. do C.; CAMARGO, I. C. de. Sant'Ana de Paranaíba no século XIX: aportes para o debate sobre latifúndio e escravidão. *In*: XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – HISTÓRIA E ÉTICA, 25., 2009, Fortaleza. *Anais* [...]., Fortaleza: ANPUH, 2009. p. 1-6.

CAMARGO, I. C. de. A ocupação de Paranaíba no século XIX e a gênese do latifúndio na região. *In*: *Revista Trilhas da História*, Três Lagoas: UFMS, V. 1, n^{0}. 1, p. 52-63, jun./nov. 2011.

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulist*a. São Paulo: UNESP, 2002.

_____. *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*. São Paulo: UNESP, 2010.

LEVORATO, A. V. *Três Lagoas*: dama em preto e branco (1918-1964). Três Lagoas: Graf. Set., 1999.

NEVES, C. das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Bauru: Tip. Brasil, 1958.

OLIVEIRA, O. L. de. *Três Lagoas*: suas ruas, sua memória, sua história. Três Lagoas: Gráfica Dom Bosco, 2009.

QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder*: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904- 1908). Campo Grande: UFMS, 1997.

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX. EDUSC: Bauru, 2004.

SÁ CARVALHO, J. R. de. Como era lindo o meu sertão!. *In*: *Revista da Academia Sul-Matogrossense de Letras*, Campo Grande, n^{o}. 9, p. 49-58, set. 2005.

SILVA, F. A. H. da. Discursos de colonização: os engenheiros e a promoção do progresso. *In*: X ENCONTRO DE HISTÓRIA DE MATO GROSSO DO SUL, I SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA E XIII SEMANA DE HISTÓRIA, 2010, Três Lagoas. *Anais eletrônicos....* Três Lagoas: UFMS/CPTL, 2010.

TRÊS LAGOAS (MS). Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas-MS. Transcrição registrada no Livro 3-A, f. 33 n. de ordem: 462 de 22 de junho de 1922. Circunscrição: Município de Três Lagoas-MS.

_____. Prefeitura Municipal, Departamento do Arquivo Municipal. *Lei n° 6, de 10 de setembro de 1915.* Autoriza o desenvolvimento da planta topográfica da vila, 1915.

_____. Prefeitura Municipal, Departamento do Arquivo Municipal. *Lei nº 13, de 28 de novembro de 1915.* Autoriza concentração de edificação e reedificação no perímetro urbano exclusivamente com autorização da Prefeitura Municipal, 1915.

TRUBILIANO, C. A. B. *A cidade em transformação*: formação urbana, desenvolvimento e culturas políticas em Campo Grande (1905-1939). Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 2014.

As estações da estrada de ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo

Júlio Cláudio da Gama Bentes

RESUMO

As ferrovias representam uma época de grande desenvolvimento do Brasil, entre meados do século XIX e o começo do século XX, e possibilitaram notáveis avanços na economia e na ocupação do território. O trem marcava a paisagem transportando passageiros e mercadorias, principalmente café, produto de exportação que impulsionou a economia no período. O café e as ferrovias ajudaram a estabelecer as bases para a industrialização brasileira. A Estrada de Ferro D. Pedro II inicialmente visava ao escoamento do café produzido no Vale do Paraíba para o porto do Rio de Janeiro. Sua expansão sucessiva possibilitou a rápida conexão entre Rio de Janeiro e São Paulo, a partir de 1877. Com a República, a denominação da ferrovia foi alterada para Central do Brasil. As antigas estações dessa ferrovia são referências arquitetônicas e históricas, portais de acesso às cidades e vilas, elementos simbólicos e articuladores do espaço urbano. As estações possuem ainda valores imateriais, marcos dos costumes e da história local. Este trabalho é parte integrante da pesquisa que resultou na tese de doutorado "Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense" (BENTES, 2014). Foram analisadas três estações dessa ferrovia no trecho conhecido como Ramal de São Paulo: Cachoeira Paulista, Engenheiro Passos e Bananal.

PALAVRAS-CHAVE: : Ferrovia. Patrimônio. Arquitetura do café. Vale do Paraíba. Central do Brasil.

ABSTRACT

The railways represent a period of great development of Brazil, between the middle of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. This made possible remarkable advances in the economy and occupation of the territory. The train marked the landscape for transporting passengers and loads, particularly coffee, product of export that drove the economy in the period. Coffee and railways helped to the foundations of Brazilian industrialization. D. Pedro II railway initially aimed at the transport of the coffee produced in the Paraíba Valley to the port of Rio de Janeiro. Its successive expansion made possible the fast connection between Rio de Janeiro and São Paulo, from 1877. With the Republic, the name of the railway was changed to Central do Brasil. The old stations of this railway are architectural and historical references, gateways of access to cities and towns, symbolic elements and articulators of urban space. The stations also have immaterial values, landmarks and local history. This paper is part of the research to the doctoral thesis "Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense" (BENTES, 2014). Three stations of this railway were studied in the section known as Ramal de São Paulo: Cachoeira Paulista, Engenheiro Passos and Bananal.

PALAVRAS-CHAVE: *Railway. Heritage. Coffee architecture. Vale do Paraíba. Central do Brasil.*

RESUMEN

Los ferrocarriles representan una época de gran desarrollo de Brasil, entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX, y permitieron notables avances en la economía y la ocupación del territorio. El tren marcó el paisaje transportando pasajeros y cargas, especialmente el café, producto de exportación que impulsó la economía. Café y ferrocarriles ayudaron a sentar las bases para la industrialización brasileña. El ferrocarril D. Pedro II inicialmente pretendía lo transporte del café producido en el Valle del

Paraíba hacia el puerto de Río de Janeiro. Su expansión sucesiva posibilitó la rápida conexión entre Río y São Paulo, a partir de 1877. Con la República, el nombre de la vía férrea fue cambiado a Central do Brasil. Las antiguas estaciones de este ferrocarril son referencias arquitectónicas e históricas, portales de acceso a las ciudades, elementos simbólicos y articuladores del espacio urbano. Las estaciones también tienen valores inmateriales, marcos de las costumbres y de la historia local. Este trabajo es parte integrante de la investigación que resultó en la tesis "Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense" (BENTES, 2014). Se analizaron tres estaciones de ese ferrocarril en la sección conocida como Ramal de São Paulo: Cachoeira Paulista, Engenheiro Passos e Bananal.

PALABRAS-CLAVE: Ferrocarril. Patrimonio. Arquitectura del café. Vale do Paraíba. Central do Brasil.

AS FERROVIAS REPRESENTAM UMA época de grande desenvolvimento do Brasil — entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX — e possibilitaram notáveis avanços na economia e na ocupação do território nacional. Estações, trilhos e locomotivas simbolizavam a modernidade, não só pela velocidade da máquina e os materiais utilizados, mas também por empregar mão de obra livre. A modernidade era igualmente notada nos gostos e costumes originários de outros países e de grandes cidades, rapidamente assimilados nas cidades e vilas mais distantes.

O trem marcava a paisagem transportando passageiros e mercadorias, principalmente sacas de café — produto agrícola de exportação que impulsionou a economia no período. O café e as ferrovias fortaleceram e ampliaram a economia, com a acumulação de capitais ajudando a estabelecer as bases para a industrialização brasileira.

O cultivo de café em larga escala permitiu o surgimento e o crescimento de núcleos urbanos próximos às fazendas, transformados em centros de comércio. Os núcleos que receberam estações ferroviárias prosperaram, enquanto outros, deslocados do traçado da linha férrea, regrediram ou mesmo desapareceram.

A Estrada de Ferro D. Pedro II teve sua construção iniciada em 1855 e visava primeiramente ao escoamento do café produzido nas fazendas do Vale do Paraíba para o porto do Rio de Janeiro. Sua expansão sucessiva possibilitou a rápida conexão entre a Corte, no município Neutro do Rio de Janeiro, que posteriormente tornou-se a capital da República, e a capital da província de São Paulo, a partir de 1877. Com a Proclamação da República em 1889, a denominação da ferrovia foi alterada para E. F. Central do Brasil. Entre os anos de 1858 e 1900 foram construídas 149 estações na ferrovia (MORAIS, 2002).

As antigas estações dessa ferrovia são referências arquitetônicas e históricas de uma época de grande progresso e esperança no Brasil. Essas também possuem valores imateriais, marcando costumes e a história local. Apesar disso, muitas estações desse período estão abandonadas, mesmo as tombadas, perpetuando o descaso com a história

ferroviária e das cidades às quais pertenciam. Poucas estações foram conservadas, em geral as de menor porte, transformadas pelas prefeituras em centros culturais e bibliotecas. (Figura 1)

Este trabalho é parte integrante da pesquisa que resultou na tese de doutorado "Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense" (BENTES, 2014). O objetivo deste trabalho é analisar três estações da E. F. D. Pedro II /Central do Brasil no trecho conhecido como Ramal de São Paulo, que conecta o Rio de Janeiro a São Paulo, com grande parte dos trilhos assentados no Vale do Paraíba: Cachoeira Paulista, Engenheiro Passos e Bananal. Essas estações possuem estilos, programas, técnicas construtivas, tipologias e funções distintas e marcantes. O estudo dessas estações expõe a negligência e o abandono do patrimônio ferroviário. (Figura 2)

Figura 1: Estação ferroviária de Pinheiral (RJ), convertida em biblioteca municipal.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 2: Estação ferroviária de Cruzeiro (SP), abandonada e em processo de deterioração.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Inicialmente são observadas as origens da ferrovia na Inglaterra, berço da Revolução Industrial e onde esse meio de transporte foi inventado, e no Brasil, com a E. F. D. Pedro II sendo a terceira ferrovia implantada no país. Em seguida essa estrada de ferro é tratada, especialmente o Ramal de São Paulo, observando-se as diferentes classificações e o programa arquitetônico básico das estações. Após essas etapas são apresentados os estudos de casos, com as três estações mencionadas anteriormente.

Como procedimentos metodológicos, foram inicialmente pesquisadas as referências bibliografias relativas aos caminhos de ferro e às arquiteturas ferroviárias, como também seus vínculos com o ciclo do café. Em seguida, foram realizados trabalhos de campo com levantamentos fotográficos em diferentes cidades do Vale do Paraíba paulista e fluminense, permitindo ainda elencar quais estações seriam tratadas nos estudos de casos. Essas estações possuem estados de conservação muito variados, desde as restauradas, com outro uso que não o ferroviário, às que estão abandonadas e em estado de ruína. Posteriormente, buscaram-se referências e documentos específicos

às estações abordadas nos três estudos de casos, trazendo subsídios adicionais para a realização das análises. Nas análises foram observados os estilos e os programas arquitetônicos, os materiais e as técnicas construtivas, bem como o porte, a importância e a localização na via, sendo relacionados com essas características às funções na rede viária e às tipologias arquitetônicas.

ANTECEDENTES

A invenção da máquina a vapor no século XVIII e o advento da Revolução Industrial na Inglaterra foram fatores decisivos para a invenção da ferrovia. A primeira locomotiva a vapor foi criada pelo inglês Richard Trevithick em 1797 e passou a ser operacional em 1804, atingindo velocidade de 8 km/h. Esse modelo foi aprimorado em 1808, com a locomotiva sendo atrelada a um vagão. Uma locomotiva primitiva com rodas dentadas foi inventada por Blenkinsop em 1812, fazendo a ligação entre uma mina e cidade de Leeds, também na Inglaterra.

Em 1813 foi desenvolvida por Hedley e George Stephenson a locomotiva tubular, denominada Locomotion. Esta locomotiva tracionou a primeira composição[1] ferroviária da história, em 1825, circulando a 24 km/h. Essa linha inaugurou o serviço ferroviário na Inglaterra, entre as cidades de Stockton e Darlington. A linha foi construída para o transporte de cargas e possuía 25 milhas (40 km) de extensão, com a circulação de passageiros sendo realizada de maneira improvisada.

O marco definitivo das ferrovias inglesas ocorreu com a implantação, em 1830, da Liverpool Road, linha que conectava Liverpool a Manchester, e nisso Stephenson teve papel decisivo. Esse caminho de ferro possuía diversas inovações tecnológicas e oferecia o primeiro serviço ferroviário regular do mundo, com horários fixos de partida e chegada, e transportava passageiros e cargas. A locomotiva, chamada de Rocket, fazia um percurso de 34 milhas levando mil passageiros por dia, com velocidade máxima de 30 milhas/hora. Na cidade de Manchester foi construída a primeira estação ferroviária de que se tem notícia, com características de terminal, sendo seguida pela construção da estação de Crown Street, em Liverpool (BEM, 1998; MORAIS, 2002).

A Revolução Industrial avançou rapidamente pela Europa e pelos EUA, sendo seguida de perto pelo transporte ferroviário de passageiros e cargas, estabelecido de maneira vertiginosa durante a década de 1830. Nos anos 1850-60 havia mais de 9.600 km de ferrovias instaladas no mundo. Na América Latina, o primeiro país a instalar uma

[1] Conjunto formado pela locomotiva, responsável pela tração da composição, e os carros de passageiros e os diversos tipos de vagões de carga e bagagens (MORAIS, 2002).

ferrovia foi Cuba, em 1837, com o Chile e Peru implantando esse meio de transporte em 1851. No Brasil, a ferrovia começou de fato a ser instalada em 1854 (MORAIS, 2002).

No Brasil, o regente Feijó aprovou, em 1835, o primeiro documento que tratava da implantação de ferrovias,[2] estabelecendo a necessidade de construção de linhas férreas através de concessões que conectariam a Corte no Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Contudo, foi preciso superar muitas dificuldades até que os primeiros trilhos fossem assentados no país, com objetivos previstos na Lei Feijó sendo plenamente atingidos somente em meados do século XX (MORAIS, 2002; RODRIGUEZ, 2004).

Em São Paulo, uma lei provincial de 1836, que sofreu alterações em 1838, conferiu à empresa Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e Platt & Reid a concessão para a ligação da cidade de Santos, no litoral, ao planalto paulista e outra conectando o vale do rio Paraíba ao do rio Tieté (MATOS, 1990). Ambas as legislações não tiverem êxito. Segundo Matos (1990), o ambiente do período era pouco favorável às ferrovias, associado ainda às agitações políticas e à grandiosidade exigida pelo projeto ferroviário.

Com base na Lei Feijó, o médico inglês Thomas Cockrane propôs em 1839 a criação de uma ferrovia que fizesse a ligação da Corte ao Vale do Paraíba. A concessão foi recebida no ano seguinte e previa a ligação entre o Rio de Janeiro e a vila de Cachoeira, hoje Cachoeira Paulista, local em que o rio Paraíba do Sul era navegável. Foi organizada a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, entretanto os trabalhos não foram iniciados e Cockrane perdeu a concessão (BEM, 1998; MORAIS, 2002; RODRIGUEZ, 2004).

Somente em 1850 houve possibilidades concretas de implantação de ferrovias no Brasil, graças a uma lei de 1852.[3] Essa legislação reproduzia basicamente os dispositivos da lei de 1835, mas possibilitando condições socioeconômicas mais favoráveis: o privilégio de zona para a exploração da ferrovia e a garantia de juros por parte do governo brasileiro. A nova legislação proibia a utilização do trabalho escravo na construção das ferrovias, com os trabalhadores nacionais sendo isentos de prestar o serviço militar.

A primeira ferrovia construída no país foi a Estrada de Ferro Mauá, empreendida pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, inaugurada em 30 de abril de 1854. O percurso dessa via ligava a estação chamada Guia de Pacobaíba, no porto de Mauá (Praia da Estrela), ao fundo da baía de Guanabara, até Fragoso, com 14,5 km de extensão. A linha foi prolongada até a Raiz da Serra em 1856, no sopé da serra para Petrópolis, alcançando essa cidade somente trinta anos depois. O percurso

[2] Lei Feijó n. 101, sancionada em 31 de outubro de 1835.

[3] Lei 641, de 1852.

era interligado por barcaça à Prainha, atual praça Mauá, no centro da cidade do Rio de Janeiro (MORAIS, 2002).

O objetivo original do Barão de Mauá era alcançar o Vale do Paraíba e as terras banhadas pelo rio São Francisco, na província de Minas Gerais. Contudo, as dificuldades impostas pela serra do Mar e os rumos tomados pelo café em direção a Vassouras, no Vale do Paraíba fluminense, o fizeram alterar esse objetivo, sendo construído apenas o trecho até Petrópolis. A primeira locomotiva que percorreu esse caminho de ferro foi a "Baronesa", com velocidade de 46 km/h, hoje tombada pelo IPHAN[4] (BEM, 1998).

A segunda ferrovia empreendida no Brasil foi a Recife and São Francisco Railway Company, com o trecho inicial inaugurado em 8 de fevereiro de 1858. Essa via ligava a estação de Cinco Pontas na cidade do Recife ao município do Cabo, tendo 31,5 km de extensão (MORAIS, 2002). Posteriormente essa estrada avançou até Palmares, em 1862. Essa foi a primeira companhia organizada na Europa para a construção de uma estrada de ferro no Brasil e seu projeto foi elaborado na Inglaterra (BEM, 1998).

A Estrada de Ferro D. Pedro II foi a terceira ferrovia do país, iniciada em 1855, como descrito a seguir.

> Para o Brasil, de grandes dimensões e diversidades geográficas, sem um sistema de comunicações favorável de suporte ao crescimento do país, carente de alternativas de transporte, a ferrovia trouxe a salvação. Revelou-se o meio de transporte de longe o mais eficiente, capaz de resolver distâncias, transportar mercadorias, passageiros, estabelecer contatos, tornando-se elemento fundamental para o desenvolvimento da economia nacional e muito influente na configuração da sociedade receptiva a um novo mundo cheio de possibilidades. Promoveu profunda modificação no sistema de transportes e comunicações brasileiros e de modo intenso no território paulista com a assimilação da cultura do café (BEM, 1998, p. 17-18).

As ferrovias tiveram como principal função no país, na segunda metade do século XIX, o transporte da produção agrícola para exportação, principalmente de café. Esse cultivo foi estabelecido no Brasil por volta de 1820 e chegou a representar 3/4 do valor das exportações do país (MATOS, 1990), exercendo ainda importante papel na industrialização brasileira. Segundo esse autor:

> Depois de ensaiada nos arredores da cidade do Rio de Janeiro, a cultura cafeeira galgou a serra rumo ao Vale do Paraíba, e por este, tanto a montante como a jusante, e ainda através de seus inúmeros afluentes, acabou dominando a paisagem serrana fluminense, e contribuindo para eliminar a solução de continuidade que havia no povoamento entre a Baixada

[4] Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

> Fluminense e as Minas Gerais. Ao longo do [Vale do] Paraíba fluminense surgiram as mais importantes fazendas de todo o século XIX, assegurando para a velha província do Rio de Janeiro situação privilegiada na história do Brasil imperial. Ali se localizaram os "landlord"' do café (na expressiva frase de Taunay), de tanta participação na vida econômica e política da época. Ali surgiu aquela "nobreza do café", a que também se refere o mesmo autor, ou, talvez mais corretamente aquela "burguesia galardoada com títulos de nobreza", segundo a feliz expressão do Professor Ary França (MATOS, 1990, p. 38).

O cultivo de café contribuiu para a modernização da sociedade brasileira, evoluindo do ambiente colonial para um país independente, ao menos politicamente, com a economia sendo impelida pela exportação do grão, mantendo-se a dependência externa. Os ricos produtores de café, localizados principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, tornaram-se influentes na política nacional, tanto do Império quanto da velha República. O café e a ferrovia, associados à forte imigração europeia, constituíram fatores impulsionadores da economia brasileira na segunda metade do século XIX e no começo do XX (BEM, 1998). Novamente segundo Matos (1990), o café acarretou:

> Novas exigências, novas, condições, nova mentalidade, e consequentemente, nova paisagem humana, social e econômica, com inegáveis reflexos no panorama político, como não pudera deixar de ser. [...] O café, na sua "marcha", ou no seu "roteiro", marcaria a fisionomia paulista. Na sua itinerância, cansaria terras, abandonaria regiões, mataria cidades. Faria conjugar verbos no passado, como lembrou Monteiro Lobato em deliciosa crônica sobre as "cidades mortas", as cidades que viviam do café e que morreram quando ele, na sua trajetória, procurou outras regiões. Mas, por outro lado, povoaria regiões novas, abriria zonas pioneiras, plantaria um rol de cidades vivas, que durante muito tempo vão viver do café, e as quais, quando ele as abandonou, sempre na sua itinerância, procurarão outros embasamentos econômicos e às vezes de tal maneira que, visitando-as hoje, nem nos lembramos de que ali, um dia existiu café (MATOS, 1990, p. 43).

As ferrovias seguiam o café e, às vezes, avançavam na sua frente, com a necessidade de transporte desse produto colocando as ferrovias à prova. Em conjunto com a implantação dos primeiros caminhos de ferro, teve início a navegação fluvial a vapor, com pontos de interconexão desses meios de transporte, de maneira a viabilizá-los. Desse modo, as ferrovias contribuíram para o estabelecimento da navegação nos rios Piracicaba, Tieté, Mogi-Guaçú, Grande e Paranapanema, como polos de atração e articulação entre essas formas de transportes (BEM, 1998).

A hegemonia das estradas de ferro não foi ameaçada por outro meio de transporte durante a segunda metade do século XIX, com sua decadência tendo início somente na década de 1940, com o advento e o estímulo governamental ao transporte rodoviário.

A ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II/CENTRAL DO BRASIL

A Estrada de Ferro D. Pedro II surgiu a partir do chamado "Movimento de Vassouras", liderado por fazendeiros de café da região de Vassouras, no Vale do Paraíba fluminense. Esse movimento exigiu a implantação da ferrovia para atender às fazendas da região, as maiores do período do Segundo Império. Os Teixeira Leite, família de fazendeiros e líderes do movimento, passaram a ser os concessionários da ferrovia. Essa família, em conjunto com o Barão de Mauá e os Ottoni, foram os pioneiros das estradas de ferro brasileiras (MATOS, 1990).

O contrato para a construção da estrada de ferro foi assinado em 1853, em Londres, considerado pelo governo brasileiro o local mais adequado para a constituição da empresa ferroviária. Mas, somente em 1855, a companhia foi de fato organizada. O projeto de implantação dessa estrada de ferro possuía características marcantes e singulares, diferenciadas de outras ferrovias da época, por essa companhia ter sido constituída com estatutos, regulamentos e traçado previamente definidos (MORAIS, 2002). A empresa foi presidida pelo engenheiro Christiano Ottoni durante a instalação e a operação da linha férrea, quanto em 1865 foi encampada pelo Governo Imperial.

As estradas de ferro D. Pedro II, Mauá e Cantagalo, essa última a quarta ferrovia do país, tiveram seus capitais de origem nacional, em uma época que os ingleses predominavam na implantação das ferrovias, como no caso das ferrovias paulistas (MORAIS, 2002).

O traçado previsto para E. F. D. Pedro II se iniciava na Corte no Rio de Janeiro, seguindo pela Baixada Fluminense até Iguaçu, para em seguida atravessar a Serra do Mar (Serra das Araras) em um ponto não determinado, mas de fácil transposição. Após vencer a subida, a via se dividiria em dois ramais: um até a vila de Cachoeira na província de São Paulo, conhecido posteriormente como Ramal de São Paulo; o outro em direção ao porto Novo do Cunha, na divisa das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A construção da ferrovia foi dividida em três trechos. O primeiro trecho teve uma seção inicial de 48,2 km de extensão entre a Corte e Queimados, sendo inaugurada em 29 de março 1858. O trecho foi completado no mesmo ano com a implantação de mais 13,65 km de trilhos até Belém, hoje Japeri. Esse trecho teve sua construção a cargo do inglês Edward Price. A dificuldade em encontrar mão de obra (livre) fez com que Price buscasse pedreiros na Inglaterra e, mais tarde, chineses, para as obras em terrenos pantanosos, devido a uma epidemia de febre amarela que provocou a fuga dos demais trabalhadores. Consta que mais de cinco mil chineses morreram dessa doença (MORAIS, 2002).

As estações desse trecho provavelmente foram projetadas seguindo padrões das estradas de ferro inglesas, em que cada companhia conferia aos seus edifícios características que as identificavam. Durante a construção houve uma série de críticas à empresa inglesa, relativas, principalmente, ao acabamento das estações (MORAIS, 2002).

Antes de concluir o primeiro trecho, Ottoni projetou um pequeno ramal com 6 km de extensão, ligando Belém ao "pé da serra". O chamado ramal dos Macacos foi inaugurado em 1860 e tinha a função de absorver a produção de café que descia a Serra do Mar, vinda em lombo de mulas pela Estrada do Comércio até a vila de Iguaçu, pois a inauguração da primeira seção da ferrovia em nada tinha alterado o fluxo de cargas na região. Com a inauguração de todo o primeiro trecho, a vila de Iguaçu entrou em decadência, com a transferência dessa vila para Maxambomba, atualmente a cidade de Nova Iguaçu.

No segundo trecho, começaram as dificuldades de transposição da serra do Mar. O inglês Price propôs a utilização do sistema de cremalheira[5] para subir a serra. Todavia, Ottoni decidiu contratar o coronel americano Charles F. M. Garnett para a construção desse trecho, que propôs a solução da simples aderência. Esse foi um projeto extremamente arrojado para sua época, mas que se mostrou acertado. O trecho foi concluído em etapas: a primeira, terminada em 1860, possuía 3,12 km; a segunda chegava às estações de Bifurcação e Rodeio, sendo necessária a abertura de onze túneis, além de pontes e viadutos para vencer a serra, tendo 20,3 km de extensão, e essa etapa foi inaugurada em julho de 1963 com a presença da família imperial; a última etapa desse trecho foi até a Barra do Piraí, contando com um túnel de 2,2 km de extensão[6] e sendo inaugurado em 9 de agosto de 1865. Em 10 de julho de 1865, o Governo Imperial assumiu o controle da E. F. D. Pedro II.

Ao final desse trecho há a bifurcação que separa as linhas, com uma via seguindo para São Paulo e a outra para a então Entre-Rios, hoje Três Rios. Essa estrada de ferro chegou à cidade de Juiz de Fora em 1890, em Minas Gerais. Ainda em 1878, essa ferrovia se ligou à E. F. Oeste de Minas, na cidade de Cruzeiro, província de São Paulo, mantendo-se com a proposta de ser uma ferrovia de interligação.

O terceiro trecho foi concluído em 1875, com a ferrovia chegando ao povoado Cachoeira, em São Paulo, onde terminava a concessão original.

---

[5] Sistema mecânico constituído de roda e trilho dentados que permite ao trem subir declividades acentuadas.

[6] Esse era considerado como o maior túnel ferroviário do país até 1982, quando foi concluído outro de maior extensão na Ferrovia do Aço.

A Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, também conhecida como E. F. do Norte por atravessar o Vale do Paraíba paulista,[7] foi criada em 1872 e tinha como finalidade a ligação da capital da província de São Paulo à Corte no Rio de Janeiro, facilitando a exportação de café do lado paulista do vale. A ferrovia iniciava seu curso na cidade de São Paulo, na chamada Estação do Norte, terminal da linha que posteriormente teve seu nome alterado para Roosevelt, estando localizada no bairro do Brás. Após a capital, a ferrovia seguia por Mogi das Cruzes, inaugurada em 1875, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, trecho concluído em 1876, avançando para Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e acabando no povoado de Cachoeira, em 1877, também estação terminal. A linha possuía 231 km de extensão.

Essa ferrovia foi construída com os trilhos seguindo o padrão da bitola métrica (estreita), pois foi beneficiada por uma legislação de 1873 que dava subsídios ao construtor, a chamada subvenção quilométrica, mas também para garantir os seus interesses comerciais. Entretanto, a diferença entre as bitolas dessa ferrovia e a D. Pedro II, que utiliza a bitola de 1,60 metros (larga),[8] fez com que fosse necessária a transferência de cargas e passageiros de uma composição para a outra na estação de Cachoeira Paulista. Esse fato ajudou a desenvolver o núcleo desse povoado, que pertencia a Lorena, e era utilizado como depósito regional da produção cafeeira (BEM, 1998). Próximo à estação, havia um porto fluvial, com o rio Paraíba do Sul sendo navegável até São José dos Campos, facilitando o escoamento do café até a ferrovia.

A E. F. do Norte apresentou desde o início da sua operação déficit financeiro, sendo incorporada pela Pedro II em 30 de agosto de 1890. Contudo, a padronização desse trecho da via para a bitola larga somente foi concluída em 1908. Assim, a ligação ferroviária entre as cidades de Barra do Piraí e São Paulo passou a ser denominada Ramal de São Paulo.

Ao mesmo tempo em que era construída a então E. F. D. Pedro II também era empreendida a ferrovia São Paulo Railway, conhecida como Inglesa, que liga o porto de Santos a São Paulo e Jundiaí. Essa linha foi inaugurada em 1866, sendo muito utilizada graças à crescente produção de café no interior paulista, estimulando ainda a criação de novos caminhos de ferro que se comunicavam com essa ferrovia.

---

[7] O Vale do Paraíba paulista era conhecido como "norte" da província, apesar de geograficamente estar localizado a leste.

[8] Essa foi a primeira estrada de ferro a utilizar a bitola larga do país, com as ferrovias de origem inglesa empregando a bitola métrica. A geometria da via da E. F. Central do Brasil, com bitola larga e curvas de raio mínimo de 200 metros, foi posteriormente usada como padrão para as linhas de trens urbanos e metrô no Rio de Janeiro e em São Paulo. A bitola larga de 1,60 metros é o padrão para as novas ferrovias no país.

Segundo David (1998), em 1881, a D. Pedro II atingiu o volume máximo de transporte do café com 187.000 toneladas, diminuindo nessa mesma década para 82.000 toneladas, com os grandes produtores de São Paulo passando a utilizar mais a São Paulo Railway para escoar a produção para exportação, através de Santos. A implantação da Inglesa explica em parte o fracasso da E. F. do Norte, que tinha custos de transporte mais elevados devido à necessidade de armazenamento e transbordo das sacas de café na estação de Cachoeira Paulista, para que posteriormente a carga fosse embarcada e transportada nos trens da Pedro II até o porto do Rio de Janeiro.

Além disso, outras razões para o declínio do transporte de café pela E. F. Pedro II devem-se às próprias lavouras do Vale do Paraíba, em especial as da província do Rio de Janeiro, que usavam mão de obra escrava e tinham um modo de plantio da monocultura cafeeira que contribuía para o esgotamento do solo. A abolição da escravatura, em 1888, às vésperas do fim do Império, fez com que as fazendas fluminenses entrassem em decadência. Já as fazendas paulistas contavam com mão de obra livre dos imigrantes europeus, que também empregavam outras técnicas agrícolas.

Após a proclamação da República, em 1889, a E.F. D. Pedro II teve seu nome alterado para Estrada de Ferro Central do Brasil, em 22 de novembro de 1890. Sobre essa ferrovia, Morais (2002) afirma:

> Com uma extensão de 828,467 quilômetros de linha em tráfego, a estrada era, na época, a maior ferrovia do país, possuindo cerca de 115 estações, com telégrafos em todas elas, 142 locomotivas a vapor, 1907 vagões de cargas diversas e 271 carros de passageiros, além de importantes oficinas com a de São Diogo e Engenho de Dentro (MORAIS, 2002, p.16).

Os fazendeiros que não foram contemplados com a via férrea passando nas proximidades de suas propriedades criaram pequenas linhas e ferrovias, que funcionavam como entroncamentos da então E. F. D. Pedro II e visavam facilitar o escoamento da produção. Muitas dessas ferrovias e outras pertencentes ao Estado apresentaram déficits financeiros, sendo incorporadas pela E. F. Central do Brasil. Segundo Morais (2002), a incorporação de ramais deficitários passou a ser uma prática comum no início do século XX, deixando a Central do Brasil também em constantes apuros financeiros. Entre as pequenas ferrovias encampadas, destaca-se a E. F. Bananalense, criada em 1889. Essa linha é descrita conjuntamente com a sua estação nos estudos de casos.

As ferrovias eram muito dependentes da produção de café, que por sua vez sofria os reveses das seguidas crises agrícolas e econômicas, especialmente após a década de 1890. A Primeira Guerra Mundial, entre 1914 e 1918, trouxe maiores dificuldades para a

inserção dos produtos brasileiros no mercado internacional. As ferrovias também tiveram problemas na importação de insumos, por seus altos custos e disponibilidade no período da guerra, especialmente de carvão, combustível que movia as caldeiras a vapor das locomotivas.

A Crise de 1929, após o *crack* da bolsa de Nova York, levou à Grande Depressão norte-americana dos anos 1930 e agravou ainda mais o problema, com grandes e sucessivas quedas no preço do café. Mesmo com incentivos por parte do Governo Federal, não foi possível sustentar o desenvolvimento ferroviário (BEM, 1998).

Outra ameaça às ferrovias foi o estabelecimento da política de construção de rodovias no país, iniciada no governo do Presidente Washington Luiz, em 1926, com os caminhos de ferro colocados em segundo plano. Para Matos (1990) a "Era Ferroviária" teve seu fim em 1940.

> Não tendo sido reaparelhadas, nem corrigidos os seus erros básicos, não tiveram as ferrovias brasileiras condições para resistir à concorrência das rodovias. [...] O automóvel ou o caminhão, "liberando a velocidade dos trilhos", como dizia Euclides da Cunha no começo do século [XX], quando o automóvel ainda era novidade, criaram uma nova mentalidade, condicionando comportamentos diferentes e até um novo estilo de vida, da mesma forma que as rodovias se tornaram grandes fatores de transformação da paisagem (MATOS, 1990, p. 103-104).

Em 1955, uma lei federal autorizou a extinção de estradas de ferro no país. Isso promoveu a erradicação de ramais deficitários ao longo da década de 1960. O transporte de passageiros, então já em decadência, começou a ser suprimido, com a ênfase sendo dada ao transporte de cargas. A Rede Ferroviária Federal S.A. foi criada em 1957, constituída por dezoito ferrovias, com a E. F. Central do Brasil sendo a mais importante e lucrativa da rede (MORAIS, 2002).

A malha viária da Rede Ferroviária Federal começou a ser privatizada em 1996, com as linhas da Central do Brasil sendo parte do lote da malha Sudeste, com essas sendo leiloadas em 30 de setembro do mesmo ano. A ferrovia foi adquirida pelo consórcio MRS Logística, formado pelos seus maiores usuários. A privatização suprimiu totalmente o transporte de passageiros, com as antigas estações desse caminho de ferro sendo fechadas.

CLASSIFICAÇÃO E PROGRAMA ARQUITETÔNICO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

A implantação de uma ferrovia constitui-se do leito ferroviário, equipamentos e obras de arte — trilhos, desvios, pontes, viadutos e túneis —, como também de diversas

edificações que visam atender às atividades relacionadas ao meio de transporte: estações, armazéns, oficinas, entre outras. Neste contexto, a estação ferroviária tem grande importância, seja nas pequenas ou nas grandes cidades, servindo de portal de entrada e elo de ligação da ferrovia com o meio urbano.

Essas estações podem ser classificadas de diversas maneiras. Uma das classificações possíveis refere-se à tipologia da estação, baseada em questões organizacionais e estruturais da ferrovia, determinadas, principalmente, pelos aspectos operacionais. Para Morais (2002, p.67), esses aspectos podem ser entendidos como "itens necessários para o funcionamento da composição ferroviária que está a serviço da população, quer para seu próprio transporte ou para transporte de mercadorias e produtos". As estações possuem espaços específicos para atender a esses itens, que são definidos em seus respectivos programas arquitetônicos.

O programa arquitetônico é variável, dependendo do porte e do uso da estação. Desse modo, a dimensão da estação é determinada pela importância econômica para a companhia ferroviária do local em que a edificação será implantada, sendo definida a partir da quantidade de passageiros e dos tipos e quantidades de mercadorias transportadas.

Ainda segundo Morais (2002), o programa arquitetônico básico de uma estação é constituído por:

- Plataforma para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, situada junto à via férrea e elevada com relação ao nível do terreno, de acordo com o gabarito que permita o perfeito embarque nos trens.
- Cobertura para abrigo de passageiros e mercadorias contra intempéries.
- Compartimentos para os trabalhos de administração e licenciamento dos trens[9] e local para venda de bilhetes.
- Área de espera para os passageiros, podendo ser, em alguns casos, a própria plataforma.
- Armazém de cargas e mercadorias.

Nas estações do século XIX e começo do XX eram necessários ainda equipamentos para a operação e a manutenção das locomotivas a vapor, instalados no complexo da estação, mas separados da edificação principal:

[9] Operação que permite que o trem trafegue com segurança entre uma estação e outra (trecho). Os sistemas de licenciamento foram evoluindo com os avanços tecnológicos: telégrafo, Sistema de Bloqueio Manual Simples, Sistema de Bloqueio Manual Controlado *(Staff*) e controle automático (MORAIS, 2002).

- Caixa d'água suspensa para abastecer a caldeira.
- Depósito de carvão, utilizado como combustível, entre outros equipamentos.

A tipologia da estação é determinada pela plataforma de embarque e desembarque, pela disposição de estação em relação à via férrea (trilhos) e pela própria edificação, em que são desenvolvidos os serviços necessários para o funcionamento das composições e o atendimento aos usuários (MORAIS, 2002).

As estações podem também ser classificadas conforme a sua posição e localização na linha férrea. Desse modo, as estações podem ser divididas em três grupos:

- Terminal, local a que a composição chega após percorrer integralmente o percurso, partindo para reiniciá-lo.
- Passagem ou intermediária, situada entre o começo e o fim do percurso.
- Transferência/transbordo ou entroncamento, o que permite que o usuário troque de percurso.
- Parada, em áreas rurais.

A posição da estação na via influencia sua tipologia, ocorrendo diversas inter-relações entre a via férrea e a edificação. As estações podem também ser classificadas quanto ao seu porte, entendendo que essas se diferem uma das outras pelos serviços, determinados pela importância de cada estação para a ferrovia:

- Pequeno – estações localizadas em pequenas cidades do interior, exigindo pouco espaço para atender aos serviços necessários à operação. O programa arquitetônico mínimo se constitui de: sala do agente, onde o responsável pela estação trabalha e ficam instalados os equipamentos de comunicação (telégrafo, telefone, *staff*); bilheteria, que pode ser na sala do agente com um guichê voltado para o saguão; plataformas; armazém. Se a estação for do tipo intermediária, há duas vias para a circulação dos trens,[10] sendo preciso haver outra plataforma, paralela à edificação principal.

- Médio – com programa semelhante ao porte anterior, mas tendo compartimentos de maiores dimensões, dando forma à edificação. Outros serviços são encontrados nesse tipo de estação, associados à maior circulação de passageiros e mercadorias, como também à importância da localidade, contando com serviços de bares, restaurantes, sala de espera e telégrafo.

- Grande – normalmente terminais localizados em grandes centros urbanos, possuindo no seu programa funções múltiplas, de estação e edifício administrativos, podendo ter ainda oficinas (Morais, 2002).

[10] As ferrovias no século XIX eram implantadas com somente uma via férrea. Com o aumento do tráfego, surgiu a necessidade da segunda via. No caso da Central do Brasil, a segunda linha começou a ser instalada em 1910, na gestão de Paulo de Frontin como diretor da estrada (MORAIS, 2002).

Segundo Bem (1998), as classificações possíveis para as estações ferroviárias vão além das possibilidades tipológicas e estilísticas, ampliando-se para aspectos históricos, geográficos e político-administrativos.

As companhias ferroviárias classificavam suas estações conforme a receita econômica. No caso da E. F. Central do Brasil, a classificação era feita em cinco classes, de acordo com o número de passageiros e o peso e o volume das mercadorias expedidas em cada estação. As classes eram numeradas de 1 até 5, tendo-se ainda a categoria especial, destinada aos terminais. Essa classificação variava de ano para ano, conforme o desempenho de cada estação (MORAIS, 2002).

ESTUDOS DE CASOS

Para a elaboração deste trabalho foi percorrido o Vale do Paraíba, paulista e fluminense, partindo-se do município de Cachoeira Paulista (SP) até Pinheiral (RJ). Foram visitadas sete estações em cidades e distritos.[11] Dessas estações, três foram escolhidas por possuírem características arquitetônicas relevantes: Cachoeira Paulista, Engenheiro Passos e Bananal. Essa última estação, apesar de não ter integrado diretamente o Ramal de São Paulo, possui características singulares que merecem ser destacadas.

Os estilos arquitetônicos adotados nas estações da E. F. D. Pedro II/Central do Brasil foram sendo modificados à medida que que essas eram construídas ou reformadas. As estações do primeiro e segundo trechos da ferrovia, como também parte das do terceiro trecho, como descritos anteriormente, foram construídas inicialmente nos estilos neoclássico e, posteriormente, eclético, com as demais sofrendo variações entre o classicismo e o historicismo, com rompantes para o pitoresco e a arquitetura do ferro.

Estação de Cachoeira Paulista

O tímido povoado de Cachoeira[12] na época da construção da estação da E. F. D Pedro II pertencia à cidade de Lorena, e se desenvolveu rapidamente após a implantação da ferrovia. O povoado foi elevado à categoria de cidade em 15 de maio de 1895. O trecho de rio entre Cachoeira e a cidade de São José dos Campos era navegável, com o café sendo transportado pelo rio até a estação ferroviária (VASCONCELOS, 1947).

Em 1875, foi edificada uma construção simples em madeira para servir de estação terminal da D Pedro II. Essa edificação foi rapidamente substituída pela existente,

[11] No estado de São Paulo: Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz e Bananal. Rio de Janeiro: Engenheiro Passos (Resende) e Pinheiral.

[12] O nome deve-se a uma cachoeira no rio Paraíba do Sul, localizada à jusante do povoado.

construída em 1877 com a conclusão da E. F. São Paulo-Rio de Janeiro. Essa estação foi projetada e construída pelo engenheiro Newton Bennaton, também autor de residências na cidade (BEM, 1998; MORAIS, 2002).

A diferença de bitola entre as duas ferrovias fez com que houvesse a necessidade de transbordo de cargas e passageiros na estação de Cachoeira, como destacado anteriormente. Isso transformou o povoado em um polo comercial e ferroviário, com o armazenamento de cargas que seriam posteriormente transferidas para a ferrovia, principalmente de sacas de café. Nessa estação também havia um intenso cruzamento de passageiros, vindos das duas ferrovias e em ambos os sentidos.

Essa era a maior estação de transferência da Central do Brasil, tanto em porte como em localização (MORAIS, 2002). Sua implantação, alongada e distante das demais edificações (Figura 3), comprova que o caráter funcional é primordial para essa estação, possibilitando o transbordo de pessoas e cargas para completar o percurso Rio-São Paulo (Figura 4). Essa função, como estação terminal e de transferência entre as duas ferrovias, impôs um programa arquitetônico complexo: serviços de administração, comunicações e bilheterias; trânsito e acomodação de passageiros, bagagens e cargas; alojamento eventual para passageiros; centro de recepção e remessa de cargas (BEM, 1998).

O edifício da estação possui volume alongado e retangular, com 173 metros de comprimento. Esse é horizontalizado e quebrado nas extremidades e no centro, sendo assobradado com dois torreões de dois pavimentos nas laterais e três pavimentos no centro (Figura 5). A forma alongada longitudinalmente da estação deve-se à localização dos armazéns, inseridos entre as partes assobradadas da estação. A forma arquitetônica da edificação é simétrica, estabelecida a partir de um eixo que a equilibra e fornece solidez e robustez ao edifício. O volume total da edificação só pode ser percebido completamente a partir de uma grande distância.

O local escolhido para a instalação da estação situa-se entre a margem direita do rio Paraíba do Sul e o povoado de Cachoeira. A implantação ocorre em formato de ilha, entre as vias das duas ferrovias, ladeada por um muro com gradil de extensão maior que o da própria estação, estando faceando externamente com as linhas, separando a área reservada aos equipamentos ferroviários. Com isso, o acesso de pedestres é dificultado, exigindo de quem fosse acessar a estação que atravessasse uma das vias.

As plataformas são alongadas e estreitas, tendo continuidade nos pisos internos, apresentando coberturas também apertadas e desproporcionais em relação ao corpo da edificação, com a função estrita de embarque e desembarque. Quando a composição ferroviária estava parada junto à estação, isso causava a sensação de confinamento,

e o movimento dos trens gerava insegurança aos usuários. Os espaços de recepção e acomodação são carentes de tratamento, acarretando efeitos negativos para a transição entre o interior e o exterior do edifício (BEM, 1998; MORAIS, 2002).

Figura 3: Estação ferroviária de Cachoeira Paulista, com sua singular forma alongada de difícil enquadramento.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 4: Placa de identificação da estação, também com a indicação de distância e altitude. Essa estação é o ponto médio entre Rio e São Paulo.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 5: Torreão central da estação de Cachoeira Paulista, com elementos ecléticos do gótico italiano (historicismo).
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

No torreão central ficavam os alojamentos eventuais para passageiros, enquanto em uma das torres laterais estava a casa do chefe da estação, que deveria estar sempre de sobreaviso. O complexo da estação possuía caixa d'água para as caldeiras das locomotivas (Figura 6), carvoeira, girador, trilhos de passagem e pátio de manobras.

A concepção arquitetônica da estação é de estilo eclético, com elementos advindos do gótico italiano do século XIV (historicismo), que, para Morais (2002), segue o exemplo da Câmara Municipal de Siena. Segundo esse autor, "o uso de ameias, como solução das platibandas dos telhados, dá ao prédio um aspecto de fortaleza e a torre central confere-lhe a imponência de um palácio italiano" (MORAIS, 2002, p. 102).

As portas e janelas superiores são em arco pleno, com bandeiras fixas de vidro e gradis de ferro com desenho simplificado, enquanto nas janelas térreas os gradis são sem grandes rebuscamentos (Figura 7). As portas duplas dos armazéns, que são de correr, possuem arco abatido.

> Merece destaque a verticalidade da torre central, acentuada pelas pilastras salientes, com bossagem, que percorrem toda a altura da torre, desde a plataforma, terminando em capitéis compósitos. Completando a solução, foram utilizados frisos em banda lombada, sobre a qual encontram-se as ameias. O entablamento central da torre originalmente culminava em uma ponteira e suas extremidades estão dotadas de pináculos em forma de torreões. Sua parte central é ligeiramente saliente, podendo-se constatar, [...] a existência de um pequeno balcão no primeiro pavimento (MORAIS, 2002, p. 102).

Os materiais utilizados eram os mesmos empregados nas demais estações ferroviárias. As alvenarias são em tijolos, com coroamento em pedra, travadas com tirantes metálicos. Nas coberturas das plataformas foram empregadas mãos-francesas metálicas, com cobertura em telha de zinco, os pisos das partes internas acessíveis aos passageiros eram de ladrilho hidráulico, com desenhos requintados (Figura 8), enquanto nos pavimentos superiores os pisos eram em pinho-de-riga. Essa madeira também era utilizada nos forros, esquadrias, escadas e mobiliários.

A estação foi tombada em 1982 pelo CONDEPHAAT.[13] Em 2010, a gestão do sítio foi transferida pela União ao município, que elaborou em 2013 um projeto de transformação da estação no museu ferroviário nacional, mas até hoje sem recursos para sua execução.

Na atualidade, a estação encontra-se em ruínas, sem os elementos das coberturas, madeiramentos, elementos metálicos e emboços. A edificação é usada como abrigo por moradores de rua e usuários de drogas.

---

[13] Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

Figura 6: Vista lateral da estação de Cachoeira Paulista, com a caixa d'água e a composição da MRS logística transportando bobinas de aço.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 7: Vista do interior do torreão central, sem os forros e pisos em pinho-de-riga, possibilitando observar os vãos em arco pleno dos três pavimentos, com alguns elementos das esquadrias e dos gradis metálicos.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 8: Detalhe do piso em ladrilho hidráulico do interior da estação, com parte da alvenaria em tijolos exposta.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Estação de Engenheiro Passos

Essa estação era originalmente denominada Boa Vista, com seu nome alterado em homenagem ao engenheiro Francisco Pereira Passos, que por duas vezes foi presidente da E. F. D. Pedro II e prefeito do então Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro, entre os anos 1902 e 1906. A estação localiza-se no distrito do mesmo nome, no município de Resende (RJ).

A estação é o exemplo mais concreto de padronização das estações dessa ferrovia, sendo adotada ainda a pré-fabricação.[14] Essa edificação era similar à da estação das Agulhas Negras, também em Resende, em que apenas o armazém mantém o mesmo "estilo", com a edificação principal tendo sido substituída por outra, estilo art déco. Ambas as estações foram inauguradas em 1873 (MORAIS, 2002).

A localização da estação em relação à linha é intermediária, sendo a primeira estação do Ramal de São Paulo da Central do Brasil em território fluminense após a divisa entre os estados. A estação é de médio porte, sendo composta por duas edificações, separadas pela via férrea. O edifício principal possui dois pavimentos e continha agência,

[14] Essa estação foi utilizada como modelo para maquetes nacionais de estações de ferromodelismo.

bilheteria e demais compartimentos voltados para o uso ferroviário (Figura 9). A outra edificação era o armazém (Figura 10).

Figura 9: Edificação principal da estação de Engenheiro Passos, em estilo eclético de linhas românticas que remetem aos chalés suíços, com telhado de grande inclinação e elementos característicos de pré-fabricação.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 10: Armazém da estação, seguindo o mesmo estilo da edificação principal, mas com arquitetura simplificada e pilares aparentes. Esse edifício atualmente está em ruínas, com a queda de sua cobertura.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

O estilo arquitetônico segue o ecletismo, com linhas românticas aos moldes dos chalés alpinos existentes na Suíça. Esse "estilo" era um modismo em voga nos anos 1870, no Rio de Janeiro, então capital do Império. Essa arquitetura remete ao bucólico, campestre e pitoresco, reforçado pelos elementos decorativos.

Os telhados possuem forte inclinação e já sofreram alterações com relação ao projeto original da estação, possivelmente pela dificuldade de manutenção de uma cobertura de configuração complexa. Segundo Morais (2002), o telhado original era formado pela interseção de dois telhados de duas águas, com empenas triangulares. A cobertura da plataforma era formada por três marquises abobadadas, com efeito visual inusitado para o uso ferroviário. Os beirais então sustentados por mãos-francesas de madeira torneadas e rebuscadas, utilizando-se ainda de lambrequins nas bordas. O telhado foi modificado para uma solução simplificada de duas águas com telhas francesas, assim como as mãos-francesas, que foram trocadas por modelos de desenho mais simples. A cobertura da plataforma também foi mudada, com as estruturas abobadadas substituídas pelo telhado plano de uma água, com mãos-francesas feitas de trilhos curvados.

Entre os elementos originais, que foram mantidos na edificação principal, destacam-se os detalhes das portas (Figura 11) e janelas exteriores, essas em arco pleno, com duas folhas em venezianas abrindo para fora e duas folhas com vidro com bandeiras em venezianas abrindo para dentro. Os vãos possuem sobrevergas com arremate em florão. As antigas sacadas nas aberturas centrais do segundo pavimento foram eliminadas, substituindo-se portas por janelas seguindo o mesmo padrão (MORAIS, 2002). Observa-se que a madeira é muito utilizada nos fechamentos externos e nas estruturas.

Figura 11: Detalhe de umas das portas da edificação principal, com o vão em arco pleno e esquadria com elementos trabalhados, ainda original da edificação. Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Junto ao edifício principal, existem duas pequenas edículas idênticas, situadas nas laterais da estação, onde se repetem as soluções do telhado original e das venezianas. Essas construções seriam, aparentemente, banheiros.

O armazém tem uma arquitetura simplificada, repetindo as soluções estéticas do edifício principal, com plataformas em ambos os lados. Mas, diferentemente dessa edificação, o armazém possui pilares, possivelmente feitos de tijolos e que suportavam as tesouras do telhado e as mãos-francesas dos beirais.

Atualmente, a edificação principal está ocupada, sendo usada como moradia. Já o antigo armazém era utilizado como abrigo por andarilhos e moradores de rua. Contudo, em janeiro de 2018, o telhado desse edifício desabou, com o armazém em estado de ruína. O conjunto encontra-se em processo de tombamento pelo IPHAN, com um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado conjuntamente por esse órgão, a União, a Prefeitura de Resende e o Ministério Público Federal visando à recuperação da estação e sua transformação em centro de turismo.

As edificações da estação podem ser percebidas ao se circular pela rodovia Presidente Dutra (BR-116), no trecho correspondente ao distrito de Engenheiro Passos.

Estação de Bananal

O Ramal de Bananal foi construído para transportar o café produzido nas fazendas existentes na província de São Paulo e que estavam distantes do trajeto da E. F. D. Pedro II, mas que eram mais facilmente acessíveis pela província do Rio de Janeiro.

A concessão inicial para a construção desse ramal foi de 1871, com a criação em 1878 da Cia E. F. Bananal. Contudo, a concessão caducou sem que a ferrovia fosse realizada. Em 1880, foi feita uma nova concessão, entregue ao fazendeiro José Leite Figueiredo, que criou a Cia. Ramal Bananalense. Essa, por sua vez, foi adquirida em 1887

pelo comendador José Aguiar Valim e esposa, que terminaram a construção. O ramal foi inaugurado para o tráfego provisório de trens, em janeiro de 1889, e possuía 28 km de extensão, sendo utilizados trilhos espaçados com a bitola métrica.

O ramal iniciava-se no distrito de Saudade, na cidade de Barra Mansa, província do Rio de Janeiro, em que essa linha se encontrava com E. F. D. Pedro II. A linha do ramal acompanhava em grande parte de seu trajeto o rio Bananal. Além da estação de Saudade, a via possuía algumas de suas estações em fazendas: Santo Antônio, Cafundó, Rialto (em 1883 então distrito de Barra Mansa-RJ, cercado por fazendas), Glória de São Paulo e Três Barras, chegando finalmente à cidade de Bananal (VASCONCELOS, 1947; BEM, 1998, RODRIGUEZ, 2004). A antiga estrada rodoviária Rio-São Paulo, atualmente SP-68, foi construída na década de 1920 e acompanhava em parte o leito dessa ferrovia.

A Estação de Bananal é uma edificação pré-fabricada que foi produzida em ferro pela fundição Forges d'Aiseau, da Bélgica, sendo encomendada através de catálogo (Figura 12). As peças chegaram à cidade, em outubro de 1888, possivelmente transportadas pela via férrea. A estação ainda não havia sido montada quando a linha começou a operar, mas graças ao seu processo construtivo, isso provavelmente ocorreu rapidamente (BEM, 1998).

Para Gomes (1997), essa estação é um exemplar de rara beleza e técnica construída. O sistema construtivo da estação, denominado Danly por ser patenteado por Joseph Danly, possui perfis metálicos de dimensões reduzidas, com fechamentos em placas metálicas estampadas, aparafusadas aos perfis (Figura 13). Essas placas são alinhadas duas a duas (voltadas para o interior e o exterior da edificação), com um espaço entre elas para circulação de ar, criando-se "almofadas de ar" que melhoram o conforto térmico no interior da estação. Esse tipo de fechamento foi utilizado em toda a edificação (paredes, forros e cobertura), trazendo com isso rigidez à estrutura (Figura 14). Segundo Bem (1998, p.355), o uso desse tipo de fechamento "confere ao edifício uma nota plástica, caracterizada pela sobriedade e lembranças de uma tradição clássica demonstrada desde as origens, na própria impressão do novíssimo produto industrial".

> De fato, esta é uma estação singular no Brasil e, talvez, no mundo. Ainda não foi possível localizar outra edificação com essa mesma função e com a mesma forma. Tudo leva a crer que seja um produto da 'FORGES D'AISEAU', belga, que teria projetado o edifício sob encomenda. Aliás, a consulta às fotografias dos edifícios produzidos por esta firma, bem como aos projetos, indicou, com clareza a variedade de programas que visavam atender, sem privilégio para nenhum deles (SILVA, 1987, p. 194).

Já a base e a plataforma da estação são em pedra, com o uso de pinho-de-riga no piso do sobrado e nas esquadrias.

Essa estação possuía a função de terminal, sendo de porte médio. A planta é retangular e o volume assobradado, com o programa arquitetônico sem inovações: edifício administrativo convencional, ladeado pela cobertura da plataforma (BEM, 1998). Isso contrasta com a técnica e os materiais construtivos utilizados na edificação, inovadores para o período da sua construção.

Em 1918, essa ferrovia foi encampada pela União e passada à E. F. Oeste de Minas, sendo posteriormente transferida para a Central do Brasil em 1931. O ramal teve seu tráfego suspenso em 1964, com a linha erradicada em 1966, alegando-se sua inviabilidade econômica (RODRIGUEZ, 2004).

Como observado, a Estação de Bananal é um dos raros exemplares da arquitetura do ferro de uso ferroviário no país, demonstrando as possibilidades e a modernidade desse material na época de construção. A estação é desde 1974 tombada pelo CONDEPHAAT e foi restaurada duas vezes, em 1985, para o seu centenário, e novamente nos anos 2000. Contudo, apresenta sinais de corrosão e descuido na sua manutenção (Figura 15).

Figura 12: Estação de Bananal, construída em ferro com elementos pré-fabricados.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 13: Placas metálicas que conjuntamente formam os fechamentos da edificação da estação.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 14. As placas metálicas são empregadas como elementos das paredes, forros e coberturas da estação.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Figura 15: Detalhe da corrosão junto à estrutura da base da estação.
Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2010.

Após o término da ferrovia, a estação foi aproveitada como rodoviária e agência dos Correios. Atualmente é utilizada pela prefeitura.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ferrovias impactaram profundamente o desenvolvimento brasileiro, auxiliando a viabilização da nascente economia nacional, com o país recém-independente. Em relativo pouco tempo, o Brasil, então desprovido de bases sólidas de transporte, passou a ter uma rede eficiente para deslocar seus produtos agrícolas de exportação, principalmente sacas de café. O transporte de passageiros também foi muito facilitado, vencendo longas distâncias e encurtando os tempos de deslocamentos. As estradas de ferro marcaram a paisagem e a ocupação do território brasileiro.

Os caminhos de ferro representam a modernidade do Segundo Império, destacando-se ainda na transição do regime monarquista para a República. Essa modernidade estava presente no próprio meio de transporte, mas também nos gostos, costumes e modos de vida originários de outros países e grandes cidades. Esses eram trazidos por passageiros e caixeiros-viajantes, oxigenando as cidades e as vilas mais distantes com ares cosmopolitas. As locomotivas traçavam as linhas para o futuro do país, como observado no trabalho.

Entretanto, não houve um planejamento estruturante para o sistema ferroviário, com seu crescimento acompanhando as frentes pioneiras do café, avançando para territórios antes desocupados, o "sertão". Não foram exploradas outras alternativas de transporte, como também as articulações permanentes entre os modais, principalmente o fluvial, que pudessem configurar um conjunto uniforme e integrado de transporte.

As estradas de ferro ligaram o litoral ao interior, entretanto sem oferecer conexões de longo percurso entre as regiões brasileiras, problema que persiste ainda hoje. Essa função coube às rodovias a partir da segunda metade do século XX, que percorreram os mesmos territórios das ferrovias, porém, em muitos casos, no sentido transversal a essas. As estradas, quando construídas paralelas às ferrovias, rapidamente as sobrepujaram, mas deixaram o país refém de um único modal de transporte, que causa gargalos na infraestrutura. Os custos do transporte de cargas por caminhões e de passageiros por ônibus são acrescidos aos produtos e passagens. O chamado "Custo Brasil" torna nossos produtos menos competitivos internacionalmente, dificultando o desenvolvimento do país. Há ainda os impactos ambientais e paisagísticos, com a emissão de gases de efeito estufa pela queima de combustíveis fósseis, principalmente diesel, a abertura e ampliação de avenidas e

rodovias para a circulação cada vez maior de automóveis, o que ocasiona, ainda, a impermeabilização do solo.

Entende-se que as estações das antigas ferrovias, em especial as da E. F. Central do Brasil, são marcos arquitetônicos e históricos, referências de uma época de grande importância para o país. Essas funcionavam como portais de acesso às cidades e vilas, local de transição entre a ferrovia e o espaço urbano, sendo um elemento referencial e articulador desse espaço. Para além de suas formas arquitetônicas, essas estações possuem valores imateriais, que marcaram a cultura e a história locais, bem como os sentimentos presentes nas lembranças dos mais antigos, que viveram intensamente a época ferroviária: os amores que partiam, os grandes reencontros, a saudade e a felicidade de ver um ente querido.

No percurso realizado para a elaboração desta pesquisa no Vale do Paraíba percebeu-se que poucas estações estão preservadas, em geral as de menor porte. Essas, após serem cedidas pela União aos respectivos municípios, foram transformadas em centros culturais, bibliotecas e sedes municipais. Apesar disso, muitas estações estão abandonadas, mesmo as tombadas, perpetuando o descaso com a história ferroviária e com as cidades às quais pertenciam, como exemplificado nos estudos de casos.

REFERÊNCIAS

BEM, S. F. *Contribuição para estudo das estações ferroviárias paulistas.* Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP, São Paulo, 1998.

BENTES, J. C. da G. *Dispersão urbana no Médio Paraíba Fluminense.* Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP, São Paulo, 2014.

DAVID, E. G. *A ferrovia e sua históri*a: Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: AENFER, 1998.

GERODETTI, J. E.; CORNEJO, C. *As ferrovias do Brasil*: nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris, 2005.

MAIA, T. R. de C. *O vale paulista do Rio Paraíba*. Rio de Janeiro: Documenta Histórica, 2005.

MATOS, O. N. *Café e ferrovias*. Campinas: Pontes, 1990.

MORAIS, S. S. *A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX* – 1858-1900. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – PROARQ-FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

RODRIGUEZ, H. S. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SETTI, J. B. *Ferrovias no Brasil*: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, G. G. *Arquitetura do ferro no Brasil.* São Paulo, Nobel, 1987.

TELLES, A. C. da S. *O Vale do Paraíba e a arquitetura do café.* Rio de Janeiro: Capivara, 2006.

VASCONCELOS, M. *Vias brasileiras de comunicação.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.

Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de itapemirim: turismo, sustentabilidade econômica e patrimônio ferroviário

Emanuela Nogueira Fabres | Virgínia Vasconcellos

RESUMO

O artigo apresentado, cujo tema é patrimônio ferroviário, tem como objetivo apresentar o potencial turístico da região estudada para a reativação da Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim e seu entorno, e apresentar a Estação Ipê-Açu, como ponto de apoio para a realização das atividades realizadas nos pontos turísticos. Desenvolvido a partir de levantamentos bibliográficos e de campo (visitas ao local, com registros fotográficos), traça o perfil histórico da região, para corroborar a sua importância para a memória e a cultura do local, além de destacar o potencial de reabilitação do bem. Como resultados, apresenta a Estação de Ipê-Açu, que por sua localização e área, se destaca como excelente espaço para abrigar um núcleo de apoio às atividades esportivas e recreativas da região, incentivando o turismo, a economia e a melhoria das condições da população local. Desta forma, sua principal contribuição é ratificar a contribuição da reativação da Linha Férrea para a sustentabilidade local, seja pelo incentivo ao desenvolvimento econômico e social da área, seja pela preservação dos patrimônios ambiental e arquitetônico, e apresenta o potencial da Estação de Ipê-Açu, como suporte para esta reativação.

PALAVRAS-CHAVE: Projeto, patrimônio e sustentabilidade. Linha Férrea Centro Atlântica. Estação Ipê-Açu. Revitalização.

ABSTRACT

The article presented, whose theme is rail heritage, aims to present the tourist potential of the region studied for the reactivation of the Railway Line Atlantic Center Vitória-Cachoeiro de Itapemirim and its surroundings, and to present the Ipê-Açú Station as a support point for the activities carried out at the tourist points. Developed from bibliographical and field surveys (site visits with photographic records), it traces the historical profile of the region, to corroborate its importance for the memory and culture of the place, as well as the potential for rehabilitation of the patrimonial property. As a result, presents the Ipê-Açu Station, which, due to its location and area, stands out with excellent space to shelter a nucleus of support to the sports and recreational activities of the region, encouraging tourism, the economy and the improvement of the conditions of the local population. In this way, its main contribution is to ratify the contribution of the reactivation of the Railway Line to local sustainability, either by encouraging the economic and social development of the area, or by preserving the environmental and architectural heritage, and presents the potential of Ipê-Açu Station, as support for this reactivation.

KEYWORDS: Project, patrimony and sustainability. Railway Line Atlantic Center. Ipê-Açu Station. Revitalization.

RESUMEN

El artículo presentado, cuyo tema es patrimonio ferroviario tiene como objetivo presentar el potencial turístico de la región estudiada para la reactivación de la Línea Férrea Centro Atlántica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim y su entorno, y presentar la Estación Ipê-Açú, como punto de apoyo para la realización de las actividades realizadas en los puntos turísticos. Desarrollado a partir de encuestas bibliográficas y de campo (visitas al local, con registros fotográficos), traza el perfil histórico da la región, para corroborar su importancia para la memoria y la cultura del local, además de destacar el potencial de rehabilitación

del Bien. A consecuencia, presenta la estación de Ipê-Açu, que, por su ubicación y área, se destaca con excelente espacio para albergar un núcleo de apoyo a las actividades deportivas y recreativas de la región, incentivando el turismo, la economía y la mejora de las condiciones de la población local. De esta forma, su principal contribución es ratificar la contribución de la reactivación de la Línea Férrea a la sustentabilidad local, sea por el incentivo al desarrollo económico y social del área, sea por la preservación de los patrimonios ambiental y arquitectónico, y presenta el potencial de la Estación de Ipê-Açu, como soporte para esta reactivación.

PALABRAS-CLAVE: *Proyecto, patrimonio y sostenibilidad. Línea Férrea Centro Atlántica. Estación Ipê-Açu. Revitalización.*

A ESTRADA DE FERRO SUL DO ESPÍRITO SANTO, que ligaria Vitória à cidade de Cachoeiro de Itapemirim (um grande centro econômico devido ao café), começou a ser elaborada em 1871, através de concessões para sua construção. No entanto, nessa época, o Governo preocupava-se, apenas, com a construção de ferrovias de caráter estratégico, devido à Guerra do Paraguai, adiando então o plano de conectar Vitória a Cachoeiro. Nessa ocasião, o Espírito Santo tinha apenas 71 quilômetros de estrada de ferro construída, a menor quantidade dentre todos os estados do Brasil. Em 1880, cogitou-se, novamente ativar a comunicação férrea entre Vitória e Cachoeiro, pela homologação de uma lei que dava privilégios para quem quisesse assumir esse empreendimento. Todavia, a lenta economia tornava muito difícil a aplicação dos recursos financeiros no setor ferroviário (QUINTÃO, 2010, p. 89-90).

A partir desse momento, Vitória exportava muito menos do que o estado produzia, devido a Cachoeiro do Itapemirim ter se tornado um centro econômico responsável por canalizar a produção de café de toda a região sul. Devido à grande importância econômica de Cachoeiro, foi ratificada a necessidade de uma ligação férrea entre essas cidades, numa forma de transformar a capital em uma praça comercial de toda a produção. Este anseio seria possível através da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (QUINTÃO, 2010, p. 78-88)

Com a Proclamação da República e a formação da Constituição Federal de 1891, as províncias se transformaram em estados, proporcionando certa autonomia financeira. No Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire assumiu a presidência do estado, em 1892, deixando bem claro que pretendia construir vias férreas, dentre elas a que ligava o porto de Vitória até Cachoeiro. Moniz Freire encontrou uma forma de começar a construir a ferrovia: modificou o contrato com a Companhia Sapucaí, estipulando um prazo de dois anos para o trecho de Vitória a Matilde (município de Alfredo Chaves) e o restante da construção do ramal até Cachoeiro ficaria nas mãos do estado.

A Companhia Sapucaí não conseguiu entregar o trecho pelo qual foi contratada, então o Governo ficou responsável por construir os dois ramais (Vitória a Matilde e Matilde a Cachoeiro), sob o nome de Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. As obras da ferrovia começaram em 1890, depois de um empréstimo feito pelo estado do Espírito Santo (QUINTÃO, 2008, p. 88-118).

De acordo com Giesbrecht (2013), a então Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e os outros trechos, Cachoeiro-Campos e Campos-Niterói, foram denominados de Linha do Litoral (Figura 1). Ainda segundo o autor,

> O que mais tarde foi chamada "linha do litoral" foi construída por diversas companhias, em épocas diferentes, empresas que acabaram sendo incorporadas pela Leopoldina até a primeira década do século XX. O primeiro trecho, Niterói-Rio Bonito, foi entregue entre 1874 e 1880 pela Cia. Ferro-Carril Niteroiense, constituída em 1872, e depois absorvida pela Cia. E. F. Macaé a Campos. Em 1887, a Leopoldina comprou o trecho. A Macaé-Campos por sua vez, havia construído e entregue o trecho de Macaé a Campos, entre 1874 e 1875. O trecho seguinte, Campos-Cachoeiro do Itapemirim, foi construído pela E. F. Carangola em 1877 e 1888; em 1890 essa empresa foi comprada pela E. F. Barão de Araruama, que no mesmo ano foi vendida à Leopoldina. O trecho até Vitória foi construído em partes pela E. F. Sul do Espírito Santo e vendido à Leopoldina em 1907. Em 1907, a Leopoldina construiu uma ponte sobre o rio Paraíba em Campos,

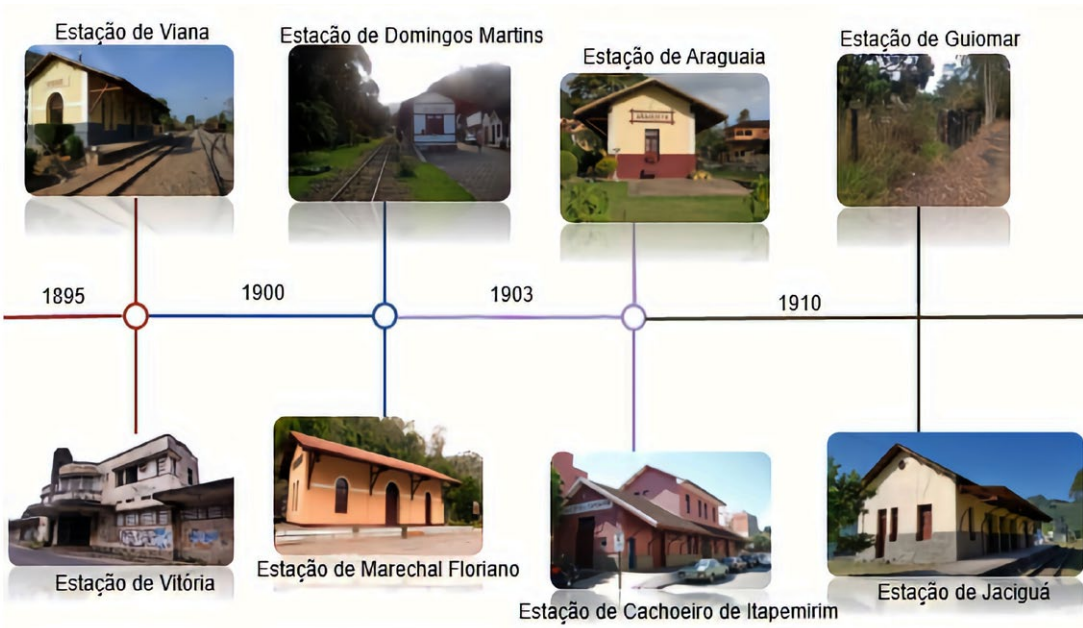


Figura 1: Linha do Tempo Estações
Fonte. Realizado pela autora (2018), fotos: Acervo da Autora e GIESBRECHT (2013).

> unindo os dois trechos ao norte e ao sul do rio. A linha funciona até hoje para cargueiros e é operada pela FCA desde 1996. No início dos anos 80 deixaram de circular os trens de passageiros que uniam Niterói e Rio de Janeiro a Vitória (GIESBRECHT, 2013).

A partir da Revolução Industrial, as linhas férreas ganharam força no país, estendendo-se por todo o território nacional, tanto para passageiros como para cargueiros. Em 1907, a Empresa inglesa, Leopoldina Railway, adquiriu a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e construiu a ponte sobre o rio Paraíba em Campos, que ligou o trecho Rio de Janeiro (Estação Barão de Mauá) a Vitória, no qual se encontra a Estação Ferroviária Ipê-Açu, objeto de estudo deste trabalho. O trecho ficou operante de 1907 até o início da década de 1980, quando deixaram de circular trens de passageiros (GIESBRECHT, 2013).

A partir dessa expansão das linhas ferroviárias, foram construídas edificações para apoiar esse crescimento, como estações ferroviárias, postos telegráficos e caixas d'água ao longo de toda a linha. Porém, com o passar do tempo e com a diminuição constante da utilização desse meio de transporte e o aparecimento de novos meios, como automóveis, e paralelamente à mudança na base da economia, muitos desses edifícios foram esquecidos, embora aguardem a memória local e tenham forte valor histórico para o estado do Espírito Santo.

O conceito de arquitetura industrial é caracterizado por qualquer monumento ou estrutura que marca o desenvolvimento da industrialização, como as edificações e os meios de transporte, ligados ao território ferroviário. Segundo Beatriz Kühl (2011):

> O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, [...], meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria [...] (KÜHL, 2011, p. 51).

ESTAÇÕES DA LINHA FÉRREA CENTRO ATLÂNTICA VITÓRIA-CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

No término da construção da Linha Férrea Centro Atlântica existiam as estações (Figura 1): Vitória, Viana, Marechal Floriano, Santa Isabel, Araguaia e Matilde. As estações Vitória e Viana foram inauguradas em 13 de janeiro de 1895; a de Santa Isabel (em 1910 passou a ser chamada Domingos Martins), em 1º de janeiro de 1900; a Marechal Floriano foi inaugurada em 13 de maio de 1900; e Matilde em 15 de março de 1902. Em 1910 foram inauguradas as estações de Ibitiruí, Guiomar, Vargem Alta, Jaciguá e Soturno. A Estação Ipê-Açu não tem data de abertura conhecida (GIESBRECHT, 2013,).

As estações da Linha do Litoral apresentavam, em sua maioria, a cumeeira paralela à fachada, o telhado prolongado até a plataforma sustentado por mãos-francesas (madeira ou ferro), sua forma era retangular, tendo ou não ampliação. Sua estrutura era de tijolo cerâmico queimado, algumas rebocadas e pintadas, mas outras, como é o caso de Matilde (caso estudado mais à frente), o tijolinho é aparente. As plataformas eram elevadas do nível do trilho, os trens paravam na estação e se alinhavam à plataforma, facilitando o embarque e desembarque; continha depósito para cargas, bilheteria, plataforma e, em alguns casos, dependências para funcionários. As imagens abaixo ilustram a linha arquitetônica das estações (Figuras 2 e 3).

Segundo Perdonnet (1856 *apud* MOREIRA, 2007), as estações rurais tinham uma linguagem arquitetônica mais simples do que as estações das cidades. E as edificações de uma mesma linha férrea deveriam apresentar um mesmo estilo arquitetônico, caracterizando cada companhia. Nisso, percebemos que as estações da Linha Leopoldina apresentam um mesmo estilo. As estações das cidades, que pertencem à Linha Férrea Centro Atlântica, são as de Vitória e a de Cachoeiro de Itapemirim, e todas as outras são estações rurais.

Figura 2: Estação Vargem Alta.
Fonte: GIESBRECHT (2013).

Figura 3: Estação Cachoeiro de Itapemirim.
Fonte: GIESBRECHT (2013).

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA IPÊ-AÇU

O Posto Telegráfico Ipê Açu (Figura 4a, 4b, 4c e 4d) não tem data de inauguração conhecida, mas como falado anteriormente, acredita-se no ano de 1910. Situa-se no km 535, 626 da Linha do Litoral (Figura 5), o ponto com a maior altitude de todo o percurso da linha. De acordo com Moacir Fabres (2017), morador da região, passavam diariamente pela estação cerca de quatro trens, dois com destino a Niterói-RJ e dois com destino a Vitória-ES, transportando passageiros e cargas (GIESBRETCH, 2013).

Figura 4a, 4b, 4c e 4d: Estação Ipê-Açu, 2018.
Fonte: Fotografia de Emanuela Nogueira Fabres. Acervo da autora, 2018.

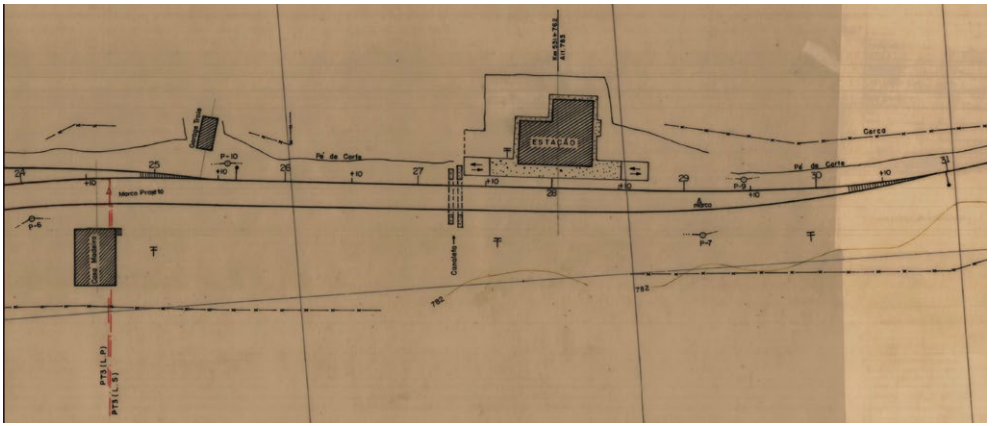


Figura 5: Estação Ipê-Açu.
Fonte: Acervo da Superintendência Regional do Rio de Janeiro – Campos, 2018.

A estação era de pequeno porte ou de 3ª classe tipo 1, por estar localizada em uma pequena cidade do interior, próxima à aglomeração urbana e com plataforma. Apresentava dependências para os responsáveis (quartos, cozinha e banheiro), bilheteria e armazém para as mercadorias (LIMA; SILVEIRA, 2004). Também, de acordo com Perdonnet (1856 *apud* MOREIRA 2007), era uma "estação de entroncamento de passagem" onde os trens paravam para embarque e desembarque de passageiros ou mercadorias, não partindo trens exclusivos dessa estação. A estação é de disposição lateral, ficando paralela à linha férrea, e em trincheira, quando fica elevada em relação ao nível do trilho (FONTENELLE, 1967 *apud* LUCAS, 2010).

A tipologia volumétrica deriva de uma forma retangular térrea com um prolongamento definindo cozinha, banheiro e um quarto. O telhado de duas águas apresentava cumeeira paralela à fachada e se projetava sobre a plataforma, sustentado por mãos-francesas de madeira. A tipologia funcional da estação era composta por plataforma de embarque e desembarque que dava acesso à bilheteria e ao depósito; pelas salas, e por quartos, cozinha e banheiro que eram acessados somente pelos funcionários da estação.

A setorização, observada na visita ao local, é bem definida, sendo a área da estação composta por depósito, bilheteria e plataforma podendo ser acessada pelas pessoas que utilizariam o serviço dos trens; a área de permanência era constituída por quartos e salas, uma delas equivalente a uma antessala fazendo a separação entre a área de permanência e a estação. Já no setor de serviço, estão a cozinha e o banheiro que eram usados pelos funcionários. Segundo Perdonnet (1856 *apud* MOREIRA, 2007)

> A construção desses edifícios seguia a orientação básica projetual de sobrepor, o menos possível, a circulação de embarque, de desembarque, de mercadorias, de funcionários, de bagagens etc. Sua distribuição interna, geralmente, orientava-se de acordo com a ordem das operações a serem efetuadas pelos viajantes, [...] a compra da passagem e entrega das bagagens, [...] e o embarque nas plataformas. Os serviços gerais da estação, preferencialmente, eram localizados separadamente das áreas de passageiros (PERDONNET, 1856 *apud* MOREIRA, 2007, p. 71).

Como pode ser observado na Figura 6, a Estação Ipê-Açu ainda mostra o que Perdonnet (1856) apresenta em seu relato, indicando uma manutenção dos ambientes em relação ao possível projeto original. Pode-se observar que as atividades quase não se sobrepunham; os passageiros ficavam restritos às áreas da bilheteria e da plataforma, mas por vezes, podiam ter acesso ao depósito; aos funcionários se restringiam as áreas de permanência e serviço, e na área da estação (depósito, bilheteria e plataforma), para seus serviços, que é quando o projeto se sobrepõe, ou seja, quando os funcionários estão utilizando o mesmo espaço que os passageiros.

Figura 6: Tipologia Funcional da Estação Ipê-Açu.
Fonte. Realizado pela Autora, 2018.

A tipologia construtiva indica que a estação apresenta o sistema autoportante com plataforma de pedra, depósito para cargas, bilheteria e dependências para os funcionários como quartos, banheiro e cozinha. A estrutura da estação é de tijolo cerâmico maciço autoportante revestido por argamassa, a maioria das paredes têm 28 cm de espessura e as demais têm cerca de 17 cm. As esquadrias são em madeira divididas em quadrículas, algumas com vidro e outras com venezianas. As janelas ainda apresentam duas folhas que abrem para dentro da edificação toda em madeira com “almofadas”. O telhado é aparente, com tesouras em madeira de lei, com telhas francesas e com marquise frontal para a proteção das intempéries.

POTENCIAL TURÍSTICO DAS ESTAÇÕES DA LINHA FÉRREA CENTRO ATLÂNTICA VITÓRIA-CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

Atualmente a relação patrimônio e turismo tem se evidenciado e atraído ainda mais pessoas, através de viagens turísticas para conhecer as características de determinado lugar. Dessa forma, se entende, segundo Martins e Vieira, que turismo cultural possui como "principal atrativo aspectos da cultura humana, oferecendo a possibilidade de maior compreensão e comunicação entre os diferentes povos" (MARTINS; VIEIRA, 2006, p. 8).

Dito isso, podemos considerar que Ipê-Açu, seu entorno e a Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim têm potencial e pontos de interesse para evidenciar ainda mais essa ligação entre o patrimônio e o turismo, através dos atrativos naturais e construídos na paisagem.

Em todo o percurso da Linha Férrea, desde Vitória até Cachoeiro de Itapemirim, são encontrados pontos de interesse turísticos (Figura 7), como cachoeiras, túneis, estações ferroviárias, rampas de voo livre e as atividades que são realizadas no local como caminhadas, rapel, cavalgada e ciclismo.

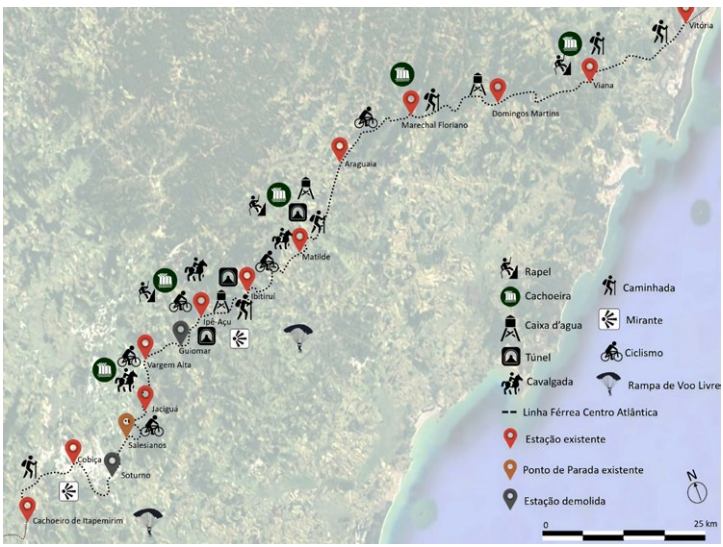


Figura 7: Potencial Turístico Linha Férrea Centro Atlântica.
Fonte: Base *google earth*, realizado pela Autora, 2018.

Esses pontos foram mapeados para destacar o potencial da região para o turismo com a reativação da linha férrea e para propor a reabilitação da Estação Ferroviária de Ipê-Açu como um local de apoio para essas atividades.

Com o mapa anterior dos pontos de interesse turístico, percebe-se que a maioria das atividades praticadas está entre as estações de Matilde e a de Jaciguá.

Ao se observar o mapa de uso (Figura 8) das estações de toda a linha, percebe-se, dentre as estações ainda utilizadas ou já recuperadas que, em sua maioria, o uso

predominante é de museus e/ou centros culturais, o que não oferece o apoio necessário aos turistas e praticantes desses esportes e atividades na região.

Percebe-se, ainda, a necessidade de um ponto de apoio para essas atividades e que Ipê-Açu é o local mais apropriado para este fim, uma vez que se localiza próximo aos locais onde a maioria das atividades esportivas e recreacionais se encontram, estação onde os danos ainda possibilitam a reabilitação do patrimônio e sua manutenção, o que, por outro lado, garante a sustentabilidade social (geração de trabalho), econômica (aumento da produção e da renda) e ambiental (protegendo o meio ambiente contra danos inerentes às práticas sem controle), além de devolver à população o seu patrimônio industrial.

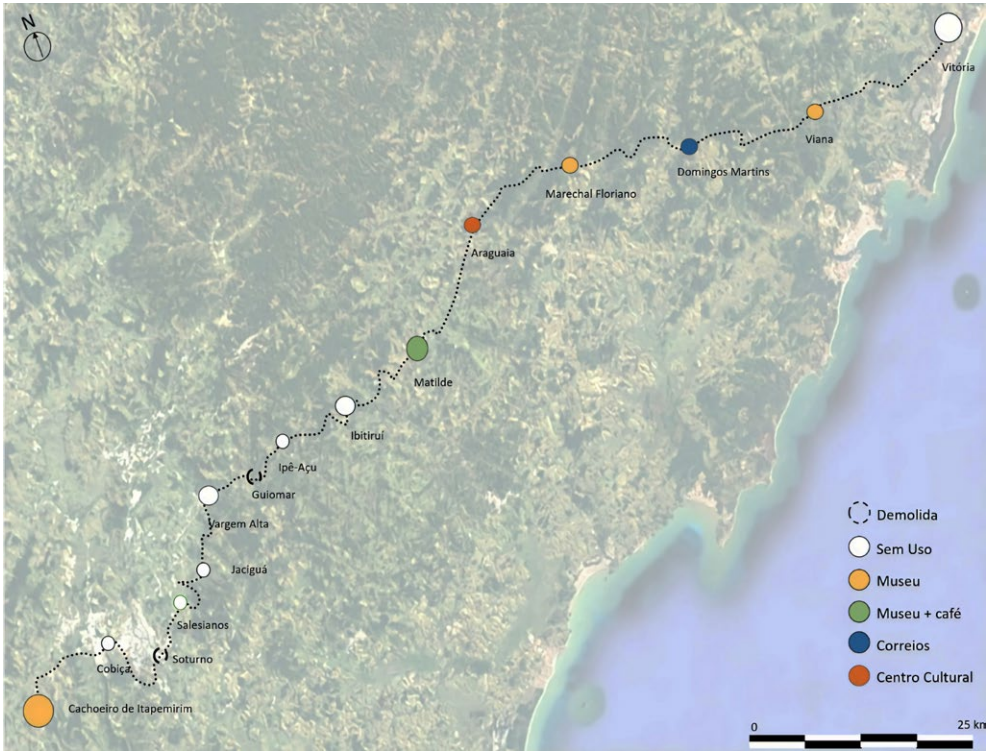


Figura 8: Mapa de uso das Estações da Linha Férrea Centro Atlântica.
Fonte: Base *Google Earth*, realizado pela Autora, 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O patrimônio industrial tem nas ferrovias e suas áreas de apoio um grande legado histórico e cultural. Seu abandono, por conta das mudanças na política de transportes, vem causando e agravando os danos aos locais que perderam suas estradas e, as estações abandonadas à sorte foram perdendo seus elementos originais, muitas delas se

transformando em ruínas. Alguns territórios ferroviários apresentam, ainda, um grande potencial para reativação e recuperação de seus imóveis e entorno.

Este é o caso da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Seu abandono levou ao desaparecimento e/ou abandono de parte de seu patrimônio arquitetônico, e seu entorno foi sendo esquecido e maltratado.

Atualmente, já desponta uma leve preocupação do Poder Público de proteger o patrimônio e, muitas das estações do percurso já foram tratadas e transformadas em espaços culturais para atender à população. Mas seja por falta de recursos ou de uma visão mais abrangente de planejamento integrado, esquece-se de verificar o potencial da área para a sustentabilidade do projeto de recuperação e reabilitação dos edifícios.

No caso de Ipê-Açu, a estação se mantém em constante estado de degradação. A proposta deste trabalho é a integração do turismo (entorno ambiental) à recuperação da ferrovia e à reabilitação de suas estações, tendo como estudo de caso (ou estudo piloto) a Estação de Ipê-Açu.

Entende-se que a requalificação da estação impulsionará a chegada de mais pessoas ao local, favorecendo o comércio dos produtos fabricados na região e ainda valorizará o patrimônio ferroviário. Com isso, a reativação da Linha Férrea Centro Atlântica para o percurso de passageiros, como forma de turismo, será possibilitada.

REFERÊNCIAS

GIESBRECHT, R. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Site. 2013. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/ipeacu.htm. Acesso: 10. jul.2018.

KÜHL, M. B. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos de restauração. 1. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2011.

LIMA, B. de O.; SILVEIRA, A. V. A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações. IPHAN – *VI Colóquio de Estradas de Ferro do Espírito Santo*, p. 1-12. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_estrada_ferro_es.pdf. Acesso: 21.abr.2018.

LUCAS, C. *Arquitetura ferroviária*: materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do Século XIX no Rio de Janeiro. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

MARTINS, A. B. *et al. Turismo e patrimônio cultural*: possíveis elos entre identidade, memória e preservação. Estação científica, Juiz de Fora, p. 1-23, 2006.

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

QUINTÃO, L. A *interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.* 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro

Douglas Lima | José Eustáquio Machado de Paiva | Vanessa K. Xavier do Couto

RESUMO

Neste trabalho, analisam-se os impactos do projeto ferroviário na região do Médio Rio das Velhas, sobretudo no Município de Corinto, Minas Gerais. As fontes são principalmente jornais, revistas e livros memorialistas. A região foi ocupada para produção pecuária no século XVII, abasteceu núcleos de exploração aurífera de Minas Gerais no século seguinte, mas permaneceu estagnada ao longo do século XIX. Tudo mudou no início do século XX, com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) ao povoado de Curralinho. Um importante complexo ferroviário foi construído no povoado, com ramais em direção a Pirapora, Diamantina e Montes Claros, esta última cidade que mais tarde foi conectada à malha do Nordeste. Curralinho foi profundamente transformada e originou o Município de Corinto, na década de 1920. O local recebeu grande fluxo migratório associado à busca das novas oportunidades que se apresentavam. Entretanto, os desafios na expansão dos trilhos em direção à Bahia foram variados: trabalhadores não recebiam salários, o abastecimento de primeira necessidade era precário, epidemias acometiam a população. Ao longo do tempo, a ferrovia ajudou a moldar a sociedade de Corinto e ainda é uma referência importante na cidade, mesmo após o desmantelamento do projeto ferroviário

PALAVRAS-CHAVE: Corinto. Ferrovias. Sertão. História.

ABSTRACT

This paper analyses the railway projects impacts on the Rio das Velhas region, especially in Corinto, Minas Gerais. The sources are mainly journals, magazines and memorial books. The region was occupied for livestock during XVII century, supply the gold exploration in Minas Gerais during the next century and remained stagnant along XIX century. Everything turns in the beginning of XX century when the "Estrada de Ferro Central do Brasil" (EFCB) arrived in "Curralinho" village. An important railway complex was build in this village with different directions to Pirapora, Diamantina e Montes Claros. After all the last one was connected to the northeast railway grid. "Curralinho" has transformed and originated the Corinto city in 1920 decade. The place received a huge migratory flow associated with the new opportunities that appeared. However, the challenges in the expansion of the rails towards Bahia were varied: workers did not receive wages, primary supplies were precarious, the population were affected by epidemics. Over time, the railway helped shape Corinto society and is still an important reference in the city, even after the dismantling of the railway project.

KEYWORDS: Corinto. Railway. Brazilian "sertão". History.

RESUMO

En este trabajo, se analizan los impactos del proyecto ferroviario en la región del Medio Río das Velhas, sobre todo en el municipio de Corinto, Minas Gerais. Las fuentes son principalmente periódicos, revistas y libros memorialistas. La región fue ocupada para producción pecuaria en el siglo XVII, abasteció a núcleos de explotación aurífera de Minas Gerais en el siglo siguiente, pero permaneció estancada a lo largo del siglo XIX. Todo cambió a principios del siglo XX, con la llegada del Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) al pueblo de Curralinho. Un importante complejo ferroviario fue construido en el pueblo, con ramales en dirección a Pirapora, Diamantina y Montes Claros, esta última ciudad que más tarde fue

conectada a la malla del noreste. Curralinho fue profundamente transformada y originó el municipio de Corinto, en la década de 1920. El local recibió gran flujo migratorio asociado a la búsqueda de las nuevas oportunidades que se presentaban. Sin embargo, los desafíos en la expansión de los caminos hacia Bahía fueron variados: trabajadores no recibían salarios, el abastecimiento de primera necesidad era precario, epidemias acometieron a la población. A lo largo del tiempo, el ferrocarril ayudó a moldear la sociedad de Corinto y aún es una referencia importante en la ciudad, incluso después del desmantelamiento del proyecto ferroviario.

PALABRAS-CLAVE: *Corinto. Ferrocarriles. Interior. Historia.*

O MUNICÍPIO DE CORINTO ESTÁ localizado no Médio Vale do Rio das Velhas, em Minas Gerais. Em período significativo do século XX, o local foi um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do interior brasileiro. Ocupada para fins de produção pecuarista desde o século XVII (CARVALHO, 1953, p. 64-65), a região sofreu profundas transformações com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Locomotivas, vagões e marias-fumaças passaram a coexistir com o gado, tradicional baluarte da economia local, em um processo de modernização inédito na porção norte de Minas Gerais. A análise do contexto anterior à chegada da ferrovia ao antigo arraial de Curralinho, povoação que mais tarde originou a cidade de Corinto, dimensiona o quanto as mudanças impactaram no modo de vida da população regional.

A "Revista do Arquivo Público Mineiro" (RAPM), em edição do primeiro semestre de 1900, apresentou um panorama genérico da geografia, sociedade e economia do Médio Vale do Rio das Velhas, na passagem do século XIX para o século XX. Naquela época, Curralinho fazia parte do distrito do Pilar que, por sua vez, era um dos 13 distritos que compunham o Município de Curvelo. O distrito do Pilar abrangia uma ampla área e divisava com os distritos de Morro da Garça (sul), Andrequicé (oeste), Papagaio (leste) e Jequitaí (nordeste), além de possuir áreas fronteiriças com a freguesia de Piçarrão (Senhora da Glória). O povoado do Pilar, então sede do distrito de mesmo nome, contava somente com uma casa e uma igreja em ruínas. Os 2500 habitantes do distrito dedicavam-se à agricultura e pecuária. Em anos de muita chuva, essa população era acometida por "febres intermitentes", que grassavam nas margens do rio Bicudo e rio das Velhas. Até então, grande parte das terras da região era ocupada por matas virgens e capoeiras.

Além de gado vacum, cavalar e muar, cujo contingente foi estimado em 5000 cabeças, o distrito do Pilar produzia milho, feijão, arroz, cana, algodão e mandioca. Havia também engenhos de açúcar, aguardente e rapadura, alguns curtumes e fábricas de queijos. A maior parte do gado seguia para o sul de Minas Gerais e o excedente da

produção alimentícia era vendido nos mercados de Diamantina e Curvelo. Entretanto, esse "movimento mercantil" tinha escala diminuta, fator que provavelmente explicava a ausência de comerciantes estrangeiros e oficinas de artes no local. Mesmo com a limitação econômica da região, a RAPM indica que no final do século XIX ocorria um fluxo migratório de moradores de distritos próximos em direção ao distrito do Pilar, o que poderia dar "lugar ao estabelecimento de novas fazendas que prometem muito prosperar" (RAPM, 1900, p. 140-144).

No geral, os hábitos e o modo de vida dos moradores do distrito do Pilar foram representados em termos que contrastavam com o que se esperava de um modelo idealizado de "civilização". Segundo o texto publicado na RAPM, naquela terra remota e subaproveitada, o gado era criado de forma arcaica e nas plantações as únicas ferramentas empregadas eram machado, foice e enxada. Sem técnicas aperfeiçoadas nem projetos "para substituir a antiga rotina", as práticas de agricultura e pecuária permaneciam estanques e não se desenvolviam, características que também se aplicavam aos habitantes "pouco industriosos" que ocupavam o local.

Essa descrição desabonadora da realidade social, econômica e cultural da população do distrito do Pilar tinha como pano de fundo, por um lado, uma visão negativa do enorme contingente de brasileiros descendentes de processos de mestiçagens biológicas e, por outro, uma expectativa favorável à imigração europeia, projeto político com o qual se esperava "branquear" a população brasileira e acelerar o seu progresso. Ainda que alguns autores no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX tenham defendido a mestiçagem como elemento positivo no transcorrer da história do Brasil e de países vizinhos, grande parcela dos intelectuais do período adotou posicionamento oposto e atribuiu a culpa dos problemas que acometiam as conturbadas repúblicas sul-americanas à "influência social desastrosa dos mestiços" (RODRIGUES, 2008, p. 1151-1181).[1] Estigmatizados como doentes, preguiçosos, iletrados, inferiores racialmente e com tendências criminosas, homens e mulheres dos sertões, negros e mestiços não receberam a mesma atenção e investimento que os governos do Segundo Reinado e da República destinaram aos imigrantes europeus (SEYFERTH, 1996, p. 41-58).

A ressonância dessa visão é patente no artigo publicado em 1900, na RAPM: "Há no distrito um lugarejo insignificante, com uma capela dedicada a S. Sebastião, sob a denominação de Curralinho de Dentro, sendo seus habitantes ociosos e dados a práticas de crimes e imoralidades" (RAPM, 1900, p. 144). Ao apresentar os habitantes do Distrito

[1] Texto originalmente publicado em 1899, nos *Archives d'Anthropologie Criminelle*, V. 14, nº. 83.

do Pilar e do povoado do Curralinho em tintas carregadas, o autor do texto, que não é assinado, somente replicou um posicionamento recorrente na sua época, que explicava as diferenças de desenvolvimento econômico e técnico, destacados na comparação entre povos e lugares distintos, como efeitos da hierarquia que pretensamente existiria entre as "raças humanas".

Em poucos anos, o quadro registrado na RAPM de 1900 sofreria uma mudança notável. O povoado do Pilar perdeu cada vez mais importância, ao passo que Curralinho, outrora "lugarejo insignificante", foi elevado a sede de distrito em 1911[2] e tornou-se um dos mais importantes polos de irradiação dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

A FERROVIA EM CORINTO: ENTRE ATRASO E PROGRESSO

Como tantas outras questões de interesse nacional, o transporte ferroviário no Brasil se atrelou às contingências dos diferentes períodos em que esteve em voga. Isso significa que, por conta de sucessivas mudanças políticas, econômicas e técnicas, trilhos e trens vêm desempenhando os mais díspares papéis desde a década de 1830, quando se decidiu pela construção das primeiras linhas férreas no país.

Sobretudo a partir de meados do século XIX, as ferrovias foram consideradas o modo mais eficiente para integrar o Brasil. Ao analisar o assunto, Pablo Luiz de Oliveira Lima afirma que a "consolidação de rotas de comunicação e comércio entre o interior e o litoral, mais dinâmicas e eficientes, transportariam os valores da civilização presentes na Corte para os sertões mais remotos do império" (LIMA, 2009, p. 16). Ainda segundo o autor, em textos de muitos políticos e membros da elite,

> destaca-se uma crença no cientificismo e no evolucionismo, que alcançou o Brasil ao longo do século XIX, compondo uma tensão entre as noções de "atraso e progresso". Estas construções ideológicas foram cruciais para dar forma política à defesa do desenvolvimento dos meios de transporte terrestres como algo necessário à modernização nacional. Neste sentido, a ferrovia teria um papel especial utilizado pelos produtores do discurso — portanto, da memória — oficial e das políticas de integração territorial do Estado Imperial. O trem ocupou lugar de destaque nos projetos de construção de uma nação moderna no Brasil (LIMA, 2009, p. 21).

Em Minas Gerais, muitos projetos consideravam a necessidade de integrar ferrovias e hidrovias, como forma de promover os ideais de civilização e progresso

[2] *Lei nº 556, de 30 de agosto de 1911*, Minas Gerais. Dispõe sobre a divisão administrativa do estado e contém outras disposições. Disponível em: https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa-nova-min.html?tipo=LEI&num=556&ano=1911. Acesso: 10.dez.2018.

abraçados pelo governo imperial. O engenheiro Henrique Gerber, em obra inicialmente publicada em 1863, dissertou acerca das futuras ligações do rio São Francisco com a Estrada de Ferro D. Pedro II (que mais tarde seria renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil) e com a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (cujo ponto final, após a conclusão, ficava em Juazeiro). A concretização do plano faria surgir "uma grandiosa linha de comunicações que, cortando pelo coração de Minas, constituiria a artéria principal no sistema de viação dessa província" (GERBER, 2013, p. 127-128). Portanto, décadas antes da efetiva chegada da ferrovia ao norte de Minas Gerais, já se antevia que, mais cedo ou mais tarde, as obras sairiam do papel e o sertão mineiro seria cortado por trilhos.

A inauguração da estação ferroviária do antigo povoado de Curralinho, em 20 de março de 1906, é um marco importante no processo de capilarização da EFCB. A região em que Curralinho se localizava era considerada estratégica. Estava às portas do rio São Francisco e relativamente próxima de Diamantina e Montes Claros, cidades então muito importantes, mas de difícil acesso a partir de Belo Horizonte.

O avanço da malha ferroviária gerava expectativa nas populações dos Gerais. O início das obras da estrada de ferro para Diamantina foi saudado em artigo no "Correio da Manhã", em 17 de março de 1909. De acordo com o jornal, Diamantina era o maior centro comercial do norte mineiro e poderia se tornar capital estadual caso a região se desmembrasse de Minas Gerais. "Sua população se acha agitada com a nova construção do ramal férreo que ligará essa cidade a Curralinho (uma das estações da EFC do Brasil), seu entusiasmo é grande", diz um trecho do artigo, que, em seguida, elenca a abundância em gêneros alimentícios produzidos na região, produção que se tornaria ainda maior com a possibilidade de ser escoada agilmente pelos trens. Até aquele momento, o excedente de Diamantina era exportado "em lombo de animais à Estação de Curralinho, que dista 22 léguas da cidade, para onde remete continuamente tropas carregadas de toucinho, feijão etc.". Além disso, embarcavam nas estações de Curralinho e Curvelo mais passageiros "procedentes de Diamantina do que de outras partes". "O Correio da Manhã" apresenta o povoado de Curralinho, em 1909, como uma "povoação florescente e que já oferece grande conforto a seus hóspedes [...] Aí encontram-se diversos hotéis, havendo mesmo um em frente à estação, onde, enquanto se almoça e descansa, é preparada a condução para a viagem a cavalo".[3]

A descrição contrasta totalmente com os já referidos termos publicados na RAPM, nove anos antes, o que demonstra a rapidez de transformação do arraial de Curralinho.

[3] "Correio da Manhã", Rio de Janeiro, 27/3/1909, p. 4.

A localidade se tornara um entreposto comercial agitado, destino de tropas que para lá transportavam a produção de diversas plagas do norte e nordeste de Minas Gerais. Na volta para casa, os animais eram abastecidos com produtos que chegavam a Curralinho através das máquinas da EFCB. Naquele contexto, trens e mulas coexistiam e se complementavam. "Na estrada de rodagem, margeando o caminho de ferro, passava uma tropa carregada de fardos de algodão e que vinha do centro do sertão", relatou o jornal "A Notícia", em 10 de junho de 1910. O periódico acrescentou que Curralinho continuava a ser um importante centro de criação e escoamento de gado, o que demonstra que elementos da economia pré-EFCB mantiveram-se importantes na dinâmica regional, mesmo após tantas transformações. A reportagem também traz um esboço pitoresco dos habitantes do arraial: "Quando chegamos à estação, esta regurgitava de sertanejos, com os seus trajes característicos locais. São muito curiosos e ao mesmo tempo esquivos e acanhados, imprestáveis para fornecer qualquer informação. Em esperteza, porém, ninguém os ganha".[4]

A comunidade de gente curiosa, acanhada e esperta tornou-se ainda mais relevante após a construção do Ramal de Diamantina, uma das três linhas que partiam de Curralinho/Corinto. O Ramal de Diamantina, inicialmente sob controle da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM),[5] foi inaugurado sob a esperança de impulsionar o desenvolvimento regional (GOODWIN JUNIOR, 2007, p. 205-211). O jornal "A Época", em 3 de maio de 1914, confirmou os registros do "Correio da Manhã" de cinco anos antes, ao caracterizar Curralinho como um "próspero e florescente distrito", localizado em "zona fértil, ubérrima, com grandes fazendas de criação, rica de minerais". Os trilhos para Diamantina, de acordo com "A Época", tirariam a região do isolamento.

> Se a legendária "Capital do Norte", a "Athenas de Minas", como lhe chamam os poetas mineiros, já era uma cidade culta, progressista e industrial, isolada, como se achava dos grandes centros de civilização, agora, com sua tão desejada via férrea, que lhe proporcionará meios rápidos e fáceis de transporte, o seu progresso terá grandes surtos.[6]

---

[4] "A Notícia", Rio de Janeiro, 10/6/1910, p. 3.

[5] O Ramal de Diamantina, também chamado de "ramal da EFVM" ou "Linha de Curralinho", foi construído entre 1909 e 1914. De acordo com Coelho e Setti, o "ramal dispunha de locomotivas e material rodante próprio, tendo sua construção absorvido ainda mais os modestos recursos financeiros para construção, operação e manutenção da EFVM". Aquela linha tornou-se rapidamente deficitária, fato que levou a diretoria da EFVM a entregar sua administração à EFCB, no início da década de 1920 (COELHO & SETTI, 2000, p. 20-21).

[6] ¨A Época", Rio de Janeiro, 3/5/1914, p. 5.

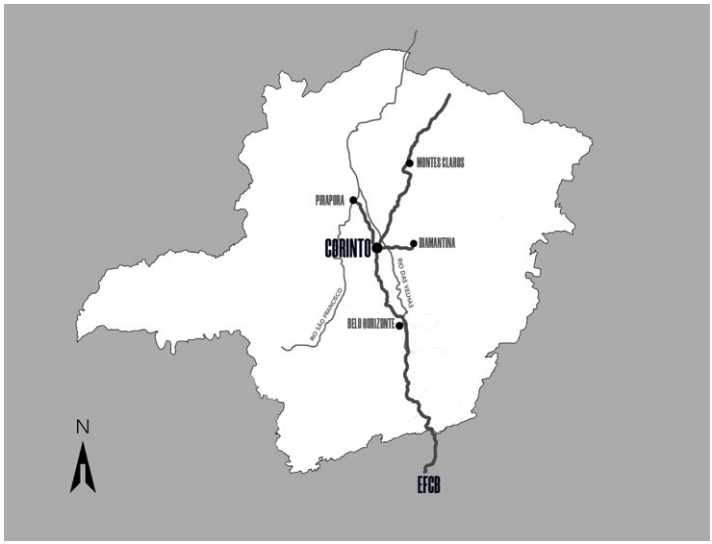


Figura 1: Entroncamento ferroviário de Corinto e seu posicionamento estratégico em Minas Gerais.
Fonte: Os Autores, 2018.

Todo o processo de mudança ocorrido em Curralinho depois da chegada dos trilhos desembocou no movimento para sua emancipação. A partir de 1923, com território desmembrado dos municípios de Curvelo e Diamantina, o novo município começou a ganhar feições autônomas, sendo agora chamado de Corinto.[7] Nas décadas posteriores, em decorrência do seu papel como entroncamento ferroviário, Corinto tornou-se também centro de manutenção de trens. À nova cidade afluíram milhares de trabalhadores, muitos dos quais dedicados à administração e à conservação do seu complexo ferroviário. Além dos profissionais especializados da EFCB, Corinto recebeu enormes contingentes de pessoas, originários de todas as regiões do país, que se dedicavam ao comércio e/ou buscavam novas possibilidades de vida.

Ao tratar das transformações ocorridas em Curralinho, após a chegada da EFCB, o engenheiro Victor Figueira de Freitas apontou que aquela "porta barulhenta do sertão mineiro" também sofreu efeitos negativos do afluxo humano. Segundo suas memórias, por um bom tempo o local foi marcado por episódios de violência e turbulências sociais (FREITAS, 1969, p. 155-161). Essa visão é corroborada por um telegrama encaminhado pelo agente de estação de Curralinho à administração da EFCB e publicado pelo "Correio da Manhã", em 27 de julho de 1908:

[7] Para detalhes da emancipação de Corinto e da circunscrição de sua sede municipal, feita a partir da divisão da Fazenda Capão do Rocha pelo coronel Ricardo Gregório de Souza, consultar o trabalho de João Cirino de Paiva (PAIVA, 2006, p. 33-40 e 51-57).

> Rogo-vos com a devida vênia ainda uma vez intercedais junto à polícia do município ao Estado, afim de não somente dar-me repouso e aos que comigo servem, como também poupar-nos o desgosto de cometer algum assassinato, tal o iminente perigo que nos depara com os grupos de gatunos que continuam na execranda faina de arrombar e roubar casas.[8]

A influência da EFCB em Curralinho/Corinto não ficou restrita à administração dos trilhos. Pela rede telegráfica da empresa chegavam informações sobre acidentes com trens, pedidos de manutenção de linhas e locomotivas, alertas de desastres naturais e solicitações para deslocamento de trabalhadores. A estação ferroviária recebeu iluminação elétrica precocemente, em setembro de 1917,[9] inovação técnica então restrita a poucos centros urbanos no Brasil.

Aos poucos, o velho arraial de Curralinho sincronizou-se com a rotina da EFCB e acabou absorvido em um projeto urbano, elaborado pelo engenheiro Luiz Porto Maia. Com traçado retilíneo e preocupações sanitaristas, a cidade de Corinto tornou-se mais um exemplo de centro urbano planejado, tributário de ideais republicanos e positivistas, inspirado nos moldes de Belo Horizonte. Ainda que o projeto inicial não tenha sido totalmente executado, sua lógica de organização permanece presente em diversos aspectos da paisagem urbana corintiana até hoje.

OS DESAFIOS NA INSTALAÇÃO DA FERROVIA

A construção dos ramais interligando Curralinho/Corinto a Pirapora, Montes Claros e Diamantina, iniciados ainda na década de 1900, motivou debates que envolveram políticos, cientistas e intelectuais brasileiros. O avanço dos trilhos em direção ao rio São Francisco e ao norte/nordeste de Minas Gerais era considerado crucial para o esforço de integrar o território nacional. A conexão entre ferrovia e hidrovia, projetada desde o século XIX, possibilitaria o encurtamento de distâncias e a difusão de progresso econômico. Como já visto, no início do século XX, o transporte sobre trilhos era um dos maiores vetores do ideal de "civilização" aos moldes europeus. No caso brasileiro, esse processo era impulsionado a partir do Sudeste e tinha no seu bojo a pretensão de atingir os rincões setentrionais do país. Entretanto, os desafios de expansão da malha ferroviária se tornaram cada vez mais evidentes depois de inaugurada a Estação de Curralinho, em 1906.

A imprensa do período registrou os percalços da empreitada, dentre os quais a questão sanitária. Em edição de 27 de janeiro de 1907, a "Gazeta de Notícias"

[8] "Correio da Manhã", Rio de Janeiro, 27/7/1908, p. 5.

[9] "A Noite", Rio de Janeiro, 9/9/1917, p. 9.

informou que a direção da EFCB adotaria diversas medidas para combater "as condições de insalubridade em que se acha a zona dos trabalhos em construção, no trecho compreendido entre Contria e o rio Bicudo". A situação era tão grave, que se pretendia "acelerar o assentamento dos trilhos de modo a facilitar o transporte dos empregados doentes". Previa-se também a criação de uma enfermaria para atender até dez pacientes.[10] Caracterizada por parte da imprensa como uma "febre de caráter palustre", a doença, provavelmente malária, tornou-se cada vez mais mencionada nos relatos de desenvolvimento da obra. A "Gazeta de Notícias" afirmou, em 13 de abril de 1907, que era "regular" o estado de saúde dos engenheiros e trabalhadores na região do rio Bicudo. Naquela altura, a seção de construção responsável pelo avanço da malha em direção a Pirapora estava sediada em Curralinho, sob direção do engenheiro Sinval de Sá e Silva.[11] Semanas mais tarde, o mesmo jornal noticiou a inauguração da ponte provisória sobre o rio Bicudo.[12] Entretanto, os desafios não cessaram. (Figura 2)

No final de 1907, a estação mais avançada rumo ao norte era Contria. Situada a poucos quilômetros de Curralinho, Contria estava "em pleno sertão: [na] zona dos "gerais" ou o "sertão bravo" [...] em um chapadão que se estende a perder de vista", de acordo com a Gazeta de Notícias. O jornal expôs um panorama que representava a realidade de muitas povoações que cresciam no entorno das estações recém-inauguradas no norte de Minas de Gerais, ambiente que começava a atrair expedições médicas com o objetivo de combater as epidemias que flagelavam a população local e colocavam em risco o prolongamento da ferrovia:

> A estação, apesar do seu pouco movimento, já não dá prejuízo à Central. O número de casas é ainda muito pequeno. Um pequeno hotel, um armazém e meia dúzia de palhoças. Do outro lado fica a casa feita para hospital pela comissão médica, com as janelas cobertas de telas de arame. O médicos residem em um vagão da estrada. Aí têm sua cozinha, dormitório, sala de jantar e gabinete de bacteriologia, que serve também de biblioteca.[13]

O combate às epidemias que acometiam os trabalhadores da EFCB, na região entre o rio das Velhas e o rio São Francisco, teve o efeito não planejado de contribuir para o desenvolvimento da ciência brasileira. As ações dos médicos Carlos Chagas e Belizário Penna, entre 1907 e 1908, melhoraram as condições locais de salubridade e possibilitaram

[10] "Gazeta de Notícias", Rio de Janeiro, 25/1/1907, p. 4.

[11] "Gazeta de Notícias", Rio de Janeiro, 13/4/1907, p. 3.

[12] "Gazeta de Notícias", Rio de Janeiro, 1/5/1907, p. 4.

[13] "Gazeta de Notícias", Rio de Janeiro, 10/10/1907, p. 1.

Figura 2: Trabalhadores constroem a ponte sobre o Rio Bicudo, provavelmente em 1907. Fonte: FIGUEIRA, p. 788, 1908.

a continuidade das obras ferroviárias. Mas a região se notabilizou nos meios científicos porque nela foi descoberta o *Trypanosoma cruzi* e a doença que ficou conhecida como "mal de Chagas". Isso contribuiu para aumentar o apelo pelo saneamento no interior brasileiro. Simone Petraglia Kropf sugere que o debate público em torno das descobertas de Carlos Chagas ajudou a demonstrar "os desafios para a modernização do Brasil, que, ao mesmo tempo que exibia com orgulho sua capital 'civilizada' no litoral, era um país essencialmente rural, com vastas regiões de seu território inexploradas, e que pelas próprias necessidades da modernização precisavam ser integradas e povoadas" (KROPF, 2010, p. 63-68).

Outros problemas surgiram durante o prolongamento das linhas férreas. Uma grave denúncia no jornal A Época dava conta de que os trabalhadores envolvidos na construção do ramal para Montes Claros (que mais tarde se tornaria a Linha de Centro da EFCB) tinham quase um ano de salários atrasados, em 1913. Os mais de quinhentos operários estavam "na mais desoladora miséria", sujeitos ainda aos preços abusivos cobrados nos armazéns de mantimentos, sob controle dos empreiteiros da obra. Alguns operários sediados em Curralinho telegrafaram ao Rio de Janeiro, reclamando dos atrasos, mas de nada adiantou. "Como era natural que acontecesse", prossegue ''A Época", "o pessoal, morrendo de fome, abandonou o trabalho e enviou uma comissão de

vários companheiros, para reclamar da firma Jansson & Thaumaturgo", contratada pela EFCB. A comissão dirigiu-se ao Rio de Janeiro, onde buscou o auxílio do então diretor da Central do Brasil, Paulo de Frontin, sem, entretanto, ser atendida.[14]

A situação não se resolveu nos meses seguintes. Em fevereiro de 1914, "A Época" lançou um pesado ataque a Paulo de Frontin, responsabilizando-o por diversos problemas administrativos, técnicos e financeiros na EFCB. O jornal também atribuiu ao diretor da Central do Brasil os constantes atrasos de salários dos operários. Mais uma vez, o exemplo eram os quinhentos trabalhadores de Curralinho que, àquela altura, estavam há treze meses sem receber, "vendo-se reduzidos, para não morrer de fome, a socorrer-se da caridade pública". Novamente, os operários elegeram uma comissão que se encaminhou ao Rio de Janeiro. Segundo declarações dos trabalhadores, a firma contratada para tocar as obras também tinha quantias a receber da EFCB e nada podia fazer para minorar a situação. Os termos utilizados por "A Época" são um tanto ou quanto sensacionalistas, mas dão uma ideia aproximada do drama enfrentado pelos trabalhadores:

> Em consequência desse estado de coisas, os operários, como dissemos, têm-se visto obrigados a mendigar alimentos e a dormir ao relento, por absoluta falta de dinheiro com que ocorram a sua subsistência e ao custeio dos aluguéis de casa. Não podendo suportar por mais tempo tais torturas, os operários do ramal de Curralinho entenderam-se com o dr. Irineu Machado, pedindo-lhe aceitar o patrocínio da sua causa, no que foram satisfeitos.[15]

Aparentemente, o caso não teve desfecho favorável aos trabalhadores. Em 30 de novembro de 1914, portanto, dez meses depois da segunda denúncia, outra reportagem crítica à administração da EFCB foi publicada por "A Época". Dessa vez, o tom era de zombaria, informando haver "no estado de Minas um lugar onde se tem a vantagem de viver sem dinheiro: o trecho da Central do Brasil que vai de Curralinho a Montes Claros". Os trabalhadores seguiam com salários atrasados, em dificuldade para sobreviver.[16]

O conjunto de eventos chama atenção pela precoce articulação dos trabalhadores do setor ferroviário de Curralinho/Corinto, dispostos a denunciar na imprensa da capital federal as péssimas condições de trabalho que enfrentavam na construção dos ramais sertanejos. O descontentamento os levou a se organizarem para defender os seus interesses, numa época em que os direitos trabalhistas não estavam ainda inscritos no ordenamento jurídico brasileiro.

---

[14] "A Época", Rio de Janeiro, 6/12/1913, p. 2.

[15] "A Época", Rio de Janeiro, 3/2/1914, p. 3.

[16] "A Época", Rio de Janeiro, 30/11/1914, p. 2.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fluxo migratório que afluiu a Corinto no século XX e as consequentes transformações na sua paisagem não podem ser desatrelados do projeto de nação brasileira em voga desde o século XIX, um projeto que pretendia interligar localidades e regiões através do transporte e do comércio, interiorizando o desenvolvimento e integrando vastas áreas do sertão, através da capilarização dos sistemas viários e do assentamento de populações. Ao promover a reconfiguração da economia e da demografia, o projeto nacional acabou por impactar diretamente nas dinâmicas internas do Médio Vale do Rio das Velhas, microrregião na qual se localiza Corinto. Esse espaço já havia passado por transformações antes de a ferrovia atingi-lo e produzia parte do gado que, desde o início do século XVIII, abastecia as regiões auríferas de Minas Gerais. No século XX, Corinto se transformou em um grande entroncamento ferroviário, que serviu de ligação entre áreas remotas dos sertões brasileiros e o Sudeste do país.

Atualmente, grande parte dos bens ferroviários localizados no município de Corinto encontra-se sem destinação e, em muitos casos, em ruínas. Essa situação contrasta com a efervescência do entroncamento ferroviário de Corinto, na maior parte do século XX. Naqueles tempos, no mesmo local onde hoje se enxergam apenas abandono e degradação, florescia um dos mais importantes centros de transporte de pessoas e cargas do interior brasileiro. Corinto era então um canal estratégico para os incessantes fluxos migratórios ocorridos entre os anos 1910 e 1970, fluxos estes que transformaram as feições demográficas, culturais e econômicas brasileiras.

Em nível regional, essas mudanças propiciaram integração dos habitantes de Corinto aos grandes centros urbanos brasileiros e a melhoria das condições sanitárias. No entanto, o processo foi também cercado de percalços e episódios de desrespeito a direitos, sobretudo para os trabalhadores que se envolveram diretamente na construção das linhas férreas.

Este trabalho ainda está em fase inicial de pesquisas. A longo prazo, pretende-se aprofundar o estudo acerca da presença da ferrovia em Corinto, contribuindo, assim, para contextualizar a história regional com os processos relacionados ao projeto ferroviário brasileiro.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, D. de. *Estudos e depoimentos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953.

COELHO, E. J. de J.; SETTI, J. B. A E.F. *Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904.* V. 1: A história e as locomotivas a vapor. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000.

FIGUEIRA, M. F. *Memoria historica da Estrada de Ferro Central do Brazil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FREITAS, V. F. *Evocações históricas.* Belo Horizonte: [s. n.], 1969.

GERBER, H. *Noções geográficas e administrativas da Província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.

GOODWIN JUNIOR, J. W. *Cidades de papel*: imprensa, progresso e tradição. Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914). Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

KROPF, S. P.. *A descoberta da doença dos sertões*: ciência e saúde nos trópicos brasileiros no início do século XX. In: HEIZER, Al.; VIDEIRA, A. A. P. Ciência, civilização e república nos trópicos. Rio de Janeiro: Mauad X: Faperj, 2010. p. 57-79.

LIMA, P. L. de O. *Ferrovia, sociedade e cultura*: 1850-1930. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MINAS GERAIS. *Lei nº 556, de 30 de agosto de 1911.* Dispõe sobre a divisão administrativa do estado e contém outras disposições. Disponível em: https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa-nova-min.html?tipo=LEI&num=556&ano=1911. Acesso: 10.dez.2018.

PAIVA, J. C. de. *Crônicas – história de Corinto*: o projeto Cristo Rei. Belo Horizonte: Editora Gráfica Literatura, 2006.

REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, ano 5, 1900.

RODRIGUES, N. Mestiçagem, degenerescência e crime. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, V. 15, nº. 4, p. 1151-1181, 2008.

SEYFERTH, G. *Construindo a nação*: hierarquias raciais e o papel do racismo na política de imigração e colonização. *In*: MAIO, M. C.; SANTOS, R. V. (Org.). Raça, ciência e sociedade. Rio de Janeiro: Fiocruz: CCBB, 1996. p. 41-58.

Território Parque Educativo de Bento Ribeiro

Felipe Sacramento Xavier

RESUMO

O Programa Nacional de Educação pretende integralizar ao menos 50% da educação básica no país. O trabalho em questão apresenta a contribuição para o alcance desse objetivo através de um projeto desenvolvido por dois alunos (Felipe Sacramento e Vitor Silveira) de Projeto de Arquitetura III sob a orientação da professora Vera Regina Tângari na FAU/UFRJ. Foram desenvolvidos projetos para responder ao déficit de escolas municipais no Rio de Janeiro utilizando-se do conceito de território educativo no bairro de Bento Ribeiro onde, de acordo com números da Secretaria Municipal de Educação (SME), não há escolas públicas suficientes para suprir a demanda local. Os autores do projeto apresentado neste artigo desdobraram o conceito de território educativo em território parque educativo como ferramenta de articulação da paisagem do território equivalente à paisagem ferroviária do Rio suburbano. Procurou-se articular a ferrovia com o tecido do bairro por meio da criação do Território Parque Educativo de Bento Ribeiro equilibrando tecnosfera e psicosfera (SANTOS, 2013) locais e apresentar sua pertinência na correção de desigualdades nas periferias ferroviárias. O artigo aborda ainda a contribuição da disciplina segundo a perspectiva do autor.

PALAVRAS-CHAVE: Educação integral. Território parque educativo. Paisagem ferroviária. Tecnosfera. Psicosfera.

ABSTRACT

The "Programa Nacional de Educação" intends to implement full time education in at least 50% of the country's middle schools. This paper presents students Felipe Sacramento and Vitor Silveira's contribution to achieve this goal through the development of a project under Professor Vera Regina Tangari's orientation within FAU/UFRJ's design studio III. Projects to answer Rio's deficit of middle schools in the neighborhood of Bento Ribeiro were developed making use of the concept of educational territory. The authors of the project presented here twisted the concept into educational-territory-park as a mechanism to articulate the landscape of the territory equivalent to Rio's suburban railway landscape. "Bento Ribeiro's Educational Territory Park" aims to articulate the railway with the local urban fabric where local tecnosfera and psicosfera, concepts curated by Brazilian geographer Milton Santos, are re-balanced. Its relevance to correct inequalities within peripheral areas cut by train lines is also presented. This work intends to showcase the design studio contributions according to the author's perspective as well.

KEYWORDS: *Full time education. Educational territory park. Railway. Tecnosfera. Psicosfera.*

RESUMEN

El "Programa Nacional de Educação" pretende integralizar al menos 50% de la educación básica en Brasil. Este trabajo presenta la contribución para el alcance de este objetivo a través de un proyecto desarrollado por dos alumnos (Felipe Sacramento e VitorSilveira) de Proyecto de Arquitectura III bajo la orientación de la Profesora Vera Regina Tângari en FAU/UFRJ. Fueron desarrollados proyectos para responder al déficit de escuelas municipales en Rio de Janeiro utilizando el concepto de territorio educativo en el barrio de Bento Ribeiro donde, de acuerdo com los números de la Secretaria Municipal

de Educación, no hay escuelas publicas suficientes para suplir la demanda local. Los autores del proyecto presentado en este artículo desdoblaran el concepto de território educativo en territorio-parque-edicativo como herramienta de articulación del paisaje del territorio equivalente al paisaje ferroviario de Rio suburbano. Se buscó articular el ferrocarril con el tejido del barrio por medio de la creación del "Território Parque Educativo de Bento Ribeiro" equilibrando tecnosfera e psicosfera (concepto del geógrafo Brasileño Milton Santos) locales e presentar su pertinencia en la corrección de las iniquidades en las periferias ferroviarios. El artículo presenta aún la contribución del taller según la perspectiva del autor.

PALABRAS-CLAVE: *Educación integral. Territorio parque educativo. Ferrocarril. Tecnosfera. Psicosfera.*

O OBJETIVO DESTE TRABALHO É apontar as soluções encontradas pelo projeto de arquitetura "Território Parque Educativo de Bento Ribeiro" para as transformações urbanas geradas pela ferrovia no entorno da Estação Prefeito Bento Ribeiro, ramal Deodoro no município do Rio de Janeiro. Trata-se de um projeto desenvolvido originalmente pela parceria entre Felipe Sacramento e Vitor Silveira no quinto período da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ (FAU-UFRJ), razão pela qual este trabalho também tem como objetivo apresentar a contribuição da disciplina segundo a perspectiva do autor.

O programa estudado em Projeto de Arquitetura III no segundo semestre de 2017 da FAU-UFRJ abordou a educação básica para a população de 6 (seis) a 14 (quatorze) anos de idade. A responsabilidade pela educação dessas pessoas é dos municípios como previsto no pacto federativo, um conjunto de regras que define a atribuição da União, dos estados e dos municípios. O ensino básico corresponde aos nove anos do Ensino Fundamental, do 1º (primeiro) ao 9º (nono) ano escolar e, assim como os demais ciclos, é objeto da Lei nº 13005 de 25 de junho de 2014, que aprovou o Plano Nacional de Educação (PNE) com o objetivo de:

> Articular o sistema nacional de educação em regime de colaboração e definir diretrizes, objetivos, metas e estratégias de implementação para assegurar a manutenção e desenvolvimento do ensino em seus diversos níveis, etapas e modalidades por meio de ações integradas dos poderes públicos das diferentes esferas federativas que conduzam a:
> I – erradicação do analfabetismo;
> II – universalização do atendimento escolar;
> III – melhoria da qualidade do ensino;
> IV – formação para o trabalho;
> V – promoção humanística, científica e tecnológica do país.
> VI – estabelecimento de meta de aplicação de recursos públicos em educação como proporção do Produto Interno Bruto. (BRASIL, 2009).

Procurando colaborar especialmente com a universalização do atendimento escolar e com a melhoria da qualidade do ensino no município do Rio de Janeiro, os alunos, orientados pela professora Vera Tângari, desenvolveram projetos com o objetivo de contribuir para o alcance da meta seis do caderno "Planejando a Próxima Década: Conhecendo as 20 Metas do Plano Nacional de Educação". Ela trata da oferta de "[...] educação em tempo integral em, no mínimo 50% (cinquenta por cento) das escolas públicas, de forma a atender, pelo menos 25% (vinte e cinco por cento) dos (as) alunos (as) da educação básica."

Foram apresentados à turma três possíveis casos de estudo na cidade do Rio: (1) Bento Ribeiro, (2) Bonsucesso e (3) Ilha do Governador (Figura 1). As três localidades estão inseridas na Área de Planejamento III (AP3), que concentra a maior extensão da malha metroferroviária na cidade e contém a Zona Norte carioca cuja ocupação é fruto da abertura das linhas férreas. Essas regiões estão dentro da Macrozona de Ocupação Incentivada, cujas principais diretrizes de ocupação são o "Estímulo ao adensamento populacional, a novas construções e o incremento das atividades econômicas, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura [grifo do autor]" (RIO, 2011). Depois de muitas discussões e debates coletivos, processo até então inédito para a maior parte dos alunos dentro dos ateliês de projeto, a turma escolheu trabalhar em Bento Ribeiro. Nele foram desenvolvidos oito projetos de território educativo, uma abordagem territorial para um programa escolar.

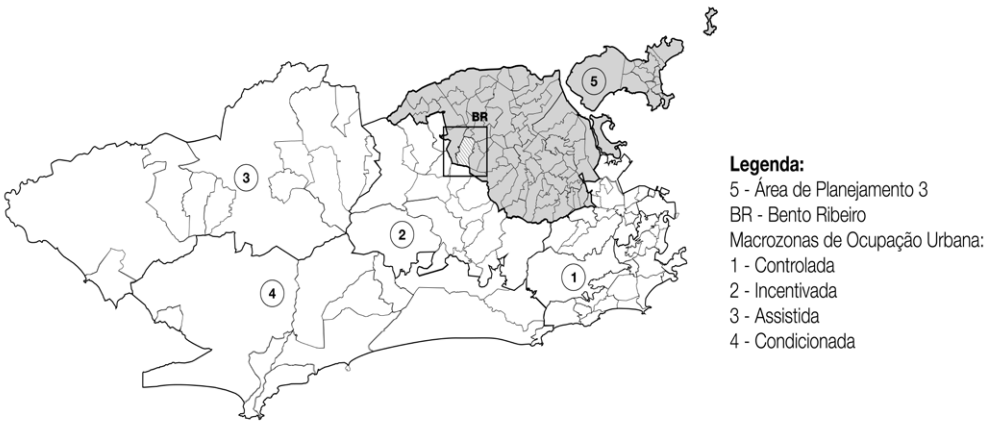


Figura 1: Localização dos casos de estudos disponibilizados na Macrozona de Ocupação Incentivada.
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

BENTO RIBEIRO, UM BAIRRO SUBURBANO

O bairro surgiu com a ocupação de terras próximas à Estação Prefeito Bento Ribeiro cuja abertura se deu em 1914. Trata-se de um processo característico da ocupação do subúrbio carioca, descrito por Maurício de Abreu no livro Evolução urbana do Rio de Janeiro (2013), em que as casas localizam-se linearmente ao longo da ferrovia e, gradativamente, em lotes abertos em ruas secundárias, perpendiculares aos trilhos. No caso de Bento Ribeiro, estas vias paralelas e lineares correspondem às ruas João Vicente e Carolina Machado, respectivamente a sul e a norte da via férrea, que marcam o início de sua ocupação. O bairro é bipartido pelo ramal Deodoro que o conecta ao Centro do Rio em trinta e cinco minutos (Figuras 2 e 3). Predominantemente residencial, seus 43.707 habitantes estão distribuídos em 16.500 (dezesseis mil e quinhentos) domicílios num território de 303,78 ha (CENSO IBGE 2010).

Figura 2: Limites de Bento Ribeiro.
Fonte: *Google Earth* 2018, alterado pelo Autor.

Figura 3: Estação Prefeito Bento Ribeiro vista de cima
Fonte: *Google Earth*, 2018

De acordo com a Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro (SME)[1] há três escolas públicas municipais em Bento Ribeiro. Elas integram a quinta Coordenadoria Regional de Educação (CRE) e oferecem educação em horário parcial com um turno. As escolas municipais Cervantes (1) e Francisco Palheta (2), a sul da via férrea, contam, respectivamente, com seis e onze salas de aula. Já a Escola Municipal Conde Afonso Celso (3) conta com vinte e seis salas de aula e está localizada próxima ao rio das Pedras que corta o bairro em sua porção norte, trecho de intervenção do projeto. Dados disponibilizados através do aplicativo "Bairros Cariocas",[2] desenvolvido pelo Instituto Pereira Passos (IPP), indicam que, em 2015, havia 1209 (um mil duzentos e nove) crianças matriculadas no ensino fundamental sendo 528 (quinhentos e vinte e oito) do 1º ao 5º ano e 681 (seiscentos e oitenta e um) do 6º ao 9º ano. Somadas as salas de aula das escolas que existem no bairro, chega-se a um total de 43 e, supondo que haja no máximo 30 alunos por sala de aula, obtém-se um total de 1290 vagas oferecidas.

No entanto, ao analisar os dados censitários de 2010, emitidos pelo IBGE, observa-se que há um número insuficiente de vagas escolares para atender à população infantil residente em Bento Ribeiro (Tabela 1). O mapa que localiza a população de seis a quinze anos aponta que somente no recorte de intervenção do projeto, isto é, sua porção norte, há no mínimo 1.819 (um mil oitocentos e dezenove) crianças (Figura 4). Isto significa dizer que o total de vagas nas três escolas do bairro é insuficiente para atender até mesmo à população residente a norte da via férrea. É possível supor, então, que, considerando-se que a rede pública de ensino precisa abranger toda a população, uma parcela considerável dessas crianças precisa realizar um deslocamento que extrapola os limites do bairro para poder estudar.[3]

TECNOSFERA E PSICOSFERA SUBURBANAS

Em "A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção", Milton Santos aborda dois conceitos importantes não só para as ideias que foram desenvolvidas no projeto, mas para a leitura do território. Trata-se dos conceitos de tecnosfera e psicosfera. De acordo com Santos:

---

[1] Dados obtidos através da ferramenta de busca "Unidades Escolares" da SME. Disponível em: http://webapp.sme.rio.rj.gov.br/jcartela/publico/pesquisa.do?palavraChave=Bento+RIbeiro&cmd=listPorBairro. Acesso: 10.nov.2018.

[2] Disponível em: http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.tml?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd50c3df76. Acesso: 10.NOV.2018.

[3] Foram excluídas desse cenário as vagas oferecidas por escolas privadas por tratar-se de um projeto de natureza pública.

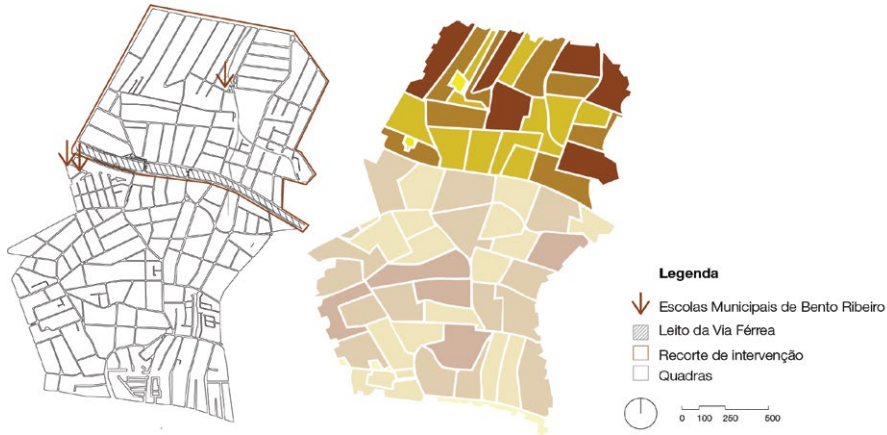


Figura 4: Localização das escolas municipais e quadro demográfico resumo de Bento Ribeiro.
Fonte: IBGE (2010) alterado pelo Autor.

escolas públicas municipais | secretaria municipal de educação sme

escola municipal cervantes	6 salas	30 alunos/sala	180
escola municipal conde afonso celso	26 salas	30 alunos/sala	780
escola municipal francisco palheta	11 salas	30 alunos/sala	330
			1290

população residente 06 - 15 anos | censo 2010 IBGE

0 - 44	0	88	
45 - 79	495	869	
80 - 113	640	904	
114 - 151	684	906	
	1819	2767	
	1290		
	529		

0 - 44	0	132	
45 - 79	855	1501	
80 - 113	1280	1808	
114 - 151	570	755	
	2705	4196	

Tabela 1. Escolas públicas municipais e População Residente 6-15 anos.
Fonte: Acervo 2018.

> Ao mesmo tempo em que se instala uma tecnosfera dependente da ciência e da tecnologia, cria-se, paralelamente, e com as mesmas bases, uma psicosfera. A tecnosfera se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, frequentemente traduz interesses distantes; desde, porém, que se instala, substituindo o meio natural ou o meio técnico que a precedeu, constitui um dado local, aderindo ao lugar como uma prótese. A psicosfera, reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Ambas — tecnosfera e psicosfera — são locais, mas constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar. Sua inspiração e suas leis têm dimensões mais amplas e mais complexas (2006, p. 235).

A abertura e a operação de uma linha férrea são de uma competência estadual, no caso fluminense por meio de uma concessionária, a SuperVia, que se dedica a

articular o trânsito de pessoas na escala da metrópole. Esse meio técnico-científico exige a segregação do leito ferroviário, o que implica a geração de obstáculos físicos, visuais e sonoros que precisam ser absorvidos pelo bairro. Além disso, a estação de trem foi pensada estritamente como processador de passageiros, o que corresponde a sua atividade fim, embora ela seja a origem da ocupação do bairro. Essas características constituem a formação da tecnosfera local. No entanto, ficam de fora da equação os usos complementares associados às especificidades do bairro em detrimento de outra mobilidade que não aquela possibilitada pela continuidade do tecido urbano. A constituição da psicosfera fica a cargo da população que confere ao espaço os usos que compõem a identidade do bairro. Essas ocupações espontâneas, em especial dos espaços livres de edificação, se apresentam desacompanhadas de ações de desenho urbano que as ratifiquem e favoreçam. Por essa razão, um projeto que procure conferir coesão ao tecido urbano constituído apresenta relevância. A paisagem ferroviária é sinônimo da paisagem do bairro, uma vez que não é possível dissociar o elemento tecnosfera do elemento psicosfera.

TERRITÓRIO EDUCATIVO E TERRITÓRIO PARQUE EDUCATIVO

Universalizar a educação passa pelo aumento da rede escolar, mas sua melhoria e sua capilaridade, isto é, o alcance ao maior número de crianças possível, passam pela reflexão de modelos alternativos para a educação. Com esse objetivo estudou-se o conceito de Território Educativo que procura expandir o alcance do programa escolar não ao encerrá-lo em um edifício, mas, sim, ao distribuí-lo em um território reconhecido. Um processo de integralização do ensino que não passa pelo inchaço de atividades mantidas estritamente nos limites de um edifício durante mais horas, mas sim pela pulverização de um programa enriquecido com agentes locais articulados em prol de uma educação planejada e que possa ser vivida dentro de um determinado território de maneira constante.

O reconhecimento do território de Bento Ribeiro para os fins do projeto foi um processo que tomou boa parte do semestre em debates longos. A dificuldade de realizar a transição escalar entre o objeto do edifício e o objeto urbano ficou evidente na falta de experiência dos alunos do ateliê de projeto acostumados a pensar o objeto de arquitetura alheio à sua condição urbana. Esse movimento, já no início das atividades do curso, foi identificado como uma contribuição da disciplina para o exercício de projeto.

A imersão no bairro ocorreu em um dia de calor intenso na cidade quando foi realizado um circuito com início e fim na estação de trem para reconhecer as características

locais. Dentre os elementos observados e as experiências vividas foi definido como mais relevante a falta de acessibilidade entre os dois lados do bairro que ocorre em calçadas estreitas pelo viaduto que cruza a via férrea (Figura 6). Neste mesmo viaduto ocorre o acesso principal à estação de trem. Identificaram-se ruas e calçadas largas em boa parte do bairro que, apesar da largura, apresentaram condições de caminhabilidade inadequadas, com poucas árvores e, portanto, com pouca sombra.

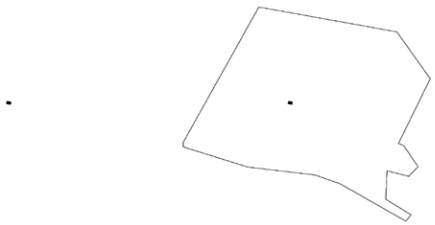


Figura 5. Dificuldade na transição escalar entre o objeto do edifício e o objeto urbano.
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

Apesar disso, constatou-se que as calçadas eram utilizadas como extensão do espaço familiar, lugar de encontro e lazer. Foi possível deduzir, então, que os muros altos são motivados mais por uma sensação de insegurança disseminada do que por uma questão de isolamento e privacidade. Também chamou atenção a localização da escola municipal Conde Afonso Celso, próxima ao rio das Pedras, cujas margens ocupadas revelam a vulnerabilidade das condições de habitação inseridas em área sujeita às cheias do rio. Lá o grupo foi alertado pelos moradores de que se tratava de uma área percebida como violenta.

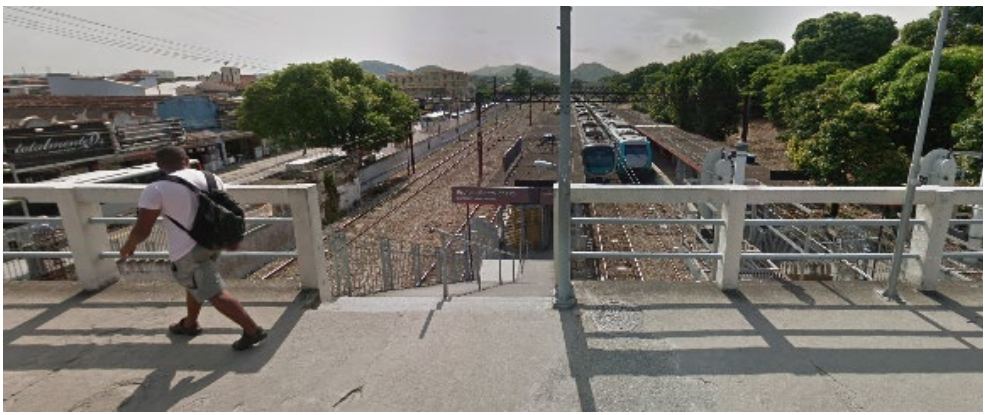


Figura 6: Acesso principal à Estação Prefeito Bento Ribeiro.
Fonte: *Google Earth*, 2018.

As informações levantadas pela visita, embora fornecessem uma boa base, não foram suficientes para definir os contornos do território e a turma entrou em consenso apenas sobre a inclusão da estação de trem, das praças locais, das principais igrejas e da escola existente na demarcação dos limites do território educativo. Por essa razão foi definida uma metodologia complementar que tratava de resgatar os hábitos dos alunos enquanto crianças e reconhecer, por analogia e, na extensão percorrida, quais seriam os percursos escolares realizados. Modelou-se, então, a porção norte do bairro onde estes percursos da infância foram simulados e, com o cruzamento das informações, chegou-se ao contorno definitivo do território, na eleição de quem seriam os parceiros e de dois terrenos edificáveis. Estas constituíram as informações-base (ver indicação no Diagrama 1) com as quais todos deveriam trabalhar.

Partindo dessa base coletiva (ver indicação no Diagrama 1) para a especificidade do projeto aqui apresentado foi decidido que a estação de trem renovada (Figura 7) e os cruzamentos do bairro seriam os principais parceiros do projeto, uma decisão que envolveu a coesão e a articulação do tecido urbano através de vetores de comunicação e do resgate da acessibilidade. Na figura 7 é possível atestar a capilaridade e o alcance do território educativo na sobreposição dos contornos propostos com os dados demográficos.

A partir dessas reflexões, o conceito de território educativo foi desdobrado em território parque educativo acreditando na capacidade atmosférica e nos valores sinestésicos associados ao parque de ser o catalisador do movimento no ciclo da infância e apostando nas inteligências motoras. Essa ideia de movimento no ciclo da infância foi sintetizada na imagem da ciranda abrigada em um parque cujos edifícios propostos e existentes, interligados e circunscritos, são construções rearranjadas como artefatos urbanos complementares dentro de um território verde.

Dessa forma, o projeto associa a ideia de território educativo à ideia de parque dando origem, então, ao Território Parque Educativo de Bento Ribeiro (TPBR) (Diagrama 2). Para viabilizá-lo, foi proposto o trabalho conjunto das Secretarias Municipais de Educação, Cultura e Esportes, Assistência Social e Urbanismo na rearticulação do bairro e na adoção do programa urbano espontâneo de uso das calçadas como espaço de lazer e extensão da unidade familiar.

DESENVOLVIMENTO DO PROGRAMA E REFERENCIAL PEDAGÓGICO

O programa escolar desenvolvido nos Centros de Educação Unificados (CEU) no estado de São Paulo foi utilizado como referencial pedagógico e a ele foram acrescentados

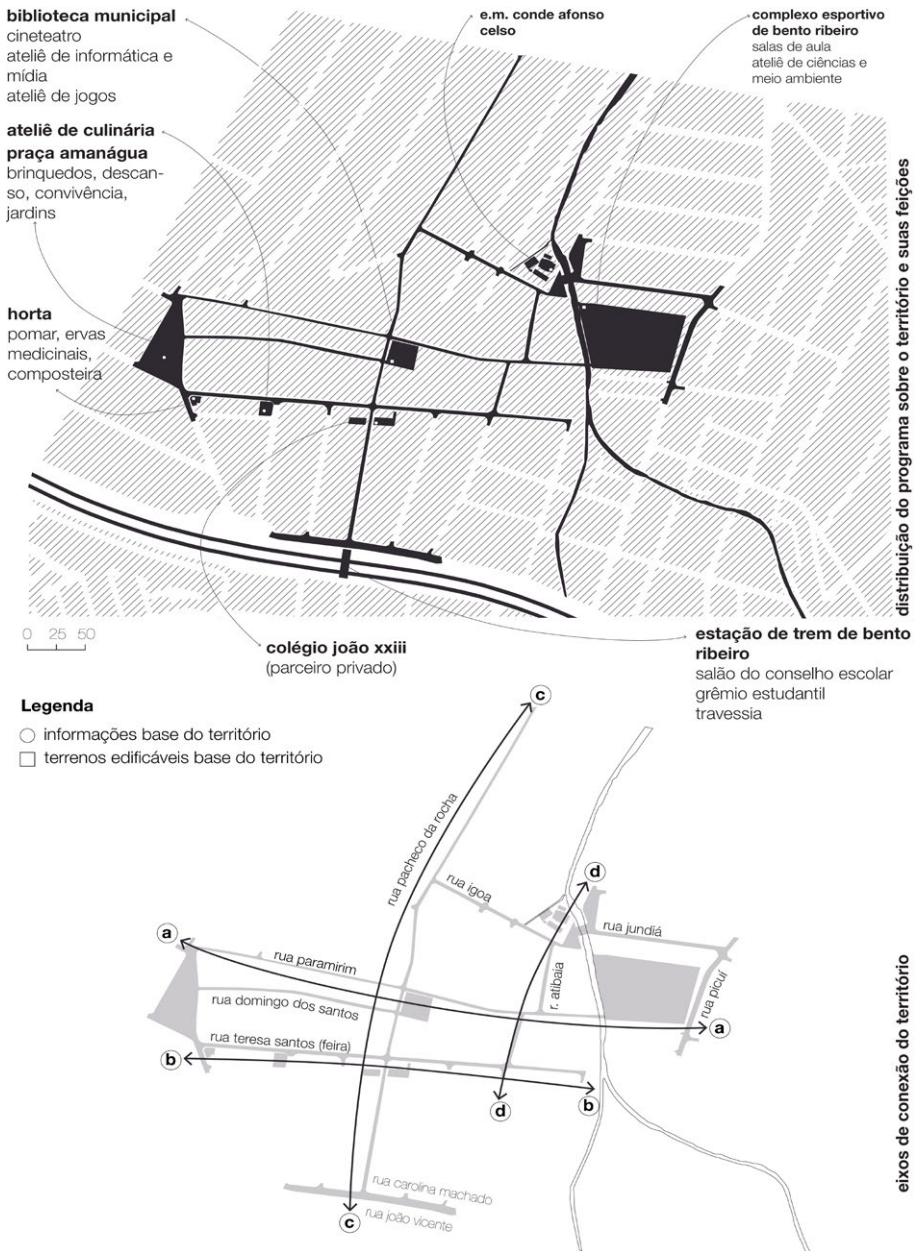


Diagrama 1: Distribuição do programa sobre o território, suas feições e eixos de conexão.
Fonte: Acervo do Autor, 2019.

equipamentos que privilegiam as inteligências motoras. O programa foi distribuído em conformidade com a Tabela 2 a seguir:

O acesso projetado ao Território Parque Educativo de Bento Ribeiro (TPBR) ocorre pela Estação da SuperVia Prefeito Bento Ribeiro (Figura 8) cuja revitalização facilitaria o

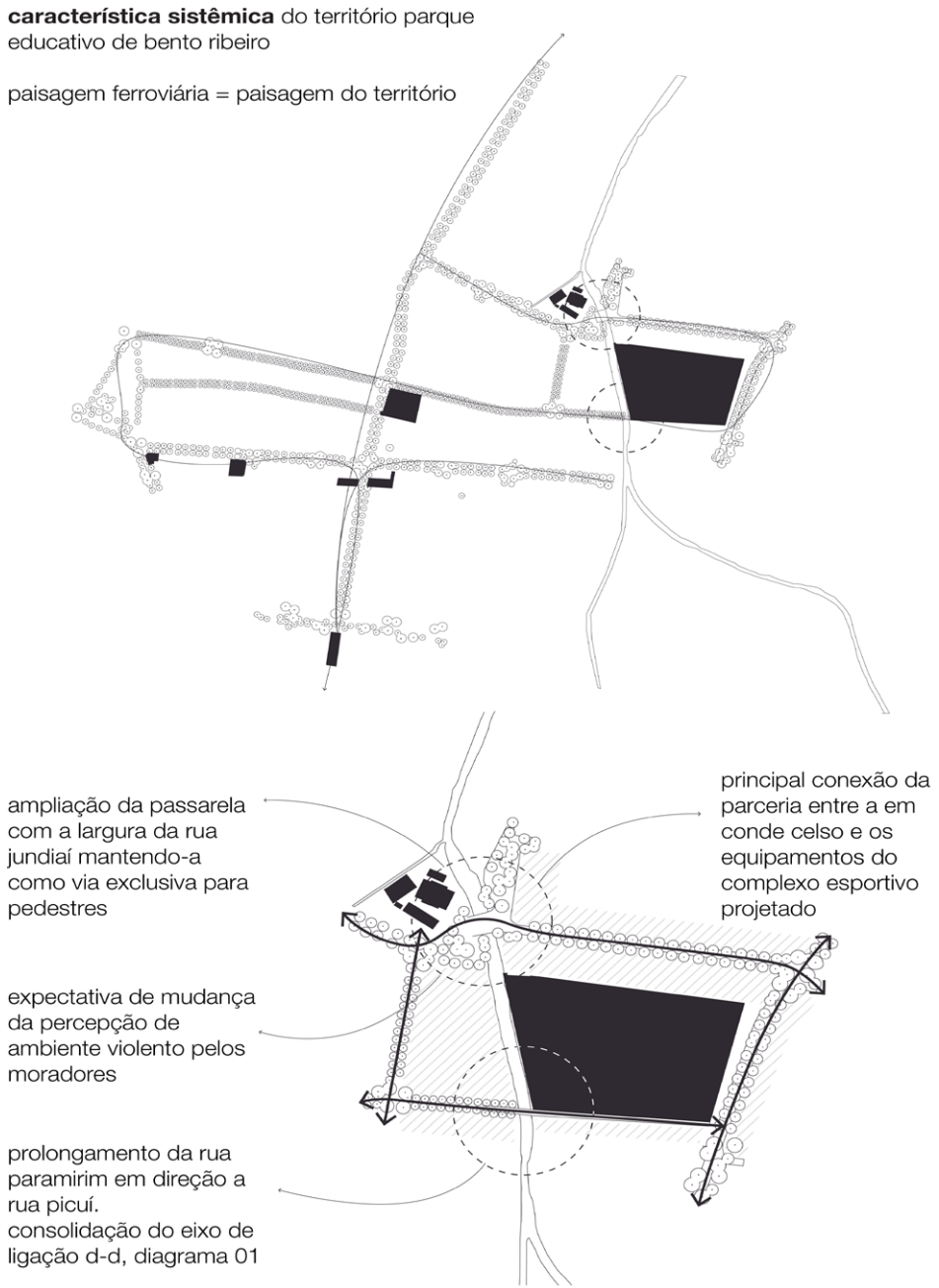


Diagrama 2: Condição sistêmica e ambiental e operações de coesão do território.
Fonte: Acervo do Autor, 2019.

Figura 7. Capilaridade do território sobre demografia do bairro.
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

referência do programa pedagógico | ceu centros educacionais unificados são paulo

recepção/ informações pátio coberto e descoberto sanitários públicos	áuditório camarim sala técnica	secretaria espera almoxarifado sanitários públicos sanitários de professores sala de reuniões sala de professores coordenação pedagógica orientação educacional sala de estar e copa sala da direção ambulatório	sala de preparo e cocção despensa triagem área de serviço sanitário específico dml
refeitório sanitários salão do conselho escolar grêmio estudantil	sala de leitura e acervo equipamentos acervo: rádio, jornal e fotografia salas de aula		sanitários e vestiários descanso, estar e copa
quadra esportiva coberta arquibancada depósito ed. física piscina semiolímpica vestiários e sanitários	ateliê de culinária ateliê de música ateliê de dança ateliê de artes ateliê de informática/ mídia ateliê de jogos ateliê de ciências e meio ambiente		medidores de luz depósito de jardim
brinquedos áreas de descanso e convivência jardins, horta, pomar e ervas medicinais			composteira cisterna depósito de lixo
vivência	pedagógico	adm/ técnico	serviços gerais

Tabela 2. Detalhamento do programa e referencial pedagógico utilizado no projeto.
Fonte: Acervo 2018.

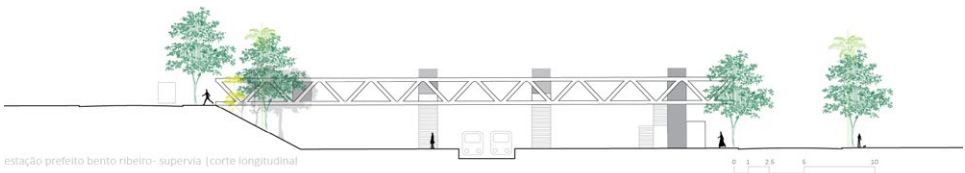


Figura 8: Nova Estação Prefeito Bento Ribeiro.
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

trânsito de pedestres entre as porções norte e sul do bairro, transpondo os obstáculos físicos impostos pela segregação da via férrea bem como o desnível. Em negociação com a SuperVia, o Conselho Escolar seria alocado no processador de passageiros e, como contrapartida, seriam construídas lojas, quiosques e um acesso estratégico ao parque em detrimento dos dois desvantajosos existentes. Estas operações garantiriam a inserção de

mais usuários no sistema ferroviário através do combate à imagem depreciativa atribuída ao trem e do incremento de lucro pela hibridização do programa da estação.

Para conferir qualidade ambiental ao trajeto estação-casa-estação foram desenhadas vias parqueáveis (Figura 9) com o objetivo de reduzir a velocidade desenvolvida pelos veículos automotores, expandir e ao mesmo tempo qualificar espaços caminháveis. Desenhou-se, também, o Programa Muros Baixos (Figura 10) onde o morador é convidado a substituir muros altos por outros até a cota 1,5m e a encimá-los por jardineiras recebendo da prefeitura a cobertura dos custos através da isenção temporária ou abatimento de IPTU. Funcionários da Fundação Parques e Jardins (FPE) definiriam, junto aos moradores, as espécies a serem plantadas e a municipalidade articularia com as concessionárias o enterramento da fiação aérea e a melhoria da franquia de dados ofertada. Essas ações visam fazer do morador o coautor, proprietário e zelador dos espaços livres, fortalecendo a relação de vizinhança e estabelecendo uma rede tutelar informal das crianças do bairro.

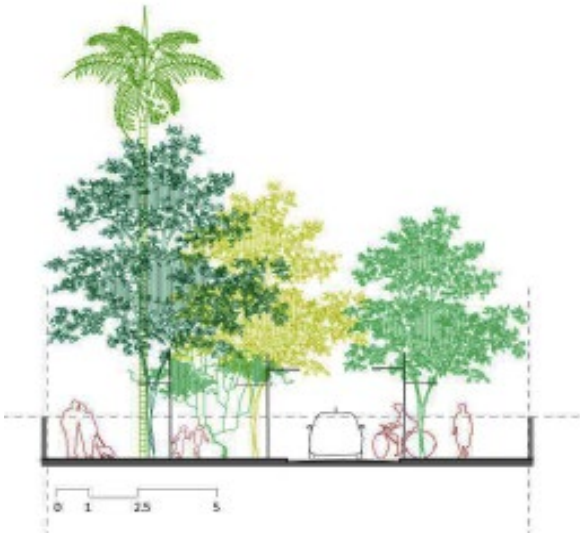


Figura 9: Perfil padrão das ruas do TPBR.
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

Como âncora do sistema será implantado o edifício da biblioteca do bairro no encontro das ruas Paramirim e Pacheco da Rocha (ver localização no Diagrama 1). Ele exerce a função de expandir o espaço do cruzamento das ruas cuja vocação para reunir pessoas é corroborada pelo térreo da construção. Nela estão concentrados, além da biblioteca, o cineteatro, os ateliês de jogos e informática, espaços comerciais e uma quadra poliesportiva comunitária na cobertura. Por abrigar a feira, parceira da escola, a rua Teresa Santos (eixo BB, Diagrama 1) receberá barracas estruturadas com nova

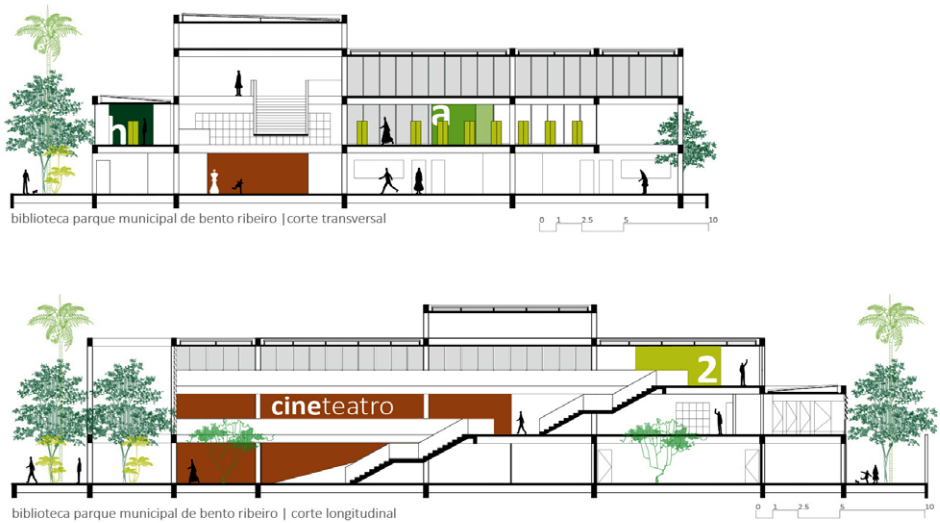


Figura 10: Biblioteca Parque Municipal de Bento Ribeiro (ver localização no Diagrama 1).
Fonte: Acervo do Autor, 2018.

identidade visual, vagas para os veículos de carga e árvores de caule longo compondo uma galeria verde. E encerrando o eixo Pacheco da Rocha (eixo CC, Diagrama 1), junto da rua Mirinduba está a praça contida no parque por suas qualidades atuais, mas que não será submetida a intervenções do projeto.

O eixo transversal AA, Diagrama 1, é ancorado em extremidades opostas pela praça Amanágua e pela Escola Parque Educativo que reúne o core pedagógico esportivo do programa. A Praça e seu entorno imediato (passeios das igrejas locais e ruas perimetrais) serão conectados para conformar um equipamento contíguo, um largo para manifestações religiosas na praça reestruturada.

A escola integra o Complexo Esportivo de Bento Ribeiro, que tem como norte pedagógico as inteligências motoras. São propostas instalações passíveis de cadastramento como centro de treinamento de atletas de alto rendimento em modo de gestão compartilhada entre as Secretarias de Esporte e Educação. Essa cogestão tem o intuito de institucionalizar a partilha do equipamento com a comunidade através da elaboração de um calendário de usos e atividades bem disseminado pelo bairro com o auxílio dos parceiros. O equipamento conta com pista de atletismo, piscina semiolímpica, uma quadra poliesportiva, uma quadra de vôlei, arena para prática de esportes internos,

além dos ateliês de música, artes e salas de aulas que oferecem a possibilidade de hibridizar o espaço conforme a necessidade. A disseminação das informações sobre o calendário das atividades, não só escolares, mas também do bairro, segue uma identidade visual unificada que fortalece a ideia de um equipamento urbano. Os principais vetores dessa divulgação seriam as esquinas e os cruzamentos (ver indicação nos Diagramas 1 e 2), bem como a própria estação. A proposta é a de uma comunicação ativa, acessível e com forte apelo visual que chegue às pessoas fora do ambiente residencial (Figura 11).

Propôs-se, por fim, o desenho da quadra urbana sugerido pelas ruas Jundiaí, Teresa Santos, Paramirim e Atibaia (ver Diagrama 2). Cortada pelo rio, ela circunscreve a escola através de duas alças. Uma delas é resultado da extensão do trecho carroçável da rua Jundiaí, atravessando o rio em direção à escola municipal existente. O contexto de acesso a esta outra escola seria, assim, formalizado e promoveria a troca quotidiana de experiências entre crianças e seus pais na chegada aos dois edifícios. Já a segunda alça (ver Diagrama 2) seria uma ponte para pedestres na rua Paramirim que, do ponto em que ela atualmente termina, formaliza novo acesso pedonal respectivamente ao complexo esportivo, à escola e à rua Jundiaí, escancarando o lugar do rio das Pedras no bairro e a função que ele desempenha atualmente.

Figura 11: Comunicação e identidade visual do Figura 11. Comunicação e identidade visual do TPBR.
Fonte: Acervo do autor, 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho contribui com uma reflexão de caráter propositivo para a redução do déficit de vagas na educação e auxilia nos objetivos de integralizar a educação a partir da ferramenta do território parque educativo. Colabora ainda na articulação entre tecnosfera e psicosfera locais a partir de uma leitura particular do território. Sua abordagem ao programa é resultado de um ateliê em que o coletivo de alunos é mais diverso, e que contou com moradores de áreas periféricas não só da cidade, mas também da metrópole. A temática da mobilidade metropolitana é conhecida desse último grupo que se acostumou, há muito, a percorrer percursos demorados em busca de educação, bens e serviços de qualidade e trabalho. Trata-se de uma produção que se afasta do exercício da arquitetura e do urbanismo como atividade elitizada e busca tornar pública uma inciativa cuja maior emergência é a solução de problemas coletivos e específicos.

Outra contribuição do trabalho trata do modelo de cogestão do território entre as Secretarias Públicas no uso comunitário dos equipamentos novos e sua dimensão participativa, além da interlocução com os parceiros privados, em especial com a concessionária de transportes. Isto é, o entendimento de que a dinâmica da paisagem ferroviária em questão não é uma questão puramente imagética, mas produto das interações que acontecem no espaço. Daí a pertinência da proposta no que tange à gestão e à política pública adotada bem como no tratamento paisagístico e ambiental do território indissociável dos meios técnico-científicos nele contidos.

É possível constatar, ainda, que a ferramenta do desenho urbano adquire valor ao ser pensado de maneira multidisciplinar, afastando-se da ideia de que os edifícios públicos e privados devem servir a um único fim em um período determinado. Ao pensar projetos pedagógicos dentro de territórios ferroviários, o projeto se apresenta como um case de reestruturação urbana que corrobora as diretrizes expressas no Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro. Ele otimiza ações e concentra recursos que beneficiam a máquina pública na interlocução dos diversos agentes metropolitanos, pensando no bem-estar social da população residente nas áreas periféricas do Rio de Janeiro.

No que diz respeito à contribuição da disciplina Projeto de Arquitetura III, é possível dizer que ela ampliou significativamente a perspectiva sobre o campo de conhecimento e de atuação profissional. No caso particular do trabalho em questão, a premência do planejamento urbano. Ao longo da disciplina houve, ainda, a constatação de que era necessário vencer um degrau escalar que, apesar de não ter acontecido sem suas dificuldades, permitiu o entendimento mais amplo do objeto arquitetônico enquanto artefato que colabora para o exercício da atividade dedicado à cidade. Esbarrou-se, no

entanto, na demora do entendimento da ferramenta pedagógica do território educativo, o que pode ser interpretado como uma interlocução deficitária entre a graduação e a pós-graduação. Um último fator limitante foi a não participação direta das crianças de Bento Ribeiro devido a limitações burocráticas relacionadas à visitação à Escola Municipal Conde Afonso Celso. A interação com esses alunos permitiria um afinamento maior das soluções encontradas uma vez que, a partir das leituras realizadas durante o ateliê, foi possível entender que toda criança é criança de um território.

REFERÊNCIAS

ABBUD, B. *Criando paisagens*: guia de trabalho em arquitetura paisagística. São Paulo: Senac, 2010.

ALEX, S. *Projeto da praça*: convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: Senac, 2011.

FLANDES, A. L. A *escola e seu território educativo*: estudo de caso. A Ilha do Governador na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

GOULART, B. *Territórios educativos para a educação integral*: a reinvenção pedagógica dos espaços e tempos da escola e da cidade. Brasília: [s. n.], 2010.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*: técnica, razão e emoção. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

AUTORES/AUTORAS

ANANDA SOARES ROSA | Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo PPGARQ-FAA/UNESP, Campus Bauru; Especialização em Docência do Ensino Superior pela FESL; Arquiteta e Urbanista - FCT/UNESP. | **anandasrosa@hotmail.com**

ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO | Mestrando em História Social da Cultura Regional da UFRPE; Licenciatura em História pela UFRPE. | **andrecardoso.hist@gmail.com**

ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER | Professor Substituto do Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente da FAU/UFRJ (2018-2019). Pós-Doutorando PNPD-CAPES pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ); Doutor em Arquitetura e Urbanismo pelo PPGAU-UFF; Mestre em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento pelo PósGeo-UEL; Arquiteto e Urbanista - UEL. | **alex.a.lamounier@gmail.com**

CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS | Arquiteta e Urbanista do IPHAN – Superintendência do Piauí; Docente do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Uninassau e Coordenadora da Pós-Graduação Latu Sensu Patrimônio e Cidade em Teresina-PI. Mestra em Desenvolvimento Urbano pela UFPI, com especialização em História Cultural pela Universidade Federal do Piauí e História da Arte e da Arquitetura, pelo Instituto Camillo Filho; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFPI. | **claudiana.anjos@iphan.gov.br**

DANIEL ATHIAS DE ALMEIDA | Professor no curso de Arquitetura e Urbanismo na Uni Redentor, unidade de Paraíba do Sul-RJ. Mestre em Arquitetura pelo Programa de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio (PROARQ-FAU/UFRJ); Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/UFRJ. | **athias.arquitetura@gmail.com**

DOUGLAS LIMA | Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História da UFMG; Mestre em História Social da Cultura pela UFMG; Licenciado em História pela UFMG.| **douglasjlima@gmail.com**

EMANUELA NOGUEIRA FABRES | Mestre em Projeto e Patrimônio pelo PROARQ-FAU/UFRJ e Arquiteto e Urbanista (FAESA).| **emanuelanfabres@gmail.com**

FELIPE SACRAMENTO XAVIER | Estudante pesquisador na modalidade iniciação científica no Grupo SEL/RJ vinculado ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura (PROARQ- FAU/UFRJ). Graduando em Arquitetura e Urbanismo na FAU/UFRJ. | **sacramento.au@gmail.com**

FERNANDA SILVA FREITAS | Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG (NPGAU/UFMG). Arquiteta e Urbanista pela FAU/UFJF. | **fernandafreitas@outlook.com**

GABRIEL DE SOUZA PARREIRA |Pesquisador do Grupo SEL/RJ. Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ); Arquiteto Urbanista- FAU/UFRJ. | **parreira.gabriel@gmail.com**

GIOVANNA SCALFONE VARGAS | Bolsista PIBIAC-UFRJ, na Pesquisa *Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento* – 2017-2019. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/UFRJ. | **giovannascalfone@gmail.com**

GIULIA FIGUEIREDO FERREIRA | Pesquisadora do grupo de pesquisa Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (SEL/RJ). Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/UFRJ. | **giiufigueiredo@gmail.com**

GRACIELA MARÍA VIÑUALES | Vice-Diretora do Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL); Ex Presidenta de TICCIH Argentina. Doutora em Arquitetura pela Universidad de Tucumán; Arquiteta pela Universidad de Buenos Aires. |**cenbarro@interserver.com.ar**

HUMBERTO YAMAKI |Professor Associado do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina UEL PR; Coordenador do Laboratório de Paisagem; Docente da Pós Graduação em Arquitetura (Mestrado e Doutorado) e da Pós Graduação em Geografia (Mestrado e Doutorado) UEL. Pós-Doutorado em Desenho Urbano JCUD Oxford Polytechnic; Doutor e Mestre em Planejamento Ambiental pela Universidade de Osaka; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP. | **yamaki@ymail.com**

INÊS DE AZEVEDO ISIDORO | Pesquisadora do grupo de pesquisa Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (SEL/RJ) e do Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconômica e o Território (DINÂMIA'CET-IUL). Doutora em Arquitetura pelo PROARQ-FAU/UFRJ; Mestra em Arquitetura pelo PROARQ-FAU/UFRJ; Graduação em Arquitetura pela Technical University of Berlin. | **ines.isi@gmail.com**

JOÃO PEDRO OTONI |Mestrando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável pelo PPG-ACPS da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (PPG-ACPS/UFMG); Arquiteto e Urbanista pela FAU-UFJF. | **otoni.joaop@gmail.com**

JONATHAS MAGALHÃES PEREIRA DA SILVA |Professor Titular e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (POSURB-ARQ PUC-Campinas) e da FAU-PUC-Campinas; Co-lider do Grupo de Pesquisa Políticas Territoriais e a Água no Meio Urbano, CNPq, PosUrb-Arq/PUC-Campinas; Editor Chefe da Revista OCULUM ENSAIOS – PUC-Campinas. Pós-Doutorado pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Doutor e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP. | **jonathas.silva@puc-campinas.edu.br**

JOSÉ EUSTÁQUIO MACHADO DE PAIVA |Doutor em Geografia/Análise da Informação Espacial pela UNESP-Rio Claro; Mestre em Tecnologia/Educação Tecnológica pelo CEFET-MG; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela EA/UFMG. | **jempaiva@yahoo.com.br**

JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES | Conselheiro do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio de Janeiro (IAB/RJ). Pós-Doutorado PNPD-CAPES pelo PPGAU/UFF; Doutor em Arquitetura e Urbanismo com bolsa FAPESP na FAUUSP; Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo PPGAU/UFF; Especialização em Gestão Ambiental na COPPE/UFRJ; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela USU.| **julio.bentes@gmail.com**

KARLA VICTÓRIA DA SILVA CERQUEIRA | Bolsista PIBIAC-UFRJ, na Pesquisa Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento – 2017-2019. Graduada em Composição Paisagística pela UFRJ. | **karlavcerqueira@gmail.com**

MARIANA ZERBONE ALVES DE ALBUQUERQUE | Professora Associada do Departamento de História da UFRPE; Professora do Programa de Pós-Graduação em História da UFRPE; Líder do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço, Metropolização e Relação Rural-Urbano – GPRU. Doutora em Geografia Humana pela USP; Mestra em Geografia pela UFPE; Licenciatura em Geografia pela UFPE; Bacharelado em Geografia pela UFPE. | **mariana.zerbone@ufrpe.br**

NATHÁLIA ROCHA BARROS COSTA | Assessora parlamentar na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, na área de participação popular e políticas urbanas. Mestranda em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ; Especialização em Política e Planejamento Urbano pelo IPPUR/UFRJ; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-UFRJ, com intercâmbio sanduíche na Università degli Studi di Firenze, Itália, com bolsa CAPES/CNPQ Ciência sem Fronteiras. | **nathaliarochabc@gmail.com**

NILSON GHIRARDELLO | Professor Assistente Doutor (Nível II) do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo e do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP-Campus de Bauru. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP; Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela EESC-USP; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela PUC-Campinas. | **nilson.ghirardello@unesp.br**

RUI VAZ ALVES | Arquiteto e Urbanista na Câmara Municipal da Lousã. Doutor em Arquitetura, nas especialidades de Planejamento e Desenho Urbano, pela Universidade de Coimbra; Mestre em Desenho Urbano pelo Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE); licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa; "Certificat d'Études Architecturales de II cycle", pela Unité Pédagogique d'Architecture nº.1 , de Paris (UPA1). | **ruivazalves@gmail.com**

TATIANA RIVERA PABÓN| Integrante do Grupo de Pesquisa SEL/RJ. Doutoranda em Arquitetura pelo PROARQ-FAU/UFRJ; Mestra em Urbanismo pelo PROURB-FAU/UFRJ; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Nacional de Colômbia.| **tatianariverap@gmail.com**

THAÍS MOTTA DO NASCIMENTO | Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ); Pós-graduação MBA em Planejamento, Gerenciamento e Controle de Obras Civis pelo Núcleo de Pesquisas em Planejamento e Gestão (NPPG – POLI/UFRJ); Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/UFRJ. |**thaismn.arq@gmail.com**

VANESSA K. XAVIER DO COUTO | Arquiteta e Urbanista na Oficina da Casa Arquitetura e Paisagismo Ltda. Especialização em Construção Civil com ênfase em Sustentabilidade e Gestão do Ambiente Construído pela Escola de Engenharia da UFMG; Arquiteta e Urbanista pela Escola de Arquitetura da UFMG.| **vanessa.couto.arq@hotmail.com**

VERA REGINA TÂNGARI |Professora Associada do Departamento de Projeto de Arquitetura da FAU/UFRJ; Coordenadora do Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ) e do Grupo SEL/RJ. Pós-Doutorado pela PUC-Campinas, com bolsa CAPES; Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP; Mestra em Planejamento Urbano pela University of Michigan; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto Metodista Bennett. |**vtangari@uol.com.br**

VIRGÍNIA MARIA NOGUEIRA DE VASCONCELLOS |Professora Associada do Departamento de Artes Utilitárias, da EBA/UFRJ; Professora do Quadro Permanente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ) e do Mestra Profissional em Projeto e Patrimônio (PROARQ-FAU/UFRJ). Doutora em Arquitetura (PROARQ-FAU/UFRJ); Mestrado em Educação (Faculdade de Educação/UFRJ); Especialização em Urbanismo (FAU/UFRJ) e em Planejamento Urbano e Regional (CEPUERJ).| **virginia.vasconcellos@gmail.com**

COMITÊ CIENTÍFICO

DANIELLY COZER ALIPRANDI | Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo no IFF, Campos dos Goytacazes, e no curso de Pós-Graduação Lato Sensu em Arquitetura da Cidade: suas demandas e tecnologias; Coordenadora do Mestrado Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Tecnologias do IFF, Campos dos Goytacazes. Doutora em Arquitetura pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo PPGAU/UFES; Especialização em Paisagismo pela Unicsul; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFES. | **daniellyalip@hotmail.com**

DENISE DE ALCÂNTARA | Professora Adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, e Docente Permanente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas da UFRRJ; Líder do Grupo de Pesquisa GEDUR (CNPq). Pós-Doutorado em Sistema de Espaços Livres pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Doutora e Mestra em Arquitetura pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Doutorado-Sanduíche na San Diego State University; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto Metodista Bennett. | **denisedealcantara@gmail.com**

GRACIELA MARÍA VIÑUALES | Vice-Diretora do Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL); Ex Presidenta de TICCIH Argentina. Doutora em Arquitetura pela Universidad de Tucumán; Arquiteta pela Universidad de Buenos Aires. | **cenbarro@interserver.com.ar**

HUMBERTO YAMAKI | Professor Associado do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina UEL PR; Coordenador do Laboratório de Paisagem; Docente da Pós Graduação em Arquitetura (Mestrado e Doutorado) e da Pós Graduação em Geografia (Mestrado e Doutorado) UEL. Pós-Doutorado em Desenho Urbano JCUD Oxford Polytechnic; Doutor e Mestre em Planejamento Ambiental pela Universidade de Osaka; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP. | **yamaki@ymail.com**

INÊS DE AZEVEDO ISIDORO | Pesquisadora do grupo de pesquisa Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (SEL/RJ) e do Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconômica e o Território (DINÂMIA'CET-IUL). Doutora em Arquitetura pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Mestra em Arquitetura pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Graduação em Arquitetura pela Technical University of Berlin. | **ines.isi@gmail.com**

JONATHAS MAGALHÃES PEREIRA DA SILVA| Professor Titular e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (POSURB-ARQ PUC-Campinas) e da FAU-PUC-Campinas; Co-lider do Grupo de Pesquisa Políticas Territoriais e a Água no Meio Urbano, CNPq, PosUrb-Arq/PUC-Campinas; Editor Chefe da Revista OCULUM ENSAIOS – PUC-Campinas. Pós-Doutorado pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Doutor e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP; Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP. | **jonathas.silva@puc-campinas.edu.br**

ROGÉRIO GOLDFELD CARDEMAN | Pesquisador e Docente Colaborador no Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio do PROARQ/FAU-UFRJ; Professor Substituto da FAU/UFRJ (2018-2019); Professor da Universidade Veiga de Almeida; Conselheiro Estadual Titular do CAU-RJ. Pós-Doutorado, Doutor e Mestre em Arquitetura pelo PROARQ/FAU-UFRJ; Graduação em Arquitetura pela UFRJ. | **rcardeman@gmail.com**

RUBENS DE ANDRADE | Professor Adjunto da EBA/UFRJ; Docente Colaborador do PROARQ-FAU/UFRJ. Doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ; Mestre em Arquitetura pelo PROARQ-FAU/UFRJ; Graduação em Paisagismo- EBA/UFRJ. | **rubensdeandrade@eba.ufrj.br**

RUI VAZ ALVES | Arquiteto e Urbanista na Câmara Municipal da Lousã. Doutor em Arquitetura, nas especialidades de Planejamento e Desenho Urbano, pela Universidade de Coimbra; Mestre em Desenho Urbano pelo Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE); licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura

da Universidade Técnica de Lisboa; "Certificat d'Études Architecturales de II cycle", pela Unité Pédagogique d'Architecture n.1, de Paris (UPA1). | **ruivazalves@gmail.com**

TERESA MARAT-MENDES | Professora Auxiliar com habilitação no Instituto Universitário de Lisboa – ISCTE-IUL; Pesquisadora Sênior no Centro de Investigação DINÂMIA'CET-IUL; Coordenadora do Projeto de Pesquisa Spatial Planning for Change, financiado pelo Programa Portugal 2020, em conjunto com a Universidade do Porto e a Universidade de Aveiro. Doutora em Arquitetura pela University of Nottingham; Mestra em Ordenamento do Território e Planeamento Ambiental pela Faculdade de Ciências e Tecnologia – UNL; Graduação em Arquitetura pela Faculdade de Arquitectura – UTL. | **teresa.marat-mendes@iscte.pt**

ÍNDICE REMISSIVO

Nº	AUTOR	Páginas
1	ANANDA SOARES ROSA	207
2	ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO	192
3	ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER	10, 48, 100
4	CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS	162
5	DANIEL ATHIAS DE ALMEIDA	61, 83
6	DOUGLAS LIMA	261
7	EMANUELA NOGUEIRA FABRES	250
8	FELIPE SACRAMENTO XAVIER	92, 274
9	FERNANDA SILVA FREITAS	120
10	GABRIEL DE SOUZA PARREIRA	76
11	GIOVANNA SCALFONE VARGAS	150
12	GIULIA FIGUEIREDO FERREIRA	68
13	GRACIELA MARÍA VIÑUALES	137
14	HUMBERTO YAMAKI	16, 100
15	INÊS DE AZEVEDO ISIDORO	61, 68
16	JOÃO PEDRO OTONI	120
17	JONATHAS MAGALHÃES PEREIRA DA SILVA	24
18	JOSÉ EUSTÁQUIO MACHADO DE PAIVA	261
19	JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES	225
20	KARLA VICTÓRIA DA SILVA CERQUEIRA	150
21	MARIANA ZERBONE ALVES DE ALBUQUERQUE	192
22	NATHÁLIA ROCHA BARROS COSTA	83
23	NILSON GHIRARDELLO	207
24	RUI VAZ ALVES	38
25	TATIANA RIVERA PABÓN	48, 92
26	TERESA MARAT-MENDES	6
27	THAÍS MOTTA DO NASCIMENTO	179
28	VANESSA K. XAVIER DO COUTO	261
29	VERA REGINA TÂNGARI	10, 76
30	VIRGÍNIA MARIA NOGUEIRA DE VASCONCELLOS	150, 179, 259

Os textos incluídos nesta publicação indicam diversas escalas de problemáticas relacionadas com o tema central – Territórios e Paisagens Ferroviárias –, desde o território à escala do edifício, mas também aspetos ambientais, sociais e económicos. As abordagens metodológicas contidas nesta publicação são também variadas, incluindo a análise morfológica, geográfica física e humana, análise histórica, entrevistas dirigidas, mas também análises da paisagem e arquitetónica.

Teresa Marat-Mendes
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, DINÂMIA'CET Lisboa Portugal

André Luiz Rocha Cardoso
Alex Assunção Lamounier
Claudiana Cruz dos Anjos
Daniel Athias de Almeida
Douglas Lima
Emanuela Nogueira Fabres
Felipe Sacramento Xavier
Fernanda Silva Freitas
Gabriel de Souza Parreira
Giovanna Scalfone Vargas
Giulia Figueiredo Ferreira
Graciela María Viñuales
Humberto Yamaki
Inês de Azevedo Isidoro
João Pedro Otoni
Jonathas Magalhães Pereira da Silva
José Eustáquio Machado de Paiva
Júlio Cláudio da Gama Bentes
Karla Victória da Silva Cerqueira
Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Nathália Rocha Barros Costa
Nilson Ghirardello
Rui Vaz Alves
Tatiana Rivera Pabón
Thaís Motta do Nascimento
Vanessa K. Xavier do Couto
Vera Regina Tângari
Virgínia Maria Nogueira de Vasconcellos