INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MARIANA COSTA CAMPOS

Da Central a Japeri: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo A. Sotratti

Supervisor: Bartolomeu H. d'El-Rei Pinto

RIO DE JANEIRO

2017

O objeto de estudo desta pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional na Superintendência do IPHAN e na Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro.

C198d Campos, Mariana Costa.
Da Central a Japeri: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro / Mariana Costa Campos - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2017.

173 f. : il.

Orientador: Marcelo Antonio Sotratti

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2017.

1. Patrimônio – Industrial e Ferroviário. 2. Estradas de Ferro. 3. Transporte de passageiros. 4. Rio de Janeiro – Territórios e territorialidades. 5. Resiliência Urbana. I. Sotratti, Marcelo Antonio. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). III. Título.

CDD 363.6

AGRADECIMENTOS

À minha mãe Ondina Maria Felippe da Costa e meu pai Antônio Augusto Oliveira de Campos, que sempre me apoiaram em minhas decisões e tornaram essa reviravolta possível;

Às minhas sobrinhas Fernanda Maria Matos Campos e Esther Augusta Matos Campos, pelo amor incondicional;

Aos meus tios Carlos Alberto Felippe da Costa e José Carlos Marion, por me aconselharem nos momentos decisivos;

À amiga Elita Lumy Maeda, por estar desde sempre e para sempre em minha vida;

À amiga Karina Kimura e seu anjinho Theo, pelo reencontro e pela resiliência;

À amiga Flávia Moreira, por me assessorar com as novas tecnologias e tornar meus dias na Superintendência mais felizes;

Aos parceiros da turma de 2014: Arlan Hudson, Giovana Pereira e Yuri Batalha, e aos veteranos da turma de 2013, Cristiano Oliveira e Iran Conceição, pelo companheirismo de todas as horas;

À Elaine Paiva, Isabel Rocha e Keilla Miranda, do Escritório Técnico de Vassouras - RJ, pelo carinho e inspiração;

Às professoras Claudia Baeta, Joseane Brandão, Lia Motta e Lygia Guimarães, pela paciência, ensinamentos e palavras motivadoras;

Aos anjos resolvedores de tudo do PEP, Alberto Lima e Felipe Castilho;

Ao meu supervisor na Casa do Patrimônio Ferroviário, Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto, por seu exemplo de profissionalismo e dedicação;

Aos colegas de Superintendência: Ângela de Hugo Silva, Ajalmar Silveira, Clara Paulino, Cristina Dabés, Fátima Bevilacqua Contursi, João Leal, Jussara Mendes, Letícia Pimentel, Murilo Pinho, Michele Corsy, Paulo Dames, Ricardo Kozinski e Rita Gregório, pela convivência edificante, empréstimo de livros, fornecimento de fotos e documentos;

Às minhas terapeutas Dra. Mônica Felix e Regina Cordeiro, por cuidarem da minha mente e do meu corpo nessa empreitada;

Ao meu professor de tênis, França e minha incansável parceira nas quadras do Aterro do Flamengo: Ana Letícia Barros;

À Família FIEL Rio, pelo acolhimento, pela união e por propagar a Lealdade, a Humildade e o Procedimento;

E, finalmente, ao Morro dos Prazeres, de onde vejo um Rio ainda mais lindo.

“Tudo que é humano é contraditório, não havendo leis absolutas que definam o caráter dos homens ou a história de um povo.”

Gilberto Freyre

RESUMO

Esta pesquisa examina a relação dos bens patrimonializados inseridos no cotidiano do transporte ferroviário de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro com o Iphan, a concessionária SuperVia e os usuários, todos responsáveis em diferentes instâncias e circunstâncias por sua preservação e conservação, bem como pelo resultado de eventuais intervenções. Em primeiro lugar, estuda a construção do patrimônio ferroviário e sua concepção enquanto categoria de análise pelo Iphan. Ao definir como recorte espacial o eixo formado pela 1ª seção da estrada de ferro D. Pedro II, atual ramal Japeri, expõe os valores atribuídos à este patrimônio e discute sua função social. A seguir, analisa o desenvolvimento desta tecnologia, com o pioneirismo e a influência britânica, e as configurações que se fizeram necessárias à sua implantação no Rio de Janeiro. Percorre o trajeto deste ramal com a identificação socioespacial de territórios formados e transformados a partir de sua instalação. Desvenda, pelo contraste entre as imagens suburbanas e a paisagem aclamada da cidade, sua dimensão simbólica, na resistência de suas manifestações culturais, exemplificada com o bairro de Madureira. Já com o bairro de Engenho de Dentro demonstra algumas das políticas territoriais incidentes. Por meio da observação participativa e da coleta de depoimentos espontâneos dos usuários, este trabalho apresenta como diagnóstico a má condição do sistema de transportes e a falta de diálogo entre órgãos afetos e população afetada, para o não reconhecimento deste patrimônio e sua situação de abandono mesmo quando em operacionalidade. Evocando o formato de manifesto, sugere a necessidade de um novo olhar, com foco na melhoria da qualidade de vida das comunidades envolvidas, tendo em vista o enorme potencial de alcance deste patrimônio. Por fim, com base no plano de resiliência da Cidade do Rio de Janeiro, visa fornecer subsídios para a formulação de um projeto específico para a gestão destes bens.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário. Função Social do Patrimônio Cultural. História da ferrovia e do transporte de passageiros. Territórios e territorialidades. Central do Brasil. Japeri. Madureira. Engenho de Dentro. Subúrbio Carioca. Baixada Fluminense. Rio de Janeiro. Manifesto. Resiliência Urbana.

ABSTRACT

This research examines the relation between the heritage buildings located in daily passenger rail transport route in the metropolitan area of Rio de Janeiro and Iphan, SuperVia – company operating the system in a concession term -, and system users, all responsible in different instances and circumstances, for its preservation and conservation, as well as for the result of eventual interventions. First, it studies the construction of railway heritage and its framing as an analysis category by Iphan. Defining as spatial area the axis configured by the 1st section of D. Pedro II Railway, actual Japeri branch, it exposes the values assigned to this heritage and discusses its social attribution. Then, it analises the development of this technology, under the British pioneering and influence, and the settings needed for its implantation in Rio de Janeiro. It follows the path of this branch, identifying in a socio spatial manner the formation and transformation of territories from its installation. It unveils, through the contrast between suburban images and the city's acclaimed landscape, its symbolic dimension, in the resistance of its cultural manifestations, exemplified with Madureira neighborhood. As for Engenho de Dentro neighborhood, it demonstrates some of the territorial politics at work. Through participative observation and the collection of spontaneous testimonies from system users, this study presents as diagnosis the bad condition of the transport system and the absence of conversation between institutes and population involved, for the lack of recognition of this heritage and its abandon situation even still operating. Thus, evoking the manifest format, it suggests the need of a new way of looking at this heritage, focusing on the improvement of the quality of life of the communities affected, given its immense reach potential. At last, based on Rio de Janeiro's resilience plan, it aims to provide subsidies for the conception of a specific management project for these buildings.

Key words: Railway Heritage. Cultural Heritage Social Attribution. Railway and Passenger Transport History. Territories and Territorialities. Central do Brasil. Japeri. Madureira. Engenho de Dentro. Subúrbio Carioca. Baixada Fluminense. Rio de Janeiro. Manifest. Urban Resilience.

LISTA DE FIGURAS

1. Mapa de localização do ramal Japeri, sem escala 10
2. Esquema linear de estações do ramal Japeri, sem escala 11
3. Interior do galpão restaurado que abriga a Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro 30
4. Ruína de galpão no terreno da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro ... 30
5. Entrada da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro 31
6. Estação Central do Brasil, Rio de Janeiro – RJ 32
7. Estação de São João del Rei – MG 34
8. Estação de Tiradentes – MG 35
9. Cartão Postal da Estação da Luz, São Paulo – SP, 1910 36
10. Projeto da estação de Mairinque - SP, Victor Dubugras, 1906 36
11. Estação de Teresina – PI 37
12. Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra, Corumbá – MS 38
13. Ponte Pênsil Affonso Penna, Itumbiara – GO 38
14. Estação de Japeri – RJ 40
15. Estação Barão de Vassouras, Vassouras – RJ 42
16. Estação Aristides Lobo, Vassouras – RJ 42
17. Publicidade no saguão da estação Central 45
18. Antiga estação São Cristóvão, Rio de Janeiro - RJ 45
19. Padroeira dos Ferroviários, Estação de Japeri – RJ 50
20. Capela de Santana, Estação Central, Rio de Janeiro – RJ 50
21. Remanescente da Diolkos ao norte do Canal de Corinto – Grécia 51
22. Seção da Haytor Tramway, Inglaterra 52
23. Ironbridge, Shropshire, Inglaterra 59
24. Dandy Cart, Stockton & Darlington Railway, Inglaterra 60
25. Estação Crown Street, Liverpool, Inglaterra 62
26. Estação e armazéns de Liverpool Road, Manchester, Inglaterra 62
27. Placa de identificação de Patrimônio da estação Liverpool Road 62
28. Pier Mauá em funcionamento, Magé, Rio de Janeiro 66
29. Remanescente do Pier Mauá, Magé, Rio de Janeiro 66
30. Detalhe de mapa do Rio de Janeiro com a E. F. D. Pedro II até Belém 68
31. Detalhe de mapa do Rio de Janeiro com a E. F. D. Pedro II até Machambomba ... 69
32. Estação da Côrte por volta de 1864, Rio de Janeiro, RJ 74
33. Estação da Côrte em 1881: torreões e vestíbulo com mais um pavimento, e frontão com relógio 75
34. Estação da Côrte entre 1911 e 1920, com 2º pavimento nas alas laterais 75
35. Detalhe da Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1928 86
36. Escada na Estação Maracanã em dia útil, fora do horário de pico 91
37. Cobertura das plataformas da Estação Maracanã 91
38. Complexo da Mangueira visto de uma das saídas da Estação Maracanã 92
39. Estação Méier e suas escadas rolantes, Rio de Janeiro – RJ 94
40. Chegada do Trem do Samba vista da passarela da Estação Oswaldo Cruz, RJ 98
41 e 42. Vistas lateral e frontal da Estação Marechal Hermes, Rio de Janeiro, RJ 99
43. Detalhe de mapa da Provincia do Rio de Janeiro 100
44. Nilópolis, RJ 101
45. Estação Olinda e suas rampas – Nilópolis, RJ 101

46. Estação atual de Nilópolis, RJ 102
47. Estação antiga de Nilópolis, RJ 102
48. Mesquita, RJ 103
49. Estação de Mesquita, RJ 103
50. Nova Iguaçu, RJ 104
51. Estação antiga Comendador Soares - Nova Iguaçu, RJ 104
52. Estação atual de Austin – Nova Iguaçu, RJ 104
53. Estação antiga de Austin – Nova Iguaçu, RJ 104
54. Queimados, RJ 105
55. Estação atual de Queimados, RJ 105
56. Japeri, RJ 106
57. Selo da série Preservação do Patrimônio Ferroviário com a Estação Japeri, RJ .. 106
58. Cristo Redentor visto do Pão de Açúcar, Rio de Janeiro – RJ 113
59. Vista do Complexo do Alemão a partir do Teleférico homônimo – RJ 113
60. Vista áerea de Madureira com a Linha Auxiliar em roxo, a Linha do Centro em Vermelho, o polígono verde representando o Parque e o polígono azul, o Mercadão 116
61. Planta do Parque de Madureira, Rio de Janeiro – RJ 120
62. Vista noturna do Parque de Madureira, Rio de Janeiro – RJ 120
63 a 65. Antigos cinemas Madureira (esq.superior), Beija-Flor (esq.inferior) e Alfa (dir.) 122
66. Antigo clube de ciclismo Ciclo Suburbano, Madureira, RJ 123
67. Pixação em muro entre as estações Central e Praça da Bandeira 125
68. Marcas de pedradas no para-brisa 125
69. Comunicados fixados no quadro de avisos da Estação Ferroviária Maracanã 130
70. Comunicado em painel na plataforma da Estação de metrô Maracanã 131
71. Vista aérea do quarteirão das oficinas com a Praça do Trem indicada pelo polígono verde, o Museu do Trem pelo azul, a antiga Escola Técnica Silva Freire pelo vermelho e uma área residencial em amarelo 132
72 e 73. Diferença de escalas observada do jardim do Museu do Trem com o Engenhão ao fundo 134
74. Placa instalada transversalmente no passeio público, em frente a um dos galpões restaurados da futura Praça do Trem, em Engenho de Dentro 135
75. Galpão restaurado pela Prefeitura, com muro sendo demolido para integração com a Praça do Trem 136
76. Fachada do antigo prédio da administração restaurada e ainda murada 136
77 e 78. Capela de Nossa Senhora da Conceição, ao lado do prédio da administração das oficinas 136
79 e 80. Mãos francesas e colunas de ferro fabricadas nas Oficinas em 1870, Estação de Sapucaia, RJ 138
81. Cabine de Sinalização de Engenho de Dentro vista da rua Arquias Cordeiro 138
82. Cabine de Sinalização de Engenho de Dentro vista da estação atual, da qual está separada por grades 138
83. Vista do conjunto com a estação e o armazém, Pinheiral – RJ 142
84. Fachada da estação, Pinheiral – RJ 142
85 e 86. Estação de Aliança em Vassouras – RJ 143
87. Placa indicativa e volumetria da intervenção na estação Engenho de Dentro, RJ ... 145

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 10

CAPÍTULO 1 – O ESTADO DA ARTE ou A ARTE DO ESTADO 18

1.1 A Construção do Patrimônio Ferroviário 21

1.2 Os Valores Atribuídos 29

1.2.1. Os Valores Institucionais 30

1.2.2. A Função Social do Patrimônio 43

1.2.2. Os Valores Contextuais 46

CAPÍTULO 2 – AS ORIGENS 51

2.1. Da Influência Britânica 54

2.2. Da Conjuntura Brasileira 64

2.3. Da 1ª Seção da Estrada de Ferro D. Pedro II 68

CAPÍTULO 3 – O RIO DE JANEIRO CONTINUA LINDO 78

3.1. A Dimensão Socioespacial 81

3.1.1. O Percurso 86

3.2. A Dimensão Simbólica 107

3.2.1. As Imagens e a Paisagem 111

3.2.2. Madureira: o Mercadão, o Parque e o Viaduto 116

3.3. A Dimensão Política 124

3.3.1. SuperVia Concessionária de Transportes Ferroviários S. A. 127

3.3.2. Engenho de Dentro: oficinas pulverizadas e a *gare* carioca 132

CAPÍTULO 4 – POR UM PATRIMÔNIO COTIDIANO RESILIENTE 140

CONSIDERAÇÕES FINAIS 150

REFERÊNCIAS 152

INTRODUÇÃO

A malha ferroviária para transporte de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é a mais extensa do país, com 270 km e 102 estações em cinco ramais e três extensões, movimento médio de 700 mil passageiros por dia[1], e tem seu ponto de convergência na estação Central do Brasil, tombada como patrimônio cultural nas instâncias municipal e federal, respectivamente: Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Operada pela concessionária SuperVia desde 1998, que denomina ramais, o que em sua origem, eram linhas férreas independentes, pertencentes à diversas empresas e que, construídas em momentos distintos, foram reagrupadas durante um longo processo de dificuldades financeiras e decisões políticas questionáveis. Um destes ramais corresponde à primeira seção da estrada de ferro D. Pedro II que, com 61,675 km, ia da estação da Corte, atual Central, à de Belém, atual Japeri. Entregue ao tráfego em 1858, inicia o transporte de passageiros em 1861, passa, a partir de 1889 a ser chamada de estrada de ferro Central do Brasil[2] e, em 1957, a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA).



Fig. 1. Mapa de localização do ramal Japeri, sem escala.
Fonte: Google Earth, 2016.

[1] Dados em: <http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>. Acesso: 24 fev. 2015.
[2] "Proclamada a República no dia 15 de novembro de 1889, o governo provisorio, por aviso do ministerio do interior, sob n. 143 de 22 de novembro de 1889, mudou o nome da E. de F. D. Pedro II, que passou a denominar-se Estrada de Ferro Central do Brasil." (PESSÔA, 1902, p.288-289).

O ramal Japeri, além da estação Central, serve mais três estações - São Cristóvão, Engenho de Dentro e Marechal Hermes - tombadas pelo IRPH e, após atravessar quatro municípios da Baixada Fluminense: Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu e Queimados, chega à Japeri, cuja antiga estação está inscrita pelo Iphan na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário[3]. Há que se destacar ainda no percurso, as oficinas de Engenho de Dentro que, em parte tombadas pelo Iphan, abrigam a Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, anteriormente chamada Museu do Trem e Centro de Preservação da História Ferroviária.

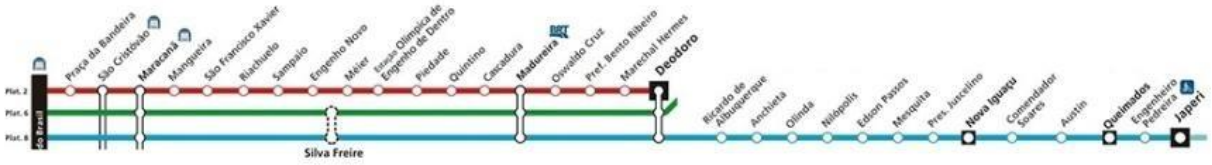


Fig. 2. Esquema linear de estações do ramal Japeri, sem escala.
Fonte: SuperVia, 2014.

Vivida pela primeira vez, a viagem é longa e barulhenta. Sobre essa percepção sonora, Ina von Binzer (1980 apud GOMES, 2013, p.74), professora alemã contratada para educar os filhos de um cafeicultor do Vale do Paraíba, escreve em 1881: "Das cidades que tenho visto, não conheço nenhuma tão barulhenta como o Rio [...] vendedores de água, vendedores de jornal, vendedores de balas, de cigarros, de sorvetes; italianos apregoando peixe".

Vendedores ambulantes em revezamento pelos *carros* - tecnicamente o termo vagão é utilizado para o transporte de carga - oferecem todo tipo de produtos, permitidos ou não, como gêneros alimentícios, itens de higiene pessoal, utensílios de cozinha e acessórios tecnológicos. A paisagem do percurso é composta por remanescentes de várias épocas da estrada de ferro misturados à autoconstrução característica das ocupações irregulares da faixa que deveria ser não-edificável de 15 metros de cada lado da via[4].

É provável que, assim como a maioria dos responsáveis pela seleção dos bens a serem patrimonializados, muitos dos leitores desta pesquisa jamais tenham se utilizado desta modalidade de transporte e que, caso tenham feito, tenha sido uma experiência de *olhar de fora* - no sentido da expressão "visão de sobrevoo" cunhada por Souza (2013) em analogia à crítica de Merleau-Ponty sobre "a pretensão objetivista de um saber onisciente e

[3] Instrumento federal de proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituído pela Portaria Iphan nº 407/2010.
[4] Disposto no art. 4 da Lei nº 6.766, de 19 de setembro de 1979, com a redação dada pelo art.2º da Lei nº 10.932, de 03 de agosto de 2004.

completamente desenraizado, típico da ciência moderna" (SOUZA, 2013, p.103) que "só de longe em longe se confronta com o mundo real." (PONTY, 2004 apud SOUZA, 2013, p.103).

Será possível então, para os intelectuais produtores do patrimônio em nome do Estado ter uma ideia dos valores de fato envolvidos? Será que as políticas de preservação - baseadas em valores elitizados - podem suscitar uma gestão legitimada pelos que estão do lado *de dentro*? Neste sentido, reproduzimos o questionamento de Kühl (2008, p.125):

> Por que, o que, como, para que e para quem se preservam os bens culturais. São perguntas que devem ser feitas e refeitas [...] para que a necessidade do reconhecimento desses bens como portadores de valores significativos para comunidades e para toda a sociedade (e as razões que levam e levaram a isso) possa emergir, antes que tudo seja destruído e se perceba tarde demais que a omissão, irresponsabilidade e imprudência em relação às raízes culturais leva ao aniquilamento de valores fundamentais para a apreensão da realidade (diminuindo, portanto, sua capacidade de modificá-la) e de civilidade, com consequências graves.

As diretrizes da política nacional de preservação do patrimônio cultural, apresentadas por Porta (2012, p.15), então assessora do ministro da cultura Gilberto Gil, seriam: "participação social, reinserção dos bens protegidos na dinâmica social, qualificação do ambiente em que estão inseridos os bens culturais e promoção do desenvolvimento local a partir das potencialidades do patrimônio cultural". No caso de bens tão inseridos no cotidiano do Rio de Janeiro, a ponto de representar um de seus contrastes mais nítidos: a segregação socioespacial, tais diretrizes parecem bastante distantes da realidade. Fonseca (2005, p.25) identifica a dificuldade chave enfrentada: "O grande desafio, ainda hoje, de uma política federal de preservação no Brasil é desenvolver, numa sociedade como a brasileira, uma política de patrimônio que seja, efetivamente, uma política pública".

O simples fato de a edificação estar de pé cumpre a função social do patrimônio? Se sim, aceitamos a realidade imposta no Brasil, onde "a questão da cultura encontra [...] fortes resistências por parte da classe política, que costuma considerar (nem sempre de forma explícita) que na sociedade brasileira há necessidades muito mais prementes a serem atendidas." (Ibid., p.74-75, grifo da autora). Mas respondemos que não: "a proteção da integridade física dos bens patrimoniais não é por si só suficiente para sustentar uma política pública de preservação" (Ibid., p.43).

Nas cidades brasileiras que dispõem de transporte ferroviário de passageiros, a necessidade de sua utilização e o acesso a equipamentos culturais e de lazer atingem majoritariamente classes sociais distintas. Não é diferente no Rio de Janeiro, onde: "A linha férrea tem a função de ligar duas espacialidades distintas. O trem que avança, revelando o subúrbio, é o meio que nos apresenta o povo e sua cultura, que foram deslocados da área

central da cidade, reorganizando-se e resistindo em áreas mais afastadas." (LIMA, 2010, p.248). Portanto, a escassez de equipamentos públicos nas áreas servidas não inibe sua produção cultural, mas torna de suma importância a democratização deste patrimônio.

Norteamos esta pesquisa com a colocação que "a leitura de bens enquanto bens patrimoniais pressupõe as *condições de acesso a significações e valores que justifiquem sua preservação*" (Ibid., p.43, grifo nosso). Em se tratando de uma linha que nunca deixou de ser operacional e que apresenta em seus terminais os dois instrumentos de proteção previstos na legislação federal: tombamento[5] e inscrição na lista específica para sua categoria e, em algumas estações de seu percurso, o tombamento[6] municipal, traz à tona as problemáticas:

- da efetividade desses instrumentos e das políticas de patrimônio, enquanto atribuidores de valor, protetores da integridade física dos bens, promotores e difusores de cultura;
- da função social do patrimônio e sua apropriação pela parcela da sociedade que utiliza este meio de transporte cotidianamente.

Conforme Lima (2007, p.14, grifos nossos): "O *êxito* de qualquer *ação prática* sobre um determinado objeto concreto depende do *conhecimento* que se tem deste objeto". Assim, com o objetivo de subsidiar futuras intervenções, ou a formulação de políticas de preservação mais ajustadas, esta pesquisa trata da relação entre o patrimônio no percurso do ramal Japeri, os órgãos de proteção, a concessionária e os *usuários*[7] desta modalidade de transporte. Para tanto, os objetivos específicos se desenharam em função da identificação e análise:

- dos valores associados ao patrimônio ferroviário e sua construção como tal, e dos associados ao cotidiano dos usuários;
- do processo histórico da implantação deste sistema de transporte, suas origens, complexidades e inovações;
- da conformação socioespacial dos territórios por este ramal, dos olhares, representações e percepções de suas territorialidades, e da incidência de políticas territoriais neste ambiente;
- da associação entre o patrimônio ferroviário inserido no cotidiano do transporte de passageiros e o conceito de resiliência urbana, sob a forma de manifesto.

Partimos da hipótese que, não só o péssimo estado de conservação física em que se encontram os bens 'protegidos', mas também a sua inserção no cotidiano, a má qualidade

[5] Decreto-lei nº 25, de 1937.
[6] Lei nº 166, de 1980.
[7] Sobre este termo, *Cf.* Milton Santos (2011, p.88, grifo do autor): "A instalação de um regime repressivo com a supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é instrumento da busca da ascensão social. Em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de *usuário*".

geral oferecida pelo serviço de transporte e o tempo de deslocamento - embora estes dois últimos não diretamente afetos ao patrimônio cultural - acabam por influenciar negativamente a valorização destes bens. Ainda, a aura de sigilo ou não divulgação dos motivos que tornam estes bens diferenciados, na qual se dão os processos de seleção, dificulta até mesmo seu reconhecimento, o que dizer de pertencimento e apropriação.

Independente da instância, o diálogo entre Estado e sociedade deve ser aprimorado, pois "é por meio de comunicação interativa e participação das comunidades envolvidas que o espírito do lugar é preservado e realçado da melhor forma possível." (ICOMOS, 2008, p.4). Para isso é necessário ampliar o conhecimento das linguagens da instituição, da concessionária, das associações preservacionistas, dos usuários, e presenciamos, tanto nas sessões do Fórum do Patrimônio Cultural Ferroviário[8], quanto durante a utilização do transporte e a observação participativa, o quão diversas são.

Ao longo destas atividades foram coletados depoimentos espontâneos que, em conjunto com as pesquisas bibliográfica, documental e legal, bem como de produções audiovisuais e da imprensa escrita, subsidiaram a argumentação desenvolvida neste estudo. O acesso à documentos da Contadoria Geral dos Transportes (CGT) e do Ministério dos Transportes, aos relatórios da estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), posteriormente denominada Central do Brasil, e à processos de tombamento do Iphan, foi possível graças à prática profissional na Superintendência e na Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro. As publicações da Prefeitura do Rio de Janeiro utilizadas encontram-se disponíveis na Internet, assim como as cartas internacionais da Unesco (2014), do Icomos (2008) e do TICCIH (2003, 2011), e toda a legislação municipal, estadual e federal afeta.

Ao abordar a questão patrimonial, partimos de clássicos como Argan (1998), Choay (2006) e Riegl (2014), para textos mais direcionados como Carsalade (2014), Lima (2007), Peralta (2003), Tamaso (2012) e Vieira (2008). Especificamente sobre a atuação do Iphan: Fonseca (2005) e Magalhães (1997). As peculiaridades do patrimônio industrial tiveram como principais fontes Kühl (1998, 2008, 2010, 2015) e Meneguello (2012), e do ferroviário: o documentário Pare, Escute, Olhe (2009), Martins et al (2012), Matos (2010), Prochnow (2014) e Reynolds (2012). Elementos relevantes da construção deste patrimônio na Inglaterra foram levantados por Binney (1998), Cossons (1997), Coulls (1999) e Freeman (1988).

[8] Reuniões que ocorrem mensalmente na Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro desde novembro de 2014, com a participação de associações civis preservacionistas e de classe, e órgãos públicos afetos.

A discussão engloba conceitos de valor elaborados por Connor (1994) e de alienação por Britto (1977), Heller (2000) e Pais (2010), e aspectos legais e políticos colocados por Bessa (2011), Bolognani (2009), Cavalcanti Neto (2009), Cooper (2009) e Faversani (2000).

O processo de implantação das ferrovias na Inglaterra é tratado por Araújo (1992) Gourvish (1988) e Lewis (2004), e o relacionamento deste país com o Brasil e sua herança de subserviência portuguesa, por Costa (1809), Freyre (2000), Guizelin (2013), Haber & Klein (1992) e Rodrigues & Devezas (2009).

A saga desta tecnologia no Brasil é descrita por Vasconcellos (1935) e análises agudas de Benévolo (1953), Ottoni (1859) e Juruá (2012), ilustrada pela fotografia de Vasquez (2007) e pela coletânea de cartões postais de Gerodetti & Cornejo (2005), e complementada com colocações de Buzelin (2010), Schoppa (1982), Telles (1994) e Tenório (1996). Seu desenvolvimento no Rio de Janeiro é minuciosamente estudado por Rodriguez (2004) e sobre a estrada de ferro Central do Brasil exclusivamente, temos El-Kareh (1982), Guimarães (1987), Morais (2002) e Pessôa (1902). Demais dados históricos pertinentes em Gomes (2013) e Lopes (2009).

Para explicar terminologias arquitetônicas, já que se trata de um programa multidisciplinar de mestrado, recorremos ao dicionário de Albernaz & Lima (1997-1998). Alguns autores permearam ideologicamente a linha de raciocínio durante todo o trabalho, como Baudrillard e seu "sistema dos objetos" (1973), Harvey e sua "condição pós-moderna" (2006) e Mumford e sua "cidade na história" (1998). No que diz respeito às definições de território: Raffestin (1993), Castro (2006), Claval (2006), Gomes (2006), Haesbaert (2007, 2014), Ribeiro (2011, 2013), Santos (2006, 2011) e Souza (2013).

Acerca da evolução urbana do Rio de Janeiro, foram utilizados Benchimol (1992) e Bernardes & Soares (1990), e de seu sistema de transportes, Barat (1975) e Silva (1992). Sua toponímia foi elucidada em Abreu (1994) e Silva (1966), e as considerações acerca dos territórios cariocas e suas paisagens retiradas essencialmente de Barbosa (2012), mas também de Caiafa & Ferraz (2012), Lamego (1964), Neder (1997) e Silva (2012).

O desvirtuamento da noção de subúrbio, ou nas palavras de Fernandes (2011): "O rapto ideológico da categoria subúrbio", foi composto pelo documentário Alma Suburbana (2007), o longa metragem Rio, Zona Norte (1957), o dicionário montado com maestria por Lopes (2012), e ainda Ferreira (2011), Lima (2010), Lins (2010), Martins (2004), Martins (2009), Mattoso (2009), Mendonça (2011), Oliveira & Fernandes (2010), Paganoto & Becker (2012), Pires (2011), Ribas (2014), Souza (2010), Takaki & Coelho (2008) e Zaluar &

Ribeiro (2009). Sobre a Baixada Fluminense foram consultados Barros & Amorim (2004), Enne (2004), Lyra (2013), Mendonça (2004), Peres (2004), Simões (2004) e Tôrres (2004).

Por fim, as intersecções entre público e privado com Andrade (2008) e Coelho (2013), a comunicação entre SuperVia e usuários por Silva (2008), definições de manifesto por Duarte (2016), dentre os quais o da Bauhaus por Barroso (2007), e de resiliência: Meerow et al (2016) e Pacheco (2016).

Esta pesquisa está estruturada em quatro capítulos. No primeiro, é analisado o estado da Arte ou a arte do Estado, com a construção do patrimônio ferroviário, enquanto parte do industrial, a partir dos valores atribuídos pela instituição e contextualizando os demais valores atribuídos aos bens por sua situação de operacionalidade. São apresentadas as principais dificuldades de preservação de um bem inserido no cotidiano do sistema de transportes e o que entendemos por cumprimento pleno de sua função social.

No segundo capítulo são estudadas as origens das ferrovias, percorrendo as histórias desta tecnologia, da íntima relação entre Portugal e Inglaterra – estendida hereditariamente ao Brasil - da influência britânica em nossa cultura e da destinação não intencional deste sistema ao transporte de passageiros. É examinada a conjuntura política para a implantação de nossas primeiras estradas de ferro e, detalhadamente, a construção da primeira seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Ramal Japeri, com a escolha dos locais das primeiras estações.

No terceiro capítulo - O Rio de Janeiro continua lindo – é abordada a questão territorial em suas dimensões socioespacial, simbólica e política. São revistos: o papel da estrada de ferro na formação e desenvolvimento dos territórios em estudo, a condição socioeconômica da população envolvida e a existência de bens e equipamentos culturais e de lazer nas imediações das estações. São discutidos: a construção da imagem de cidade maravilhosa, o acesso à paisagem patrimonializada e o preconceito embutido nos termos subúrbio e baixada, utilizando como exemplo o bairro de Madureira que, dividido em três partes pelas duas linhas de trem que o cortam, tem no viaduto que as une a apropriação de um espaço pela população para uso sociocultural, bem como as demais manifestações culturais encontradas nesta região: escolas de samba e uma forte ligação com religiões, ritmos e sabores afrodescendentes. São analisadas as políticas territoriais, especificamente a atuação da SuperVia, apontando como estudo de caso o Engenho de Dentro, palco de intervenções e políticas verticalizadas com implicações e resultados que puderam ser observados na prática.

O quarto e último capítulo - Por um Patrimônio Cotidiano Resiliente - relaciona a preservação do patrimônio ferroviário constituído pelo sistema de transporte com o termo resiliência, em voga atualmente para descrever a capacidade de um sistema de se adaptar

frente à condições adversas, não retornando à sua situação ‘original’ mas à uma mais adequada à sua sobrevivência e prosperidade. Desta forma, pretende-se apresentar todos os componentes dessa complexa relação, e que pode ser uma amostra de outras situações limítrofes em que essas constatações podem ser aplicadas.

Da Central a Japeri, onde se fundem tantas necessidades, conflitos e expectativas, abre caminho para uma abordagem holística do Patrimônio Cultural Ferroviário, com a inclusão dos que se relacionam mais intimamente com ele, isto é, que tem ainda a mesma ligação com o trem que se busca resgatar ou estabelecer através de reativação de linhas e criação de museus, mas que é esquecida ou ignorada enquanto vigente. E, sobretudo, nos leva a refletir sobre nossas próprias atitudes, não só como profissionais envolvidos com o patrimônio, mas enquanto cidadãos integrantes da experiência urbana: “se atuamos para produzir ou reforçar exclusões sociais ou, ao contrário, se possibilitamos que outros sujeitos e experiências sociais nos subúrbios tornem-se visíveis e audíveis por meio de nossas pesquisas e intervenções.” (MACIEL, 2010, p.191).

1. O ESTADO DA ARTE OU A ARTE DO ESTADO

A seleção de bens no sentido de "reconhecimento de um cânone de mestres e sobre a ideia de um corpus de objetos a ser definido e protegido" (POULOT, 2008, p.30) instaura-se como prática nos Estados Modernos com a formação de patrimônios históricos e artísticos nacionais (FONSECA, 2005), a fim de representar uma identidade unificadora das nações resultantes das rupturas e junções pela Europa do século XVIII.

Os bens que suscitam esta preservação, enquanto representativos do passado e constituintes do futuro dos novos Estados, são inicialmente provenientes de três categorias: remanescentes da Antiguidade, edifícios religiosos da Idade Média e castelos (CHOAY, 2006). Estas categorias começam a aumentar por volta de 1950, quando passa a ser utilizada na Inglaterra a expressão *arqueologia industrial* (KÜHL, 2008, p.37). Segundo a autora, a partir de 1962, com a demolição da estação de Euston[9] em Londres, o debate ganha força e visibilidade. Assim, a noção de patrimônio passa a abranger, cada vez mais bens resultantes das atividades humanas em sua diversidade:

> [...] todas as formas da arte de construir, eruditas e populares, urbanas e rurais, todas as categorias de edifícios, públicos e privados, suntuários e utilitários, foram anexadas, sob novas denominações: arquitetura *menor*, termo proveniente da Itália para designar as construções privadas não monumentais, em geral edificadas sem a cooperação de arquitetos; arquitetura *vernacular*, termo inglês para distinguir os edifícios marcadamente locais; arquitetura *industrial* das usinas, das estações, dos altos-fornos, de início reconhecida pelos ingleses. (CHOAY, 2006, p.12, grifos da autora).

Com o alargamento do conceito de patrimônio, e a impossibilidade – bem como a indesejabilidade – de se preservar tudo, fica evidenciada a política de seleção destes bens, ou seja, o reconhecimento de um bem como patrimônio enquanto fruto de uma política de preservação. De acordo com Fonseca (2005), esta política no Brasil inspira-se desde o início no modelo francês, estatal e centralizador, com o objetivo de atender os interesses políticos do Estado. Interesses estes que, no contexto da América Latina, refletem uma manutenção da estrutura colonial, para Linhares (1979 apud BENCHIMOL, 1992, p.22):

> O século XIX foi, para o conjunto da América Ibérica, o do nascimento e da consolidação dos estados nacionais. Século de mudança, sem dúvida, mas, também, de prolongadas persistências herdadas do passado colonial. As condições internacionais que presidiram os diversos movimentos de independência das

[9] "Construída entre 1835 e 1837. Foi exemplo dos mais representativos da fase pioneira da arquitetura ferroviária." (KÜHL, 2008, p.37).

> colônias, associadas a situações internas específicas e diferenciadas, recriaram formas de dominação e reforçaram o poder das camadas dirigentes locais emersas do antigo regime que se pretendia abolir: os proprietários de terra, comerciantes, dignitários da Igreja e detentores de cargos públicos. Os elos que se reafirmam entre esses setores da vida econômica, social e política dos estados recém-natos e o capitalismo da revolução industrial, que se processa na Europa, sobretudo na Inglaterra, numa primeira fase, representam uma ruptura com o passado, mas também uma articulação remodelada do tipo colonial. (LINHARES, 1979 apud BENCHIMOL, 1992, p.22)

Isto posto, a preocupação com a preservação no Brasil é sentida a partir de 1838, com a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), que expressa a reverberação por aqui dos pensamentos vigentes na Europa. Não obstante, é a partir de 1933, com a seleção de um bem – no caso, conjunto de bens – representativo do que se queria por nacional, a cidade de Ouro Preto/MG, erigida em monumento pelo Decreto nº 22.928.

Em 1934, é criado um órgão para cuidar exclusivamente do assunto, a Inspetoria dos Monumentos Nacionais, vinculada ao Museu Histórico Nacional. E em 1937, com a Lei nº 378, é criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), antepassado do atual IPHAN, "com a finalidade de promover, em todo o país e de modo permanente, o tombamento, a conservação, o enriquecimento e o conhecimento do patrimônio histórico e artístico nacional" (BRASIL, 1937, art.46).

Uma política patrimonial propriamente dita inicia-se com a instituição do tombamento como instrumento de proteção em novembro de 1937, pelo Decreto-Lei nº 25, ainda vigente. A noção de patrimônio da época visava a formação de uma identidade nacional idealizada, conforme Meneguello (2012, p.88) no "processo de centralização dos símbolos nacionais após 1937, são diversos os fatores que podem explicar a eleição do passado histórico e artístico nacional como religioso, barroco, colonial, urbano e concentrado em Minas Gerais, Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco". Ainda, de acordo com Magalhães (1997, p.188): "O IPHAN orientou-se [...] nem sempre ouvindo a comunidade sobre a conservação de seu patrimônio. [...] Esta postura elitista de tantos anos talvez seja consequência do próprio sistema político brasileiro, no seu sentido histórico e tradicional".

Na década de 1950 observa-se segundo Chaves (2006, p.706): "grande debate nacional em torno da necessidade de sua modernização econômica, política, social e cultural. Estado e sociedade organizada procuravam alternativas que permitissem à nação romper com seu passado colonial, marcado pela exploração e pela estagnação". Nesse contexto é criado o Ministério da Educação e Cultura (MEC) em 1953.

A concepção de cultura enquanto unanimidade nacional passa, gradualmente, a levar em conta a heterogeneidade social e regional. Para Magalhães (1997, p.72, grifo do autor): "o

conceito de bem cultural extrapola a dimensão elitista, de *o belo e o velho*, e entra numa faixa mais importante da compreensão como manifestação geral de uma cultura. O gesto, o hábito, a maneira de ser da nossa comunidade se constituem no nosso patrimônio cultural".

Reflexo desta ampliação conceitual, é criado em 1975 o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC). E, "uma vez que a referência cultural diz respeito a sujeitos para os quais essas referências façam sentido, a necessidade de ouvi-los se torna fundamental." (RIBEIRO, 2013, p.238). Os curadores imbuídos do poder de Estado para a formação do acervo patrimonial que seriam, conforme Fonseca (2005, p.21) "recrutados entre os intelectuais", passam a ter sua atuação questionada. Para a autora, nessa época,

> [...] indagações sobre quem tem legitimidade para selecionar o que deve ser preservado, a partir de que valores, em nome de que interesses e de que grupos, passaram a pôr em destaque a dimensão social e política de uma atividade que costuma ser vista como eminentemente técnica. (FONSECA, 2001 apud RIBEIRO, 2013, p.238).

A Constituição Federal de 1988, oficializa esta noção de patrimônio mais abrangente que inclui "bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira" (BRASIL, 1988, art.216), ainda que primordialmente discursiva.

Na Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional nº 24 de 1996, fica evidente uma "virada do discurso patrimonial" (RIBEIRO, 2013, p.241). Intitulada 'Cidadania' e, com curadoria de Antonio Augusto Arantes, traz em sua apresentação um texto do então presidente do Iphan, Glauco Campello, para quem:

> [...] a consciência de pertencimento a um grupo nacional ou regional, sua determinante conexão com a democracia, reflete-se, inexoravelmente, na concepção que se possa ter do patrimônio cultural, no modo como ele venha a ser apropriado, mantido e integrado à vida social. [...] A questão da cidadania [...] é uma questão crucial para o estabelecimento de uma política de identificação e proteção do patrimônio cultural. Ela desloca a visão preservacionista de um enfoque meramente conservador (IPHAN, 1996, p.7).

No entanto, a prática de preservação mantém traços de sua vocação inaugural, e reflete o poder econômico, político e religioso ainda em plena influência sobre o patrimônio. Conforme Coelho (2013, p.56), no Brasil não há uma política "que estabeleça uma relação mais estreita entre os bens que são tombados e os grupos sociais dos quais participam. Isso tem gerado uma dicotomia entre o que o poder público decide preservar – tombar – e as próprias comunidades que vivenciam esses bens".

1.1. A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Dentro do vasto universo que pode ser considerado patrimônio cultural, sua divisão em categorias torna-se ferramenta essencial de seleção e gestão. E, por mais abrangente que possa ser a concepção, para os efeitos desta pesquisa, o Patrimônio Ferroviário - enquanto integrante do Patrimônio Industrial – deve ser contextualizado em suas peculiaridades.

De acordo com Buchanan[10] (1972 apud KÜHL, 2008, p.39): "um monumento industrial é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte". O termo relíquia identifica um objeto significativo para determinado grupo, podendo ser atribuído aos mais diversos tipos de objetos, já que o valor não está no objeto mas na relação entre este e o grupo para quem é representativo. Já a obsolescência de um objeto é determinada quando é criado um novo objeto mais eficiente, ou mesmo apenas com design mais 'moderno'. Ela implica em adaptações no objeto tornado antigo, seja para instalação de novos usos, como é o caso da estação de Japeri; seja para manutenção do uso original com a incessante atualização de demandas, situação da estação Central. Esta condição de estar em uso, ou inserido num conjunto operacional, torna esse patrimônio peculiar e gera uma certa resistência na incorporação efetiva deste campo:

> É uma área complexa: muito mais difícil de lidar do que as áreas mais convencionais e bem aceitas do patrimônio. Muitos dos locais com importância primordial ainda estão em uso, em sua maioria com o propósito para o qual foram originalmente projetados e construídos. Isto atribui responsabilidades muito especiais a seus proprietários, um tema ainda mais crítico no contexto da privatização. (COSSONS, 1997, p.6, tradução nossa).

A preocupação com a preservação do Patrimônio Ferroviário teve início na Inglaterra. Segundo Binney (1998), a iniciativa não teria vindo do Estado, mas de organizações independentes e voluntárias, como a *SAVE Britain's Heritage* - Salvem o Legado Britânico - fundada por ele e outros interessados em 1975. A exposição por eles organizada, *Off the Rails* - Fora dos Trilhos - teve grande repercussão na campanha de sensibilização do público e da *British Rail*, proprietária dos bens ferroviários da Inglaterra desde sua nacionalização em 1947, que seria até então indiferente à sua importância enquanto patrimônio (KÜHL, 2008). Esta campanha culmina com a criação pela British Rail, em 1985, do *Railway Heritage Trust*

[10] Angus Buchanan, professor emérito de História da Tecnologia e diretor honorário da Unidade de Pesquisa de História da Tecnologia (History of Technology Research Unit) da Universidade de Bath, Inglaterra.

- Fundo do Patrimônio Ferroviário - responsável por financiar ações de restauro e conservação de estruturas ferroviárias, e captar recursos e parceiros para este fim (BINNEY, 1998).

Seu início não foi diferente no Brasil, onde as associações preservacionistas anteciparam a atuação do Governo nessa direção. A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) – de acordo com Matos (2010) a mais antiga do país - data de 1977, iniciativa do francês Patrick Dollinger.

É colocado por Kühl (2008) que a ação pioneira federal, no que tange ao Patrimônio Industrial, teria sido o tombamento em 1964, da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó, SP. Informação esta também constante em Prochnow (2014). Entretanto, localizamos o tombamento em 1938, da Fábrica Patriótica de São Julião em Ouro Preto - MG, com sua inscrição no Livro Histórico do Iphan[11], considerada pela instituição a primeira fábrica de ferro do Brasil, construída entre 1811 e 1812. Face o exposto, este teria sido o primeiro ato no campo da preservação do Patrimônio Industrial .

Quanto ao Patrimônio Ferroviário propriamente dito, data de 1954 o tombamento do Trecho Mauá-Fragoso em Magé - RJ, por ocasião da comemoração do centenário desta que foi a primeira ferrovia do Brasil. O Decreto nº 35.447-A declara "monumento histórico nacional o trecho ferroviário localizado no recôncavo da baía de Guanabara, entre o antigo porto de Mauá e a parada do Fragoso, no qual, a 30 de abril de 1854, foi iniciado o tráfego público de viação férrea no Brasil". (BRASIL, 1954, art.1). As justificativas do ato seriam, além de assinalar seu centenário, que se mantivesse "na tradição como penhor de reconhecimento das gerações sucessivas à memória dos antepassados que dotaram o país desse meio de transporte" (Ibid., preâmbulo). Uma data comemorativa suscita, portanto, a primeira atitude de preservação federal de um bem oriundo do legado ferroviário. Neste tipo de ato estaria implícita uma ideologia de enaltecer objetos e pessoas que colaborem para a manutenção dos grupos dominantes no poder:

> O valor intencional de comemoração tem esse objetivo desde o início [...] de, desde a ereção do monumento, nunca deixar, de certa forma, que um momento faça parte do passado, permitindo que permaneça na consciência das gerações futuras, sempre presente e vivo. (RIEGL, 2014, p.63).

O Decreto nº 35.447-A atribui ao Iphan, à época Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), a guarda e conservação da linha e seus pertences (BRASIL, 1954, art.4), e à Estrada de Ferro Leopoldina, arcar com as despesas desta manutenção,

[11] Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_hist.gif&Cod=1370>. Acesso em: 11 nov. 2015.

enquanto não houvesse dotação orçamentária específica (Ibid., art.5). Ou seja, desde seu nascimento, a preservação do patrimônio ferroviário no Brasil previa que estes bens deveriam ser tratados em conjunto e com participação financeira privada, em especial das empresas que lucravam com seu usufruto. Esta necessidade não se circunscreve ao ferroviário, mas ao patrimônio cultural como um todo, pois o poder público, sem recursos suficientes para investir em todas as áreas necessárias, tem que buscar parcerias privadas para viabilizar iniciativas de restauro, conservação e intervenção (VIEIRA, 2008).

Diante de um desafio de gestão – o Trecho Mauá-Fragoso, de 14 km de extensão com todos seus componentes, inclusive a primeira locomotiva, a *Baroneza*[12] -, da falta de dotação orçamentária, da inexistência de estudos constantes de um processo de tombamento propriamente dito, do abandono decorrente da supressão do tráfego, do embate legislativo[13] que se seguiu, e passados sessenta anos de sua inscrição no Livro do Tombo Histórico, o bem pioneiro encontra-se em estado avançado de arruinamento, mutilação e ocupação. Com exceção da locomotiva Baroneza, que encontra-se conservada e em exposição na Casa do Patrimônio Ferroviário, antigo Museu do Trem, instalado num dos galpões remanescentes das antigas oficinas da estrada de ferro D. Pedro II, em Engenho de Dentro, Rio de Janeiro.

Nota-se que a iniciativa de preservação não parte do órgão afeto mas sua execução é a ele delegada. Assim, o patrimônio ferroviário segue incógnito na instituição, partindo do Ministério dos Transportes, a segunda atitude federal nesse sentido, com a criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE), através da Portaria nº 292 de 24 de abril de 1980. Com a finalidade de "conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, cuidar da sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes do Brasil" (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES et al, 1983b, p.11), este programa, destinado a todos os modais de transporte, encontra na RFFSA – à época já com grande volume de instalações desativadas – solo fértil para seu desenvolvimento.

Em 1981, o PRESERVE instala seu primeiro Centro de Preservação da História Ferroviária: o Museu Ferroviário de São João del Rei, seguido em 1982 pelos do Ceará, de

[12] Nome dado por D. Pedro II na inauguração da estrada, em homenagem à esposa do Barão de Mauá.

[13] O Decreto nº 35.447-A foi revogado pelo Decreto nº 67.592 de 17 de novembro de 1970, determinando que o centenário das estradas de ferro brasileiras deveria "ser assinalado com a colocação de uma placa, contendo dizeres alusivos ao fato histórico, em bloco de granito a ser erigido no local" (BRASIL, 1970, art.1). Este foi revogado por decreto sem número de 15 de fevereiro, publicado no Diário Oficial de 18 de fevereiro de 1991. Prochnow (2014, p.35) menciona que este bem teria sido "tombado por Decreto-Lei em 1954, mas que foi destombado também por Decreto-Lei em 1970". Ora, nem o de 1954, nem o de 1970 são decretos-leis e o Decreto nº 67.592 foi revogado, ou seja, o bem permanece tombado.

Pernambuco, do Paraná e do Rio Grande do Sul, e em 1983 pelo do Rio de Janeiro, em Engenho de Dentro.

A escolha dos locais para a implantação destes Centros, dentre as edificações tornadas sem uso, estaria baseada em "componentes de valor histórico, arquitetônico e outros como por exemplo, o do fácil acesso, aliado ao número elevado de escolares na região. A localização desses núcleos museológicos junto à oficinas e locais de trabalho, retira o caráter elitista dessas instituições." (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES et al, 1983a, p.5). Desta colocação podemos extrair que, embora os valores histórico e arquitetônico fossem levados em conta, já se sabia da necessidade de popularização destes espaços para sua sobrevivência, e este fator era considerado em conjunto com os demais antes da intervenção.

Em 1986, a RFFSA cria o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), que em 1991 lança a primeira publicação brasileira com orientações técnicas destinadas exclusivamente à tipologia arquitetônica ferroviária: o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas.

Para Prochnow (2014, p.26), estas ações indicam que:

> [...] havia uma preocupação com o patrimônio histórico da RFFSA (principalmente documental e das edificações não mais em uso); e havia, por parte do governo federal, incluída a direção da estatal, preocupação em demonstrar para a sociedade ações que mitigariam o caráter negativo das privatizações.

Ainda conforme o autor "Após a privatização, e sem interesse para as concessionárias, esses espaços criados foram, em sua maioria, fechados." (PROCHNOW, 2014, p.25).

Em 1989, o Iphan instaura o processo de tombamento do Edifício D. Pedro II, mais conhecido por estação Central do Brasil, que culmina, quase vinte anos depois, em 2008, com sua inscrição em dois dos Livros de Tombo: o Histórico, e o Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Mais um desafio de gestão: marco arquitetônico e urbano, principal estação de trens de passageiros em operação no Estado, de onde saem todas as linhas rumo ao subúrbio carioca. Como adaptá-la ao constante aumento de usuários e usos auxiliares sem perturbar sua 'autenticidade e integridade' e seu uso principal?

> [...] negligência, abandono, destruições, transformações imponderadas [...] afetam sua integridade material e sua autenticidade, [...] implicam intolerância, que leva ao aniquilamento da multiplicidade, que resulta num instrumental deficiente para compreender a realidade atual e a ela se adaptar – e por conseguinte, impõe limitações à própria liberdade -, gerando perturbações tanto para o indivíduo quanto para a coletividade. (KÜHL, 2008, p.220).

Apesar destas ações isoladas de tombamento, nos termos do Decreto-Lei nº 25 de 1937, o Patrimônio Ferroviário só se torna uma categoria de análise para o Iphan, quando da promulgação da Medida Provisória nº 353, convertida na Lei nº 11.483, que extingue a RFFSA e estabelece que o Iphan deva "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural" oriundos do espólio, "bem como zelar pela sua guarda e manutenção" (BRASIL, 2007, art.9).

Trata-se de enorme quantidade de bens, e por enorme entenda-se que apenas os bens imóveis não operacionais no Estado do Rio de Janeiro totalizavam 10.434 em 2007, conforme a Secretaria do Patrimônio da União (SPU). Quanto aos operacionais e o número total, expõe Bolognani (2009, p.49) que "Com o DNIT[14] ficaram somente os bens operacionais que, até hoje, nem as concessionárias conseguem ter a exata relação. [...] o Iphan, o DNIT e a SPU estão trabalhando na checagem da lista dos imóveis, cujos resultados não conferem".

Para se ter uma ideia da magnitude desta missão, basta acrescentar a este universo imóvel, os dois milhões de bens móveis[15], os bens integrados, o material rodante e os incalculáveis acervos documentais, iconográficos, cartográficos, etc., deste que pode ser considerado o maior inventário do Brasil (informação verbal)[16]. O que não é exagero, se levarmos em conta que a RFFSA foi formada a partir de 22 estradas de ferro[17], das quais quatro possuíam malhas com mais de 3.000 km.

A divisão dos bens em operacionais e não operacionais, não é tão simples quanto parece. Muitos conjuntos têm porcentagens de operacionalidade, como é o caso de grandes terrenos que contém não só estações e trechos de linhas ainda ativos, mas também residências de funcionários, armazéns, caixas d'água, pontes, etc. Muitos bens ditos não operacionais estão situados na faixa não-edificável[18] de 15 metros de cada lado de linhas ativas, alguns até na própria plataforma da estação operacional, como em Japeri. Isto quer dizer que, muitas vezes, os bens transcendem as competências dos órgãos sucessores.

Na medida em que o tombamento não era um instrumento adequado ao tipo de demanda à qual foi submetida a instituição, dentre outros fatores, por todos estes bens serem de propriedade da União, foi necessário criar um novo instrumento, para dar conta desta quantidade de bens na teoria e na prática. Para tanto, amparada no §1º do art. 216 da

[14] Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.
[15] Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 11 nov. 2015.
[16] Segundo Cacio Antonio Ramos – assessor do Ministério dos Transportes na Inventariança da extinta RFFSA - em palestra proferida em sessão do Fórum do Patrimônio Ferroviário-RJ de 10 de novembro de 2015.
[17] Em RODRIGUEZ, 2004, p.169: Rede Mineira de Viação (3.989 km), Viação Férrea do Rio Grande do Sul (3.735 km), Estrada de Ferro Central do Brasil (3.729 km) e Estrada de Ferro Leopoldina (3.057 km).
[18] Disposto no art. 4 da Lei nº 6.766, de 19 de setembro de 1979, com a redação dada pelo art.2º da Lei nº 10.932, de 03 de agosto de 2004.

Constituição Federal de 1988 - que prevê outras formas de acautelamento e proteção - é publicada a Portaria nº 407, que institui a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (IPHAN, 2010, art.1). Assim, é criado um instrumento específico, com um objetivo específico e com critérios de seleção também específicos (itens I a III do art. 4), para um objeto em particular.

Os dois instrumentos, o tombamento e a inscrição na lista ou valoração, são assegurados por meio de processos administrativos com decisão final de conselhos consultivos. Entretanto, existem algumas diferenças fundamentais entre eles: no tombamento não há restrição quanto ao objeto, enquanto na lista só podem ser inscritos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA, e no tombamento não há cessão do bem ao Iphan, nem necessidade de interesse manifesto em sua gestão.

Segundo a portaria, para a inscrição de um bem na lista, o processo de valoração deve conter "parecer técnico que ateste as reais condições de apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária." (IPHAN, 2010, art. 5, §1º). Ainda, em seu art. 9º prevê que os bens "poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo, caso a justificativa apresentada inicialmente ou os compromissos acordados, acerca do uso e conservação adequados, não sejam mais condizentes com a preservação da Memória Ferroviária".

Conforme Cavalcanti Neto (2012, p.7), a ausência de "previsão legal das implicações da valoração" faz com que elas passem "a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis". Este novo papel da instituição federal de preservação introduzido pela portaria, é definido por Prochnow (2014, p.38) em "o Iphan como interveniente". Juridicamente, interveniente é aquele que participa ou interfere numa causa com o propósito de assistir uma das partes por interesse que a sentença seja favorável a esta[19]. No que diz respeito ao Patrimônio Ferroviário, a função da instituição seria guiar o interessado manifesto pelo caminho burocrático a fim de efetivar a proteção deste bem. No entanto, para o autor:

> [...] se o tipo de proteção construído protege o bem somente a partir do momento em que exista um Termo de Compromisso assinado e, devido a este ato exclusivo, ele passa então a integrar a Lista dos bens ferroviários protegidos, solapando outros critérios de valoração; isto quer dizer que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, *órgão responsável pela valoração e pela seleção do que seja representativo da e para a cultura brasileira*, transformou-se em uma *agência de uso e gestão para bens ferroviários*? (PROCHNOW, 2014, p.39, grifos nossos)

[19] Definição em: <http://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/925/Interveniente>. Acesso em: 23 dez. 2015.

Respondemos que não. Este atributo não diminui a importância da instituição ou seu caráter de 'órgão responsável', pelo contrário, além de selecionar bens, a instituição tem, a partir da publicação da Portaria nº 407, que pensar previamente em sua gestão, ampliando assim sua análise do campo teórico para a efetividade da aplicação prática. Este atributo impõe que a instituição dialogue com os grupos para os quais esses bens fazem sentido.

Por mais difícil que seja para o Iphan, por sua estrutura e história, compartilhar o posto de atribuidor de valor, a função de interlocutor talvez seja mais conveniente à preservação dos bens em geral, vinculando as pessoas interessadas ao objeto de interesse, ao invés de valorar um objeto e depois desejar (com o auxílio de ações de convencimento, muitas entendidas erroneamente como educação patrimonial) que a população respeite esta decisão, ou expulsar a população local em revitalizações que ignoram a vida prévia e estabelecem padrões econômicos, geralmente visando o mercado do turismo, processo chamado de gentrificação.

A análise prévia das possibilidades de uso e gestão de um bem a ser patrimonializado evitaria, em muitos casos, o abandono e o descaso que geralmente se seguem (ou simplesmente continuam). Ainda, ampliaria o debate sobre sua função social, resultando numa solução condizente com este objetivo. Ao defender - e algum dia efetivamente implantar - a democratização prática, e não apenas discursiva, do patrimônio cultural, as instituições terão que, necessariamente, abrir mão de sua confortável verticalidade impositiva para adentrar os caminhos tortuosos e obscuros da horizontalidade participativa, fornecendo à sociedade as ferramentas para alcançar o objetivo comum que é a preservação do bem.

Quanto à responsabilidade dos demais órgãos sucessores da RFFSA acerca do patrimônio, a Lei nº 10.233, que institui a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e atribui a ela "contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor" (BRASIL, 2001, art. 25).

Para Coulls[20] (1999) a cooperação entre operadores das ferrovias e órgãos de conservação pode possibilitar o desenvolvimento com a manutenção da integridade dos sítios. No entanto, conforme Bolognani (2009, p.51, grifo do autor) o vínculo entre Iphan e concessionárias "é um processo ainda em construção. [...] existe uma relação na qual elas ainda não acordaram para a realidade da chamada *preservação e guarda da memória ferroviária*". Também a relação da instituição com a sociedade deve ser aprimorada:

[20] Anthony Coulls, curador do Museu Nacional de Ferrovias de York, Inglaterra, o maior museu ferroviário do mundo. Em: <http://www.nrm.org.uk/AboutUs.aspx>. Acesso em: 03 ago. 2015.

> Envolver a sociedade e ampliar os *fóruns de discussão* é fundamental para a *definição do papel de cada um* nessa enorme tarefa, principalmente levando-se em consideração a diversidade e a quantidade de bens que compõem o patrimônio cultural ferroviário. Esse envolvimento possibilita discutir e refletir sobre todos os desafios envolvidos, *estabelecendo-se assim, de maneira conjunta, o que e como iremos preservar*. (CAVALCANTI NETO, 2009, p.14, grifos nossos).

A partir deste viés, a Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro, por iniciativa do então superintendente Ivo Matos Barreto Junior, vem realizando reuniões mensais desde novembro de 2014, formalizadas em Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário pela Portaria nº 33 em 13 de julho de 2015, a fim de estabelecer diálogo com a sociedade civil organizada. Entretanto, esta prerrogativa de organização como meio de participação faz com que os membros do Fórum sejam exclusivamente provenientes de associações preservacionistas e de classe, e de órgãos públicos afetos. Isto quer dizer que, ainda que seja uma atitude inovadora da instituição, não inclui pessoas que não estejam ligadas a uma organização formal. Ou seja, a legitimidade do Fórum enquanto instrumento de comunicação com a sociedade fica reduzida à representatividade destes órgãos e associações e suas reivindicações.

Os arquitetos Mario Biselli e José Paulo De Bem, autores do projeto vencedor de concurso nacional para a nova estação de São Cristóvão, mostram como é visto o Patrimônio por parte da população - independente de seu grau de instrução ou mesmo situação financeira - em especial quando está literalmente no caminho, como é caso do Ferroviário: "A Estação São Cristóvão, tombada como patrimônio histórico e encravada no conjunto, é um *sério obstáculo* às conexões previstas. [...] A antiga estação permanece como *corpo autônomo* e deve ter uma destinação de uso futuramente melhor estudada." (PORTAL VITRUVIUS, 2001, grifos nossos). Ou seja, o bem selecionado não é considerado parte do conjunto, muito pelo contrário, e seu uso não é visto como relevante para a intervenção no mesmo.

Cossons apresenta um diagnóstico preciso, bem como uma sugestão inglesa – país pioneiro na arte ferroviária e em seu reconhecimento enquanto legado - bastante pertinente no âmbito brasileiro, para a apropriação deste patrimônio pela população:

> É essencial uma *valorização pública mais ampla* para se atingir consideração, proteção e verbas adequadas. O que eu gostaria de ver é um sistema por todo o país onde estruturas e edifícios chave são *identificados e interpretados ao público*. [...] um painel [...] um rótulo de museu [...] que seria usado para dizer algo sobre a história, detalhes arquitetônicos e estruturais dos principais monumentos ferroviários. (COSSONS, 1997, p.11-12, tradução e grifos nossos).

1.2. OS VALORES ATRIBUÍDOS

Para Connor (1994, p.17): "O valor é inescapável. [...] como uma espécie de lei da natureza e da condição humana". E o autor complementa sua definição:

> [...] vivemos, respiramos e excretamos valores. Todo aspecto da vida humana está vinculado a valores, avaliações e validações. As orientações e as relações de valor saturam as nossas experiências e práticas de vida das mais ínfimas microestruturas estabelecidas do sentimento, do pensamento e do comportamento às mais amplas macroestruturas estabelecidas das organizações e instituições. A história das culturas e das formações sociais é ininteligível fora do âmbito da relação com uma história de orientações de valor, ideais de valor, bons valores, respostas em termos de valor e juízos de valor, bem como de suas objetivações, de sua interação e de suas transformações. (FEKETE, 1998 apud CONNOR, 1994, p.17).

Sendo assim, o valor não é intrínseco ao objeto mas às relações estabelecidas entre este e as pessoas. De acordo com Argan (1998, p.228): "São os homens que atribuem um valor às pedras e todos os homens, não apenas os arqueólogos e literatos. Devemos, portanto, levar em conta, não o valor em si, mas a atribuição de valor, não importa quem a faça e a que título seja feita".

A atribuição de valor de Patrimônio Cultural, é uma escolha da instituição que deveria ser motivada por uma representatividade ou atribuição de valor popular, com o fim de promover a função social do objeto. Conforme Rabello (2009, p.53): "é importante detectar não só a questão objetiva da arquitetura de um prédio, por exemplo, mas sua inserção como valor cultural para determinado grupo social". No entanto, diante da imensa gama de valores que podem ser considerados culturais - se é que existem os que não podem - determinar que valores serão levados em conta na patrimonialização de um objeto, ou de uma prática, ou de um lugar requer, além da identificação destes grupos e valores, uma seleção. E é esta escolha institucional que gera, principalmente por parte dos grupos não representados, "uma suspeita do valor e da valoração em geral, como se as operações associadas com as transações do valor sempre estivessem destinadas a levar a uma hierarquia (injusta) e a uma exclusão (violenta)." (CONNOR, 1994, p.24).

Tendo em vista que o reconhecimento do bem patrimonializado pela população que interage com ele é imprescindível para sua preservação, dividimos a análise sobre os valores atribuídos ao patrimônio ferroviário a partir destes dois agentes: a instituição e a população usuária; e refletimos sobre sua função social, enquanto finalidade da preservação e ponto de encontro destas atuações.

1.2.1. OS VALORES INSTITUCIONAIS

Denominamos institucionais, os valores atribuídos aos bens pelo Iphan, com sua inscrição num dos quatro Livros do Tombo: o das Artes Aplicadas, o das Belas Artes, o Histórico e o Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico[21]. E, no caso do Ferroviário, também com sua inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário criada pela Portaria nº 407.

De acordo com Riegl (2014, p.32): "Chamamos de histórico, tudo o que foi e não é mais nos dias de hoje". Sendo assim, todo registro ou remanescente de atividade humana poderia ter valor histórico. Todavia, como não se pode e nem se deseja proteger tudo, o valor histórico deve ser selecionado. Conforme o autor: "fomos obrigados a *limitar a nossa atenção* apenas aos testemunhos que nos parecem representar *etapas mais evidentes no processo de evolução* de um determinado ramo da atividade humana." (*Ibid*., p.32-33, grifos nossos). Portanto, para esta instituição, a representatividade do bem deve ter âmbito nacional.

No Estado do Rio de Janeiro, são três os bens (ou conjuntos de bens) ferroviários inscritos no Livro do Tombo Histórico, ou seja, aos quais foi atribuído valor histórico nacional: o Trecho Mauá-Fragoso em 1954, a estação Central (Fig. 6) em 2008 e o acervo móvel e imóvel do antigo Museu do Trem, atual Casa do Patrimônio Ferroviário (Figs. 3 e 4) em 2014, sendo os dois últimos localizados no percurso da 1ª Seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual ramal Japeri.





Figuras 3 e 4. Interior do galpão restaurado que abriga a Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro e ruína de galpão no mesmo terreno.
Fonte: Ajalmar Silveira, 2013.

[21] Uma descrição dos valores respectivos a cada livro está disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/608>. Acesso em: 22 set. 2015.

Nas figuras 3 e 4 chama a atenção o contraste, no mesmo local, entre o galpão restaurado e museificado, e o descaso do Poder Público com a mensagem ou o valor simbólico do galpão em ruínas. Este contraste nos faz rever tanto a museificação como forma de preservação de edificações ferroviárias desativadas, quanto a competência de sua administração, já que em 2009 foi criado o Ibram - Instituto Brasileiro de Museus - sucessor do Iphan nos direitos, deveres e obrigações relacionados aos museus federais.

A Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, antigo Centro de Preservação da História Ferroviária criado pela RFFSA em 1983, reabriu ao público em 2013, graças ao esforço de seu diretor, o servidor Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto, após ficar fechada desde a extinção da RFFSA em 2007. Com entrada gratuita, ponto positivo para sua popularização, funciona apenas em dias úteis das 10h às 16h, ou seja, horário significativamente restritivo do público apto à visitação. Em vista disso, compartilhamos os questionamentos de Peralta (2003): "Para que serve o património? Para que servem as ruínas e as pedras que protegemos contra a erosão do tempo? Porque erigimos museus e casas de cultura onde depositamos os resíduos dos factos da história [?]".

Em reportagem de 25 de julho de 2014 do jornal O Globo intitulada *Museu do Trem sobrevive no anonimato*[22], o diretor afirma que a média de visitantes seria de 30 a 40 pessoas por dia. Segundo ele, os problemas estariam na falta de divulgação e no aspecto do prédio: "as pessoas passam por aqui e acham que o museu está abandonado". E não podemos dizer que elas não têm razão. Em primeiro lugar, na estação atualmente denominada *Olímpica* de Engenho de Dentro, principal meio de acesso ao museu, não há nenhuma indicação de sua existência. E, em segundo lugar, sua aparência externa não é adequadamente convidativa (Fig. 5).



Fig. 5. Entrada da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro.
Fonte: da autora, 2015.

[22] Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/museu-do-trem-sobrevive-no-anonimato-no-engenho-de-dentro-13356233>. Acesso em: 02 jan. 2016.

Representante ilustre do conjunto de bens formado pelo ramal Japeri, a Central do Brasil (Fig. 6) - única estação tombada isoladamente em instância federal no Estado do Rio de Janeiro - inaugurada em 1943, foi construída a partir de projeto de Roberto Magno de Carvalho com alterações pelos arquitetos húngaros Adalberto Szilard e Geza Heller do escritório de Robert Prentice[23], e "baseou-se no emprego de sintagmas orgânicos extraídos do Expressionismo alemão, bem como do geometrismo de inspiração *déco*" (IPHAN, Processo nº 1285-T-89, vol. II, fl.91). Além de inscrita no Livro Histórico, conforme Parecer Técnico constante do Processo de tombamento por seus "estreitos laços com o Estado Novo e com as políticas sociais dele decorrentes", consta também no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico por ser "relevante *marco na paisagem* da cidade, especialmente sua torre e relógio, convertidos em espécie de *totem urbano*, demarcadores desta confluência de mundos e destinos que se cruzam na metrópole e que prefiguram o perfil do trabalhador brasileiro em seu diário ir e vir" (Ibid., fl. 97, grifos nossos).



Fig. 6. Estação Central do Brasil, Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: Ricardo Kozinski, 2014.

Segundo Baudrillard (1973, p.82): "O objeto antigo tem sempre o ar de estar sobrando. Por belo que seja, permanece excêntrico"; porém, o autor esclarece que "não é nem afuncional nem simplesmente decorativo, tem uma função bem específica dentro do quadro do sistema [dos objetos]: significa o tempo". O valor histórico atribuído pela instituição consiste justamente em determinar o tempo que se deseja enfatizar, isto é, o momento nacionalmente significativo para fazer parte da história que se pretende contar para as gerações futuras.

[23] Escritório responsável também pela Estação Barão de Mauá, mais conhecida como Leopoldina, bem como outras obras em estilo *art déco* (uma das manifestações do eclético) pelo Rio de Janeiro.

No caso da estação Central, este tempo foi associado ao Estado Novo e suas políticas sociais, como "destaque no contexto das ideias em voga naquele período, associando-o, particularmente, às classes trabalhadoras urbanas, em benefício de quem fora, afinal, o novo prédio erigido." (IPHAN, Processo nº 1285-T-89, vol. II, fl. 94). Sobre as 'classes trabalhadoras urbanas', salientamos que nem todas utilizam o transporte ferroviário e ainda, que as classes não trabalhadoras – crianças, estudantes, aposentados, pensionistas, etc. – também utilizam este tipo de transporte, que não leva as pessoas apenas da casa ao trabalho, mas atende também suas outras atividades cotidianas. Acerca da noção simplista, ou inocente, de que esta estação fora construída para beneficiar a população, lembramos que este é um dever do Estado, já que os trabalhadores em voga foram induzidos a se transferir para as áreas servidas por transporte ferroviário pelas políticas do próprio Estado. Ou seja, a seleção deste bem reflete o hábito do Estado de contar sua história a seu modo:

> A conversão de objectos e fenómenos culturais em património não é espontânea nem natural. Nem sequer é um fenómeno cultural universal. O património constrói-se [...] é sempre uma autodefinição cultural, materializada em estandartes públicos, que se fundamenta no passado e numa especificidade etnocultural, cujos elementos são articulados de forma arbitrária para servir o projecto colectivo, sendo que esse projecto é definido, as mais das vezes, por propostas de cunho ideológico emanadas das esferas políticas. [...] O legado patrimonial é, assim, um legado falsificado para fins de identificação colectiva, apesar de beber nos factos históricos e na diversidade cultural os motivos para a sua formulação. (PERALTA, 2003).

Concluímos nossa análise sobre valor histórico atribuído a bens ferroviários com Coulls (1999, p.5, tradução e grifos nossos), para quem: "Uma apreciação adequada do *significado histórico* de qualquer estrada de ferro só será atingida se a mesma for vista como um todo: produto de e influência em *circunstâncias sociais mais amplas*". Neste sentido, a 1ª seção da estrada de ferro D. Pedro II de 1858, atual ramal Japeri, que vem ganhando e perdendo estações e equipamentos ao longo de mais de cento e cinquenta anos, teria valor histórico – embora não atribuído pela instituição - enquanto conjunto ou percurso de temporalidades desta que foi e é uma das principais artérias da região metropolitana. Foi ela que veio primeiro, inovando e se reinventando. Sem ela não haveriam estações nem usuários. Sem ela, a organização socioespacial dos territórios do Rio de Janeiro não seria como é. Ela nos conta não só a história que o Estado quer contar, mas aquela que ele raramente expõe: dos lugares construídos pela negligência, descaso e até abandono, dos lugares de resistência, dos lugares de produção das culturas vendidas como símbolos nacionais. É em seu cenário que se relacionam os objetos novos, os antigos e as pessoas. Com todos os contrastes. É com a inclusão destas outras narrativas, que subsidiamos nossa abordagem.

Temos por estético o valor ligado à aparência física do bem ou à sensação iniciada a partir de sua visão. Conforme Claval (2006, p.99): "o olho não é um instrumento neutro: o que nós vemos nos agrada, nos emociona, nos amedronta. O olhar participa da experiência que temos dos lugares e de sua dimensão emotiva – por vezes estética". A atribuição deste valor pela instituição acarreta em inscrição no Livro de Belas Artes.

Levando em conta a mencionada hierarquia estética, que dá maior importância a certos estilos arquitetônicos e tipologias de edificações, e o fato de, em termos de monumentalidade e excepcionalidade, grande parte das estruturas ferroviárias não apresentar níveis capazes de motivar um tombamento isolado em instância federal, não seria de se esperar encontrar muitas inscrições no referido livro. A inexistência de inscrição deste tipo no Estado do Rio de Janeiro nos levou a questionar quais bens teriam sido selecionados. Localizamos apenas seis inscrições[24]: em 1989, o Complexo Ferroviário de São João Del Rei a Tiradentes – MG (Figs. 7 e 8); em 1996, a estação da Luz – SP (Fig. 9); em 2004, a de Mairinque – SP (Fig. 10); em 2013, a de Teresina – PI (Fig. 11); em 2014, as pontes Eurico Gaspar Dutra, Corumbá – MS (Fig. 12) e Affonso Penna, Itumbiara – GO (Fig.13).

O complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes, da E. F. Oeste de Minas, inclui as estações homônimas, rotunda e armazéns, tem operação de trem turístico e abriga o primeiro museu ferroviário implantado pela RFFSA em 1981. A estação de São João del Rei (Fig. 7), de estilo eclético, foi inaugurada em 1881 e reformada em 1910. Já a de Tiradentes (Fig. 8), também de 1881, é uma estação de passagem[25] típica, disposta paralelamente à via, com planta retangular e cobertura de duas águas em telhas cerâmicas do tipo francesa.



Fig. 7. Estação de São João del Rei – MG.
Fonte: Leandro Gudini, 2010. Em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_efom/fotos/sjdrey101.jpg>. Acesso em: 11 nov. 2015.

[24]Em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_Bens_Tombados_pelo_Iphan_%202015.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2015.

[25] Estações de passagem, ou intermediárias, são as que ficam ao longo da linha, sendo chamadas de entroncamento ou transferência, as de passagem onde se realizam essas operações.



Fig. 8. Estação de Tiradentes – MG.
Fonte: Bruno Campos, 2004. Em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_efom/fotos/tiradentes04.jpg>. Acesso em: 12 nov. 2015.

Também uma estação de passagem, mas de grande porte, a da Luz (Fig. 9), da São Paulo Railway, cuja edificação atual (a inicial, demolida, data de 1867) foi inaugurada em 1901, "de dimensões e aspecto monumentais, dotada de todas as comodidades dos maiores e mais notáveis edifícios de igual gênero" (PINTO, 1903 apud KÜHL, 1998, p.123), é "exemplo dos mais significativos da arquitetura ferroviária e industrial no país" (KÜHL, 1998, p.124) e um dos principais símbolos da cidade de São Paulo. Seu projeto, atribuído ao britânico Charles Driver, segue o modelo de planta retangular paralela à via e apresenta

> [...] dicotomia comum nas construções ferroviárias do século XIX. Por um lado, há o suntuoso edifício administrativo, de alvenaria de tijolos, que segue padrões do ecletismo e que desempenha papel representativo para atestar a importância da companhia na cidade; por outro, há o espaço utilitário das plataformas, coberto por estrutura metálica, expressão das mais emblemáticas do processo de industrialização e sua repercussão na arquitetura. O conjunto é harmonizado pelo tratamento coerente dado às fachadas perimetrais, com uso extenso da alvenaria de tijolos aparentes e com torreões que delimitam os ângulos da composição, tanto do edifício administrativo, quanto do bloco das plataformas. (Id., 2015).

Um incêndio, que destruiu a estação por completo em 1946, deu causa à sua reconstrução de 1947 a 1951, com consideráveis alterações do projeto original, entre as quais o acréscimo de um andar na ala leste. No fim de 2015, um segundo incêndio consome totalmente o Museu da Língua Portuguesa – onde teria se iniciado - e grande parte do prédio.

A instalação do museu - único do mundo a ter a língua como foco - entre 2004 e 2006 com projeto dos arquitetos Paulo e Pedro Mendes da Rocha, foi uma intervenção polêmica, afinal, tratava-se de uma estação com movimento médio diário de 350 mil pessoas, que se revelou um grande sucesso de visitação e que nos leva de volta ao debate da museificação, introduzido na análise das imagens da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro.



Fig. 9. Cartão postal da Estação da Luz, São Paulo – SP, 1910.
Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2005. Em:<http://www.solariseditora.com.br/estr_ferro/ef_157.htm>. Acesso em: 07 nov. 2015.

Na mesa redonda *Ser diferente. Fazer diferença: o papel social dos museus* do II Encontro Paulista de Museus, em 2010, o então superintendente do museu da Língua Portuguesa Antonio Sartini colocou que foi enfatizada a relação com o público e que, ao invés de criar "novos programas de democratização cultural", optou-se pela inserção em programas já existentes na cidade, como *O centro é uma sala de aula* para receber estudantes da região, e parcerias com a Secretaria de Estado da Educação, a Fundação Casa e a Polícia Militar, iniciativas que teriam lotado a agenda do museu[26]. Fica de inspiração o exemplo paulista.

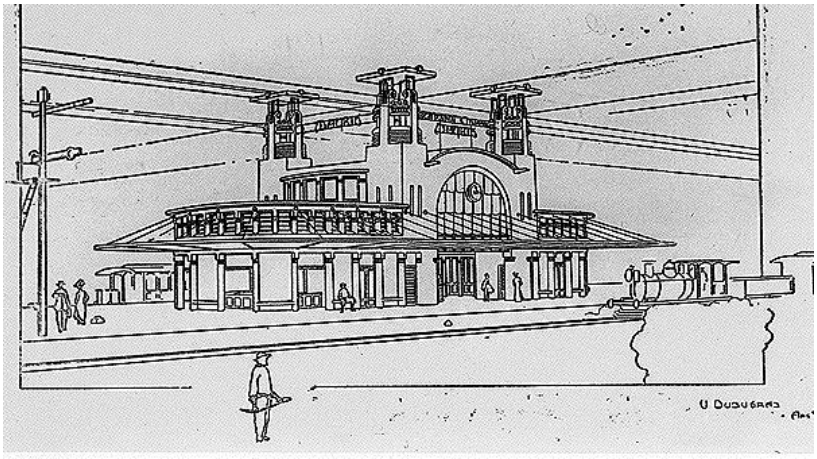


Fig. 10. Projeto inovador da Estação de Mairinque - SP, Victor Dubugras, 1906.
Fonte: Reprodução fotográfica de Romulo Fialdini em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/en/pessoa276359/victor-dubugras>. Acesso em: 06 nov. 2015.

Representante pioneira da escola modernista, a estação de Mairinque de 1908 (Fig.10), da Sorocabana Railway, foi "construída em uma forma prototípica de concreto armado [...] uma ossatura metálica revestida de cimento" (KÜHL, 1998, p.174). À época de sua inauguração em 1908 foi considerada:

[26] Disponível em: <http://www.forumpermanente.org/event_pres/encontros/encontros-paulista-de-museus/ii-encontro-paulista-de-museus/relatos/mesa-redonda-ser-diferente>. Acesso em: 02 jan. 2016.

> [...] modelo de estação de segunda ordem [...] que quiséramos ver repetido em todas as nossas ferrovias para o conforto dos que viajam pelo interior e não encontram, na monotonia de suas jornadas, senão estações acanhadas, feias, sem higiene e sem comodidade – não é pois a sua construção, mas [...] a originalidade, a elegância, a sobriedade da sua composição arquitetônica. (Revista Polytechnica, 1908 apud KÜHL, 1998, p.174).

Quanto à estação de Teresina (Fig. 11), de 1926, da Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, segundo descrição constante na Lista de Bens Tombados da Fundação Cultural do Piauí[27]: "seguiu o mesmo estilo arquitetônico [eclético] adotado em várias capitais".

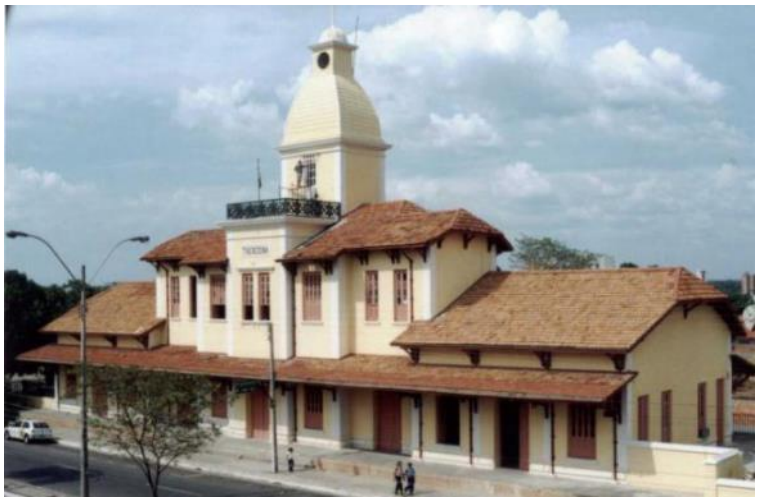


Fig. 11. Estação de Teresina, PI.
Fonte: PU Piauí. Em: <http://agu.gov.br/page/content/detail/id_conteudo/106653>. Acesso em: 11 jan. 2016.

A inscrição de pontes ferroviárias é um tardio, mas ao menos existente, olhar sobre estas que foram as verdadeiras *obras de arte* deixadas pelo legado ferroviário. Isto porque essas "estruturas para a transposição de obstáculos à continuidade de uma via" - pontes, passarelas, viadutos, aquedutos, túneis - são chamadas pela engenharia de obras de arte, termo proveniente da época em que "estas construções eram realizadas com base no empirismo e criatividade de seus idealizadores" (FRANÇA, 2011, p.1).

De arquitetura moderna, a ponte Eurico Gaspar Dutra sobre o rio Paraguai (Fig. 12), inaugurada em 1947, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cuja construção durou nove anos, tem dimensões impressionantes. Segundo a assessoria de comunicação do Iphan[28]:

> São 2 mil metros de comprimento, 112 metros de altura no vão central [...]. Além do arco central, a superestrutura possui outros quatro com 90 metros de altura, um viaduto na margem esquerda, em Porto Esperança [...]. Na outra margem, um outro viaduto [...]. Ao todo, são 46 pilares sendo que seis deles foram firmados no leito do Rio Paraguai, a uma profundidade de 7 metros.

---

[27] Disponível em: <http://www.fundac.pi.gov.br/download/200908/FUNDAC07_c552bc2f3a.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2015.

[28] Em:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Ponte%20Ferrovi%C3%A1ria%20Eurico%20Gaspar%20Dutra.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2015.



Fig. 12. Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra, Corumbá – MS.
Fonte: Jussara Ribeiro, 2012.
Em: <http://www.mobly.com.br/blog/novidades/patrimonio-cultural/>. Acesso em: 13 nov. 2015.

A ponte pênsil[29] Affonso Penna (Fig. 13), construída em 1912 sobre o rio Parnaíba pela Estrada de Ferro Goyaz, com 240 metros de comprimento[30], teve sua estrutura de ferro vinda da Alemanha para o Rio de Janeiro de navio, levada para Uberlândia – MG de trem e de lá para Itumbiara - GO em carros-de-boi.



Fig. 13. Ponte pênsil Affonso Penna, Itumbiara – GO.
Fonte: s/autor, s/data. Em: <http://araporananet.webnode.com.br/fatos-historicos/>. Acesso: 13 nov. 2015.

Desta amostra, auferimos que as inscrições de estações ferroviárias no Livro de Belas Artes tiveram início na década de 1990 e de pontes ferroviárias, a partir de 2014. Identificamos o ecletismo e o modernismo como estilos arquitetônicos preponderantes. Observamos também traços de monumentalidade e exemplaridade na maioria dos casos. Para Fonseca (2005, p.194), a atribuição de valor estético à "classes de objetos antes excluídas do

[29] Ponte suspensa sustentada por sistema de cabos e mastros, de técnica construtiva anterior a da ponte estaiada. Disponivel em: http://www.ecivilnet.com/dicionario/o-que-e-ponte-pensil.html>. Acesso em: 13 nov. 2015.
[30]Em:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Ponte%20P%C3%AAnsil%20Affonso%20Penna.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2015.

universo da estética, como as obras da tecnologia industrial – pontes, mercados, fábricas, caixas-d'água, faróis, estações ferroviárias" seria decorrente de um processo de ampliação da noção de patrimônio no âmbito institucional, que passa a abranger, gradualmente, outros aspectos ou referências culturais que não só a histórica e a artística. Esta valorização cultural holística, apesar de incluída na legislação e no discurso da instituição e do Poder Público, ressalta a dimensão intangível do patrimônio material, que raramente tem sido abordada. As categorias de análise, estabelecidas para facilitar a gestão dos bens, conforme o instrumento de proteção, acabam por circunscrevê-lo numa concepção fixa, incapaz de absorver todas as suas nuances.

> Entender o conceito de *patrimônio histórico e artístico* para *patrimônio cultural* significa compreender que o valor de um bem transcende em muito o seu valor histórico comprovado ou reconhecido oficialmente, ou as suas possíveis qualidades artísticas. É compreender que este bem é parte de um conjunto maior de bens e valores que envolvem processos múltiplos e diferenciados de apropriação, recriação e representação construídos e reconhecidos culturalmente e aí sim, histórica e cotidianamente, portanto anterior à própria concepção e produção daquele bem. (AGUIAR, 1987 apud RABELLO, 2009, p.91, grifos da autora).

Nesse sentido, para Harvey (2006, p.192): "Há muito a aprender com a teoria estética sobre o modo como diferentes formas de espacialização inibem ou facilitam processos de mudança social". Nas linhas ferroviárias de passageiros do Rio de Janeiro, as estações 'novas' - construídas para atender demandas crescentes de acesso e controle - costumam ser instalações puramente funcionais. Contendo apenas o básico necessário e, por vezes nem isso, podem ser consideradas rudimentares. De acordo com Morais (2002, p.151): "As estações do subúrbio do Rio de Janeiro, com raras exceções, foram demolidas ou transformadas para atender à grande demanda atual do transporte suburbano de trens [...] com a criação de mezaninos sobre as linhas permitindo o acesso às diversas plataformas".

Parece haver uma despreocupação com a harmonia estética do conjunto e, na maioria das vezes, com conforto térmico, acessibilidade, etc. O contraste é ainda mais gritante onde coexistem estação antiga e atual, como em Japeri (Fig. 14), cuja estação antiga encontra-se protegida pelo "procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens" instituído pela Portaria Iphan nº 407 de 2010. Na figura 14, nota-se a antiga estação à esquerda – com cobertura de telha cerâmica do tipo francesa - e à direita, as estruturas adicionadas posteriormente, com coberturas metálicas e de policarbonato que, em sua profusão de cores e formas, ficam alheias ao conjunto pré-existente. Será que há razão para a diferença na qualidade estética das estações de ontem e de hoje? Será que, além de materiais e técnicas construtivas, bem como estilos arquitetônicos das respectivas épocas, o

fato de terem sido construídas para atender diferentes populações e objetivos exerce influência? Harvey (2006, p.192) dá uma direção: "Os juízos estéticos [...] foram introduzidos como poderosos critérios de ação política e, portanto, social e econômica".



Fig. 14. Estação de Japeri - RJ.
Fonte: Ricardo Kozinski, 2015.

Apesar de manter a tradição institucional de valoração histórica, a Portaria nº 407 introduz outros valores a serem levados em conta como o tecnológico ou científico, o simbólico, e a relação com fatos e contextos culturais relevantes, ao definir que são passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens da RFFSA:

> I - Que apresentarem *correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes*, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento [...], bem como com seus agentes sociais marcantes;
>
> II - Portadores de *valor artístico, tecnológico ou científico*, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;
>
> III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu *valor simbólico*. (IPHAN, 2010, art.4, grifos nossos).

Prochnow (2014) menciona uma minuta desta Portaria, que teria sido redigida por um grupo de trabalho da Coordenadoria do Patrimônio Ferroviário (CTPF). Sobre a minuta, alega não ter sido observada na íntegra ao ser normatizada e isso ter comprometido as inovações que deveriam ter sido implantadas. Segundo o autor:

> A Portaria nº 407 acabou por revelar-se mero procedimento administrativo. Ao não especificar e nem detalhar as dimensões sobre as quais recaem os estudos sobre o valor e sobre o potencial de uso dos bens, como a Minuta faz, criou um instrumento cujos valores a serem reconhecidos acabam por seguir aqueles do Decreto-Lei

> 25/37, notadamente aqueles relativos a fatos históricos relevantes ou tipologias arquitetônicas. (PROCHNOW, 2014, p.34).

Pela semelhança de redação, com a inserção de alguns valores correspondentes, a Portaria nº 407 tem sua base no primeiro documento de referência internacional no âmbito do patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil do Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial ou *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), que especifica:

> I - O patrimônio industrial é a evidência de atividades que tiveram e continuam a ter profundas consequências históricas, os motivos para proteger o patrimônio industrial estão baseados no valor universal desta evidência, e não na singularidade de sítios exclusivos.
>
> II - O patrimônio industrial tem valor social como parte do registro das vidas de homens e mulheres comuns e como tal, fornece um importante sentido de identidade. Tem valor tecnológico e científico na história da indústria, engenharia e construção, e pode ter considerável valor estético pela qualidade de sua arquitetura, projeto ou implantação.
>
> III – Estes valores são intrínsecos ao próprio sítio [...] na *paisagem* industrial, na documentação escrita, e também nos registros intangíveis da indústria contidos nas memórias e costumes humanos.
>
> IV - Raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos, tipologias ou *paisagens*, adiciona valor particular e deve ser cuidadosamente avaliada. Exemplares mais antigos ou pioneiros têm valor especial. (TICCIH, 2003, p.2, tradução e grifos nossos).

Há ainda, mais um documento de referência internacional, contudo posterior à Portaria, o *Dublin Principles* (Princípios de Dublin) aprovado em 2011 pelo TICCIH e pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), que trata da conservação de sítios, estruturas, áreas e *paisagens* do legado industrial. Cabe ressaltar que estes documentos 'norteadores' das políticas de preservação são uma orientação, ou seja, não há obrigatoriedade – ao menos legal - em sua observação. Uma importante diferença entre eles e a Portaria nº 407 é a ausência nesta última, de menção à paisagem. Assim, o conjunto das instalações é mais uma vez preterido em favor de atuações isoladas e esta é uma ausência preocupante quando em grande parte do Rio de Janeiro, a ferrovia faz parte da paisagem tanto quanto as belezas naturais, evocando a discussão da paisagem internacionalmente reconhecida:

> [...] uma parte da cidade se torna representativa do todo, fazendo emergir a paisagem carioca que domina o imaginário cultural urbano. [...] Nos subúrbios e periferias, não há paisagens da natureza para reafirmar o significado de grandeza, beleza e sucesso para seus moradores. [...] as paisagens não falam de maravilhas, mas sim da pobreza material vivida por imensas parcelas de homens e mulheres que a habitam. São antissímbolos? (BARBOSA, 2012a, p.31).

São bens ferroviários valorados institucionalmente, isto é, inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro, além da antiga estação de Japeri - a única das linhas metropolitanas de transporte de passageiros - estações desativadas em linhas cargueiras e ramais erradicados, armazéns, casas de funcionários, caixas d'água. Ao todo são 22 estações[31], a maioria de passagem e pequeno porte, em estilo eclético, planta retangular disposta paralelamente à via e cobertura de duas ou quatro águas de telhas cerâmicas do tipo francesa, com ou sem platibanda[32]. De exemplo, as duas estações valoradas no município de Vassouras – RJ (Figuras 15 e 16). Ambas de 1865, oriundas da Estrada de Ferro D. Pedro II, de estilo eclético e pequeno porte. Ainda em comum, a localização em linha cargueira operada pela MRS Logística[33], o abandono e o arruinamento.



Fig. 15. Estação Barão de Vassouras, Vassouras – RJ.
Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, Iphan/RJ, 2006.



Fig. 16. Estação Aristides Lobo, Vassouras – RJ.
Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, Iphan/RJ, 2006.

Na prática, observou-se que no Estado do Rio de Janeiro, a valoração é um instrumento ainda em desenvolvimento e cuja efetividade acaba por esbarrar na exiguidade de estrutura da instituição tanto para tão extensa seleção quanto para a gestão dos bens, e no trâmite burocrático que envolve a cessão do bem e as competências das responsabilidades.

[31] Oriundas das principais estradas de ferro no Estado do Rio de Janeiro - Central do Brasil, Leopoldina e Viação Férrea Centro-Oeste (anterior Rede Mineira de Viação) - e distribuídas por 16 municípios: Barra do Piraí, Campos dos Goytacazes, Cardoso Moreira, Itaguaí, Japeri, Macaé, Mangaratiba, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio de Janeiro, Santo Antônio de Pádua, S. Fidélis, S. Gonçalo, Valença e Vassouras. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 23 nov. 2015.

[32] Platibanda: "Elemento vazado ou cheio disposto no alto de fachadas, coroando a parede externa do prédio, formando uma espécie de mureta que esconde as águas dos telhados [...] utilizada para dar acabamento decorativo à fachada da construção." (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.485).

[33] Operadora ferroviária de carga criada em 1996, quando o governo transferiu à iniciativa privada a gestão do sistema. Disponível em: <https://www.mrs.com.br/empresa/quem-somos/>. Acesso em: 23 nov. 2015.

1.2.2. A FUNÇÃO SOCIAL DO PATRIMÔNIO

Logo após a inauguração da 1ª Seção, o presidente da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, Cristiano Ottoni (1859, p.59) dizia que: "grandes interesses se ligão à circulação pelas vias publicas; a industria dos transportes tem relações tão immediatas com quase todos os phenomenos da vida social, que a dominação [...] por qualquer interesse privado póde [...] até prejudicar o exercicio da soberania". Ele já ligava os interesses sociais ao projeto da estrada: "A primeira idéa de um caminho de ferro não póde provir só da natureza do terreno, ou da facilidade de reunir capitaes [...]: o que primeiro cumpre é determinar quaes os interesses da sociedade que de preferencia devem ser consultados." (Ibid., p.70).

Na legislação brasileira, localizamos essa preocupação enunciada na Constituição Federal de 1934 (art. 113, inc.XVII) que determinava que o direito de propriedade não pudesse ser exercido contra o 'interesse social ou coletivo'. Já o Decreto-Lei nº 25 de 1937, utiliza a expressão 'interesse público' como finalidade da conservação. Definir o que seja esse interesse é algo que possui tantas variáveis quantas desejar o Poder Público (e econômico) vigente. Para Fonseca (1997 apud VIEIRA, 2008, p.37): "Pelo caráter mutável de seu conteúdo, o interesse público se inscreve na categoria dos interesses difusos."

O termo *interesse* só foi substituído pelo termo *função,* ou seja, foi de passivo a ativo, na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988, art.5, inc.XXIII): "a propriedade atenderá sua função social". Ela estabelece esta função como princípio para "assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social" (Ibid., art.170, inc.III). Portanto, além de uma obrigação criada para a propriedade, há seu atrelamento ao conceito de justiça social. No que diz respeito à cultura: "O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional" (Ibid., art.215). No entanto,

> No caso da política federal de preservação, os cerca de mil bens tombados [...] funcionam mais como símbolos abstratos e distantes da nação do que como marcos efetivos de uma identidade nacional com que a maioria da população se identifique [...]. Protegidos, a maior parte do tempo, do acesso do público que, em geral, vê a preservação como uma atividade culta, própria dos países civilizados, esses bens parecem guardar a sete chaves, para a grande maioria da população, as informações, sentidos e valores, que teriam justificado sua inclusão no patrimônio histórico e artístico nacional. (FONSECA, 2005, p.26-27).

Quanto às políticas internacionais, os objetivos da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) ou Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – instituem o valor social, bem como a finalidade social:

> O patrimônio, entendido em sua totalidade – natural e cultural, material e imaterial – constitui um legado do passado que pretendemos transmitir às gerações futuras pelo seu *valor social* e pela forma que incorpora identidade e pertencimento. [...] deve ser utilizado para promover *estabilidade social, construção da paz, recuperação de situações de crise e estratégias de desenvolvimento*. (UNESCO, 2014, p.24, tradução e grifos nossos).

Partimos do preceito que a função social do Patrimônio Cultural Ferroviário só pode ser cumprida plenamente transformando o bem num "espaço percebido e vivido" (SOUZA, 2013, p.114) pelos usuários. Entretanto, além da falta de diálogo com o Estado, parece existir um desinteresse generalizado em escutar esta população. "Em parte da literatura pertinente, a população parecia ter um destino estatístico. Constava em tabelas, em algarismos, como tráfego, como capacidade de estações, como elemento de uma equação." (SILVA, 1992, p.19). Talvez por isso, de vez em quando eles precisem gritar, por meio de pichações, depredações, manifestações de discordância de todo tipo. Mas de nada adianta aumentar o volume porque, apesar do Estado ter incorporado a participação social nos planos discursivo e legislativo, no plano prático os idiomas são diferentes. É preciso consultar essas pessoas, aprender seu idioma, para saber o que é importante para elas, entender como se relacionam com o bem, e poder formular propostas que aprimorem esse contato. Para a autora:

> A análise e a proposição de soluções visando a este organismo vivo, para serem reais, [...] tem que recuperar o ator principal na história, a população, para que, em vez de um planejamento sem o povo, contra o povo e apesar do povo, se tenha um planejamento com o povo e para o povo. (SILVA, 1992, p.166).

A comunicação do Estado com a população acaba acontecendo na esfera simbólica, por meio de muros, grades e concertina[34]. Entendemos a necessidade de isolar de alguma forma tanto a ferrovia quanto as estações, seja pela segurança da operação, seja pelo controle de acesso, mas será necessária tanta hostilidade, ao menos visual? Estes elementos afetam sobremaneira a percepção do bem e remetem à sensação de presídio, de campo de concentração, de fronteiras em guerra. Conforme Benévolo (1953, p.575): "quem garante a propriedade não é a cerca – é a lei".

Na figura 18, da antiga estação de São Cristóvão, bem tombado em instância municipal, além dos elementos ditos de proteção patrimonial, há mais um elemento visual perturbador: placas publicitárias. Para Baudrillard (1973, p.31): "Hoje em dia o valor não é mais de apropriação nem de intimidade mas de informação, invenção, controle, disponibilidade contínua para com as mensagens objetivas".

[34] Arame laminado em formato espiral que compõe um sistema de proteção patrimonial. No Brasil, seu uso começou a crescer na década de 1990. A partir do início da década de 2.000, seu uso se populariza. (BÉRGAMO, 2013).



Fig. 17. Publicidade no saguão da estação Central.
Fonte: da autora, 2014.

Fig. 18. Antiga estação São Cristóvão, Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: da autora, 2015.



As imagens, popularizadas com o advento da fotografia e universalizadas pelas mídias digitais, são o principal meio de comunicação do bem com o indivíduo, pois "Os homens não agem em função do real, mas em razão da imagem que fazem dele." (CLAVAL, 2006, p.94). A influência que exercem "a publicidade e as imagens da mídia [...] para a manipulação dos desejos e gostos mediante imagens que podem ou não ter relação com o produto a ser vendido" (HARVEY, 2006, p.259), é fundamental. O autor demonstra as bases dessa construção ideológica: "Se privássemos a propaganda moderna da referência direta ao dinheiro, ao sexo e ao poder, pouco restaria." (Ibid., p.260). Observa-se no saguão da estação Central (Fig. 17) o quão atual é esta colocação.

De acordo com Argan (1998, p.264): "Não parece que alguém tenha pensado que os circuitos e os meios de transporte constituem, em seu conjunto, um sistema de informação e comunicação a ser utilizado racionalmente, e não apenas concedendo algum espaço a uma publicidade ocasional."

1.2.3. OS VALORES CONTEXTUAIS

Denominamos contextuais os valores atribuídos pelos agentes envolvidos com o patrimônio que não o Estado. Segundo Riegl (2014, p.36): o "significado e importância [dos monumentos] não provêm da sua destinação original, mas daquilo que nós [...] atribuímos a eles". No início do século XX, mais precisamente em 1903, Riegl identifica a necessidade de "analisar a questão [...] não do ponto de vista do Estado, ou enquanto representações da nacionalidade, mas a partir das diferentes percepções que o contato com os monumentos suscita nos indivíduos." (FONSECA, 2005, p.64). Ao situarmos este patrimônio numa linha de transporte ferroviário metropolitano, em funcionamento há mais de cento e cinquenta anos, a diversidade de grupos e valores envolvidos é imensa. Sabendo que "o próprio conceito de *grupo* já nos parece uma categoria ultrageneralizadora e, por conseguinte, de escasso rigor científico: as simples concordâncias formais não são suficientes para justificar que se trate como idênticas as formações grupais." (HELLER, 2000, p.55, grifo da autora), procuramos delimitar as principais áreas onde as relações entre agentes e bens se estabelecem, não áreas físicas, mas a dimensão simbólica na qual se inserem. Partimos da premissa de que essas relações se dão no cotidiano, através da utilização, da contemplação e da apropriação.

É amplamente comprovado que a utilização de uma edificação é primordial à sua preservação física. Para Lyra (2014, p.94): "A maioria dos edifícios antigos que conhecemos deve sua sobrevivência em grande parte, à permanência de sua função utilitária. [...] As ruínas [...] foram edifícios que, em certo momento, ficaram ociosos. Perdendo sua função, entraram em processo de decadência física". O abandono, e consequente arruinamento do bem, podem ser considerados a principal patologia do patrimônio edificado no Brasil. Esta constatação, por parte do Estado, pode ser observada em depoimento de Aloísio Magalhães, então Secretário da Cultura do MEC e presidente da Fundação Nacional Pró-Memória, na Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada pela Câmara dos Deputados - para investigar a situação do patrimônio histórico e artístico nacional e avaliar a política federal para sua conservação (SPHAN/PRÓ-MEMÓRIA, 1981) – segundo o qual:

> É preciso *inserir* esse bem na *vida da comunidade*. É necessário que ele *volte a ser importante, volte a ser usado diária, quotidiana e fortemente pela comunidade*. Primeiro porque *assim é que ele vale* e, segundo, porque *assim é que ele se conserva*. Na verdade não há imóvel que se conserve fechado e vazio. A vida é um elemento de contribuição para a própria permanência da vida. (MAGALHÃES, 1997, p.190, grifos nossos).

Para Heller (2000, p.70-71, grifo nosso): “comunidade é uma unidade estruturada, organizada, de grupos, dispondo de uma *hierarquia homogênea de valores* à qual o indivíduo pertence necessariamente”. Portanto, dentre os valores individuais e coletivos, que existem numa comunidade, é necessário para que essas pessoas e grupos formem uma comunidade, que haja um valor em comum e que este valor esteja na mesma esfera de condição para todos os membros. O valor em comum da comunidade à qual Aloísio Magalhães se refere, seria o próprio bem, e a relação a ser estabelecida com ele, de natureza íntima, ao associá-la com a palavra *vida*. Fazer parte da vida quer dizer mais do que ser utilizado, diz respeito a ocupar uma posição de importância, a ter valor outro que não só de uso para esta comunidade.

O ramal Japeri encontra-se, desde sua origem, inserido no cotidiano dos usuários, mas para que seu uso seja benéfico à sua preservação enquanto patrimônio cultural é imprescindível que seus usuários o valorizem como tal. Para Riegl (2014, p.74): “junto às forças naturais vivas que agem para a degradação dos monumentos, não muito antigos e atualmente ainda em uso, age a atividade do homem.” Isto é, a conservação do bem depende não somente da utilização, mas da qualidade desta. Temos então, uma comunidade de usuários do sistema ferroviário de transporte, que esperamos que se torne também uma comunidade em sua apropriação enquanto patrimônio cultural. Mas, se não houver ampla e fundamentada conscientização de ambos os lados – Estado e sociedade – as chances de êxito na formação desta comunidade e, consequentemente, na preservação deste bem, ficam reduzidas e, a construção deste patrimônio relegada “a mais um procedimento burocrático-administrativo desprovido de legitimidade social.” (KÜHL, 2008, p.120).

Para que um bem patrimonial seja reconhecido por uma comunidade, precisamos saber o que significa fazer parte de seu cotidiano na atualidade. Conforme Silva (1992, p.122, grifo nosso): “A *disputa pela locomoção diária* para o trabalho e para as demais atividades quotidianas representa a relação entre os usuários e os meios de transporte de massa”. Trata-se, portanto, de uma relação conflituosa. Quando pensamos em *cotidiano*, associamos quase instantaneamente a repetitivo, automático, inconsciente. Porém, a compreensão deste termo requer uma investigação mais profunda. De acordo com Heller:

> [...] o homem participa na vida cotidiana com todos os aspectos de sua individualidade, de sua personalidade. [...] todos os seus sentidos, todas as suas capacidades intelectuais, suas habilidades manipulativas, seus sentimentos, paixões, idéias, ideologias. O fato de que todas as suas capacidades se coloquem em funcionamento determina também, naturalmente, que nenhuma delas possa realizar-se, nem de longe, em toda sua intensidade. O homem da cotidianidade é atuante e fruidor, ativo e receptivo, mas não tem nem tempo nem possibilidade de se absorver inteiramente em nenhum desses aspectos. (HELLER, 2000, p.17-18).

Desta definição infere-se que a apreensão do patrimônio já estaria prejudicada pela própria estrutura do comportamento genérico humano cotidiano. Entretanto, a autora adverte que: "A vida cotidiana não é *alienada* necessariamente, em consequência de sua estrutura, mas apenas em *determinadas circunstâncias sociais*." (HELLER, 2000, p.39, grifos nossos). Mas que circunstâncias seriam essas, capazes de alienar o cotidiano? Aliás, o que se entende por alienação? Para Britto (1977, p.344, tradução nossa) é "processo de fragmentação do conhecimento e consequente distorção da realidade humana [...] que afeta normas, valores, regras e significados". O autor especifica que:

> O conhecimento possuído por cada indivíduo é necessariamente limitado. [...] Essa limitação natural é regulada por necessidades orgânicas e sócio-econômicas que confinam indivíduos e grupos em universos setorizados de informação. É óbvio que tais universos são desiguais. (Ibid., p.344-345).

Heller (2000, p.38) reforça o viés econômico: "Quanto maior for a alienação produzida pela estrutura econômica [...], tanto mais a vida cotidiana irradiará sua própria alienação para as demais esferas". Ainda, Smith (1971 apud BRITTO, 1977, p.345, tradução nossa) confere à localização do homem no espaço uma situação de alienação: "Os amplos contrastes no desenvolvimento social mostram que nossas oportunidades na vida continuam sendo em grande parte dependentes de onde nascemos e fomos criados".

Adicionamos a advertência, no entanto, que no afã de atribuir ao poder aquisitivo e à posição sociogeográfica a alienação do outro, não podemos esquecer de nossa própria alienação quanto ao outro, nosso parco conhecimento da multiplicidade imbricada neste universo dos usuários do transporte ferroviário. Apesar das boas intenções que possam nos motivar, temos que ter cautela com a instauração de certa indulgência em relação à algumas práticas sociais existentes nos espaços ocupados pelas camadas menos favorecidas da população. Na visão de Jailson Silva (2012, p.53, grifos do autor):

> Como consideram impossível construir uma vida adequada a partir de um cotidiano marcado por dificuldades materiais, gestos expressivos de alegria manifestados por pessoas dos setores populares são interpretados, muitas vezes, como algo próximo da *bestialização*. A postura remete ao olhar de um senhor diante de seus escravos, quando eles se divertiam com suas *brincadeiras de negros*. A ideia de alienação, por seu lado, caracteriza alguns olhares dominados pelo intelectualismo, mesmo quando acompanhado do sentimento de solidariedade com grupos sociais populares. Assim, [...] seriam caracterizados por uma pretensa distância em relação ao padrão racional característico dos cidadãos urbanos e/ou pelo seu desconhecimento da *realidade social*.

Isto posto, embora sejamos todos vítimas de alguma forma de alienação, em maior ou menor escala, alguns fatores como: a falta de informações sobre o bem patrimonial, o acesso

restrito à equipamentos culturais e a carência de serviços básicos de qualidade, amplia sua atuação em populações menos favorecidas economicamente e localizadas em territórios mal providos ou até desprovidos dos equipamentos e serviços citados.

A apreensão do patrimônio por esta comunidade encontra-se, até aqui, duplamente prejudicada: pelo comportamento humano cotidiano, que não permitiria uma percepção mais atenciosa do bem, e pela alienação econômica e espacial que atingiria grande parte desta comunidade. Há, no entanto, mais colocações a respeito. Para Baudrillard (1973, p.89): "O objeto funcional é ausência de ser. [...]. Rico de funcionalidade e de significação pobre, refere-se à atualidade e se esgota na cotidianidade." Isto é, a própria funcionalidade do bem, que o mantem vivo, não permitiria uma atribuição de valor. Prejuízo triplo. Atentamos para o significado de *prejuízo* enquanto perda ou dano das capacidades da comunidade em notar o bem e do bem em ser notado, como também, para seu significado enquanto pré-juízo, isto é, julgamento prévio ou sem o conhecimento de todos os elementos necessários para sua concepção. Silva (2012, p.45), faz uma conexão entre o desconhecimento do cotidiano das comunidades e "a construção de uma série de juízos a seu respeito. [...] elaborados, em geral, por representantes, oficiais ou não, das vozes dominantes da cidade".

Também, conforme Argan (1998, p.265), esta seria uma consequência da grande quantidade de imagens à qual estão expostas as populações urbanas:

> O bombardeio de imagens a que as pessoas estão expostas, principalmente nas cidades, tem por consequência a paralisação da imaginação como faculdade produtora de imagens. Essa falta de emissão de imagens tem por consequência a aceitação passiva das imagens que formam o ambiente efêmero, mas real da existência. Isso significa falta de reação ativa, de interesse, de participação. Não é outra coisa senão o que chamamos de alienação. E sabemos que a alienação, a falta de integração ao ambiente, a paralisação da imaginação são a origem da patologia urbana, da violência, do vandalismo, das drogas, da neurose coletiva.

Para a comunidade de usuários temos então um patrimônio em segundo plano, pano de fundo ou cenário de acontecimentos que exigem respostas imediatas, e que só é notado caso haja alguma alteração que interfira na rotina dessas pessoas, a maioria das vezes negativamente, como atrasos, acidentes e greves. Contudo, há possibilidade de uma mudança de postura, ainda que dependente em muito da eficiência do próprio sistema de transporte, que poderia ser motivada pela qualidade estética do bem e disponibilidade de tempo do usuário:

> [...] não há função sem valor, nem valor sem função; mas a atribuição dos dois tipos de valor (valor da função e função do valor) ocorre em níveis diferentes. Tomemos o caso de uma estação ferroviária. Se estou correndo para o trem que parte, apreciarei a racionalidade do percurso, a comodidade dos serviços, a facilidade de acesso [...]; mas não terei tempo de avaliar a qualidade estética da arquitetura. Pode acontecer que eu pense nisso mais tarde, na calma da cabine do trem. Então, talvez, as imagens

> que impressionaram minha retina enquanto eu corria [...] podem voltar a minha mente, e eu terei a possibilidade de [...] "lembrar" que a estação era arquitetonicamente excelente. [...] essa estação, eu a "percebo", ou "julgo", ou vivo em seu dinamismo funcional, ou a contemplo. A estação continua sendo o que é; minha atitude é que muda, e a atitude contemplativa faz parte da existência e é modo de experiência tanto quanto a atitude ativa. (ARGAN, 1998, p.229, grifos do autor).

A questão é se há tempo e espaço na vida cotidiana dos usuários para uma mudança de postura, não só de ativa para contemplativa, mas sobretudo, participativa. Entendemos que este processo de apropriação abarca o enfrentamento de noções enraizadas no âmago das desigualdades sociais, como pertencimento (ou exclusão), cidadania e educação (KÜHL, 2008, p.120). Ainda assim, acreditamos que uma nova postura pode e deve ser estimulada, pois há tempo (por exemplo, nos dias em que os trens operam em sistema de horários e, inclusive, como estratégia para escapar do horário de pico de movimento) e espaço (parece bastante conveniente não só a possibilidade, como a oportunidade de aproveitar as instalações não operacionais das estações com finalidade culturalmente relevante, já que constituem em muitas das regiões servidas pelo ramal uns dos poucos prédios públicos disponíveis). Para Baudrillard (1973, p.87): "O homem não se acha em casa no meio funcional, ele tem necessidade, como se tinha da lasca de madeira do Santo Lenho que santificava a igreja, de um talismã, de um detalhe de realidade absoluta e que esteja [...] inserido no real para o justificar". Encontramos a imagem de Nossa Senhora Virgem de Fátima na estação Japeri (Fig. 19) e a capela de Santana na Central (Fig. 20), como provas disso.



Fig. 19. Padroeira dos Ferroviários, Estação Japeri – RJ.
Fonte: da autora, 2015.



Fig. 20. Capela de Santana, Estação Central, Rio de Janeiro - RJ.
Fonte: Ricardo Kozinski, 2009.

2. AS ORIGENS

O presente estudo envolve a relação dos usuários do transporte ferroviário com o patrimônio derivado da 1ª Seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, a terceira ferrovia a ser inaugurada no Brasil, em 1858, e a segunda no Estado do Rio de Janeiro. De seu nome temos dois elementos essenciais à sua análise histórica: a estrada de ferro em si e o imperador D. Pedro II. A estrada de ferro, tal qual a conhecemos hoje, nem sempre foi de ferro, não possuía tração mecanizada, nem estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, casas para funcionários, nada disso. Um longo desenvolvimento precede esse estágio. Trata-se de sistema linear de transporte terrestre bastante antigo, já utilizado por gregos e romanos, na forma de canaletas ou calhas paralelas, que podem ter sido intencionalmente escavadas ou formadas pelo desgaste com o uso continuado da superfície da estrada.

Segundo Vasquez (2007, p.32-33), os trilhos romanos "eram constituídos por sulcos de cerca de 10 cm de profundidade por cerca de 20 cm de largura, escavados nos leitos das estradas" e sua utilização foi observada no transporte de "minério de ferro e carvão na região de Argentoratum, hoje correspondente à cidade alsaciana francesa de Estrasburgo". Quanto aos gregos, consta de aproximadamente 600 A.C., a *Diolkos* (Fig. 21), estrada de 6 km através do Peloponeso, com trilhos sulcados em pedra (COULLS, 1999). Ligando o golfo de Corinto ao mar Egeu, era utilizada para transportar embarcações, evitando que dar a volta pela então península. O que resta desta estrada encontra-se inscrito em relatório mundial do ICOMOS de Patrimônio em Risco[35], sendo os danos atribuídos ao canal de Corinto aberto em 1893.



Fig. 21. Seção remanescente da Diolkos, Grécia.
Fonte:<https://holylandphotos.wordpress.com/2014/05/09/special-diolkos-remains/>.
Acesso: 26 nov. 2015.

[35] Disponível em: <http://www.icomos.org/risk/world_report/2006-2007/pdf/H@R_2006-2007_19_National_Report_Greece.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2015.

Até o ano de 1820, encontramos estradas sendo construídas com trilhos em pedra, como a *Haytor Tramway* (Fig. 22), de blocos de granito talhados e implantados no solo, para o transporte, em vagões puxados a cavalo, do granito das pedreiras da região até o canal de Stover[36], de onde era levado de barca até o porto de Teignmouth. Esta estrada está inscrita na *National Heritage List of England* [37] – Lista Nacional de Patrimônio da Inglaterra - grau II[38].



Fig. 22. Seção remanescente da Haytor Tramway – Devon, Inglaterra.
Fonte: Guy Wareham, 2010. Em: <http://www.geograph.org.uk/photo/1641149>. Acesso em: 26 nov. 2015.

Estas estradas, que ainda não eram de ferro, têm sua utilização difundida no contexto da mineração na Europa do século XVI, conforme descrições no clássico *De Re Metallica* (1556) de Georgius Agricola. Os trilhos, no entanto, só começam a se afastar das entradas das minas no início do século XVII quando "a indústria de carvão britânica estava efervescente, e para continuar crescendo precisava de um meio de transporte barato e confiável entre a mina e, geralmente, o curso de água navegável mais próximo." (LEWIS, 2004, p.1, tradução nossa).

Os trilhos eram então de madeira, bem como as rodas dos vagões que utilizavam cavalos por fonte de propulsão. Sua implantação visava facilitar o transporte de carga entre pontos fixos e minimizar o enorme esforço despendido pela força humana (servos e escravos) e animal (cavalos e muares), utilizada para dar movimento a essa carga pelos trilhos. Sua função era, portanto, solidificar, materializar, otimizar um caminho ou fluxo de recursos econômicos para locais de escoamento e comercialização. No caso da Grã-Bretanha, das minas para o intrincado sistema de canais fluviais e daí para os portos, e no caso da Estrada de Ferro D. Pedro II, das lavouras de café do vale do rio Paraíba ao porto do Rio de Janeiro.

[36] Construído em 1792 para transportar argila para a indústria cerâmica de Staffordshire e fechado em 1942. Em: <http://www.stovercanal.co.uk/history.htm>. Acesso em: 30 nov. 2015.
[37] Em: <https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1097435>. Acesso em: 30 nov. 2015.
[38] Categoria em que se encontram 92% das inscrições que totalizavam 376.099 até março de 2015, sendo os bens estimados em cerca de meio milhão, considerando que as inscrições podem ser de conjuntos. Em: <https://historicengland.org.uk/listing/what-is-designation/listed-buildings/>. Acesso em: 01 dez. 2015.

A união dos trilhos com a máquina a vapor representa uma revolução, não só para o transporte de cargas como de passageiros, iniciado regularmente em 1830[39]. Para Freeman (1988, p.2, tradução nossa): "essencialmente um fenômeno do século XIX: alta capacidade de movimentação de pessoas e mercadorias através de caminhos rigidamente definidos". Além disso, consideráveis rapidez, conforto, segurança e previsibilidade para a época.

Profeta de estranha precisão, o duque de Wellington teria dito em 1835, que as ferrovias encorajariam as classes mais baixas a se movimentar por aí desnecessariamente[40]. "Para surpresa de muitos, [mas não do referido duque] ela transformou a viagem em um bem de consumo de uma forma nunca vista antes." (FREEMAN, 1988, p.31, tradução nossa). "Culturalmente seu impacto foi enorme. [...] sociedades que nunca conheceram viajar a velocidades acima do galope de um cavalo foram irrevogavelmente mudadas pela chegada da locomotiva a vapor." (COULLS, 1999, p.2, tradução nossa).

Contemporâneo desta revolução, o imperador D. Pedro II nasce no Rio de Janeiro em 1825. Sua vida começa com grandes perdas: a mãe – Leopoldina – com um ano de idade, e o pai - D. Pedro I - com cinco anos; e grandes responsabilidades: assume o trono com quinze anos de idade. Termina em Paris em 1891, dois anos após seu exílio do Brasil (com a Proclamação da República), após ter governado este país por "49 anos, três meses e 22 dias. No século XIX, só a rainha Vitória, da Inglaterra, permaneceu mais tempo no trono do que ele" (GOMES, 2013, p.111). Herdeiro, além do título, de acordos políticos, econômicos e sociais que, se não oficialmente legalizados, profundamente enraizados na prática. Revela-se um grande entusiasta do meio artístico, científico e intelectual, participando ativamente tanto dos primórdios do patrimônio, com o IHGB – "um de seus mais assíduos frequentadores. No total, presidiu 506 sessões, de dezembro de 1849 a 7 de novembro de 1889" (Ibid., p.104) - quanto dos da ferrovia no Brasil, estando presente nas inaugurações da pioneira de Mauá em 1854 e da que levou seu nome por mais de quarenta anos, em 1858.

> D. Pedro II, depois desta primeira viagem [da E. F. de Mauá em 1854] teve uma visão do Brasil conectado por ferrovias, que iriam modernizar o transporte terrestre e abrir o país para um rápido desenvolvimento econômico [...]. Na corte, os modos da cultura francesa estava em voga. Prédios e ruas no Rio de Janeiro da época eram pesadamente influenciados pelo estilo arquitetônico de Boulevard parisiense. Enquanto isso, no alvorecer da era da ferrovia brasileira, a influência foi inteiramente britânica (COOPER, 2009, p.51, tradução nossa).

[39] Com a inauguração da Liverpool & Manchester Railway na Inglaterra. *Cf*. p.49-52 deste capítulo.
[40] Frase encontrada em diversos autores de diversas formas, como "They would encourage the lower classes to move about." (ELTON, 1945 apud BENÉVOLO, 1953, p.10). Optamos por: "They will only encourage the common people to move about needlessly." (CLEVELAND; MORRIS, 2015, p.665, tradução nossa).

2.1. DA INFLUÊNCIA BRITÂNICA

Ao iniciarmos esta pesquisa, nos deparamos com extensa bibliografia disponível exclusivamente em inglês. Atribuímos o fato aos pioneirismos da Inglaterra: na junção do transporte por trilhos com a tração mecânica; na exportação do material e expertise necessários à sua construção e operação para vários países, inclusive o Brasil; e no reconhecimento de sua importância enquanto legado.

Além das muitas palavras oriundas do idioma inglês incorporadas ao vocabulário ferroviário em português, encontramos algumas corruptelas interessantes como Maxambomba, o nome original da estação de Nova Iguaçu - RJ, do inglês *machine pump*, ou o bairro de Xerém no município de Duque de Caxias - RJ, que teria esse nome pela pronúncia local do sobrenome de um barqueiro inglês que fazia o transporte de pessoas e cargas na região chamado John Charing (TÔRRES, 2004).

Mas o que chama a atenção é que o nome da protagonista desta história, a estrada de ferro, não corresponde à tradução do termo *railway* – caminho ou via de trilho – sem correspondência com o ferro que, em inglês, é *iron*. Em francês, *chemin de fer*; alemão, *eisenbahn*; espanhol, *ferrocarril*; italiano, *ferrovia*; todas incluem o elemento ferro no nome, menos em inglês. Na segunda metade do século XVIII, quando o termo *railway* (inglês britânico) ou *railroad* (inglês norte-americano) passa a ser utilizado, os trilhos ainda eram de madeira. De qualquer forma, no idioma inglês é considerado o sistema e não o material, assim temos *trackways, plateways, waggonways, tramways*. Isso leva à reflexão que, nos demais países, a ligação do sistema de transporte com o então 'novo' material construtivo, de natureza industrial, era importante para a construção de uma noção de modernidade, concebida à época como sinônimo de progresso.

No entanto, a relação da Inglaterra com o Brasil não está circunscrita ao campo ferroviário e nem ao século XIX. A ampla influência dos ingleses é tema de livro de Gilberto Freyre (2000, p.46), para quem: "A presença da cultura britânica no desenvolvimento do Brasil, no espaço, na paisagem, no conjunto da civilização do Brasil, é das que não podem – ou não devem? – ser ignoradas pelo brasileiro interessado na compreensão e na interpretação do Brasil". A relação aqui estabelecida é consequência das alianças de Portugal com Inglaterra, das mais antigas que se tem notícia, sendo de 1308 seu primeiro tratado comercial (RODRIGUES; DEVEZAS, 2009). De acordo com o Instituto Diplomático de Portugal, em 1386 é assinado o Tratado de Windsor - de Paz e Aliança – e, em 1642, um Tratado de Paz e

Comércio tido como o primeiro de vários acordos que elevaram os britânicos à condição de nação mais favorecida[41]. Em 1654, a Inglaterra impõe "um *Diktat* aos portugueses, negociando o Tratado de Westminster, em que era franqueado o Brasil ao comércio britânico com a permissão aos súbditos ingleses de irem a todos os domínios de Portugal, podendo residir neles e navegar para lá." (RODRIGUES; DEVEZAS, 2009, p.382, grifo dos autores).

E assim começa o Brasil a pagar com seu ouro, tanto as contas de Portugal, situação que se consolida em 1703 com o Tratado de Methuen[42], quanto sua própria importação de manufaturas britânicas, "Dada a fragilidade do setor manufatureiro português – que mal conseguia suprir as necessidades internas – e o papel dominante e privilegiado dos comerciantes britânicos na economia portuguesa." (HABER; KLEIN, 1992, p.240).

Com a transferência da família real de Portugal para o Brasil apoiada pela marinha britânica, planejada em Londres em 1807 e efetivada em 1808; uma série de concessões se inicia com a abertura dos portos às 'nações amigas' logo após sua chegada, culminando com a assinatura, em 1810, de dois tratados com o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda: o de Amizade e Aliança, e o de Comércio e Navegação. A Carta de Lei, que ratifica o primeiro, demonstra a antiguidade da relação e a subserviência portuguesa ao poderio bélico britânico:

> Convencidos das Vantagens que as Duas Corôas tem tirado da perfeita Harmonia e Amizade, que entre Ellas subsiste há quatro séculos, [...] e reconhecendo os importantes, e felizes efeitos, que a sua Mutua Alliança tem produzido na presente Crise, durante a qual Sua Alteza Real O Principe Regente de Portugal [...] tem constantemente recebido de Sua Magestade Britannica o mais generoso, e desinteressado Socorro, e Ajuda. (BRASIL, 1891b, p.43).

Hipólito da Costa, tido como primeiro jornalista brasileiro, em publicação mensal - de Londres, onde estava exilado da Inquisição - do que, conforme Diniz (2008) é considerado o primeiro jornal brasileiro: o Correio Braziliense - apresenta, antes da ratificação, sua versão de 'generosos e desinteressados', sob cuja ótica esses adjetivos pertenceriam aos brasileiros.

> Apenas S. A. R. se mudou com a família Real para o Brazil, se formou em Londres uma associação de Negociantes Inglezes [...] com o fim de combinar entre si o modo mais vantajoso de fazerem seus interesses, de requerer ao seu governo o que lhes fosse útil, de informar e instruir os seus ministros diplomáticos, sobre o modo mais conveniente de fazer estipulaçoens de tractados, favoráveis ao commercio Inglez. Os negociantes do Brazil não tem até agora dado a menor mostra de sua existencia, senão submettendo-se mui pacificamente ao que o acazo trouxer; e esperando

---

41 Em: <https://idi.mne.pt/pt/relacoes-diplomaticas-de-portugal/387-relacoes-diplomaticas-portugal-reino-unido.html>. Acesso em: 8 dez. 2015.

42 "Ingleses de Inglaterra mandavam fazendas inglesas, por navios ingleses, aos ingleses de Portugal; e de cá mandavam estes, nos mesmos navios, os vinhos que compravam e o oiro que recebiam." (AZEVEDO apud RODRIGUES; DEVEZAS, 2009, p.389).

> tranquilamente o futuro, para depois lamentar [...] os males que o tempo lhe descubrir, e que talvez sêjam sem remedio. (COSTA, 1809b, p.525-526).

Nem todos os brasileiros estariam, contudo, alheios ao processo. Para o Instituto Diplomático de Portugal, a aristocracia rural visava o aumento de lucros com a eliminação da incômoda mediação portuguesa[43]. O referido jornalista ainda adverte, recordando o histórico dos tratados anteriores, que o Brasil não teria motivação nem parâmetros para tais acordos:

> Os tratados que existiam entre a Inglaterra e Portugal, eram fundados nos interesses mútuos da exportação dos artigos Portuguezes, de grande consumo em Inglaterra, taes quaes o vinho, azeite, &c. e na situação politica daquele pequeno Reyno, que ameaçado constantemente por seus vizinhos, se via obrigado a solicitar a proteção da Inglaterra, ainda á custa de pezados sacrifícios. Estas duas razoens céssam agora; porque os produtos principaes do Brazil estão tão longe de terem grande consumo em Inglaterra, que são nella prohibidos, por causa da competencia em que se acham com as Colonias Britanicas: e quanto á situação Politica do Brazil, este imenso território acha-se de maneira isolado pela natureza; que nenhuma potencia da terra lhe pode metter susto; nem ainda causar prejuízos consideráveis; salvo se for a Inglaterra, embaraçando-lhe o Commercio. Donde se segue que, faltando os dous princípios (do interesse mutuo e do temor), que originaram as principaes estipulaçoens dos tratados de commercio, entre Portugal e Inglaterra, não podem aquelles servir de norma a este tratado do Brazil (COSTA, 1809a, p.130).

Voz vencida, tratado de Comércio e Navegação ratificado e, a manutenção de práticas no Brasil exatamente como em Portugal, como a figura do Juiz Conservador da Nação Inglesa, frequentemente aludida durante a construção da 1ª Seção da E. F. D. Pedro II, já que seu empreiteiro era inglês e foram muitos os impasses. Data de 1808, a criação deste posto no Rio de Janeiro, "na forma que praticava o Juiz Conservador que havia em Lisboa" (BRASIL, 1891a, p.21). O aludido tratado, em seu artigo 5º, estende para outras cidades esta imunidade inglesa aos trâmites jurídicos brasileiros, ou o "Privilegio de Nomearem e terem Magistrados Especiaes, para obrarem em seu favor [...]. Estes Juizes julgarão e decidirão todas as Causas que forem levadas perante eles pelos Vassallos Britannicos." (BRASIL, 1891c, p.58-59).

Já o tratado de Amizade e Aliança, em seu artigo 6º, concede à Inglaterra o privilégio de cortar madeira "nos Bosques, Florestas, e Matas do Brazil [...] com permissão de poder fazer construir, prover, ou reparar Navios de Guerra nos Portos e Bahias daquele Imperio" (BRASIL, 1891b, p.46). Cabe ressaltar que é com essa madeira e em território brasileiro que a Inglaterra vai ampliar sua frota naval e, consequentemente, seu domínio sobre a costa da África e do Brasil. Entretanto, para destacar alguns aspectos positivos do ponto de vista social: no artigo 9º estabelece que aqui não fosse instaurada a Inquisição (Ibid., p.48), e no artigo 10º introduz o que, para Guizelin (2013, p.127), "a historiografia especializada é

[43] Em: <https://idi.mne.pt/pt/relacoes-diplomaticas-de-portugal/459-relacoes-diplomaticas-portugal-reino-unido-notas.html>. Acesso em: 8 dez. 2015.

unânime em identificar [...] como a ocasião em que são colocados os primeiros óbices ao comércio negreiro realizado por portugueses e brasileiros":

> Sua Alteza Real o Principe Regente de Portugal estando plenamente convencido da Injustiça, e má Politica do Commercio de Escravos, e da grande desvantagem que nasce da necessidade de introduzir, e continuamente renovar uma Estranha, e Facticia População para entreter o Trabalho e Industria nos Seus Dominios do Sul da America, tem resolvido de cooperar com Sua Magestade Britannica na causa da Humanidade e Justiça, adoptando os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão dos Seus Dominios uma gradual abolição do Commercio de Escravos. (BRASIL, 1891b, p.48-49).

Embora não esteja diretamente ligada a este estudo, a relação entre escravos e ferrovias, aparece em várias obras consultadas, tendo uma afirmação em especial, de que "a dolorosa verdade é esta: as estradas de ferro atrasaram a abolição" (BENÉVOLO, 1953, p.423), nos servido de justificativa para a breve análise que se segue do processo.

A Grã-Bretanha consegue, atuando praticamente sozinha desde 1807 - quando proíbe aos seus súditos o tráfico negreiro - até a década de 1840, obter resultados expressivos, tanto pela via diplomática, quanto pela militar. Porém, "por maior que fosse a influência política, econômica e militar da *poderosa rainha dos mares*, esta jamais teria obtido sucesso em seu empreendimento abolicionista sem a ajuda das demais nações marítimas com as quais compartilhava o *condomínio do Atlântico*." (GUIZELIN, 2013, p.125, grifos do autor). Dentre estas nações, algumas como França e Estados Unidos, teriam optado voluntariamente por cooperar, enquanto outras, como Brasil e Portugal, "tiveram de ser persuadidas pelo medo incutido através da *diplomacia das canhoneiras*" (BETHELL, 1995 apud GUIZELIN, 2013, p.125, grifo do autor). O autor explica que, no que tange à Brasil e Portugal

> [...] por se tratar de duas sociedades extremamente imbricadas ao negócio negreiro, não foi difícil aos estadistas de ambas as monarquias reunirem o maior número de justificativas e, consequentemente, de subterfúgios para resistirem à imposição de medidas repressivas mais capazes e eficazes na extinção do tráfico humano intercontinental. Portugal apegou-se, ainda muito cedo, na fragilidade de sua posição enquanto metrópole de um império colonial convulsionado [...]. O Brasil, por sua vez, apegou-se na fragilidade de suas instituições político-estatais e, na *corrupção dos costumes* do povo brasileiro, para adiar ao máximo uma condenação mais expressiva daquele que era o ramo comercial mais bem visto, aceito e compartilhado por sua sociedade. (GUIZELIN, 2013, p.125-126, grifo do autor).

A primeira medida tomada pelo Brasil – "país que mais tempo resistiu a pôr fim ao comércio negreiro e o último do continente americano a abolir a mão de obra escrava" (GOMES, 2013, p.212) - no intuito de coibir o tráfico negreiro é em 1831. "Era, como se dizia na época, 'uma lei para inglês ver'. Mesmo oficialmente proibido no país e condenado

por tratados internacionais, o tráfico continuou de forma intensa e sob as vistas grossas das autoridades." (Ibid., p.212, grifo do autor).

A paciência diplomática da Inglaterra acaba em 1850, quando entra em cena a implacabilidade de seus navios de guerra. Sim, aqueles construídos com madeira brasileira, em solo brasileiro, com a anuência dos tratados. Pressionado, o Brasil aprova no mesmo ano a Lei nº 581, conhecida por Lei Eusébio de Queiroz que, para Benévolo (1953, p.418): "sociologicamente foi a maior lei de nossa terra", abolindo o tráfico negreiro. Uma de suas principais consequências foi "a maior migração forçada de pessoas em toda a história brasileira" (GOMES, 2013, p.213). Com o preço do açúcar em baixa e os engenhos do Nordeste em declínio, a venda de escravos para os barões do café revelou-se constante: "entre 1864 e 1874, o número de escravos nas províncias nordestinas declinou de 774 mil para 435 mil. Enquanto isso, nas regiões cafeeiras [...] saltou de 645 mil para 809 mil." (Ibid., p.213).

Encontramos em relato de 30 anos após a promulgação da lei, o quanto a mão de obra escrava ainda era presente: "Todo o trabalho é realizado pelos pretos, toda riqueza é adquirida por mãos negras, porque o brasileiro (*branco*) não trabalha" (BINZER, 1881 apud GOMES, 2013, p.212, grifo do autor). No entanto, a legislação norteadora do programa ferroviário brasileiro proíbe as companhias organizadas para esse fim de possuir ou empregar escravos. (BRASIL, 1852, art.1, § 9º). Proibição esta que, alega Gilberto Freyre (2000, p.116), não ter sido respeitada: "a construção de estradas de ferro no Brasil [...] não teve apenas mártires nordicamente louros – os ingleses que aqui pereceram vítimas das febres tropicais – mas também pretos e pardos". A convivência dos escravos – essenciais no conhecimento e reconhecimento do território - com os estrangeiros e os costumes por eles introduzidos, amplia a consciência dos primeiros com relação a limites e hierarquias de poder.

> A expansão ferroviária foi grande e penetrante, invadindo todas as fronteiras. As estradas de ferro não respeitam nada, não conhecem privilégios. Na época dos estudos e da exploração os engenheiros abrem picadas em todas as direções, furam todas as cercas e penetram em qualquer propriedade. Os limites invioláveis dos feudos sagrados, limites que faziam correr sangue quando desrespeitados, eram abertos sumariamente pelos camaradas da foice, pelos picadeiros da exploração – gente que em outra ocasião andaria uma légua a pé para não entrar onde não devia. Os escravos – que viam no senhor todos os poderes do Estado – começavam a compreender que havia uma autoridade maior fora dos limites do seu presídio, violado sem cerimônia por um grupo de homens extranhos e autoritários. (BENÉVOLO, 1953, p.423).

No âmbito do desenvolvimento da ferrovia, ainda com trilhos de madeira, é indiscutível a hegemonia britânica impulsionada pela indústria de carvão a partir do século XVII. Datam de 1604 e 1605 respectivamente, embora haja controvérsia acerca das datas, as

waggonways de Wollaton, na região de Nottingham, e de Broseley ao rio *Severn*[44], na região de Shropshire. Nesta segunda região, mas do outro lado do rio, em Coalbrookdale, iniciam-se os experimentos com rodas de ferro em 1729 e trilhos de ferro fundido em 1764[45]. Coroando a importância da produção e da técnica do ferro fundido nesta região com "o primeiro exemplo de seu emprego em larga escala em uma obra" (KÜHL, 1998, p.22), a *Ironbridge* (Fig. 23), ou simplesmente ponte de ferro, sobre o rio Severn, construída em 1779 e Patrimônio Mundial da Unesco desde 1986[46].



Fig. 23. Ironbridge, Shropshire, Inglaterra.
Fonte:<http://www.ironbridge.org.uk/about-us/>. Acesso: 06 dez. 2015.

Mas é o século XIX que vai se consolidar como a era da ferrovia neste país e sua expansão para as colônias e países como o Brasil. Não só as estradas, que passam finalmente a ser de fato de ferro, mas a fonte de propulsão dos vagões tem suas mudanças introduzidas também neste século com a substituição gradual dos cavalos pelo motor a vapor.

"A máquina a vapor do século XVIII era pesada e desajeitada por natureza. Foi necessária a genialidade inventiva do engenheiro Trevithick, antes que pudesse ser adaptada para o movimento." (FREEMAN, 1988, p.16, tradução nossa). Datam de 1802 os experimentos iniciais de Trevithick em Coalbrookdale (COSSONS, 1997). Vasquez (2007), atribui a ele a primeira viagem do gênero em 1804, entre Penydarren e *Abercynon*[47], onde acessava o canal Glamorganshire que ligava Merthyr Tydfil a Cardiff, no País de Gales.

Além do aprimoramento da máquina, havia dificuldade de prover trilhos suficientemente duráveis para o trânsito de locomotivas. Para Freeman (1988, p. 16, tradução

[44] O maior rio da Grã-Bretanha. Encontrado com grafia *Savern* em Beatriz Kühl, 1988, p.22, 23.
[45] Em: <http://shropshirehistory.com/railways/early.htm>. Acesso em: 2 dez. 2015.
[46] Em: <http://whc.unesco.org/en/list/371/>. Acesso em: 4 dez. 2015.
[47] Consta em Vasquez (2007, p.35) a grafia *Albercynon*, bem como em outros textos como: RIVERAIN, 1963 e AZEVEDO JUNIOR, 2007. Entretanto o nome da localidade é *Abercynon* - onde *Aber* em galês é estuário e *Cynon* é o nome do rio.

nossa): “a quebra de trilhos de ferro fundido sob uso intenso pode ter sido a principal razão pela qual [Trevithick] negligenciou perseguir o potencial comercial de sua locomotiva”. Uma solução foi o trilho de ferro forjado, patente de 1820 do engenheiro inglês John Birkinshaw.

O também engenheiro inglês George Stephenson, inicia seus experimentos nas minas de carvão de Killingworth em 1814, com a *Blücher*, a primeira de uma série de locomotivas que ele iria projetar. Na inauguração da *Hetton Railway*, em 1822, cinco de suas locomotivas estavam presentes. Sua *Stockton & Darlington Railway*, inaugurada em 1825, teria o mesmo propósito de transportar carvão das minas para o porto mais próximo (no caso, do rio Tees, por isso o nome da localidade é Stockton-on-Tees). Contudo, até 1833, quando tornou-se exclusivamente operada a vapor, ela testemunhou a transição entre os dois tipos de tração – animal e a vapor - como mostra a engenhoca *Dandy Cart* (Fig. 24), atribuída a Stephenson, que, acoplada ao final da composição, transportava os cavalos nos trechos em declive. Mas foi na *Rainhill Locomotive Trials*[48] de 1829, que ele apresentaria a *Rocket* - “protótipo da locomotiva a vapor moderna” (FREEMAN, 1988, p.16) – para a *Liverpool & Manchester Railway* de 1830, pioneira no transporte de passageiros exclusivamente com tração a vapor.

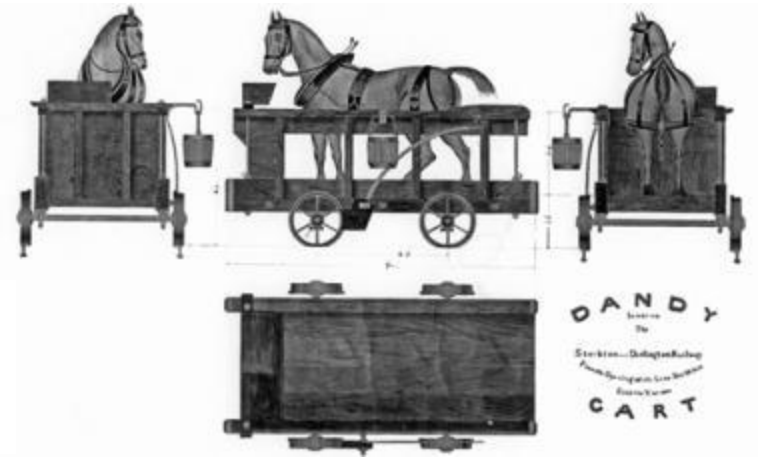


Fig. 24. Dandy Cart, Stockton and Darlington Railway, Inglaterra. Fonte:<http://www.nrm.org.uk/RailwayStories/railwayarticles/startng-the-journey.aspx>. Acesso: 01 dez. 2015

De acordo com Reynolds (2012), o transporte de passageiros em seu primeiro estágio era não-oficial, uma espécie de carona que os mineiros utilizariam para ir e voltar do trabalho, ou donas de casa em assentamentos isolados para ir até a vila mais próxima. No segundo estágio, consistia no uso das ferrovias por carruagens particulares com pagamento pela utilização da via. No terceiro, apenas a companhia proprietária opera os trens de passageiros, agora com pagamento pela utilização do serviço, ainda com tração animal. Este é o caso da

[48] Competição para escolha da locomotiva que seria utilizada na Liverpool & Manchester Railway.

Oystermouth Railway and Tramroad[49] inaugurada em 1806, com o objetivo de transportar calcário entre Swansea e Mumbles, no País de Gales. Mumbles perdia seu caráter industrial e começava a se desenvolver como destino turístico, e já em 1807 a linha torna-se a primeira a fornecer transporte regular de passageiros.

A *Stockton & Darlington* é exemplo do quarto estágio, onde há utilização dos dois métodos de tração, sendo o quinto estágio caracterizado pelo transporte de passageiros realizado exclusivamente com locomotivas a vapor. Para a maioria dos autores pesquisados o início da quinta etapa se configura com a *Liverpool & Manchester Railway* em 1830[50]. Apesar de ter sido concebida para concorrer com o transporte de cargas via canal (COULLS, 1999), já em seu primeiro ano de funcionamento a receita com o transporte de passageiros foi responsável por 65% do faturamento total (GOURVISH, 1988).

O transporte ferroviário de passageiros, dando razão à suposta previsão do duque de Wellington, representou uma transformação social profunda e irreversível. Para Mumford (1998, p.465): "dava aos trabalhadores menos bem pagos um grau de mobilidade que os colocava em pé de igualdade com aqueles que podiam dar-se ao luxo de possuir veículos particulares". Segundo Freeman (1988, p.1, tradução nossa): "É difícil [...] entendermos a intensidade com a qual as ferrovias transformaram a economia e a sociedade vitorianas, porque não há paralelo na história recente".

Não podemos deixar de lembrar que: "Até então os seres humanos se moviam a pé, a cavalo, em carruagens, barcos a remo ou navios a vela. Essencialmente, eram os mesmos meios de transporte usados nos 10 mil anos anteriores, desde o estabelecimento da agricultura e o surgimento das primeiras cidades." (GOMES, 2013, p.138). As consequências da implantação das ferrovias ampliam-se, por conseguinte, à esfera cultural: "A estrada de ferro tem uma posição de profunda, mas não reconhecida, importância na cultura de todos nós" (COSSONS, 1997, p.4, tradução nossa).

Com este fenômeno em termos de mobilidade, surge a necessidade de se pensar numa instalação direcionada para passageiros, com lugar para embarque e desembarque, compra de bilhetes e demais facilidades necessárias. O que havia nessa época nas imediações das paradas eram hospedarias com estábulos, para que os viajantes pudessem se alimentar e pernoitar, bem como os cavalos pudessem receber tratamento adequado.

---

[49] Tradução e adaptação de informações disponíveis em: <http://www.archiveswales.org.uk/anw/get_collection.php?coll_id=76450&inst_id=34&term=Oystermouth%20Railway%20and%20Tramroad%20Company>. Acesso em: 9 dez. 2015.

[50] Além dos citados no parágrafo, Cf. KÜHL, 1998, p.58; PESSÔA, 1902, p.50; RODRIGUEZ, 2004, p.13.

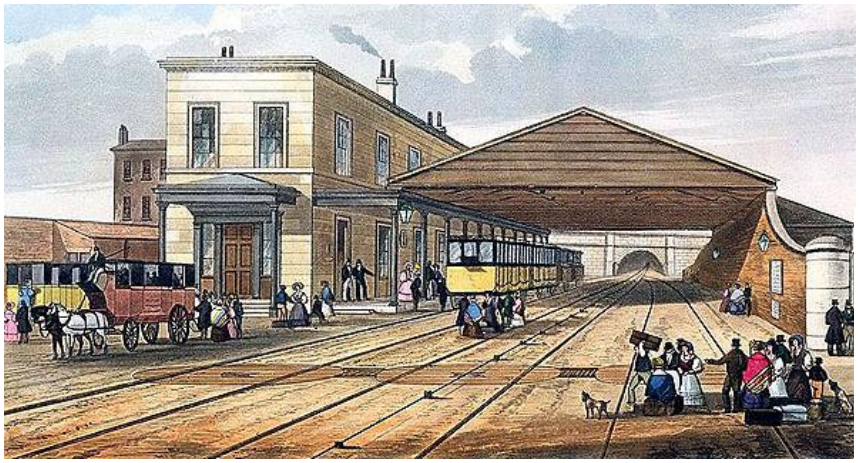


Fig. 25. Estação Crown Street, Liverpool, Inglaterra.
Fonte: Pintura de Tomas Bury, 1831. Em: <http://www.disused-stations.org.uk/l/liverpool_crown_street/index.shtml>. Acesso em: 10 dez. 2015.

A partir das estações terminais da *Liverpool & Manchester Railway*: *Crown Street* (Fig. 25) em Liverpool e *Liverpool Road* (Fig. 26) em Manchester, abertas em 1830, inicia-se o desenvolvimento desta nova tipologia de edificação. Para Kühl (1998, p.59): a pioneira teria sido *Crown Street*, introduzindo "características que se tornaram canônicas em estações posteriores". Apresentava planta retangular, paralela à via, com dois pavimentos, sendo o térreo para uso público, com bilheteria e sala de espera, e o superior para uso do chefe da estação. Seria um prédio de pedra 'simples mas digno', com aparência 'clássica contida'[51]. No Guinness (2014, p.189), a *Liverpool Road* (Fig. 26) consta como mais antiga. Também composta de prédio de dois andares paralelo à via, mas de alvenaria de tijolos, está inscrita na Lista de Patrimônio[52] inglesa grau I (Fig. 27) e abriga o Museu de Ciência e Indústria.





Figs. 26 e 27. Estação e armazéns de Liverpool Road, em Manchester e sua placa de Patrimônio Grau I.
Fontes: Makepeace, 1979 e Paul Wright, 2006.
Em: <http://www.disused-stations.org.uk/m/manchester_liverpool_road/>. Acesso 30 nov. 2015.

[51] Tradução nossa de "plain but dignified" e "restrained classical" e adaptação de informações disponíveis em: <http://www.disused-stations.org.uk/l/liverpool_crown_street/index.shtml>. Acesso em: 10 dez. 2015.
[52] Tradução e adaptação de informações disponíveis em: <https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1291477>. Acesso em: 12 dez. 2015.

Nota-se na figura 26, a semelhança com os galpões construídos quarenta anos mais tarde em Engenho de Dentro (Fig. 4), no Rio de Janeiro. Para Kühl (1998, p.53): "Nas construções feitas para países coloniais ou em desenvolvimento havia, na maioria dos casos, a exportação das referências e modelos europeus, refletindo a política expansionista e imperialista europeia e, em uma minoria, tentativas de integração da arquitetura local".

A arquitetura das estações britânicas foi catalogada por Biddle (1973 apud MORAIS, 2002, p.32-33) em duas fases: a primeira designada *line style*, nos prédios construídos até 1850, onde se observava o uso de materiais e estilos predominantes nas localidades e, a segunda, designada *company style*, onde se observava uma padronização de linguagem arquitetônica nos edifícios de uma mesma estrada. Esta padronização das estações se consolida enquanto tendência na segunda metade do século XIX, "fazendo com que a grande variedade de estilos usados normalmente nas estações ferroviárias fosse restrita, provocando uma onda de funcionalismo na concepção desses prédios." (MORAIS, 2002, p.34). De acordo com Meneguello (2012, p.98, grifo da autora):

> A arquitetura industrial é dotada de inteligência e técnica específicas, em busca da máxima eficiência da produção e dos fluxos internos, da menor perda de tempo nos deslocamentos dos produtos e dos operários, e caracterizada pela estandartização e velocidade de construção. Ao longo do século XIX, os edifícios industriais no Brasil seguiram os padrões existentes na Inglaterra e na Bélgica; estruturas inteiras são replicadas, quando não importadas de forma total, não por uma deficiência na "imaginação arquitetônica" nacional, mas pela própria natureza das construções industriais padronizadas.

Temos ainda que: "o ecletismo foi a linguagem predominante nas estações da Central do Brasil no século XIX, observando-se uma certa preferência no emprego de elementos da arquitetura romântica dos chalés" (MORAIS, 2002, p.164).

A Inglaterra, além de exportar o material e a técnica para construir e operar as estradas de ferro no Brasil, principalmente após a recomendação de padronização de bitolas que se deu naquele país em 1845 (ARAÚJO, 1992), o que teria gerado grande quantidade de material obsoleto, vai implantar tendências e hábitos até então desconhecidos, ou não usuais por aqui como, por exemplo, o cumprimento de horários (embora, brasileiros em geral, e cariocas especificamente, não sejam reconhecidos por sua pontualidade):

> O barão fazendeiro, ou o coronel senhor de engenho, acostumado a marcar com a sua chegada o início dos acontecimentos locais [...] e que timbrava, às vezes, em chegar bastante atrasado para ter a satisfação de fazer sentir essa hierarquia, estava na estação antes da chegada do trem, pois neste mandava um Senhor Regulamento, autoridade inapelável, [...] não permitindo que os mesmos prejudicassem o horário dos demais. (BENÉVOLO, 1953, p.568).

2.2. DA CONJUNTURA BRASILEIRA

Até o advento das estradas de ferro, "o único meio eficiente de transporte terrestre eram as *tropas*, os *comboios*, exigindo uma grande quantidade de negros e de animais, um grande dispêndio para obter um resultado muito caro." (BENÉVOLO, 1953, p.423-424, grifos do autor). Retratada por muitos autores, principalmente com base nos relatos dos viajantes que aqui estiveram à época, a situação do transporte terrestre no Brasil não havia sofrido transformação desde o início de sua colonização. Para Summerhill (2003 apud JURUÁ, 2012, p.62, tradução nossa): "Na raiz das pobres condições brasileiras está uma única causa principal: a topografia [...]. Para aquelas regiões do Brasil que não eram servidas por desimpedida navegação fluvial, toda a carga e passageiros moviam-se antes de 1854 utilizando força humana e animal".

Iniciam-se com o Decreto nº 100 de 31 de outubro de 1835, também chamado de Lei Feijó - por ter sido assinado pelo então regente do império - ou Lei Limpo de Abreu[53], os incentivos para a construção de uma estrada de ferro no Brasil, que ligasse as capitais do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. (RODRIGUEZ, 2004). A magnitude e a novidade do empreendimento foram algumas das dificuldades para se encontrar financiamento, bem como a situação econômica do Brasil à época que, além da dívida oriunda da transferência da corte portuguesa, segundo Stefani (2007, p.35): "a guerra contra o Paraguai havia deixado as finanças do país profundamente comprometidas e, dessa forma, a participação do governo na implantação das ferrovias limitou-se aos incentivos. O capital teria que vir da iniciativa privada".

Fazia-se necessário, portanto, preparar melhor o terreno para tornar tal epopeia mais atrativa para os investidores. A promulgação de três leis em 1850, não diretamente ligadas às ferrovias, foi primordial para tornar possível sua execução. A Lei nº 581 ou Eusébio de Queiroz, viabilizava o emprego do capital até então investido no tráfico negreiro em frentes como as ferrovias; a Lei nº 556 ou Código Comercial, definia como esse capital poderia ser

[53] Expressão encontrada em FREYRE, 2000, p.89. Referência à Antonio Paulino Limpo de Abreu (1798-1883): Juiz de Fora da Vila de São João d'el-Rei (MG); Deputado à Assembléia Geral Legislativa pela Província de Minas Gerais (1826 a 1841 e 1845 a 1847); desembargador da Relação da Bahia; promotor do Rio de Janeiro; presidente da Província de Minas Gerais (1833 a 1835); presidente do Conselho de Ministros do regente senador Diogo Antônio Feijó, quando ocupou, interinamente, a pasta dos Negócios do Império (1835 e 1837) e a dos Negócios da Justiça (1835 e 1836). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/historia/presidentes/antonio_abreu1.html>. Acesso em: 05 jul. 2015.

reunido pelas companhias construtoras das ferrovias; e a Lei nº 601 ou de Terras, regulava a propriedade privada a ser desapropriada para a construção das estradas (JURUÁ, 2012).

A ampliação dos incentivos governamentais se dá com o Decreto nº 641 de 1852, conhecido por Lei de Garantia de Juros. Isto se deve ao fato que dentre as muitas vantagens oferecidas aos interessados, "o Governo Federal garantia o retorno anual de 5% do capital aplicado, na forma de juros, pagos em ouro." (STEFANI, 2007, p.36). E lá se vão nossas madeiras novamente, antes para os navios, agora para as ferrovias: "O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro." (BRASIL, 1852, art.1, §2º). O Decreto ainda consolida territorialmente a tradicional ligação Minas-Rio (ou o escoamento das minas pelo porto) e introduz no trajeto a província de São Paulo, tendo em vista a crescente importância de sua produção cafeeira. Sua promulgação foi o resultado de calorosos debates com participação dos principais personagens do cenário político e econômico da época.

Para El-Kareh (1982) os produtores de café do vale do Paraíba teriam pressionado o governo nesse sentido, tendo em vista o elevado custo do transporte por tropas de mulas e negros, principalmente após a proibição do tráfico. Ainda para Telles (1994), a atuação desses fazendeiros teria sido decisiva para convencer a opinião pública, por meio de seu prestígio e influência, bem como para o aporte financeiro na realização tanto dos estudos quanto das próprias estradas. Rodriguez (2004), atribui a este trajeto, além dos fazendeiros, os interesses dos comerciantes instalados no Rio de Janeiro. Concluímos com uma análise que traça um paralelo do decreto com as políticas públicas vigentes até a presente data no Brasil:

> O Decreto 641/1852 limitou-se a autorizar o Governo a distribuir favores e incentivos, na medida em que os considerasse necessários e adequados. Pairou a indefinição sobre o prazo de concessão e sobre a extensão e tempo de duração dos privilégios, que acabaram ficando por conta do arbítrio governamental e dos termos de contrato assinado entre concessionários, empresários e governos, federal ou provincial. Este é um *traço cultural* que perdura até nossos dias e tem estado presente, por exemplo, na legislação sobre parcerias público-privadas, modalidade de concessão onerosa aos cofres públicos, produtora do binômio privatização de lucros/socialização de prejuízos. (JURUÁ, 2012, p.154, grifo nosso).

Data de 30 de abril de 1854, a primeira ferrovia do Brasil, um trecho de 14,5 km do Porto de Mauá até a localidade de Fragoso (ambos no atual Município de Magé-RJ). O empreendedorismo do Barão e Visconde de Mauá[54], principal responsável por sua realização,

[54] O primeiro título nobiliárquico recebido em 1854, quando da inauguração da Estrada de Ferro Petrópolis, e o segundo em 1874. Em reunião do Fórum do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro em 10 de março de 2015, foi exposta pelo Sr. Eduardo Nedehf, Marquês de Viana, tetraneto de Irineu Evangelista de Souza, a preferência pela utilização do segundo, entretanto, como o primeiro é mais divulgado, optamos por incluir ambos.

é mencionado pelos autores consultados e reverenciado pela totalidade das associações preservacionistas ferroviárias com as quais tivemos contato. Gilberto Freyre (2000, p.117) assim resume sua importância: "O nome do brasileiro educado por ingleses – Irineu Evangelista de Sousa, depois barão de Mauá – não deve ser esquecido em história nenhuma que se escreva dos começos da viação férrea no Brasil". E fizemos por obedecê-lo.



Fig. 28. Pier Mauá em funcionamento, Magé, Rio de Janeiro.
Fonte: S/ autor, s/ data. Em: <http://verissimohoje.blogspot.com.br/2013/04/mais-um-aniversario-frustrante-da-1.html>. Acesso: 12 dez. 2015.



Fig. 29. Remanescente do Pier Mauá, Magé, Rio de Janeiro.
Fonte: Ricardo Kozinski, 2013.

Nas figuras 28 e 29 vemos que seu nome pode não ter sido esquecido, já os remanescentes de sua obra pioneira, no caso o embarcadouro, "grande obra de engenharia para sua época, e que avançava cerca de 150 m na Baía de Guanabara, especialmente construído para receber passageiros e cargas por via marítima da Cidade do Rio de Janeiro." (RODRIGUEZ, 2004, p.18), não tiveram a mesma sorte. Segundo o autor, todo material desta estrada era de procedência inglesa, inclusive o rodante. Não tinha grandes obras-de-arte, apenas algumas pontes construídas em madeira e depois substituídas por ferro, e suas estações tinham estrutura em ferro galvanizado.

Em seu discurso de inauguração, o barão de Mauá, cujas palavras "representam valioso documento histórico de nossa viação férrea" (PESSÔA, 1902, p.29), mostra quão grandes eram as expectativas de atuação das ferrovias para o desenvolvimento econômico:

> Hoje dignam-se V. V. M. M. de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo echoará nas mattas do Brazil – prosperidade e civilisação – e marcará sem duvida uma nova éra no paiz. [...] esta estrada de ferro, que se abre hoje ao transito publico é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar [...]. É então, Senhor, que a magestosa bahia, cujas aguas beijam com respeito as praias da capital do Imperio, verá surgir em seu vasto e

> abrigado ancoradouro navios sem conta. É então, Senhor, *que o Rio de Janeiro será um centro de commercio, industria, riqueza, civilisação e força*, que nada tenha a invejar a ponto algum do mundo! (PESSÔA, 1902, p.29-30, grifo do autor).

Consta a resposta sucinta de D. Pedro II: "A directoria da estrada de ferro de Mauá póde estar certa de que não é menor o meu jubilo ao tomar parte no começo de uma empreza que tanto há de *animar* o commercio, *as artes* e as industrias *do Imperio*." (*Ibid*., p.31, grifos nossos). Identificamos esta como a primeira menção da intencionalidade da ligação das ferrovias com o fomento da cultura. Entretanto, Gilberto Freyre (2000, p.132) pondera esse entusiasmo ao colocar que:

> Sozinha, a estrada de ferro não poderia realizar milagres num país como o Brasil, de fertilidade bem menor que a imaginada pelos patriotas mais sonhadores de sonhos dourados que simplesmente azuis. Mesmo assim, a via férrea tornou possível a modernização de condições de vida em numerosas áreas do país; e servindo a princípio os interesses da monocultura escravocrata preparou, depois, o caminho para a policultura democrática e para a generalização às zonas rurais de confortos ou conveniências limitadas até então às cidades grandes ou às casas-grandes dos senhores ricos e viajados pela Corte ou pela Europa.

Com tantas opiniões sobre o fracasso, ou sobre a decepção diante do sucesso imaginado ou do não cumprimento das grandiosas expectativas geradas pela implantação do transporte ferroviário no Brasil, as mais recorrentes no âmbito técnico são as que atribuem às faltas de padronização de bitolas e de um plano nacional de integração. Esta é a opinião de Tenório (1996, p.53-54), para quem: "O Segundo Reinado conseguiu [...] dotar o país de uma rede ferroviária. Não obstante, carregou nesse afã, erros terríveis que, no futuro, seriam de difícil solução e com repercussões até o presente". Já para Telles (1994, p.387): "Duas questões, principalmente, foram objeto de muito debate, que se prolongou por longo tempo: o problema da bitola mais adequada e o problema do esquema financeiro preferível". E, inocentando parcialmente fazendeiros e bitolas, uma colocação - que tomamos a liberdade de chamar de 'teoria da conspiração' – da inspiradora Juruá (2012, p.159-160) nos faz refletir:

> É provável que, na época, as autoridades governamentais não tenham percebido as conexões espaciais, políticas e econômicas das muitas concessões ferroviárias outorgadas e que, aparentemente, obedeciam a razões de mercado e a busca de progresso. Mas também não é improvável que certos membros do governo estivessem a par da existência de grupos poderosos, em geral estrangeiros, determinando a configuração espacial da rede ferroviária brasileira e orientando-se por objetivos desvinculados especificamente do transporte de mercadorias e de passageiros. Miravam nossos minérios e nosso ouro, como continuam a fazê-lo na atualidade. Responsabilizar políticos e fazendeiros por traçados sinuosos e pela adoção de bitolas diferenciadas é, no mínimo, tirar conclusões apressadas de fatos isolados, atitude desaconselhada sobretudo em se tratando de empresas estrangeiras, cujos proprietários e financiadores detinham, há mais de um século, mapas e sistemas de localização das minas existentes no Brasil.

2.3. DA 1ª SEÇÃO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

O primeiro semestre de 1855 marca o início da saga da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 9 de fevereiro foi assinado o polêmico contrato com o inglês Edward Price e, três meses depois, em 9 de maio, foram aprovados os estatutos da Companhia responsável por seu financiamento e administração. Não só este procedimento estava em desacordo com o disposto no Decreto nº 641, pois a Companhia não poderia "emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com Estatutos approvados pelo Governo." (BRASIL, 1852, art.1, § 10º), como o trajeto transcrito do contrato[55] (apud EL-KAREH, 1982, p.40): "de um ponto do lado norte da estrada de São Cristóvão a outro ponto próprio para uma estação em planície junto ao Rio Guandu, entre as fazendas Bom Jardim e Belém." correspondia à apenas uma parte do previsto – chamada de primeira seção - do Rio de Janeiro até a localidade de Belém, ao pé da serra (Fig. 30).



Fig. 30. Detalhe de mapa do Rio de Janeiro com a E. F. D. Pedro II até Belém.
Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional.
Em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart170998/cart170998.htm>. Acesso: 13 dez. 2015.

[55] BRASIL. Íntegra do contrato feito entre o cavalheiro Sérgio Teixeira de Macedo, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de S. M., o Imperador do Brasil, junto de S. M. a Rainha da Grã-Bretanha e Irlanda, obrando como representante do Imperial Governo Brasileiro, em conformidade dos plenos poderes de que está revestido, de uma parte, e Edward Price de outra parte, a 9 de fevereiro de 1855. In: *Estrada de Ferro D. Pedro II* – Sua Organização, estatutos, regulamentos, etc., Rio de Janeiro, 2 de dezembro de 1856.



Fig. 31. Detalhe de mapa do Rio de Janeiro com a E. F. D. Pedro II até Machambomba.
Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional.
Em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart540823/cart540823.jpg>. Acesso 12 jan. 2016.

O Rio de Janeiro era então a capital do Império - e seu território o Município Neutro - cuja economia estava apoiada na exportação do café. De acordo com Tenório (1996, p.12): "Capital opulenta de uma civilização exclusivamente agrícola, mantinha a sua liderança demográfica sobre todas as cidades da América Latina". Segundo o autor, entre 1840 e 1860, sua população teria dobrado de 200 mil para 400 mil habitantes. Na figura 30, há a anotação de '350 mil almas' e na figura 31, de '450 mil almas'. Como são mapas provavelmente do início da década de 1860, e apesar das cinquenta mil almas de diferença a mais ou a menos, corroboram a estimativa do autor quanto ao porte da cidade à época.

Em 11 de junho de 1855, um mês depois de constituída a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, inicia-se a construção da primeira seção, tendo como representantes da Companhia, o engenheiro Lane[56] - superintendente de fiscalização das obras – e Cristiano Ottoni, seu vice-presidente; e do empreiteiro Price, o engenheiro Charles Austin, responsável pelas obras da seção contratada, com o compromisso de entregar a linha dali pouco mais de dois anos, em agosto de 1857 (PESSÔA, 1902).

O contrato Price, segundo Benévolo (1953, p.283) "uma fecunda sementeira de erros e imperfeições", foi, como se costuma dizer, um mau negócio. Não só por ter sido assinado antes que a própria Companhia fosse estabelecida, nem por seu trajeto ter ficado aquém dos

[56] Christopher Bagot Lane (TELLES, 1994, p.244).

objetivos de construção da estrada, mas também pela inexistência de um projeto prévio, pela falta de conhecimento técnico dos brasileiros bem como de conhecimento físico da região e seu clima por parte dos ingleses, pela má qualidade de sua execução, pela tentativa de obter o máximo lucro com o mínimo de gasto. Em termos gerais, Ottoni descreve a situação:

> O projecto [...] não inspira confiança alguma para a execução; é quasi sempre o resultado de um ligeiro reconhecimento de terreno. [...] Acresce a ignorancia do custo dos materiaes e da mão d'obra, e até o receio de que a febre amarella influa sinistramente no trabalho. [...] e se verá que o accionista inglez entrega o seu dinheiro, completamente cego sobre os fructos que produzirá. [...] O empreiteiro, que lida nas mesmas incertezas do capitalista, acautela-se no contracto: [...] 1º Contrahe obrigações que não pode bem apreciar, vae trabalhar em um paiz acreditado na Europa por insalubre [...]. 2º não confia nem póde confiar, nos orçamentos e nos planos; tem a idéa vaga de que o terreno é fortemente acidentado; [...] e prevalescem-se da imperfeição dos planos, e ignorancia das condições locaes para obter a faculdade de alterar o alinhamento e os declives, escolher os materiaes, e natureza do lastro, &c, faculdades que se traduzirão em grandes economias e consequentes lucros para elles, mas que ao mesmo tempo podem causar, e quase sempre causão às Companhias enormissimas perdas. 3º Pelas mesmas causas, e pela sua expatriação para paizes desconhecidos, não prescindem de uma clausula de arbitramento; origem de eternas duvidas e polemicas. (OTTONI, 1859, p.37-39).

A peculiaridade e, ao mesmo tempo, exatidão da expressão utilizada por El-Kareh (1982, p.133, grifo nosso) para caracterizar o que significou este contrato: "A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II nascera [...]. E, antes mesmo que viesse à luz, a estrada que fora incumbida de construir e administrar já estava iniciada. O contrato Price foi seu *pecado original*", nos levou a questionar sua origem. Localizamos a mesma expressão, trinta anos antes, em Benévolo, com todo seu 'contexto pecaminoso':

> O mare-magnum das dúvidas, brigas e discussões foi a primeira seção desta grande via férrea, que a República crismou com o nome de Central do Brasil. Além do *pecado mortal* da locação por golpes de vista individuais e de momento, além do *pecado original* de um contrato em que os empreiteiros só se responsabilizavam pelas obras até um ano de vida, havia ainda o *pecado venial* de estar o caso entregue ao entendimento recíproco de dois homens teimosos e calados, cada um estourando quando a pressão da raiva era maior que as conveniências: Cristiano Ottoni e Eduardo Price. (BENÉVOLO, 1953, p.283-284, grifos nossos).

Encontramos nas discordâncias entre Ottoni e Price, um dos primeiros conflitos de interesses numa longa história, ainda sendo escrita, de aparentes dicotomias ligadas ao patrimônio ferroviário: público ou privado, operacional ou não operacional, abrangente ou excludente, individual ou conjunto, erradicado ou existente, tombado ou valorado.

Sobre a operacionalidade ou não de suas edificações e a dificuldade de enquadramento nesta classificação consta argumentação no Capítulo 1. Quanto à abrangência ou exclusão, apesar de unir seis municípios da região metropolitana com seu trajeto, segrega esses municípios e seus bairros em partes distintas, referidas popularmente como o lado certo ou

errado da linha (LINS, 2010), uma vez que o nível de desenvolvimento destes lados apresenta-se bastante diverso, sendo um geralmente com maior oferta de comércio e serviços.

Sobre considerar o bem isoladamente ou no conjunto do qual faz parte, assunto tratado no Capítulo 1 - de onde se infere que deva ser tratado como um todo -, há que se concordar que neste conjunto alguns bens apresentam maior relevância que outros seja na concepção arquitetônica, no significado histórico ou mesmo na valorização contextual, portanto, por vezes o olhar foca o bem em si, por outras, o todo. Erradicado ou existente, pois na década de 1960, com a preferência política pelo modal rodoviário, trechos ferroviários ditos antieconômicos foram extintos[57], gerando uma espécie de 'terra de ninguém' que com a extinção da RFFSA passa a ser de responsabilidade do Iphan. Ainda, tombado ou valorado, em referência aos dois instrumentos utilizados pela instituição federal para sua preservação.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, iniciada em 1855 como empresa privada (a maior do Brasil segundo Fernandes, 2011), foi encampada pelo Governo dez anos depois, em 1865. Pública desde então, é administrada por uma empresa privada. Mas isso já implica em outro paradoxo: o subsídio público para o lucro particular.

Retomando o atrito entre a companhia e o empreiteiro, consta a descrição de Benévolo (1953, p.283): "Price era birrento à moda inglesa: casmurro, sem discutir, vendo o contrato por um só prisma [...] de um homem que veio de longe ganhar dinheiro e via as cousas pretas. Ottoni era birrento à moda administrativa e funcional: via o dinheiro mal aplicado e não dava água ao adversário". Para o autor, Cristiano Ottoni seria um contraste de seu irmão, o mais conhecido e popular Teófilo[58], teria "semblante de reitor de seminário em dia de enxaqueca" (Ibid., p.373), mas possuiria, ao menos, a qualidade de dizer não:

> Não – aos ingleses todo poderosos, senhores do mundo no governo da rainha Vitória, que colocavam a bandeira albiônica entre os trilhos da Central, em dia de mau humor, paralisando o tráfego; não – aos pedintes de favores do governo; não – aos críticos improvisados da imprensa, dos cafés e das câmaras legislativas; não aos fazendeiros apressados que queriam tráfego de qualquer forma, - prejudicando a perfeição – eterna inimiga da urgência. (*Ibid*., p.373).

Iniciada a construção e, ainda no ano de 1855, uma epidemia de cólera assola o Rio de Janeiro (PESSÔA, 1902). Esta foi apenas uma das epidemias[59], o começo da luta duríssima que se travaria entre a ferrovia e o brejo, ou conforme Lamego (1964, p.274-275): "cintura de pântanos da Guanabara". São muitos os relatos das doenças que assolavam não só a Baixada,

---

[57] *Cf*. Decreto nº 58.992, de 04 de agosto de 1966.
[58] Teófilo Ottoni, "ministro do povo, ídolo das multidões" (BENÉVOLO, 1953, p.373).
[59] "No período de 1851 a 1860 [...] 40 epidemias atingiram a população da cidade e outras 18 no decênio de 1861 a 1870." (PEREIRA REGO, 1872 apud MARCILIO, 1992-3, p.54).

como a própria cidade do Rio de Janeiro, sendo inclusive motivo de desvio da rota de navios e de reformas urbanas empreendidas em nome da salubridade.

A primeira seção atravessava uma região sem grandes dificuldades para sua construção, não exigindo grandes obras de arte nem muita movimentação de terra (cortes e aterros), pelo menos até Queimados (EL-KAREH, 1982; PESSÔA, 1902; TELLES, 1994). De lá em diante, extensos aterros tiveram que ser feitos sobre os alagadiços próximos aos rios Santo Antônio (sobre o qual foi construída a ponte dos Caramujos) e São Pedro. Para Ottoni (1858 apud PESSÔA, 1902, p.152) estas foram as obras mais onerosas, e "ainda mais a consolidação das fundações para a ponte de S. Pedro [...] construída pela companhia, porque o empresário Price ali deixára os trilhos assentes em vigas colocadas sobre esteios batidos a macaco". Conforme Pessôa (1902, p.355-356): "até Belém, contam-se cerca de 100 boeiros, 17 pontilhões [...], 16 pontes de 6 a 18 metros, 2 pontes grandes: a dos Caramujos [km 53,260] com vão livre de 31 metros e a de S. Pedro [km 58,657] com 2 vãos de 31 metros".

De fato, estas obras não só custaram muito dinheiro, como muitas vidas. Encontramos, por exemplo, o relato do engenheiro Morsing, que não escapou de contrair malária, uma constante no retardamento das obras.

> Entrei no brejo, em Belém, de manhã e saí do outro lado no caminho que vai a Carapuça, à noite, porém, só com uma bota e tendo estado com água até o pescoço todo o dia. Eu levava muita gente que ia construindo umas espécies de esteiras para que em certos lugares não desaparecêssemos afundados no lodo, que aconteceu com um dos trabalhadores que atravessou a crosta e as algas e desapareceu; felizmente, os trabalhadores conseguiram por baixo d'água agarrar o homem pelos cabelos e livrá-lo de morte certa." (MORSING, 1896 apud EL-KAREH, 1982, p.87).

Há, inclusive, o relato de uma tragédia, com a morte de cerca de cinco mil chineses:

> As febres que se desenvolvem e ainda hoje reinam nessa zona de pantanos, constituiram, é verdade, um sério embaraço ao empresário que não poude conter a fuga dos trabalhadores, não obstante os elevados salários offerecidos. Para continuar os trabalhos resolveu Mr. Price importar operarios chinezes, que fizeram afinal os grandes aterros, na maior parte assentados sobre faxinas. Esses chins foram, às centenas, atacados de febres [...] avalia-se em mais de cinco mil o numero desses trabalhadores infelizes sepultados em Belém! (PESSÔA, 1902, p.152).

Enfrentadas as dificuldades impostas pelo contrato, pela ignorância técnica dos brasileiros e pela natureza desconhecida, em todos os sentidos, dos estrangeiros e para os estrangeiros; é inaugurada a primeira seção com atraso e em duas etapas. Em 29 de março de 1858, foram entregues cerca de 48 km de linha, com cinco estações: Côrte, Três Vendas (posterior Engenho Novo), Cascadura, Maxambomba (posterior Nova Iguaçu) e Queimados. Adiciona Pessôa (1902, p.147) que "eram bem modestas as construções d'estas estações". Em

8 de novembro do mesmo ano, foram entregues mais 13 km de linha férrea até Belém, atual Japeri (RODRIGUEZ, 2004). Na cerimônia de inauguração da primeira etapa, após a benção da locomotiva de nome *Brasil*, Ottoni discursa:

> O pharol que V. M. I. acendeu e a cuja luz estudarão nossos netos o reinado de V. M. I. é a inauguração das estradas de ferro em nossa pátria. Não repetirei o que todos sentem – que deste facto depende a indústria e a riqueza do paiz; erguendo-me, porém, a idéas mais altas, a unidade do império e as franquezas provinciaes, estes dous pensamentos aparentemente adversos, encontrarão na rapidez das comunicações o principio fecundador que deve consagral-as, fazendo-as convergir igualmente *para o bem da comunidade*. Approximem-se os centros; possa correr o irmão em defesa do irmão, reduzindo os mezes a horas e zombando dos canhões inimigos, que porventura atroarem os mares; chegue a palavra de V. M. I. com rapidez electrica a vos de seus subditos; e a paz e a concordia reinarão [...] Subordinem-se todos os projectos ao plano geral – para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme – *para que as forças sociaes não se fatiguem, sem que do seu dispêndio colha a sociedade a próxima vantagem.* (PESSÔA, 1902, p.149, grifo nosso).

Nota-se a utilização do termo *comunidade* com a conotação de comum a todos, de coletividade. Não existiam, à época, as favelas, para as quais o termo tem sido atualmente ressignificado, entretanto denota que a E. F. D. Pedro II estava destinada a cumprir uma função primordialmente social. Após a fala de Ottoni, D. Pedro II responde que: "pelo acontecimento esperançoso que hoje todos aplaudimos, rogo a Deus que me conceda uma longa vida para ver os Brasileiros sempre amigos, sempre felizes e caminhando com velocidade cada vez mais crescente de civilização, para o brilhante futuro que a Providencia nos destinou." (PESSÔA, 1902, p.150).

Para a implantação da estação da Corte, o local escolhido foi o Campo da Aclamação (ou Campo de Santana), segundo Telles (1994) por proposta conjunta dos engenheiros Lane e Austin, respectivamente os representantes da Companhia e de Price; e segundo Pessôa (1902) por ideia de Antônio Felix Martins, o barão de São Felix. Independente de quem o teria sugerido, tratava-se de local já configurado enquanto centralidade, apesar de sua localização num então limite da cidade, no sentido de atrair uma movimentação peculiar pelo fato de ser uma fonte pública, de água e convívio social no século XIX.

> Além dos carregadores [de água, os escravos], as fontes públicas nucleavam também as lavadeiras, figuras muito marcantes na paisagem social da cidade, mobilizando um contingente muito grande de mulheres escravas. Ewbank descreve a fonte do Campo de Santana, zona indefinida onde a cidade velha confinava com a Cidade Nova em formação: "Coberto de capim enfezado, e local de uma das principais fontes, o Campo é o grande estabelecimento para lavar e corar roupa existente na cidade, sempre animado pela presença das lavadeiras. [...] Vistas do alto das montanhas circunvizinhas, devem parecer um bando de gralhas ruidosas ou de pegas irriquietas." (EWBANK, 1973 apud BENCHIMOL, 1992, p.35).

Centralidade que, além da fonte, tinha uma igreja, a de Santana (reverenciada em capela no interior da atual estação Central – Fig. 20), demolida para a construção da estação. Relata Pessôa (1902, p.148): "Testemunhas oculares referem que na ocasião [...] sacerdotes acompanhados de grande número de fieis excomungaram os autores de tão sacrílega destruição e amaldiçoaram a nova empresa profetizando-lhe os maiores desastres possíveis e sua morte próxima". Foram muitos contratempos, desastres até, desde sua inauguração até os dias atuais, mas ela jamais deixou de funcionar, sendo o transporte coletivo mecanizado mais antigo em operação no Brasil, e tendo sua estação principal no agourado terreno.

A estação, era "um edifício para atender as necessidades da occasião; construída sem preocupações architectonicas, em um espaço relativamente acanhado." (PESSÔA, 1902, p.353). Consta que não tinha cômodos, nem piso, sendo preciso fazer capina por dentro. Conforme Benévolo (1953) era de tijolo, com piso de barro batido[60]. As figuras 32 a 34 mostram o prédio de 1867 a 1920, demolido para dar lugar ao atual, de 1943 (Fig. 6).



Fig. 32. Estação da Côrte por volta de 1867, Rio de Janeiro, RJ.
Fonte: LINDE, [1867?]. Acervo Digital da Biblioteca Nacional.

Na primeira reforma, entre 1869 e 1870, os torreões[61] foram acrescidos de terceiro pavimento e o vestíbulo[62] de segundo e pequeno frontão[63] com relógio (Fig. 33), "elemento bastante comum nas estações ferroviárias de grande porte" (MORAIS, 2002, p.82).

[60] Terra batida, "Piso rústico feito de terra socada. É comum em casas pobres, principalmente na área rural." (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.611).
[61] Torreão, "Torre larga e não muito alta integrada no corpo principal do edifício. [...] muito usada em antigos prédios de estilo eclético." (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.631).
[62] Vestíbulo, "Compartimento na entrada dos edifícios. [...] Nos prédios de maior porte é mais frequentemente chamado saguão". (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.657).
[63] Frontão, "Elemento de coroamento da fachada em forma triangular, aproximadamente triangular ou em arco de círculo, situado na parte superior do edifício ou de parte da edificação ou sobre portais, portadas ou portões." (ALBERNAZ; LIMA, 1997-1998, p.276).



Fig. 33. Estação da Côrte em 1881: torreões e vestíbulo com mais um pavimento, e frontão com relógio.
Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional.

Mais uma reforma, iniciada em 1898, "consistiu no aumento do prédio principal em duas alas e a substituição da cobertura metálica da plataforma por outra seis vezes maior" (MORAIS, 2002, p.84). Esta cobertura de 12.577,29 m², seria composta por três vãos de 25 metros que, sustentados por vigas em treliças metálicas, formavam três telhados de duas águas, com lanternins[64]. "Os lanternins, bem como os frontões, eram guarnecidos com vidros e a coberta, em folhas de zinco. [...] A exemplo das estações européias, esta cobertura também estava dissociada do corpo da estação, não apresentando uma solução harmônica entre as duas partes." (Ibid., p.89). Para o autor: "foi um dos raros casos que ostentava uma estrutura comparável com as grandes coberturas das estações inglesas, com treliças de ferro fundido e cobertura em ferro corrugado e vidro nos lanternins." (Ibid., p.163).



Fig. 34. Estação da Côrte entre 1911 e 1920, com 2º pavimento nas alas laterais.
Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional.

[64] Lanternim, "Pequeno telhado sobreposto ao telhado principal do edifício para ventilar ou iluminar o interior da construção." (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.341).

O posicionamento das quatro estações intermediárias foi escolhido pelo seu cruzamento com estradas então existentes: em **Três Vendas** (atual Engenho Novo), para onde convergiam diversas estradas do interior; em **Cascadura**, cruzamento da estrada de Santa Cruz; em **Maxambomba**, (atual Nova Iguaçu) cruzamento da estrada de Mato-Grosso (Relatório da E. F. D. Pedro II, 1855 apud EL-KAREH, 1982, p.85). A estação de **Queimados** foi ali colocada porque era a última localidade antes do rio São Pedro. Já a estação terminal em **Belém** (atual Japeri), por sua localização antes da serra e pelo cruzamento com a estrada do "Presidente Pedreira, a única de rodagem através da serra ao Sul de Petrópolis, e também a única estrada geral que passava pelo extremo da 1ª seção." (Ibid., p.86). Quanto à técnica construtiva destas estações, era a taipa[65].

> [...] a taipa só foi empregada, que saibamos, na nossa principal via férrea, a D. Pedro II [...]. O empreiteiro Edward Price deixou-nos esta lição de economia: canonizou em uma obra pública da maior envergadura, iniciada com os mais altos pensamentos de grandeza e de prosperidade, o humilde "barro armado" com que os nossos caboclos levantam suas casas simples, pobres e dignas. [...] as estações de Engenho Novo, Cascadura, Maxambomba e Queimados, todas elas construídas de taipa. [...] E nada disso saiu barato. (BENÉVOLO, 1953, p.350, grifo do autor).

As consequências observadas confirmaram ter sido, de fato, a construção oriunda do criticado contrato, de péssima qualidade. "Price e seus agentes usaram e abusaram [...] deram-nos uma linha defeituosíssima, que quase toda foi necessário reconstruir: um nível sujeito a inundações; esgotos insuficientes; construções de péssimo tijolo [...], e para estações miseráveis pardieiros." (OTTONI, 1908 apud EL-KAREH, 1982, p.94).

> Um mês depois da inauguração [...], na segunda quinzena de dezembro de 1858, as copiosas chuvas que tombaram puseram à mostra os seus defeitos: os aterros entre Queimados e Belém não eram suficientemente elevados, e a linha foi tomada pelas águas e o lastro carregado, ficando os trilhos suspensos; os aterros foram destruídos em grandes extensões; a ponte dos Caramujos tivera uma de suas cabeças abatidas já nas chuvas de novembro. [...] as estações de Belém, que teve que ser reconstruída, e a da Corte, que sofreu uma reforma completa, e as cercas da linha que tiveram que ser refeitas. (EL-KAREH, 1982, p.94)

À época da entrega das obras houve relutância por parte da Companhia, devido a todos esses defeitos. Conforme Telles (1994), só teriam sido aceitas por pressões políticas. Ainda Silva (1992, p.49) sugere a existência de "interesses maiores em jogo", já que, mesmo com os relatórios da Companhia sobre as irregularidades da obra, não houve reação oficial do governo. Nas palavras de Sérgio Teixeira de Macedo, ministro e diplomata brasileiro que

[65] Taipa, "Sistema construtivo usado na execução de paredes [..] que emprega como material de construção básico a terra argilosa umedecida."; e Taipa-de-mão, "formada por uma estrutura de madeira entremeada por gradeado de varas eqüidistantes preenchido com barro colocado à mão. [...] Foi o sistema construtivo mais utilizado nos prédios do Brasil colonial." (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.587).

fechou o Contrato Price, "estas obras [...] que estavam mal construídas no entender de pessoas competentes; foram todavia aceitas para evitar *dificuldades ou inconvenientes maiores*, que se enxergavam na rejeição delas." (BRITO, 1961 apud SILVA, 1992, p.49, grifo nosso).

Em defesa de Price temos Benévolo (1953, p.488), que não sabemos como possa ter auferido o mencionado lucro nem tampouco a idoneidade do cidadão, para o qual: "Edward Price, não tendo quase obtido lucro na sua empreitada da Central do Brasil, foi um desastrado e não um homem inidôneo". O autor justifica que os estudos e levantamentos no qual os empreiteiros se baseavam eram precários e imprecisos, e isto não foi exclusividade de Price no Rio de Janeiro, mas também teria ocorrido com Furness em Pernambuco, Sharp em São Paulo e John Watson na Bahia, todos ingleses.

Obras aceitas e, "destinada a se tornar a medula da produção cafeeira das províncias fluminense, paulista e mineira" (EL-KAREH, 1982, p.95), a Estrada de Ferro D. Pedro II, a partir de 1861, quando inicia seus trens de subúrbios, torna-se o principal meio de transporte coletivo do Rio de Janeiro. No entanto, Fernandes (2011, p.124) alerta que é "simplista e apressada a conclusão de que um empreendimento de tal porte, gerado pela associação entre um Estado escravista e o imperialismo, estivesse ocupado em solucionar problemas de transporte dos pobres do Rio de Janeiro". Para o autor:

> [...] a ideia de deslocar para o subúrbio o proletariado que habitava o Centro da cidade só veio a ocorrer no século XX, no rastro da Reforma Passos e da Revolta da Vacina (1904). [...] Backeuser [secretário de comissão designada em 1905 para propor soluções ao problema das habitações populares] fez apelos à Estrada de Ferro Central do Brasil para que seguisse o exemplo da Estrada de Ferro São Paulo Railway que, gratuitamente, transportava material de construção para quem construísse nas imediações de suas linhas; ou ainda, para que o governo adotasse uma política de subsídios ao transporte dos pobres, ao imprescindível aumento da oferta do número de trens diários e na redução do tempo de viagem. Em trechos de seu relatório Backeuser se esforça em mostrar que transporte era uma condição essencial para a ocupação proletária do subúrbio. (FERNANDES, 2011, p.145-146).

3. O RIO DE JANEIRO CONTINUA LINDO

A Estrada de Ferro D. Pedro II estruturou o transporte de mercadorias e pessoas no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX, formando um fluxo que possibilitou a ocupação dos espaços adjacentes às suas estações e a formação de territórios, assim como a reconfiguração de outros[66]. À ela, se juntaram mais tarde Leopoldina e Melhoramentos, todas atualmente ramais operados pela concessionária SuperVia. Para Benchimol (1992, p.46, grifo nosso): "as ferrovias *redefiniram a configuração da rede* de povoados, estradas e vias fluviais, através das quais eram recolhidos ao porto do Rio de Janeiro os gêneros de exportação e os de abastecimento da cidade".

A inauguração de sua 1ª Seção da Corte à Belém, atual ramal Japeri, data de 1858. Entretanto, a relação em estudo circunscreve-se ao chamado – oficialmente desde sua implantação (EFDPII, 1876, 1878) - transporte de passageiros nos trens de subúrbios, iniciado em 1861, com um trem diário da Corte à Cascadura. À época, os que utilizavam o transporte para destinos além de Cascadura, recebiam a designação de passageiros de interior.

Atualmente, o transporte ferroviário de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro serve, principalmente, aos moradores do subúrbio e da baixada que, ou não têm acesso a outro meio de transporte ou enfrentam as péssimas condições oferecidas em troca de uma economia de tempo expressiva[67] em comparação com o modal rodoviário coletivo. Acerca da má qualidade do serviço prestado, não é uma exclusividade da área dos transportes, em especial quando se trata de áreas segregadas socioespacialmente:

> Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos *pobres*, eles estão *condenados a não dispor de serviços sociais* ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. *Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas e horas?* A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? [...] A própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. (SANTOS, 2011, p.124, grifos nossos).

---

[66] A exemplo de Vila Iguaçu, cujo processo de relocação se inicia com a inauguração, em 1854, da primeira estrada de ferro no Brasil, que ligava o porto de Mauá - no fundo da baía de Guanabara - à Fragoso, localidade no pé da serra da Estrela, posto que a produção da citada serra e de quase todo o vale do médio Paraíba passa a ser escoada por esta via. Prossegue com uma epidemia de cólera em 1855 e a intermitente malária, e o consequente abandono da população mais favorecida; a pá de cal sendo a inauguração da estação Maxambomba da Estrada de Ferro D. Pedro II. *Cf.* ABREU, 1994, p.230-231.

[67] Com base em depoimentos e reportagens. *Cf.* CARVALHO; BARROS, 2015.

Quanto ao longo tempo de deslocamento, é a consequência inevitável de se morar a grandes distâncias de onde se trabalha e, sobre esse paradoxo característico dos transportes ditos rápidos, expõe Lewis Mumford (1998, p.465) que

> Infelizmente, a criação dos transportes públicos ocorreu segundo os mesmos cânones de lucro especulativo que governavam o resto da cidade. Os transportes rápidos, em vez de reduzir o tempo exigido para se chegar ao lugar de trabalho, continuaram a aumentar a distância e o custo, sem qualquer ganho em tempo.

O patrimônio constituído pelo transporte ferroviário é, em primeiro lugar, a mobilidade que, unida à regularidade e ao conforto - ou à falta dos mesmos - compõe o tripé da valoração dita leiga ou atuante. Esta atribuição de valor não pode ser ignorada num patrimônio em uso contínuo e continuado; assim, o serviço prestado está intimamente ligado à apreensão do patrimônio e às relações estabelecidas entre os usuários. Serviço este que,

> Entre os serviços urbanos, o transporte público seria o mais excludente na medida em que o acesso ao serviço depende do pagamento antecipado, ou seja, mesmo a oferta ilegal de transporte coletivo não abre a possibilidade daqueles sem rendimento acessá-lo. Esse seria um fator determinante da crescente imobilidade espacial dos mais pobres que estaria bloqueando as possibilidades de trabalho para além do lugar de residência dos desempregados e dos autônomos que vivem na incerteza da renda diária. A ideia do crescente isolamento dos pobres em seus bairros está marcada por essa imobilidade espacial e social. (LAGO, 2008, p.3).

Durante a pesquisa observou-se que os usuários querem passar o menor tempo possível nas estações, sendo bastante comum a ocorrência de correrias e empurrões[68] e, em horários de pico, pessoas saltando pelas janelas. Sem mencionar a constante e desconfortável proximidade física, descrita na letra da música Rodo Cotidiano (FARIAS et al, 2003): "O espaço é curto, quase um curral. Na mochila amassada, uma quentinha abafada. [...] Não se anda por onde gosta, mas por aqui não tem jeito, todo mundo se encosta". A situação já crítica da década de 1890, foi apontada por Noronha Santos (1934 apud SILVA, 1992, p.130):

> Nos trens de subúrbio constituía, já naquela época, verdadeiro martírio viajar pela manhã ou à tarde. O povo acotovelava-se nas estações principais, debatendo-se em horas de maior afluência de passageiros, como se fosse um bando de lutadores ofegantes, para alcançar um lugar no trem, onde se apinhava gente de toda casta.

A relação do patrimônio ferroviário com os usuários, com a concessionária e com as instituições que o gerem, sugere uma análise dentro da dinâmica territorial, que permite identificar e compreender tensões, novas espacialidades e representações simbólicas que esse

[68] Cf. PAIS (2010, p.137): "[o paradigma] do encontrão – sagazmente identificado por E. A. Poe (1986 [1840]), quando se deu conta de que, entre a multidão, os transeuntes rasgavam caminho à custa da cotovelada e do inevitável empurrão".

conjunto de bens apresenta. De acordo com Ribeiro (2011, p.264): "a escolha para se trabalhar com o conceito de território deve cair sobre aqueles trabalhos que procuram evidenciar as relações de poder e de apropriação do espaço". Para tanto, dividimos a abordagem em três dimensões de análise, quais sejam: socioespacial, simbólica e política. No aspecto socioespacial é analisada a transformação dos espaços interceptados pela ferrovia, onde peculiaridades dos locais escolhidos como nós desta rede, as estações ferroviárias, desvendam algumas características comuns, outras ímpares, e a formação de centralidades. Ao impacto de sua implantação, Benévolo (1953, p.441) chama de "urbanismo ferroviário":

> [...] sua influência todo poderosa ia atraindo a construção das casas, formando-se assim o bairro da estação, orientando-se a abertura de ruas [...]. Enquanto nas zonas velhas as povoações surgiam em torno das casas-grandes das fazendas e dos engenhos, ou então ao redor das capelas – ou ainda à sombra das fortificações da época colonial – nas regiões abertas ao progresso pela locomotiva, as primeiras famílias se reuniam ao lado dos pátios, surgindo assim a Rua da Estação, o Largo da Estação, a Avenida Engenheiro Fulano, *nomes que a política ia mudando aos poucos, tendenciosamente*. (Ibid., p.441, grifo nosso).

No aspecto simbólico é apresentada uma reflexão sobre o "espaço vivido" (HAESBAERT, 2007), evidenciando a particularidade das representações atribuídas aos espaços urbanos dispostos ao longo da ferrovia: os conceitos cariocas de *Subúrbio* e de *Baixada*. Seus significados desvirtuam os sentidos literais dos termos, incorporando, mais do que uma localização ou característica geográfica, uma série de assunções depreciativas. Seriam "bairros ocupados pelas classes médias e baixos extratos sociais [...] bairros ferroviários e populares, desprestigiados tanto do ponto de vista social quanto pelo poder público" (FERNANDES, 2011, p.15) em que, além das ausências, "a violência ocuparia lugar de destaque como unidade discursiva" (ENNE, 2004, p.16). Já no aspecto político, são identificados alguns atores envolvidos nesta dinâmica. Nesta acepção, para Haesbaert (2007, p.40), "o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado". Trata-se de uma viagem de descortinamento de um percurso que une polos culturais distintos, mostrando quais vocações demarcam a saída de um Rio de Janeiro para a entrada em outro, não incensado pela mídia, que não recebe aportes financeiros significativos, que não possui equipamentos culturais e de lazer suficientes. Neste sentido,

> Estudos interdisciplinares que aprofundem, porém, a questão da inserção desses bens no espaço, ao longo do tempo, e suas relações com a estruturação da cidade ou do território, sua articulação com aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos, não têm sido, absolutamente, explorados. (KÜHL, 2010, p.27).

3.1. A DIMENSÃO SOCIOESPACIAL

Espaço e território são categorias de análise que explicam as relações sociais em determinado meio. O espaço, segundo Milton Santos (2006, p.65), é um híbrido, "resultado da inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações". Para Raffestin (1993, p.143, grifo do autor): "o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator [...]. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator 'territorializa' o espaço". Viés este reforçado por Souza (1995 apud SOUZA, 2013, p.96) ao colocar que territórios são "antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos" e complementado por Ribeiro (2011, p.264) onde "o território não pode ser visto apenas como a projeção das relações sociais no espaço, mas também a projeção do espaço nas relações sociais".

Portanto, para identificá-los, faz-se necessário localizar os limites destes territórios. Para Raffestin (1993, p.164): "Entrar em relação com os seres e as coisas é traçar limites ou se chocar com limites. Toda relação depende da delimitação de um campo, no interior do qual ela se origina, se realiza e se esgota". O autor adverte que os limites "não são nem inocentes, nem naturais, muito menos arbitrários. [...] Eles fazem parte do nosso jogo de reprodução social: produção, troca, consumo. A reprodução social não sendo, enfim, nada mais do que a territorialidade, pois os limites são vividos, consumidos." (RAFFESTIN, 1993, p.170). Atentamos para o fato de que as territorialidades coexistem no mesmo espaço e extrapolam os limites físicos dos territórios, mas raramente seus limites sociais.

A cidade do Rio de Janeiro, para se estabelecer e expandir, teve como primeiro desafio seus limites naturais. Limites esses que dão causa à sua impressionante paisagem. Muitos autores enfatizam o relevo e a hidrografia enquanto agentes na formação dos núcleos de população e obstáculos tanto à fixação desses núcleos quanto ao desenvolvimento da circulação da população. Transcrevemos algumas descrições emblemáticas para situar a urbanização do Rio de Janeiro como uma verdadeira 'conquista' do homem sobre o meio, através de movimentações de terra, ou terraplenagem[69] (cortes[70] e aterros[71]) de grande porte.

---

[69] "Conjunto de operações de escavação, transporte, depósito, compactação e consolidação de terras, necessárias à preparação de um terreno para a construção. Pode ser manual, com emprego de ferramentas comuns como pás, enxadões e picaretas, ou mecanizada, com emprego de máquinas e veículos especializados" (ALBERNAZ; LIMA, 1998, p.612).

[70] "Escavação a céu aberto feita em porção ou faixa do terreno para rebaixá-lo, nivelando-o. Freqüentemente, para implantação de edificação ou via [...] além de custoso pode ocasionar problemas de erosão e assoreamento" (ALBERNAZ; LIMA, 1997-1998, p.186).

> Entre os morros e os brejais onde nascera a cidade, praticamente não tinha escolha o carioca primitivo. [...] Vemos assim o carioca primitivo ampliando a cidade com uma liberdade aparentemente ilimitada para o seu traçado, mas na realidade, *submetendo-se ao determinismo dos fatores do meio geográfico*. Esta imposição telúrica, porém, vai ser agora enfrentada pelo crescimento da população que já não cabe nessas estreitas tarjas de abas de morros e restingas. É mister atacar os paludes e os alagadiços. [...] Todo o bairro central do Rio de Janeiro vai assim nascer desta *ofensiva contra o pântano, contra a lagoa e contra o mar*, por meio de aterros colossais que duram até os nossos dias. (LAMEGO, 1964, p.161-162, grifos nossos).

> Circundando o maciço Carioca, o Rio de Janeiro [...] envolve o sopé do maciço, cujos esporões rochosos, aqui e ali, impõem um *estrangulamento ao espaço urbano*. A cidade aproveitou as pequenas planícies, insinuou-se pelos vales, assumindo uma *forma antes longitudinal que compacta*. A montanha e o mar dificultaram a expansão do centro comercial e administrativo, ao mesmo tempo que impuseram uma *circulação caracteristicamente linear e atormentada* (BERNARDES, 1990, p.21, grifos nossos).

> [...] os pântanos e lagoas existentes nas planícies adjacentes, assim como o relevo montanhoso de ambos os lados da baía [Guanabara] constituíram *obstáculos à expansão da malha urbana* e exigiram, ao longo do tempo, muitas obras de aterro, dessecamento e canalização. A várzea foi progressivamente aterrada e a planta da cidade condicionada pela topografia acabava, a oeste, numa *zona de contornos incertos chamada Campo de Santana* (BENCHIMOL, 1992, p.25, grifos nossos).

Contudo, não é apenas uma questão de limites físicos. Para Harvey (2006, p.69): "A aparência de uma cidade e o modo como os seus espaços se organizam formam uma base material a partir da qual é possível pensar, avaliar e realizar uma gama de possíveis sensações e práticas sociais". Sendo assim, no Rio de Janeiro do século XIX, "as ruas constituíam o domínio, o espaço de circulação por excelência dos escravos" (BENCHIMOL, 1992, p.29). Nos relatos recorrentes dos viajantes que aqui estiveram nessa época[72]:

> [...] é constante o *contraponto* entre o *embevecimento ante a exótica e exuberante paisagem natural* desta cidade dos trópicos, com sua ampla baía e suas imponentes montanhas, e a *aversão, a repugnânca suscitada pela paisagem material e humana*. [...] Nas descrições desses europeus, o Rio de Janeiro é comparado a uma cidade árabe, com seu comércio ruidoso e fervilhante, suas casas baixas, suas ruas atravancadas e sujas, destituídas de simetria, ou então a uma cidade africana, devido à multidão de negros que por ela circulavam, movimentando todas as engrenagens do universo do trabalho urbano. (BENCHIMOL, 1992, p.27, grifos nossos)

Ao descrever a cidade, Alfred Agache – arquiteto francês autor do plano urbano homônimo – corrobora a opinião de que "em toda a parte existe o contraste." (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1930 apud SILVA, 1992, p.78). Este contraste, ao menos em seu aspecto socioespacial, tem sido alvo de planos de urbanização desde 1903[73], que sob as égides

---

[71] "Porção de terra, entulho ou lixo, fortemente compactada em camadas sucessivas, destinada a altear um terreno ou nivelar uma superfície irregular. [...] Aterro de grandes dimensões deve ser evitado, pois pode causar problemas na drenagem natural das águas pluviais" (ALBERNAZ; LIMA, 1997-1998, p.70).

[72] *Cf*. BENCHIMOL, 1992; FREYRE, 2000; GOMES, 2013; LAMEGO, 1964.

[73] Reforma de Pereira Passos. *Cf*. VILLAÇA, 1999.

de saneamento, remodelação e embelezamento, vêm tentando afastar as populações mais pobres das áreas mais nobres – tendo alcançado certo êxito no que diz respeito à ocupação proletária do subúrbio e da Baixada - entretanto as favelas incrustadas nos morros formadores das *Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar*[74] insistem em mostrar que o problema é estrutural e exige mudanças bem mais profundas e abrangentes.

Segundo o Mapa Social da cidade do Rio de Janeiro:

> O relevo influiu para a forma tentacular tomada pela cidade, associada aos eixos de circulação que se estabeleceram pelas planícies e pelos vales, entre morros e montanhas. Relevo que conduziu a compartimentação física do espaço urbano, transformada em compartimentação social, através da prática de ocupações seletivas de classe. (GEIGER et al, 2001, p.2-3).

Vimos, no entanto, que não se pode atribuir ao relevo ou à hidrografia exclusivamente, a segregação socioespacial carioca. Outro fator, tão ou mais relevante, embora raramente explicitado, se inicia com a abolição da escravatura: "um temor da burguesia com o crescente aumento no número de negros livres e conseqüentemente de pobres na proximidade de seu convívio" (MATTOSO, 2009, p.28). De acordo com Neder (1997, p.110, grifo nosso): "Paralelamente às reformas urbanísticas [...] articulou-se uma estratégia de controle social a ser projetada face à massa de ex-escravos. Era o *medo branco*, manifestado diante das possibilidades de alargamento do espaço (político e geográfico) da população afro-brasileira".

Portanto, conforme espaços privilegiados - tanto do ponto de vista de sua localização quanto pela paisagem esteticamente mais agradável, ou mais bonita, e tecnicamente mais salubre - foram sendo criados, eram logo territorializados pela elite carioca que

> [...] sempre quis se manter distante física e socialmente de negros e pobres; assim, a cidade se desenvolveu tratando distintamente os moradores dos bairros de alto e de baixo status. A elite procurou manter excluídas de seus espaços as pessoas indesejáveis, estigmatizando-as por intermédio de suas cabeças pensantes, os formadores de opinião (jornalistas e escritores, entre outros). Esses profissionais foram pródigos na produção e reprodução de estereótipos negativos para representar o subúrbio carioca e seus moradores. (SOUZA, 2010, p.225).

Os limites geopolíticos vão se tornando limites sociais, numa lógica em que "a fronteira física pretende delimitar formas diferentes de comportamentos espacial e social. Dessa maneira, a exclusão social deixa de ser apenas um estatuto abstrato; ela ganha a forma de um território" (GOMES, 2006, p.15), onde os limites são, acima de tudo, culturais:

> Os grupos humanos criam suas fronteiras físicas ou simbólicas para demarcar seus territórios. Todos os que compartilham os mesmos códigos culturais sabem

[74] Título do bem inscrito pela UNESCO em 2012 na Lista do Patrimônio Mundial. *Cf.* IPHAN, 2011.

> exatamente onde eles começam e terminam e quais as sanções para quem cruza essas fronteiras. Estas nem sempre são físicas, e na maioria das vezes não precisam ser, pois seus limites se inscrevem simbolicamente nos membros da sociedade. Não há necessidade de placas ou avisos para advertir pessoas dos limites de certos espaços, pois as fronteiras são sociais. (BARTH, 1997 apud SOUZA, 2010, p.219).

O Rio de Janeiro, segundo Haesbaert (2007, p.353): "oferece bem menos flexibilidade espacial para a livre construção de territórios". Para o autor, isto se dá "não somente porque o Rio é uma metrópole do Terceiro Mundo ou periférica, mas porque sua massa de excluídos ou [...] seus aglomerados de exclusão são extremamente segregados no espaço em relação às classes média e alta." (HAESBAERT, 2007, p.353-354).

Para que a população menos favorecida fosse empurrada para o lado de lá dos morros patrimonializados e sobre os terrenos alagados da Baixada, não bastavam obras de engenharia geotécnica e planos urbanísticos, era necessário um meio de transporte de alta capacidade, e a segunda metade do século XIX testemunhou a chegada desse invento revolucionário. Sua relevância na ampliação e organização espacial das cidades é descrita por Mumford (1998, p.465, grifos nossos):

> Com a invenção da módica diligência, da estrada de ferro e, finalmente, do bonde, *começou pela primeira vez a existir na história o transporte coletivo*. A distância que se podia cobrir a pé já não estabelecia os limites do crescimento da cidade; e todo o ritmo da ampliação urbana foi aumentado, já que não se tratava mais de avenida a avenida, ou de quarteirão a quarteirão, mas *de via férrea a via férrea e de subúrbio a subúrbio*, estendendo-se em todas as direções, a partir do distrito central.

E, apesar da inovadora tecnologia inglesa não ter sido trazida para transportar pessoas e a perspectiva de mobilidade dos pobres não ser uma ideia atraente para a classe dominante, no Rio de Janeiro: "Para o norte, noroeste e oeste da chamada Zona Norte, ao longo das vias férreas, a extensão da cidade se dava com a formação de núcleos populacionais em torno das estações e onde prevalecia a população pobre." (GEIGER et al, 2001, p.4). De acordo com o autor era este "transporte que sustentava o crescimento dos espaços conhecidos como *subúrbios* do Rio que se qualificavam segundo a linha ferroviária servida, como *da Central*, *da Leopoldina*" (GEIGER et al, 2001, p.4, grifos do autor).

Esclarecemos, no entanto que: "o grande número de indivíduos que passará a ocupar os subúrbios após a década de 1870 não foi simplesmente expulso para esta região através da força ou da autoridade da administração política, tendo optado por esta região, em muitos casos, pela acessibilidade aos terrenos e aluguéis mais baratos. (MATTOSO, 2009, p.28).

A Cidade do Cabo, na África do Sul, também segregada socioespacialmente, também com uma paisagem exuberante composta de mares (o país é banhado pelos oceanos Atlântico e Índico) e montanhas, também com seus cumes de morros transformados em pontos

turísticos pagos (com ou sem teleféricos - Table Mountain, Cape Point – equivalentes com as devidas diferenças geológicas aos cariocas Corcovado e Pão de Açúcar); possui mais uma semelhança um tanto inusitada: o mesmo último horário de trens diário que o Rio de Janeiro aos feriados, qual seja, 19h. A maior diferença entre as duas cidades é que a africana viveu, por quase cinquenta anos, sob regime de segregação racial (*apartheid* em africâner, *separação* em português) erradicado em 1992, por meio de um plebiscito (só para brancos).

No Rio de Janeiro, onde a abolição da escravatura se deu há quase centro e trinta anos, permanece a segregação velada – ou "sob o silêncio compreensivo de grande parte da sociedade" (MISSE, 2013) – racial, étnica e econômica, portanto socioespacial, conforme a música Haiti (VELOSO; GIL, 1993): "Só pra mostrar aos outros quase pretos; e são quase todos pretos; e aos quase brancos pobres como pretos; como é que pretos, pobres e mulatos; e quase brancos quase pretos de tão pobres são tratados". É a mobilidade controlada pelo Estado para levar a mão de obra ao local de trabalho e de volta para casa, garantindo assim a manutenção das classes dominantes no poder e no espaço por elas territorializado.

Além de fornecer mobilidade, ainda que direcionada, as instalações ferroviárias atuam na formação de alguns limites físicos bastante evidentes e outros tantos simbólicos. A própria via férrea divide o espaço urbano em dois, de um e de outro lado da linha, criando territorialidades distintas num mesmo bairro ou localidade.

A seguir, percorremos seu traçado buscando identificar como as estações concorreram para a criação dos bairros, que elementos – sejam equipamentos ou manifestações culturais - atraem pessoas de outras regiões para estas, e quais as características sociais destas espacialidades - como a procedência da população local, índices de aglomerações pouco ou não urbanizadas - quando encontradas. Em alguns casos, não há muita informação (principalmente oficial) disponível, corroborando que se convencionou associar o subúrbio ou a Baixada a um "espaço de ausências: ausência de lei, de saneamento, de segurança, de emprego" (PAGANOTO; BECKER, 2012, p.1) e adicionamos ausência de interesse da mídia – com exceção das notícias sobre violência - e da academia que, majoritariamente compostas pela elite econômica, tratam a alteridade, sobretudo a social, como tema a ser estudado de longe, visitado em suas 'excentricidades' e, principalmente, mantido a uma distância segura.

3.1.1. O PERCURSO

A cidade do Rio de Janeiro no século XIX era estruturada administrativamente em freguesias. As urbanas, de acordo com Benchimol (1992, p.25) eram "Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana – que correspondiam, grosso modo, à atual área do Centro e Portuária". As rurais ou suburbanas, segundo Lopes (2012, p.159): N. S. da Apresentação de Irajá, São Tiago de Inhaúma e Engenho Novo; e "as do sertão": N. S. do Loreto e Santo Antônio (Jacarepaguá), São Salvador do Mundo de Guaratiba, N. S. do Desterro de Campo Grande e Santa Cruz. Hoje a cidade é estruturada em 159 bairros, agrupados em 33 regiões administrativas (R. A.) e sua população totaliza 6.320.446 habitantes (IBGE, 2010). Destes, cerca de 40% residiriam na zona norte-suburbana e, dos mais de 1 milhão de moradores de favelas, 50% estariam na zona norte-suburbana (LOPES et al, 2009, p.53).

Para Gomes (2006, p.8): "os princípios de coerência e lógica na dispersão das coisas sobre o espaço podem trazer à luz um novo ângulo para a compreensão de certas dinâmicas sociais". Ainda segundo o autor (Ibid.,165): "Os itinerários, os percursos, as paradas são igualmente significativos, demonstrando uma escolha, uma forma de particularizar e valorizar diferencialmente esse espaço".

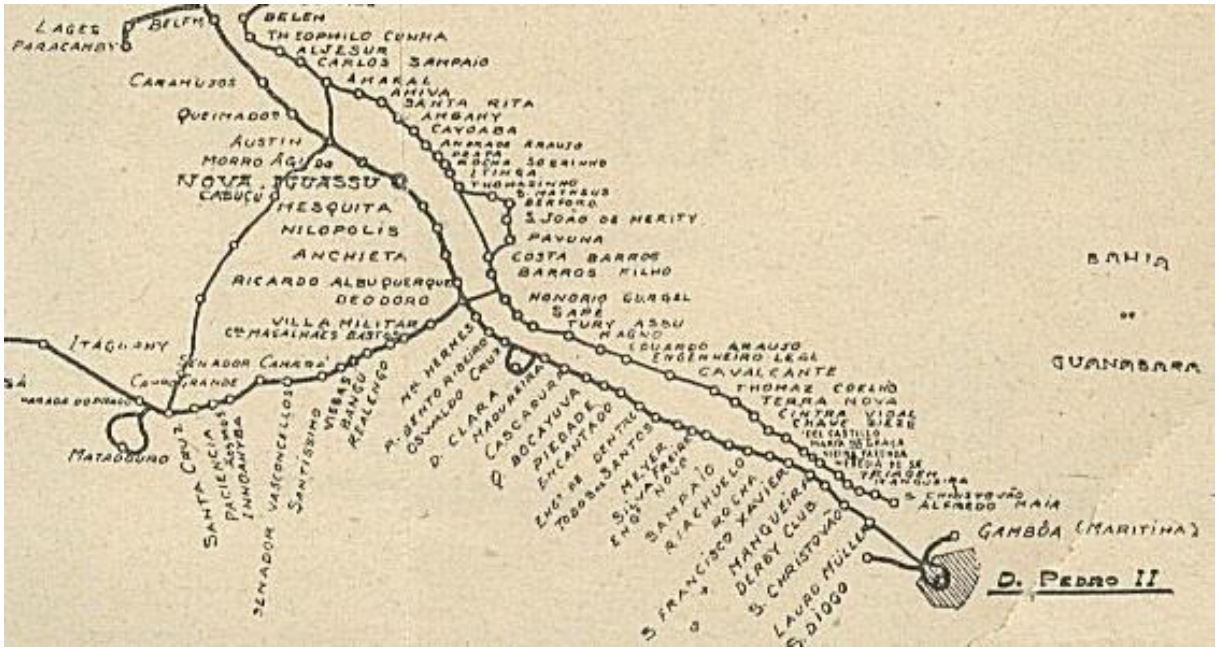


Fig. 35. Detalhe da Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1928.
Fonte: VASCONCELLOS, 1935.

Inicialmente, em 1861, os trens de subúrbios iam da Corte à Cascadura e realizavam apenas três paradas: São Cristóvão, São Francisco Xavier e Engenho Novo. A partir daí, "as demais estações das linhas de subúrbios foram sendo abertas à medida em que se ia operando o deslocamento de habitantes da área urbana da cidade para a periferia suburbana" (BARAT, 1975, p.107). Em 1868, é acrescentada uma parada em Todos os Santos, em 1869 em Riachuelo, em 1871 nas Oficinas de Engenho de Dentro e, em 1873 em Piedade. Somente em 1877, o destino final é prolongado até Sapopemba (EFDPII, 1878). Portanto, o percurso equivalente ao atual ramal Deodoro – primeira parte do ramal Japeri - opera continuamente há cerca de cento e quarenta anos e, atualmente com 17 estações intermediárias, das quais onze foram construídas pela E. F. D. P. II e seis pela E. F. C. B., sendo a última estação construída neste trecho em 1926, inalterado há noventa anos, exceto pela desativação da Mangueira.

Já o trecho da Baixada, enquanto destino de passageiros de subúrbios, não chegou a ser servido pela imperial E. F. D. P. II. Isto porque as primeiras estações a serem atendidas foram Jeronymo de Mesquita e Maxambomba (atuais Mesquita e Nova Iguaçu) em 1894, quando a estrada já era a republicana Central do Brasil. Aliás, a E. F. D. P. II não construiu mais nenhuma estação entre Sapopemba e Belém depois das inaugurais Maxambomba e Queimados em 1858. Das doze estações intermediárias atuais, a Central abriu nove, sendo cinco entre 1894 e 1897, duas entre 1913 e 1914 e mais duas em 1935 e 1954. A RFFSA abriu a última em 1961, e desde então, há mais de cinquenta anos, permanece a parte da Baixada do ramal Japeri.

Fernandes (2011, p.127) divide a instalação de estações nesta linha, no século XIX, em três períodos: "o primeiro até 1861; o segundo entre 1868-1873; e o terceiro entre 1885-1897", associando os períodos de crescimento acelerado de passageiros aos dois últimos ciclos, sendo que o período de estagnação no número de passageiros coincide com a época em que não foram criadas novas estações.

No primeiro, representado pela cor vermelha na tabela a seguir, eram nove: Corte, Imperial, São Francisco Xavier, Três Vendas, Cascadura, Sapopemba, Maxambomba, Queimados e Belém. No segundo, representado pela cor azul, são abertas quatro: Riachuelo, Todos os Santos, Engenho de Dentro e Piedade. No terceiro, de cor preta, são abertas catorze: Derby Club, Mangueira, Rocha, Sampaio, Méier, Encantado, Cupertino, Madureira, Rio das Pedras, Anchieta, Mesquita, Morro Agudo, Austin e Caramujos. Já no século XX, de cor verde, foram inauguradas nove: Lauro Müller, Silva Freire, Bento Ribeiro, Marechal Hermes, Ricardo de Albuquerque, Olinda, Nilópolis, Edson Passos e Vila Nova; e desativadas quatro: Encantado, Mangueira, Rocha e Todos os Santos, totalizando 32 estações.

TABELA 1. Estações desde a 1ª Seção da E. F. D. P. II ao atual Ramal Japeri.

Km	Estação Original	Data inauguração	Estação Atual	N.
0	Côrte	29/03/1858	Central	1
2,360	Lauro Müller	12/11/1907	Praça da Bandeira	24
3,460	Imperial	16/07/1859	São Cristóvão	7
4,238	Derby Club	02/08/1885	Maracanã	14
4,879	Mangueira	10/08/1889		
5,880	São Francisco Xavier	16/05/1861	São Francisco Xavier	9
6,470	Rocha	01/12/1885		
7,070	Riachuelo do Rio	01/02/1869	Riachuelo	10
7,742	Ponto do Carreiro	12/07/1885	Sampaio	13
8,630	Três Vendas	29/03/1858	Engenho Novo	2
9,106	Silva Freire	13/11/ 1926	Silva Freire (intermitente)	29
9,507	Cachamby	13/05/1889	Méier	16
10,189	Todos os Santos	24/12/1868		
11,398	Officinas	10/12/1873	Olímpica de Engenho de Dentro	11
12,142	Encantado	15/04/1889		
13,120	Piedade	11/04/1873	Piedade	12
14,357	Cupertino; Dr. Frontin (1897)	01/05/1886	Quintino (a partir de 1913)	15
15,403	Cascadura	29/03/1858	Cascadura	3
16,680	Madureira	15/06/1890	Madureira	17
18,099	Rio das Pedras	17/04/1898	Oswaldo Cruz	23
19,278	Pref. Bento Ribeiro	07/11/1914	Pref. Bento Ribeiro	27
20,502	Marechal Hermes	01/05/1913	Marechal Hermes	25
22,058	Sapopemba	08/11/1859	Deodoro (a partir de 1908)	8
24,454	Ricardo de Albuquerque	04/06/1913	Ricardo de Albuquerque	26
26,484	Narareth	25/02/1896	Anchieta (a partir de 1898)	19
27,716	Olinda	03/10/1935	Olinda	30
28,724	Eng. Neiva	08/11/1914	Nilópolis (a partir de 1921)	28
	Edson Passos	28/12/1954	Edson Passos	31
31,952	Jeronymo de Mesquita	03/03/1894	Mesquita	18
33,300	Vila Nova	02/10/1961	Pres. Juscelino	32
35,349	Maxambomba	29/03/1858	Nova Iguaçu (a partir de 1916)	4
39,741	Morro Agudo	13/04/1897	Comendador Soares	22
44,503	Parada da Floresta	15/09/1896	Austin	20
48,278	Queimados	29/03/1858	Queimados	5
54,920	Caramujos	12/11/1896	Engenheiro Pedreira	21
61,749	Belém	08/11/1858	Japeri (a partir de 1947)	6

Legenda: 1º período 2º período 3º período século XX desativadas

Fonte: CAMPOS, 2016. Com base em dados de BARAT, 1975; CGT, 1940; EFCB, 1890, 1898, 1900, 1905, 1926; EFDPII, 1876-1879 ; IPHAN, 2004; PESSÔA, 1902; RODRIGUEZ, 2004 e VASCONCELLOS, 1935.

A alteração dos nomes das estações foi alvo de reiteradas reclamações das entidades preservacionistas no Fórum do Patrimônio Cultural Ferroviário do Rio de Janeiro. De fato, a cada alteração apagam-se um pouco mais as memórias.

Partindo da estação **Central do Brasil**, onde se observa o maior movimento de usuários e a maior quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços dentre todas as estações, a primeira parte do percurso – atualmente denominada ramal Deodoro - atende as estações da Zona Norte (antigas freguesias do Engenho Novo, de Inhaúma e de Irajá, atuais R. A. Tijuca, São Cristóvão, Vila Isabel, Méier e Madureira) e ao chegar em Deodoro (R. A. Realengo) bifurca para a R. A. de Anchieta e Baixada – segunda parte do percurso do atual ramal Japeri - ou para a Zona Oeste (ramal Santa Cruz).

Em 1876, isto é, quinze anos após o início dos trens de subúrbios, a Central, então Estação da Corte, movimentou 679.423 passageiros. Na atualidade, a Central movimenta essa quantidade num só dia e é uma das principais referências espaciais metropolitanas.

> A Central do Brasil era uma praça de mercado, em volta da qual se instituiu o centro político da cidade do Rio de Janeiro, a partir do século XIX. A Central constituia uma área de confluência de diferentes atividades, interesses, trajetórias, unindo todo o Rio por meio das artérias viárias que se propagavam por toda a cidade, sangravam para as localidades circunvizinhas e, por isso mesmo, representava um lugar característico de um Rio de Janeiro como cidade moderna. (SIMMEL, 1977 apud PIRES, 2011, p.46).

A primeira estação do percurso é **Praça da Bandeira**, antiga Lauro Muller, nome do então ministro da Viação e Obras Públicas do Rio de Janeiro, aberta no início do século XX, em 1907. Durante as reformas empreendidas pelo então prefeito Pereira Passos em 1905, foi elevada a via férrea com a construção de um viaduto sobre a avenida Francisco Bicalho, o Canal do Mangue e algumas ruas de São Cristóvão, e sobre ele, a referida estação, talvez a única estação ferroviária do Rio de Janeiro sobre um viaduto. Em 2015 a praça foi reinaugurada, após a construção de um piscinão subterrâneo para captação das águas pluviais, visando minimizar a incidência de enchentes no local. O bairro está localizado na R. A. da Tijuca, o bairro Praça da Bandeira tem área de 72 hectares e 8.662 moradores[75]. De acordo com o Sistema de Assentamentos de Baixa Renda[76] (SABREN), não possui favelas.

Chega-se à estação de **São Cristóvão**. Com edificação antiga (Fig. 18) tombada em instância municipal desde 1996, teve sua instalação direcionada ao serviço da Quinta

[75] Todos os dados populacionais dos bairros são provenientes do Censo Demográfico do IBGE de 2010. Em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairroscariocas/index_bairro.htm>. Acesso em: 11 mai. 2016.

[76] Dados quantitativos sobre favelas e complexos – conjuntos de favelas - na cidade do Rio de Janeiro obtidos deste sistema. Disponível em: < http://portalgeo.rio.rj.gov.br/sabren/index.html>. Acesso em: 13 mai. 2016.

Imperial, no entanto, com a República, foi deixando "de ser o subúrbio mais privilegiado de toda a cidade em termos de investimentos públicos, rigorosamente, o endereço mais prestigioso do país, para se tornar a principal concentração industrial carioca nas primeiras décadas do século XX" (FERNANDES, 2011, 87-88). Em se tratando de uma estação de transferência entre ramais e também o metrô, a observação de seu movimento ficou prejudicada tendo em vista a execução de obras durante o período da pesquisa.

Do ponto de vista da preservação, nota-se que o prédio tombado necessita urgente intervenção, não somente sua manutenção física mas também sua integração com a atual estação e, primordialmente, a instalação de uso sociocultural pertinente à sua condição e entorno. Do ponto de vista de acesso a equipamentos culturais:

- a Quinta da Boa Vista, tombada pelo Iphan em 1938, onde atualmente estão instalados o Museu Nacional, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), e o Jardim Zoológico;
- o Museu do Primeiro Reinado, no Solar da Marquesa de Santos, também tombado pelo Iphan em 1938;
- o Observatório Nacional, tombado pelo Iphan em 1986 e pelo Inepac em 1987. "Em funcionamento desde 1780 [...] é o mais antigo do hemisfério sul. Sua primeira sede localizava-se no morro do Castelo, onde ficou até 1922, sendo então removido para o prédio em São Cristóvão." (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.232). Desde 1985 abriga o Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST);
- o Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã;
- e, um pouco distante da estação, mas a principal referência cultural do lugar, e sem dúvida sua territorialidade majoritária, o bastante procurado Centro Municipal Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas, bem cultural imaterial do Município desde 2008, também conhecido por Feira dos Paraíbas, ou simplesmente Feira de São Cristóvão.

O bairro de São Cristóvão, localizado na R. A. homônima, possui 410 ha e 26.510 moradores, dos quais cerca de 7 mil, mais de 26%, em duas comunidades de baixa renda, no Complexo do Tuiuti – com quase 6 mil pessoas – e em parte do Complexo da Mangueira.

Temos então a estação **Maracanã**, reformada para a Copa do Mundo de 2014, recente centralidade que – entre outros motivos, pela extrema proximidade - erradicou a estação Mangueira. Também intermodal, vem ganhando adeptos pela economia de tempo comparada com as baldeações na Central tendo em vista tanto a distância a ser percorrida dentro da estação para a transferência de modalidade de transporte, como o gargalo conhecido popularmente por 'limbo' que retarda a chegada à Central. Um dos principais motivos alegados pelos usuários consultados para a manutenção da estação Central enquanto ponto de

transferência é a possibilidade, bastante apreciada, de ir sentado até sua estação de destino, principalmente no caso de longos percursos, como os mais de 60 km até Japeri por exemplo.

O diferencial de sua arquitetura fica por conta das plataformas com cobertura em tecido tensionado (Fig. 37), que confere leveza e algum conforto térmico. Entretanto, as escadas de acesso às plataformas são subdimensionadas para os horários de pico (Fig. 36) e, consequentemente, para eventos esportivos com públicos de cerca de 100 mil pessoas.



Fig. 36. Escada na Estação Maracanã em dia útil, fora do horário de pico.
Fonte: da autora, 2016.



Fig. 37. Cobertura das plataformas da Estação Maracanã.
Fonte: da autora, 2016.

O bairro Maracanã, pertence à R. A. de Vila Isabel, tem área de 166 ha, população de 25.256 e nenhuma favela. No entanto, uma das saídas da estação mostra que no lado da linha férrea não incluído no bairro está o Complexo da **Mangueira** (Fig. 38) que, situado na R. A. de São Cristóvão, possui 13.865 moradores e abrange 4 comunidades.

Bernardes (1990) coloca como limites geográficos entre as zonas suburbana e urbana, a serra do Engenho Novo e os morros do Telégrafo e do Retiro da América. É justamente na passagem entre os dois primeiros que se localiza Mangueira. Para Fernandes (2011, p.150): "principal passagem natural que comunica a cidade com os subúrbios e por onde sempre passaram todas linhas férreas, de modo que aquele sítio pode ser percebido muito cedo como uma porta ou fronteira entre a cidade e o subúrbio". Segundo o autor, a associação do lugar à entrada no subúrbio foi indicada pelos fundadores da escola de samba ao denominá-la Estação Primeira de Mangueira. Sua ocupação é fruto do processo de exclusão espacial carioca, tendo começado "com moradores *expulsos* da Quinta da Boa Vista em 1908, com a remodelação efetuada pelo prefeito Serzedelo Correa", e aumentado em 1916, com "a população que antes

ocupava o Morro de Santo Antônio, junto ao Largo da Carioca, que de lá foi *expulsa* por um incêndio tido como criminoso" (FERNANDES, 2011, p.150, grifos nossos).



Fig. 38. Complexo da Mangueira visto de uma das saídas da Estação Maracanã.
Fonte: da autora, 2016.

O ramal adentra a R. A. do Méier, onde estão localizadas as próximas sete estações, sendo a primeira **São Francisco Xavier**. Uma das que mantém o nome original e cuja história está intimamente ligada ao turfe carioca, prática cultural de elite desde sua implantação, sendo o primeiro hipódromo do Rio de Janeiro – denominado Prado Fluminense – localizado nesta parte do subúrbio carioca no ano de 1850. Data de 1869, a primeira reunião do Jockey Club no local, com a presença do Imperador D. Pedro II. Consolidando esta tendência, é criado o Derby Club em 1885, a partir de uma dissidência[77] entre sócios do Jockey Club que teve à frente ninguém menos que Paulo de Frontin. O Derby Club, em cujos terrenos no fim da década de 1940 foi construído o estádio do Maracanã, teve uma estação da E. F. D. Pedro II homônima fundada no mesmo ano de sua criação, "de modo que houve um tempo em que se planejou que a nata da sociedade fluminense deveria se deslocar de trem para chegar aos

[77] "O Jockey Club era o favorito do setor mais antigo das elites, ligado à economia agrícola (principalmente cafeeira fluminense), enquanto o Derby Club estava mais ligado aos novos setores da elite: aos novos ricos emergentes, aos intelectuais aos profissionais liberais, aos engenheiros e médicos, aos industriais, aos setores urbanos que ganhavam espaço no cenário nacional" (MELO, 2001 *apud* FERNANDES, 2011, p.137).

hipódromos localizados no subúrbio." (FERNANDES, 2011, p.137). O bairro de São Francisco Xavier tem 65 ha - um dos menores do Rio de Janeiro – e 8.343 habitantes, dos quais 1.663, quase 20%, em cinco comunidades de baixa renda.

Chega-se a estação **Riachuelo**, que mantém parte de seu nome original - Riachuelo do Rio - para Lopes (2012) em homenagem à batalha naval homônima travada durante a Guerra do Paraguai em 1865 e vencida pela frota brasileira. "Na atualidade, o bairro destaca-se por abrigar o Centro de Tecnologia Industrial Química e Têxtil do SENAI, tido como o maior centro de tecnologia têxtil da América Latina" (LOPES, 2012, p.302), tem 93 ha, 12.653 moradores e nenhuma favela.

Sampaio teve seu nome alterado "provavelmente em homenagem ao coronel Antônio de Sampaio (1810-1866), patrono da Infantaria, morto por ferimento recebido da Batalha do Tuiuti, num contexto em que vários topônimos evocam personagens ou eventos da Guerra do Paraguai" (LOPES, 2012, p.310). O bairro tem 88 ha e 10.895 moradores, dos quais impressionantes 4.551 – quase 42% - em duas comunidades de baixa renda e em partes de dois complexos: 2 de Maio e Morro São João, ambos na divisa com Engenho Novo.

Engenho Novo, "sede da antiga freguesia da qual conservou o nome" (LOPES, 2012, p.130), "o comércio já era um privilégio do lugar antes da ferrovia, por isto chamava-se Três Vendas e justificou a localização de uma das quatro primeiras estações da Estrada de Ferro D. Pedro II, quando inaugurada em 1858" (FERNANDES, 2011, p.104-105). A partir da instalação da estação, "os antigos sítios e chácaras (muitos pertencentes a figuras da aristocracia) foram loteados e ruas foram abertas nos terrenos antes pantanosos, cortados pelo rio Jacaré, os quais foram, então devidamente saneados" (LOPES, 2012, p.131). Com sua centralidade comercial perdida para o Méier nas primeiras décadas do século XX (FERNANDES, 2011), atualmente "é um bairro economicamente estagnado, com sua paisagem degradada e com altos índices de violência" (LOPES, 2012, p.131), tem área de 264 ha e 42.172 moradores, dos quais 10.874 – cerca de 26% - em duas comunidades de baixa renda e partes de três complexos: os acima citados na divisa com Sampaio e o de Lins – com mais de 15.000 pessoas - na divisa com Lins de Vasconcelos.

Méier (Fig. 39) teria recebido esse nome em homenagem ao camarista Meyer, cujos filhos doaram o terreno onde a estação foi construída sob essa condição (RODRIGUEZ, 2004, p.34). Em 1916, foi criado junto à estação, o Jardim do Méier, uma das principais atrações locais, sendo "o espaço preferencial para a realização de atividades promovidas por órgãos públicos, como aulas de ginástica e eventos festivos, além de ser a única área verde das imediações." (LOPES, 2012, p.201). O jardim possui um coreto tombado pelo Inepac em

1985 (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.196). Para Fernandes (2011, p.105, grifos nossos): "O Méier tem uma posição proeminente na história do subúrbio ferroviário, nas primeiras décadas do século XX foi alçado à condição de *capital dos subúrbios* ou *subúrbio cidade*, por seu ativo comércio, infraestrutura e serviços". Também abrigou uma comunidade judaica que "a partir dos anos 1930, contou com pensões para imigrantes, comércio de produtos *kosher*, uma escola israelita e três sinagogas, além de movimentos juvenis e um grêmio cultural" (FRIDMAN, 2007 apud LOPES, 2012, p.235, grifo do autor).



Fig. 39. Estação Méier e suas escadas rolantes, Rio de Janeiro, RJ.
Fonte: da autora, 2016.

O bairro ainda teve o primeiro shopping center do Brasil, inaugurado em 1963 (LOPES, 2012, p.235), e quatro cinemas: Imperator, Art Palácio, Bruni e Paratodos – os dois últimos tombados em instância municipal em 2014 como representantes da arquitetura art déco. Aberto em 1954, o Cine Imperator era à época o maior cinema da América Latina. Transformado em casa de espetáculos em 1991, fechou em 1996 para reabrir em 2012 como Centro Cultural João Nogueira, "o mais importante ponto de cultura da Zona Norte"[78].

Sobre a noção deste bairro como limite do subúrbio, temos o relato de Souza (2010, p.228) onde: "Em uma entrevista, quando falava o porquê de não ter ido mais a Pernambuco, sua terra natal, Nelson [Rodrigues] cunhou uma frase lapidar que, de certa forma, sintetiza sua imagem sobre o subúrbio: 'A partir do Méier, começo a ter saudades do Brasil'". Com área de 247 ha, 49.828 moradores e apenas uma comunidade de baixa renda listada denominada Joaquim Méier com 265 pessoas. Um pouco menor que o Engenho Novo e com população maior, esses gigantes vizinhos não poderiam apresentar-se mais distintos socialmente.

[78] Dados disponíveis em: <http://www.imperator.art.br/sobre.html>. Acesso em: 08 mai. 2016.

O ramal deixa então a antiga freguesia do Engenho Novo para entrar na de Inhaúma, mas permanece na R. A. do Méier, a partir da estação **Engenho de Dentro**, da qual falaremos mais detalhadamente na dimensão política. O bairro conta com 392 ha e 45.540 moradores, sendo 4.216 – cerca de 9% - em cinco comunidades de baixa renda e parte do complexo Ouro Preto na divisa com Lins de Vasconcelos. Conforme Fernandes (2011, p.123, grifo nosso):

> Nenhuma das sete estações existentes na freguesia do Engenho Novo (São Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Méier e Todos os Santos) possuía feições de área industrial. Partindo do Centro da cidade, somente ao chegar no Engenho de Dentro é que *surgia na paisagem a indústria*.

Próxima estação **Piedade,** inicialmente denominada Gambá. Alguns autores atribuem o nome à presença desses marsupiais na área, mas "para a voz do povo, teria sido por causa dos muitos embriagados, apelidados gambás, que perambulavam pelos botecos do local." (MUSEU UNIVERSITÁRIO GAMA FILHO, 1991, p.11). A mudança do nome para Piedade tem muitas versões. Para Rodriguez (2004, p.34), seria uma homenagem a D. Maria da Piedade, mãe de Elisiário Antônio dos Santos, Barão de Angra, que na época era Administrador da Estrada de Ferro D. Pedro II. Outra hipótese seria uma campanha promovida por moradores insatisfeitos que teriam encaminhado

> [...] vários memoriais a D. Pedro II, pedindo: 'Sr. Imperador, mude o nome, por piedade!' Apelo que teria sido, então, tomado ao pé da letra. Existe, ainda, quem assegure que o movimento popular teria sido em favor da transferência do local da parada do trem, muito distante da casa de um famoso curandeiro, visitada por grande número de pessoas vindas dos mais diferentes pontos da cidade. [...] Finalmente, a mais lógica das versões: fontes eclesiásticas confirmam o costume de se dar às localidades o nome do santo padroeiro. Assim, a denominação Piedade seria em homenagem a N. S. da Piedade, protetora da região, cuja capela fora erguida no final do século XIX. (MUSEU UNIVERSITÁRIO GAMA FILHO, 1991, p.11).

A referida capela, construída em 1879 em "estilo neogótico", é tombada em instância municipal desde 1996 (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.204). De acordo com Lopes (2012, p.279): "[A partir do final da década de 1880] o bairro e suas cercanias ganharam destaque e desenvolvimento, com teatro, cinema, clubes e bom comércio. Assim, em 1905, Piedade era um dos primeiros subúrbios cariocas a receberem iluminação elétrica". Último bairro da R. A. do Méier servido por este ramal, tem 43.378 moradores em 388 hectares, sendo 7.229 – cerca de 16% - em seis comunidades de baixa renda, no complexo Jardim Piedade e em partes de outros dois: Engenheiro Alfredo Gonçalves na divisa com Água Santa, e Morro do Urubu na divisa com Pilares e Tomáz Coelho.

Quintino, inicialmente Cupertino e depois Dr. Frontin, recebeu em 1913 o nome "do líder republicano Quintino Bocaiúva (1836-1912), que possuía uma chácara na localidade"

(LOPES, 2012, p.292), cuja casa é tombada pela Prefeitura desde 1993. Em frente à estação, há um coreto tombado pelo Inepac em 1985, "representante do mobiliário típico das praças do Rio de Janeiro no início do século XX." (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.207). Primeiro dos seis bairros da R. A. de Madureira servidos pelo ramal, tem área de 432 ha e 31.185 moradores, dos quais 1.884, cerca de 6%, em quatro comunidades de baixa renda.

Uma manifestação cultural importante no bairro foram os ranchos carnavalescos, que em 1950, destacava-se "por sediar três agremiações que carregavam em sua denominação o nome do bairro: Aliados, Aliança e Decididos de Quintino. Entretanto, gradativamente obscurecidos pelo crescimento avassalador das escolas de samba, os ranchos carnavalescos praticamente se extinguiram" (LOPES, 2012, p.295).

Encontramos uma descrição pormenorizada sobre a divisão deste bairro pela linha férrea. Conforme Lins (2010, p.153): "o lado de Quintino Bocaiuva junto à avenida Suburbana é mais bem servido de comércio e serviços. [...] Os moradores do outro lado da linha, porém, são mais bem servidos de áreas públicas de lazer – a praça Quintino Bocaiuva, o largo Capitão Couto e o parque da Faetec". Ainda segundo o autor, "Para muitos [moradores entrevistados] só o lado esquerdo da via férrea é considerado Quintino Bocaiuva. O outro lado da avenida Suburbana é mais conhecido como Cascadura ou Cavalcanti" (LINS, 2010, p.159).

E, para se ter uma ideia do quanto a paisagem social se modificou ao longo do tempo, localizamos em Vasconcellos (1935, p.71) um relato do percurso até aqui:

> Nesse primeiro trecho da viagem prende a attenção do passageiro o aspecto de opulencia, já da linha da Central com as suas custosas obras de arte, já dos arrabaldes suburbanos com as suas modernas e graciosas vivendas, quadro magnífico, cuja movimentação augmenta com a explendida moldura constituida pelos pincaros da serra dos Órgãos de um lado e a linha verde negro das serras da Tijuca, Engenho Novo e Jacarépaguá, do outro.

Chega-se à **Cascadura**, uma das estações que mantém o nome original. Para Rodriguez (2004, p.34) por ser "a primeira resistência que encontrou a picareta dos trabalhadores na abertura do leito da estrada". Já para Lopes (2012, p.84, grifos do autor): "De um morador sovina da localidade, por volta de 1850, teria vindo o nome *Cascadura*, mencionado, por algumas fontes até como corruptela da expressão *Casca d'Ouro*, referente ao produto de ourivesaria hoje conhecido como *folheado a ouro*".

Origens do nome à parte, este foi o primeiro terminal do trem de subúrbios iniciado em 1861. Uma das razões pode ter sido o entreposto comercial formado no local pelo entroncamento com a Estrada Real de Santa Cruz. Segundo Fernandes (2011, p.106), Cascadura era "durante o século XIX o principal núcleo de comércio daquela região, até ser

suplantado no século XX pelo Méier e Madureira. Desde o início sua estação era parada obrigatória dos trens do interior, com grande movimentação de passageiros e mercadorias". Consta em Martins (2009) a menção do Mercado de Cascadura, que após progressiva perda de movimento para o de Madureira, foi condenado à extinção em 1928 com a construção do Viaduto de Cascadura. Atualmente com 284 ha e 34.456 moradores, dos quais 7.846 – aproximadamente 23% - em três comunidades de baixa renda, no complexo do Morro do Juca e em parte do complexo Vila Campinho na divisa com Campinho e Praça Seca.

O ramal entra então em terras da antiga freguesia de Irajá, na estação **Madureira**, da qual trataremos especificamente na dimensão simbólica. Resume Lopes (2012, p.221): "Madureira foi-se consolidando como um dos grandes núcleos comerciais, culturais e de entretenimento na zona suburbana carioca, polo de atração para os inúmeros bairros hoje dentro de sua área de influência". O bairro tem 378 ha e 50.106 moradores, dos quais 11.436 – aproximadamente 23% - em três complexos de baixa renda: Faz Quem Quer – na divisa com Rocha Miranda, Turiaçu e Vaz Lobo -, Grota na divisa com Vaz Lobo e Engenheiro Leal e Vila Santa na divisa com Turiaçu. O complexo da Grota, com 6.628 moradores, é formado por sete comunidades, entre elas a da Serrinha – onde ocorre uma das mais tradicionais execuções de Jongo, manifestação cultural afrobrasileira registrada como Patrimônio Imaterial pelo Iphan - , que contribui com cerca de mil destas pessoas.

Próxima estação **Oswaldo Cruz**, nome dado em homenagem ao médico e sanitarista, destino do Trem do Samba (Fig. 40), único trem temático operado pela SuperVia, que ocorre anualmente em comemoração ao Dia Nacional do Samba – 2 de dezembro – e cuja idealização deve-se à Marquinhos de Oswaldo Cruz. O sambista, precursor do movimento *Acorda Oswaldo Cruz* criado em 1990 e embrião do Trem do Samba, relata que na época havia uma preocupação "para que não acontecesse o mesmo que aconteceu com Dona Clara, região próxima que sumiu do mapa quando perdeu sua estação" e que "se não houvesse a estação o bairro de Oswaldo Cruz morreria" (REVISTA FERROVIÁRIA, 2008, p.29).

Com suas duas instalações tombadas pela Prefeitura em 2000 e 2004, o Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela é "a mais importante expressão cultural do bairro" (LOPES, 2012, p.262), que tem 207 ha e 34.040 moradores dos quais 1.660 – cerca de 5% - em quatro comunidades de baixa renda e no complexo Parque Vila Nova. Sua população teria sido formada por "duas correntes principais e complementares de migrantes" (Ibid., p.262): uma delas com a abolição, composta por ex-escravos e descendentes, e a outra "Na primeira década do século XX, com a reforma urbana do Centro do Rio, conhecida como o Bota-

Abaixo, numerosas famílias pobres, majoritariamente negras, vieram somar-se às já radicadas no futuro bairro".



Fig. 40. Chegada do Trem do Samba vista da passarela da Estação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, RJ.
Fonte: da autora, 2015.

Prefeito Bento Ribeiro, "em homenagem a Bento Manuel Ribeiro Carneiro, chefe do Executivo do antigo Distrito Federal, entre 1910 e 1914, ano em que foi inaugurada. Dela, partia antigo ramal até o Campo dos Afonsos, desativado por volta de 1960." (LOPES, 2012, p.46). O bairro, que se desenvolveu ao longo da via férrea, tem 303 ha e 43.707 habitantes, dos quais apenas 530 em duas comunidades de baixa renda e no complexo da Embiri na divisa com Marechal Hermes. Não localizamos nenhum bem tombado nas imediações.

Chega-se à **Marechal Hermes** (Figs. 41 e 42), estação tombada em instância municipal desde 1996, teve sua construção ligada à da Vila Proletária homônima, idealizada pelo então presidente Hermes da Fonseca. Para Rodriguez (2004, p.35): "O prédio, construído num estilo convencionado como eclético, possui uma linguagem arquitetônica influenciada pelo forte vínculo do Brasil com a Inglaterra". Conforme Lopes (2012), para quem a estação seria 'tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional' – afirmação que, apesar de não confirmada por esta pesquisa, demonstra a nebulosidade das esferas de atuação das instâncias de proteção – "importada da Bélgica em blocos e montada no local. Em sua torre, destacava-

se um relógio, o qual, antes do tombamento, foi removido e enviado, segundo consta, para algum lugar em Minas Gerais." (LOPES, 2012, p.229).



Figs. 41 e 42. Vistas lateral e frontal da Estação Marechal Hermes, Rio de Janeiro, RJ.
Fonte: da autora, 2015.



Último bairro da R. A. de Madureira servido pelo ramal, tem 388 ha e 48.061 moradores, dos quais 9.306 – cerca de 20% - em duas comunidades de baixa renda, no complexo Frei Sampaio e em partes de outros dois: o Embiri na divisa com Bento Ribeiro, e o Vila Eugênia – com 10.418 moradores - na divisa com Guadalupe e Deodoro. De acordo com Oliveira e Fernandes (2010, p.63):

> Embora até hoje seja gritante o contraste entre as morfologias urbanas do bairro de Marechal Hermes e a da maioria dos bairros do subúrbio carioca – a primeira planejada pelo Estado, monumental, com todos os serviços, inclusive cinema e teatro; a segunda, liberal, medíocre, feia e desorganizada, obra de descuidados loteamentos, da especulação de particulares e da omissão da prefeitura -, esse bairro singular é quase desconhecido da literatura urbana, em geral, e da habitação social, no Rio de Janeiro e no Brasil.

Entretanto, sua paisagem diferenciada "tem sido cenário preferencial em produções cinematográficas e televisivas, especialmente quando se deseja criar representações do subúrbio. [...] Com suas ruas calmas, seu charme suburbano e o apelo histórico da arquitetura preservada" (RIBAS, 2014). Para a autora o interesse do cinema se inicia em 1976 com *Chuvas de Verão* de Cacá Diegues, e prossegue em *A suprema felicidade* (2010) de Arnaldo Jabor, e *Billi Pig* (2011) de José Eduardo Belmonte. Quanto à televisão, ela cita novelas,

dentre as quais o *remake* de *Pecado Capital* (1999) e *Avenida Brasil* (2012) – onde representou o bairro *Divino*. Observa-se também certo reconhecimento oficial quando, no advento do centenário do bairro em 2013, a Prefeitura cria, por meio do Decreto nº 37.069, a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) de Marechal Hermes.



Fig. 43. Detalhe de mapa da Provincia do Rio de Janeiro.
Fonte: CARVALHO, 1888. Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Sapopemba – atual **Deodoro** - estava no limite do então Município Neutro (Fig. 43). Segundo Silva (1966, p.292), o topônimo seria uma alteração de *sapopema*, nome de origem tupi, de *çapó* - raiz e *pema* – angulosa. O nome da estação foi modificado no início do século XX, em homenagem ao Marechal Manuel Deodoro da Fonseca (1827-1892). Deste ponto a estrada bifurca-se rumo à Zona Oeste (ramal Santa Cruz) ou à Baixada (ramal Japeri). No relatório da E. F. D. P. II de 1879, ou seja, vinte anos após sua abertura e dois após tornar-se terminal dos trens de subúrbios, há uma descrição do conjunto: "Pequeno abrigo para passageiros construido todo de madeira e coberto de telhas. Um abrigo para carros[79]. Um armazem, servindo tambem de estação. Uma casa que serve de cozinha. Um girador." (EFDPII, 1880). Isto demonstra, além da simplicidade das instalações, que a maioria das edificações ferroviárias eram pensadas no âmbito exclusivamente funcional, ou operacional.

Único bairro da R. A. de Realengo e o maior servido pelo ramal, tem 464 ha e 10.842 moradores, dos quais 1.718 – aproximadamente 16% - numa comunidade de baixa renda e em

[79] Conforme já explicado neste estudo, o termo refere-se aos vagões utilizados para o transporte de passageiros.

parte do complexo Vila Eugênia, na divisa com Guadalupe e Marechal Hermes. Localizamos dois equipamentos de lazer: o Piscinão de Deodoro e o Parque das vizinhanças Dias Gomes.

Ricardo de Albuquerque, ainda em terras da antiga freguesia de Irajá, mas na R. A. de Anchieta, tem seu nome como "homenagem ao poeta e diretor da ferrovia [...] à época residente em Madureira, onde se destacou por relevantes serviços prestados à comunidade suburbana." (LOPES, 2012, p.302). O bairro tem 211 ha e 29.310 moradores, dos quais 1.158 no complexo Parque Criança Esperança – um dos maiores do Rio de Janeiro, com quase 15 mil pessoas e doze comunidades - na divisa com Guadalupe e Anchieta. Não localizamos bens tombados ou equipamentos de lazer nas imediações.

Anchieta, parte do município de Nova Iguaçu até o início do século XX, é o bairro mais populoso atravessado pelo ramal, com 434 ha e 55.652 moradores, dos quais 10.700 - quase 20% - em três comunidades de baixa renda, quatro complexos inteiros e parte do Parque Criança Esperança, na divisa com Guadalupe e Ricardo de Albuquerque. Inaugurada em 1896 com a denominação Nazareth – nome da ponte sobre o rio Pavuna[80] e da fazenda que existiam na localidade, bem como da via atual à direita da linha férrea desde Ricardo de Albuquerque até a ponte -, a estação teve seu nome alterado logo em 1897 "por haver outra de igual nome em uma das estradas de ferro em tráfego mútuo com esta estrada" (EFCB, 1898, p.39). Para Lopes (2012, p.24): "Na atualidade, Anchieta é definido como um bairro de classe média, embora conte com poucas opções de lazer e comércio".

Atravessando a citada ponte[81] com vão de 15,5 metros, o ramal Japeri sai do município do Rio de Janeiro e entra no de Nilópolis (Fig.44), parte de Nova Iguaçu até 1947.

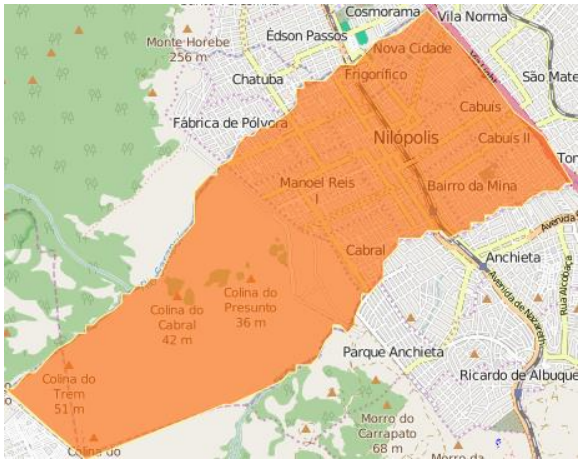


Fig. 44. Nilópolis, RJ.
Fonte: IBGE, 2016.



Fig. 45. Estação Olinda e suas rampas – Nilópolis, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

[80] Do tupi *pab* – lago, lagoa – e *una* – preto, escuro (SILVA, 1966, p.268).
[81] *Cf.* RODRIGUEZ, 2004, p.37; VASCONCELLOS, 1935, p.74.

Com 19 km² e 157.425 moradores, foi formado a partir do loteamento da Fazenda São Mateus na antiga Freguesia de S. João Batista do Meriti e, sua principal referência cultural é o Grêmio Recreativo Escola de Samba Beija-Flor, a partir da segunda metade do século XX. Possui também um centro cultural com teatro, biblioteca e escola de artes dramáticas, e um shopping com três salas de cinema. Conta com duas estações, pela ordem no percurso:

- Olinda (Fig. 45), de 1935, com rampas ao invés de escadas para acesso às plataformas;

- Nilópolis (Fig. 45), que aberta em 1914 com o nome de Engenheiro Neiva – responsável por sua implantação - passa a homenagear o político fluminense e presidente da República entre 1909 e 1910, Nilo Peçanha. A estação atual mantém seu prédio antigo (Fig. 47) no conjunto.



Fig. 46. Estação atual de Nilópolis, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.



Fig. 47. Estação antiga de Nilópolis, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

Como o sistema consultado acerca dos assentamentos de baixa renda só cobre a cidade do Rio, para um panorama geral da Baixada neste quesito transcrevemos o relato de Lyra (2013), a partir de sua experiência no então Centro de Recursos Integrados de Atendimento ao Menor (CRIAM) de Nova Iguaçu, atual Centro de Recursos Integrados de Atendimento ao Adolescente (CRIAAD), unidade de semiliberdade do Departamento Geral de Ações Socioeducativas (DEGASE) da Secretaria de Educação do Estado do Rio de Janeiro:

> [...] os garotos que ela recebe são quase todos moradores da Baixada Fluminense. As comunidades onde eles moram, *Gogó da Ema*, em Belford Roxo; *Chatuba*, em Mesquita; *Vila Norma*, em São João de Meriti; *Estrada da Posse* em Nova Iguaçu; *Vila Operária*, em Caxias; *Favelinha*, em Japeri; entre tantas outras, de tantos outros lugares, são exemplos de espaços sociais em plena deriva. São áreas híbridas, que mesclam atributos urbanos e rurais; em ambos os casos, o que há de pior neles. As favelas da Baixada Fluminense são diferentes das favelas da capital. Em sua maioria elas estão localizadas em regiões relativamente isoladas, cercadas de mato, lavadas de barro, com iluminação pública precária e com esgoto a céu aberto. Nem sempre essas favelas correspondem a um morro, embora essa seja a designação preferencial dos garotos, a despeito das características da geografia e do relevo local.

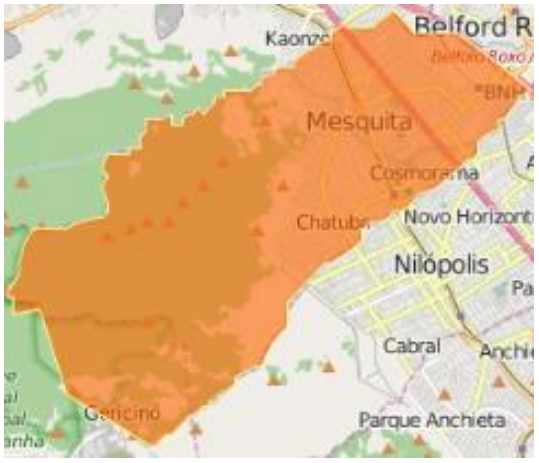


Fig. 48. Mesquita, RJ.
Fonte: IBGE, 2016.



Fig. 49. Estação de Mesquita, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

Transpõe-se o rio Sarapuí, com ponte[82] de vão 10 metros e, praticamente na metade do caminho até Japeri, chega-se ao município de Mesquita (Fig. 48), parte de Nova Iguaçu até 1999. Com 41 km² e 168.376 moradores, integra parte da Área de Preservação Ambiental (APA) de mata atlântica. Possui três estações: **Edson Passos, Mesquita** (Fig. 49) e **Presidente Juscelino**, construídas respectivamente em 1954, 1894 e 1961.

> A Estrada de Ferro D. Pedro II foi o maior atrativo – desde 1858 – para a ocupação do solo mesquitense. A procura de lotes aumentou significativamente a partir da eletrificação da ferrovia (trem elétrico). Nos terrenos situados à margem esquerda, entre a ferrovia e o pé da serra, foram feitas as primeiras ocupações. Nos terrenos situados à margem direita da ferrovia, por causa dos pantanais e dos amplos espaços ocupados pelas olarias ou cerâmicos (fábrica de tijolos e de telhas), as ocupações foram acontecendo lentamente e, principalmente, após as obras de saneamento da Baixada, aceleradas a partir de 1934. (BARROS; AMORIM, 2004, p.181).

O ramal chega ao município de Nova Iguaçu (Fig. 50), principal centralidade da Baixada servida por este ramal, com 796.257 habitantes em 521 km², possui parte da Reserva Biológica do Tinguá criada em 1989, não aberta à visitação. De acordo com o Mapa de Cultura[83] do Estado é "a cidade mais verde, de maior extensão territorial e a mais populosa da Baixada Fluminense. A mais imponente, também. Tem teatro, cinema, boteco para qualquer hora". Já para Peres (2004a, p.100): "Território de passagem, jamais o município de Nova Iguaçu foi causa, só consequência. E o café daria uma outra estrada: ferrovia Central, porque a do Rio D'Ouro[84] foi para nos tirar a água".

---

[82] *Cf.* RODRIGUEZ, 2004, p.37; VASCONCELLOS, 1935, p.75.
[83] Disponível em: <http://mapadecultura.rj.gov.br/cidade/nova-iguacu#prettyPhoto>. Acesso em: 28 mai. 2016.
[84] Ferrovia construída em 1876 para transportar o material para a adutora que captaria água das represas do rio homônimo para abastecer a cidade do Rio de Janeiro *Cf.* RODRIGUEZ, 2004, p.82.

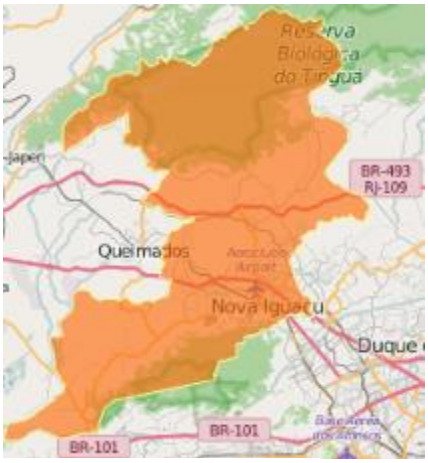


Fig. 50. Nova Iguaçu, RJ.
Fonte: IBGE, 2016.



Fig. 51. Estação antiga Comendador Soares - Nova Iguaçu, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

Seu adensamento se dá a partir de 1940, com o "fracionamento das chácaras em forma de loteamentos. Os que surgem tem como único atrativo a possibilidade de acesso à estação ferroviária. [...] destinados a uma população de baixa renda que está chegando para trabalhar na metrópole" (SIMÕES, 2004, p.152). Atualmente, conforme Paganoto e Becker (2012, p.8) é o "principal destino dos migrantes pendulares residentes em Queimados, Mesquita, Japeri, Nilópolis e Paracambi". Conta com três estações deste ramal, todas abertas no século XIX:

- **Nova Iguaçu**, antiga Maxambomba - uma das estações inaugurais da ferrovia em 1858 - sua implantação determinou, após um processo de ocorrências, a transferência do núcleo da povoação de Vila Iguassu para suas imediações, culminando com sua extinção;

- **Comendador Soares**, passando do nome da Fazenda Morro Agudo para o de seu proprietário, mantém seu prédio antigo (Fig. 51) no conjunto;



Fig. 52. Estação atual de Austin – Nova Iguaçu, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.



Fig. 53. Estação antiga de Austin – Nova Iguaçu, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

- Austin (Fig. 52), nome do único personagem da construção da 1ª Seção que denomina uma estação neste ramal, mantém seu prédio antigo (Fig. 53) no conjunto. Segundo Peres (2004b, p.122) e Vasconcellos (1935, p.77) neste local começavam as terras das Fazendas Reunidas Normandia, transformadas em loteamentos.

Depois da ponte do rio Camboatá, chega-se a **Queimados**, município (Fig. 54) que também pertenceu à Nova Iguaçu até 1990, é servido apenas por esta estação (Fig. 55) e possui 137.962 habitantes em 75 km². Uma das versões para o nome seria a cremação dos muitos trabalhadores (a maioria chineses, conforme Capítulo 2) durante a implantação da ferrovia, vítimas das epidemias que assolaram a região. "A velha estação de Queimados, prédio simples, com a data histórica de 1858, em números bem grandes, foi infelizmente demolida há pouco tempo, para a construção de uma nova estação: era uma relíquia da antiga Estrada D. Pedro II, que merecia ser preservada" (TELLES, 1994, p.245-246).

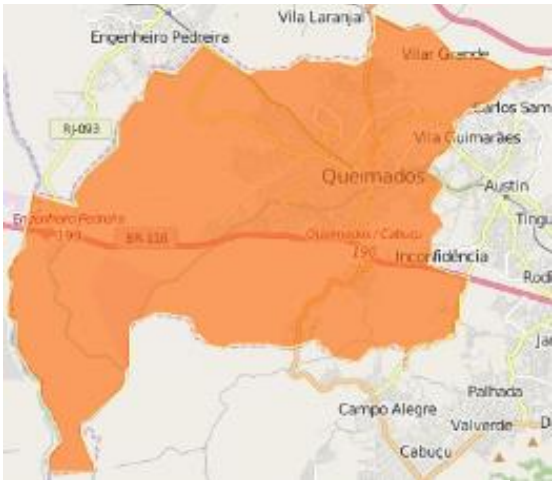


Fig. 54. Queimados, RJ.
Fonte: IBGE, 2016.



Fig. 55. Estação atual de Queimados, RJ.
Fonte: Inventário Iphan, 2008.

A primeira estação do município de Japeri (Fig. 56) é **Engenheiro Pedreira**, antiga Caramujos, nome da localidade e da ponte[85] que transpõe o rio Santo Antônio com vão de 34 metros. Para Rodriguez (2004, p.37), com o declínio dos laranjais, "transformou-se numa imensa cidade dormitório, pois os antigos lavradores tiveram que procurar no Rio de Janeiro o mercado de trabalho para sua sobrevivência".

Mais uma ponte, a de maior vão do ramal, 35 metros, e mais um rio, o São Pedro, que conforme Rodriguez (2004, p.37-38) dividia os antigos municípios de Iguassu e Vassouras, ao qual pertencia a localidade de Belém, atual Japeri, emancipada de Nova Iguaçu na década de

[85] *Cf.* RODRIGUEZ, 2004, p.37; VASCONCELLOS, 1935, p.78.

1980, que possui atualmente 95.492 habitantes em 82 km². O topônimo indígena *japeri* vem de *yapé*, ter ou ser superfície, e *r'y*, d'água (SILVA, 1966, p. 202). Não era, portanto, surpresa para os nativos a natureza do terreno que tantos percalços causou à implantação da ferrovia.

A antiga estação de Japeri (Figs. 14 e 57), um chalé alpino - ou *cottage orné* (BIDDLE, 1973 apud IPHAN, 2004, p.50) - inscrita na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Iphan, encontra-se em avançado estado de deterioração e isolada na plataforma da estação atual com chapas de madeirite. Figura como um espectro, "mera carcaça fantasmagórica na paisagem" (MARTINS; CARDOSO; ANDRADE, 2012, p.78).

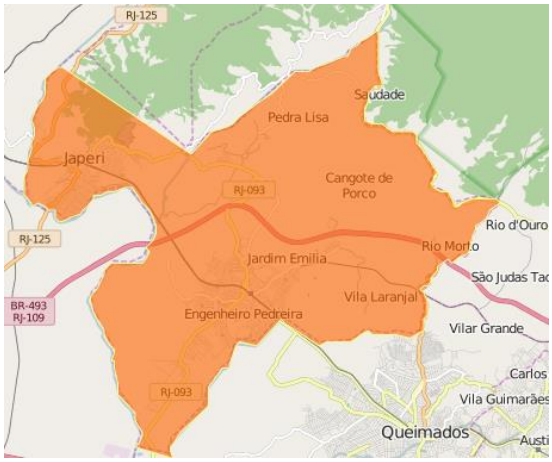


Fig. 56. Japeri, RJ.
Fonte: IBGE, 2016.



Fig. 57. Selo da série Preservação do Patrimônio Ferroviário com a Estação Japeri, RJ.
Em: <http://www.catalogocdd.com.br/P00051984.html>.

Para Américo Maia de Vasconcelos Neto, então diretor-presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU): "Coube à eletrificação da Central o fator certamente mais relevante da transformação, em cidades-dormitório, das estações servidas pelos seus trilhos, papel que depois veio sendo expandido por quase toda a Baixada Fluminense" (apud GUIMARÃES, 1987, p.3). Atribuição esta também defendida por Rodriguez (2004, p.139):

> Afora Japeri, cuja característica era ser terminal de linha, outras localidades, entre as quais Comendador Soares, Austin, Queimados e Caramujos, não tinham apresentado desenvolvimento industrial promissor até então, devido justamente à falta de um transporte regular, tendo sido o advento da tração elétrica na referida zona a etapa inicial de seu progresso.

Assim, urbanização e adensamento populacional - não necessariamente nessa ordem - são irradiados pela ferrovia numa homogeinização estética e social pouco interrompida, onde, por vezes, o nome da estação é o único referencial, num percurso que suscita profundas reflexões sobre pertencimento e alteridade, e o papel da patrimonialização nesse dilema.

3.2. A DIMENSÃO SIMBÓLICA

De acordo com Haesbaert (2007, p.73-74, grifo do autor):

> [...] mais do que território, territorialidade é o conceito utilizado para enfatizar as questões de ordem simbólico-cultural. Territorialidade, além da acepção genérica ou sentido lato, onde é vista como a simples "qualidade de ser território", é muitas vezes concebida em um sentido estrito como a dimensão simbólica do território.

Em seu percurso, o ramal Japeri atravessa territórios com diversas territorialidades, afinal "Ao invés de terem identidades únicas, os lugares estão cheios de conflitos internos" (TAMASO, 2012, p.27). Todavia, tais territórios encontram-se analiticamente padronizados sob os conceitos de **subúrbio** e de **Baixada.** Silva (2012, p.49) alerta que "o tipo de representação hegemônica afirmado em relação aos espaços populares ignora a historicidade e a espacialidade do fenômeno que busca apreender". Desta forma,

> Todos os que vivem dentro de seus limites tendem assim, em determinado sentido, a ser vistos como "iguais", tanto pelo fato de estarem subordinados a um mesmo tipo de controle (interno ao território) quanto pela relação de diferença que, de alguma forma, se estabelece entre os que se encontram no interior e os que se encontram fora de seus limites. (HAESBAERT, 2007, p.89, grifos do autor).

No sistema ferroviário, nota-se a configuração de territorialidades tanto nos ramais e estações, quanto nos carros[86]. Em sua pesquisa, Pires (2011, p.72) observa que o ramal Deodoro serve "bairros da Zona Norte, onde se concentram alguns segmentos da classe média, clientela do mercado imobiliário que se desenvolveu por ali, assim como uma rede de comércio e serviços bastante semelhantes àqueles que atendem os bairros considerados mais desenvolvidos". Quanto à maioria dos usuários dos ramais que servem a Baixada – entre eles, o Japeri - caracteriza-se "como pobre e carente de bons serviços públicos, como saneamento básico, abastecimento de água e conformação de uma rede satisfatória de saúde pública." (Ibid., p.73). O autor conclui que "A maioria dos usuários dos trens urbanos da Central do Brasil, por fim, podia ser considerada de baixa renda." (Ibid., p.73).

A fim de delimitar os perfis dos usuários dos ramais, o autor evidencia diferenças significativas que "combinavam características estéticas, de vestuário, de biotipos, de hábitos, comportamento" (Ibid., p.76). Para uma usuária do ramal Japeri por ele consultada: "O pessoal que vem de Santa Cruz é mais calmo, um tipo que parece até rural. O pessoal de Deodoro é mais *posudo*. Já o de Japeri é mais agitado, mais nervoso e sem educação" (Ibid.,

[86] Tecnicamente, vagão é nomenclatura utilizada para transporte de carga.

p.76). Ao explicar *posudo*, tal usuária define como "quase igual ao do metrô" (PIRES, 2011, p.77). Para o autor, a população usuária do metrô era composta "predominantemente, por pessoas de pele mais clara e que exibiam padrões de consumo mais elevados – considerando os recursos que eram desembolsados para sua aquisição – do que aquelas que observava nos trens da Central, mesmo nas composições de Deodoro." (Ibid., p.78).

A presente pesquisa constatou que as condições de transporte no horário de pico da Linha que vai de Botafogo a Pavuna em nada deve em termos de superlotação e até mesmo características estéticas dos usuários, com a ressalva da ausência de vendedores ambulantes, atividade veementemente desencorajada neste modal, na verdade é muito difícil perceber em estações intermodais qual é o público de um e de outro meio de transporte, o que demonstra o quão enraizada está a ligação do trem com as classes menos favorecidas.

Embora saibamos não ter feito parte dos objetivos de implantação da ferrovia, a ocupação dos espaços por ela servidos pelo proletariado (FERNANDES, 2011), o fato é que "passando pelas freguesias de Inhaúma e Irajá, no território do Município Neutro, a E. F. D. Pedro II teria que *forçosamente* servir também às populações locais, que cresceram bastante ao longo da via férrea" (RODRIGUEZ, 2004, p.21, grifo nosso).

O crescimento da habitação proletária no subúrbio é decorrente do vertiginoso aumento da população do Rio de Janeiro que era, segundo Silva (1992, p.23) "em 1890, cerca de meio milhão de habitantes, tendo praticamente quintuplicado desde 1856", e segundo Fernandes (2011, p.100) "entre 1872 e 1890 [...] praticamente dobrou, passando de 274.972 para 522.651 habitantes, fazendo com que a cidade tivesse que se expandir para os subúrbios". Concorreram também para o adensamento proletário do subúrbio, as políticas urbanas de remodelação e remoção, e o valor mais acessível de moradia nesta região.

Apesar da falta de intencionalidade, "os subúrbios construídos entre 1850 e 1920 deveram sua existência, em primeiro lugar, à estrada de ferro" (FERNANDES, 2011, p.102). No entanto, a capacidade da mesma, já naquela época, não acompanhava esse crescimento que "no início da década de 1920, supera um milhão de habitantes – o que representa um acréscimo de cerca de 100% em relação ao final do século XIX." (SILVA, 1992, p.76), conforme constatado pela Prefeitura do Distrito Federal (1930 apud SILVA, 1992, p.78):

> [...] os bairros de residência popular se intensificam rapidamente nas imediações das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil, ao longo da estrada de São Paulo, num subúrbio ininterrupto [...]. Esses bairros acham-se atualmente em comunicação rápida mas insuficiente, pelas vias férreas, com as oficinas do porto e das indústrias, que deles dependem.

De acordo com Souza (2010, p.224, grifo do autor): "No contexto carioca, *subúrbio* também perde o sentido de localidade e espacialidade, transformando-se em categoria social". Da mesma forma, Fernandes (2011, p.36) expõe que no Rio de Janeiro, "é a classe social que determina o que é subúrbio, a geografia não importa". O autor atribui à Maria Therezinha de Segadas Soares, a "observação da existência de um *significado particular* da palavra subúrbio no vocabulário correntemente empregado no Rio de Janeiro" (Ibid., p.33, grifo nosso). Significado que, partindo de um conceito mais amplo enquanto área distante fisicamente do centro, passa a ser definido por três noções: "o trem como meio de transporte, predomínio da população menos favorecida e dependência e relações íntimas e frequentes com o Centro da cidade" (SOARES, 1960 apud FERNANDES, 2011, p.37). O surgimento deste 'desvio social' do conceito é observado no início do século XX,

> Ao lado de outros termos que surgem no século XX – cidade maravilhosa, zona sul, zona norte, favela, Estado do Rio – a palavra subúrbio passa a compor a imagem ou o mapa social do Rio de Janeiro moderno. [...] A partir de então o trinômio trem/subúrbio/proletário, síntese do conceito carioca de subúrbio, começa a ganhar *consistência real*. (FERNANDES, 2011, p.143, grifo nosso).

Gilberto Velho (1978 apud FERNANDES, 2011, p.37-38, grifo do autor) coloca que: "essa divisão de zona sul, central, norte e suburbana tem forte conteúdo ideológico e subjetivo, [forma] um mapa social onde as pessoas se definem pelo lugar em que moram". Sobre este mapa social, a descrição de Fernandes (2011, p.112) "de distribuição espacial das classes sociais no Rio de Janeiro, no qual a zona sul sempre foi o lugar natural de residência das classes abastadas, restando aos estratos inferiores os subúrbios ferroviários". E, considerando estas observações, a colocação do cineasta Eryk Rocha, em depoimento ao documentário Alma Suburbana (2007): "O subúrbio é visto como uma massa homogênea. É aquele subúrbio que a mídia mostra e que quem mora na Zona Sul recebe".

Em que pese o marxismo da expressão, não há sinônimos que igualem a densidade da desigualdade social no Rio de Janeiro, exemplo de quase todos os aspectos em que ela se apresenta. Souza (2010, p.224) fornece números que "ratificam as diferenças entre essas duas regiões da Cidade Maravilhosa e a atenção dada pelo poder público". Conforme o autor: "Os 10% mais ricos da população possuem 45% da renda da cidade. [...] A composição étnica também difere bastante: a Zona Sul tem 9% de negros (pretos e pardos); [...] no subúrbio carioca, por sua vez, 40% da população é composta por negros." (Ibid., p.224). Ainda segundo ele: "parte da intelectualidade do Rio de Janeiro, de pelo menos o início do século XX até hoje, criou e reproduziu diversos estigmas sobre o subúrbio e os suburbanos,

utilizando-se de seu lugar de classe e espaços de poder para difundir e cristalizar suas opiniões etnocêntricas.” (SOUZA, 2010, p.226).

O viés depreciativo do conceito e sua ligação com a ferrovia podem ser percebidos no relato de Geiger et al (2001, p.5, grifo nosso) acerca das consequências, para o subúrbio, da introdução do automóvel na segunda metade do século XX:

> [...] os vazios foram sendo edificados, pavimentação de ruas e implantação de utilidades públicas, como eletricidade e água, foram ampliadas, e *alternando-se o conteúdo social*, com a entrada de setores de classe média. Com isto, foram também crescendo os equipamentos de comércio e serviços. As mudanças do habitat rebateram sobre a nomenclatura urbana e, hoje, Bonsucesso, Penha, Méier, Piedade, Cascadura, e tantos outros, conhecidos como subúrbios, no passado, são considerados bairros da cidade.

Tal viés não é ignorado tampouco apropriado pelos suburbanos, que valorizam e respeitam seus hábitos, costumes, regras e limites, em detrimento das opiniões de fora. Em depoimento ao documentário Alma Suburbana (2007), o cineasta Antonio Ernesto, de Vigário Geral, define “o que é mais característico no subúrbio, em termos de cultura, são as relações humanas”. As múltiplas manifestações culturais ocorrem, geralmente ligadas à música e à culinária. Dentre elas, para Zaluar e Ribeiro (2009, p.192), a cultura do samba seria a “mais disseminada” e teria criado “centros de lazer e de socialização para os mais jovens: blocos de carnaval e escolas de samba [...]. Nesses centros, desencorajam-se exibições de masculinidade exacerbada ou hipermasculinidade, mais presente nas músicas e nos bailes funk”.

Dos cinco municípios da Baixada atendidos, todos antigos distritos de Nova Iguaçu, Nilópolis, o primeiro a se emancipar, tem pouco mais de meio século de existência enquanto unidade autônoma, fato que nos leva inevitavelmente à generalizações, entretanto fundadas na observação de uma mesma tendência de adensamento. Estes núcleos populacionais receberam grande parte dos migrantes, genericamente chamados nordestinos, que, segundo Mendonça (2004, p.191), eram “Normalmente pessoas de baixo poder econômico que ao se localizar nos principais municípios da Baixada, se agregavam formando verdadeiras comunidades que passavam a trocar experiências da cultura de cada estado a qual pertenciam”. Para o autor:

> Diversa tendência folclórica se interliga em quase todas as comunidades. O reisado, o frevo, a religiosidade afro-baiana vão se cruzando de modo mais intenso formando verdadeiros grupos ou agremiações. Os que queriam se adaptar aos costumes do sudeste fundavam os blocos de samba. [...] Paralelo à evolução do samba, os terreiros de candomblé ou umbanda, onde no caráter lúdico e de transe das próprias seitas ou religiões, descobre-se o grande espaço de encontro dos nossos primeiros sambistas. Começa aí a ascensão do povo, misturando-se com a elite e despertando nessa mesma elite, primeiramente por curiosidade e depois por adesão total, o interesse da sociedade por outras manifestações culturais fora do seu eixo de conhecimento. (MENDONÇA, 2004, p.192).

3.2.1 AS IMAGENS E A PAISAGEM

Em 2008, o ICOMOS aprova a Declaração de Quebec, sobre a preservação do espírito do lugar que, segundo tal documento: "existe, de uma forma ou de outra, em praticamente todas as culturas do mundo e é construído por seres humanos em resposta às suas necessidades sociais" (ICOMOS, 2008, p.2). Para o Conselho, o espírito do lugar "oferece uma compreensão mais abrangente do caráter vivo e, ao mesmo tempo, permanente de monumentos, sítios e paisagens culturais" (Ibid., p.2).

A associação do termo espírito a um bem imóvel pressupõe suas relações com os seres humanos, e são essas relações que atribuem valor ao bem. Como define Milton Santos (2011, p.128-129): "Os objetos, força inanimada, não são outra coisa que o veículo das relações entre os homens. Estas, que contêm o dinamismo da vida e a força da mudança, são humanas, sempre serão relações essencialmente humanas". Ainda conforme o autor: "A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza" (SANTOS, 2006, p.66).

Já a associação do termo espírito à população de uma região, pressupõe uma característica comum aos indivíduos que a compõem, uma homogeneidade idealizada, revelando "a incapacidade dos intelectuais de olhar para a realidade que está à sua frente, pois estão impregnados por uma ideia abstrata de cultura do povo e de sua representação" (LIMA, 2010, p.246). Assim, em 1948, era descrito por Lamego (1964, p.324) o espírito carioca:

> [...] características coletivamente singulares de um povo alegre e humorista, em todas as suas camadas pronto sempre a floretear requintes de ironia, a alvorecer as mais sérias discussões de galhofas espontâneas, a motejar dos mais graves problemas de uma vida que aparenta levar em perene jovialidade.

Desta forma perpetua-se a percepção do jornalista alemão Koseritz, ao desembarcar no Rio de Janeiro em 1883:

> Koseritz ficou também impressionado com o caráter alegre e despreocupado do povo carioca. Apesar da escravidão e da pobreza, que ainda dominavam a paisagem, nas ruas cantava-se e ria-se o tempo todo. As festas e os batuques eram frequentes. A observação levou-o a uma curiosa conclusão sociológica. Segundo ele, numa terra de clima tão generoso e ameno, dificilmente haveria espaço para revoluções sociais: "Um povo relativamente bem vestido e alimentado ao qual o clima do país permite, em caso de necessidade, dormir sobre um banco do jardim público, não atira dinamite, mas ri facilmente, faz boas e más pilhérias e não respeita muito as majestades terrenas" (BONES, 2000 apud GOMES, 2013, p.72).

A imagem reproduzida por órgãos governamentais e meios de comunicação, de um povo criativo e feliz instalado na exuberante paisagem do Rio de Janeiro, está presente de tal forma que: "Entre nós, os cariocas, a força imagética da *cidade maravilhosa* se impôs como abrigo de um senso comum do significado do Rio de Janeiro e, ao mesmo tempo, um recurso instrumental mobilizado diante de suas contradições socioespaciais" (BARBOSA, 2012a, p.29-30, grifo do autor). Para Berdoulay (2012, p.123), as imagens

> [...] midiatizam de maneira sensível a relação do sujeito com o espaço. [...] as coletividades produzem uma iconografia que lhes possibilita definir seu território. Para exprimir suas crenças e valores, elas se apoiam em símbolos, patrimoniais ou inventados, materiais ou imateriais.

Conforme Bakhtin (1981 apud FERNANDES, 2011, p.45): "A classe dominante tende a conferir ao signo ideológico um caráter intangível e acima das diferenças de classe, a fim de abafar ou de ocultar a luta dos índices sociais de valor que aí se trava, a fim de tornar o signo monovalente". Neste sentido, a colocação de Barbosa (2012a, p.32):

> Essa imagem instituída pela estetização da paisagem carioca é, no fundo, abstrata, pois oculta desigualdades socioespaciais sensíveis. Desigualdades que observamos diariamente na distribuição quantitativa e qualitativa de bens, de equipamentos e de serviços públicos entre os bairros que compõem o espaço urbano carioca. Desigualdades que se reproduzem com a violência da discriminação cultural e das condições socioeconômicas de parcelas significativas dos habitantes da cidade. Porém, a força icônica das paisagens da natureza exprime um imaginário cultural que nos domina e nos excita (BARBOSA 2012a, p.32).

A construção da imagem de Cidade Maravilhosa "resulta de um complexo processo histórico e cultural. Seu marco inaugural pode ser localizado nas intervenções urbanas do início do século XX, que buscaram erradicar a cidade colonial e insalubre para dar lugar a valores cosmopolitas e a modos urbanos civilizados" (BARBOSA, 2012a, p.26). Sua difusão se daria a partir de 1927, com um programa da rádio Mayrink Veiga, *Crônicas da Cidade Maravilhosa*, e atingiria seu apogeu em 1937 com a marchinha de carnaval homônima, cujo "sucesso espetacular [...] a transformou em um hino da cidade e, mais do que isso, uma 'alma encantada' do ser carioca." (Ibid., p.29, grifo do autor). Para a consolidação desta imagem contribuiu o interesse de Hollywood no paradisíaco cenário da cidade na década de 1940.

O dossiê da candidatura vencedora do Rio de Janeiro à Patrimônio Mundial, *Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar*, que abrange basicamente Orla e Zona Sul, trata toda a população como tendo igual acesso à paisagem patrimonializada, ainda que seja de ciência comum que a maioria da população de baixa renda da cidade do Rio de Janeiro

mora do lado de lá dos túneis que cortam os morros formadores das paisagens cariocas (e, no caso das favelas, nos próprios morros). De acordo com esse documento:

> Dentre as expressões que tomaram os espaços públicos, destacam-se o samba, a bossa nova, o futebol, o carnaval e o reveillon, que projetam a cidade e sua singularidade no mundo. Assim, a *população carioca resultante da mistura de culturas e ambientada nessa paisagem* tem sabido transformar influências e modelos externos, em modos de vida próprios, garantindo uma produção intelectual e artística mundialmente reconhecida. (IPHAN, 2011, p.22, grifo nosso).

Em consonância com a tendência mundial de patrimonialização de paisagens, é promulgada em 2011 pelo município do Rio de Janeiro, a Lei Complementar nº 111, onde:

> § 3º Entende-se por paisagem, a interação entre o ambiente natural e a cultura, expressa na configuração espacial resultante da relação entre elementos naturais, sociais e culturais, e nas marcas das ações, manifestações e formas de expressão humanas.
> § 4º A paisagem da Cidade do Rio de Janeiro representa o mais valioso bem da Cidade, responsável pela sua consagração como um ícone mundial e por sua inserção na economia turística do país, gerando emprego e renda.
> § 5º Integram o patrimônio paisagístico da Cidade do Rio de Janeiro tanto as paisagens com atributos excepcionais, como as paisagens decorrentes das manifestações e expressões populares. (RIO DE JANEIRO, 2011, art.2).

Nas figuras 58 e 59 fica evidente a discrepância das paisagens dependendo do lado dos morros em que se está. Uma corresponde aos ícones da Zona Sul, componentes da imagem mundialmente reconhecida, a outra, ao espaço vivido por milhares de habitantes da cidade. Salientamos que "aquilo que para alguns pode parecer *desordenado, ilógico*, para outros pode ser marcado pela sua própria lógica espacial-territorial, mas que somente aquele grupo identifica, domina." (HAESBAERT, 2014, p.7, grifos do autor).



Fig. 58. Cristo Redentor visto do Pão de Açúcar, Rio de Janeiro - RJ.
Fonte: da autora, 2014.



Fig. 59. Vista do Complexo do Alemão a partir do Teleférico homônimo, Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: da autora, 2014.

O conceito carioca de subúrbio está alicerçado num "raciocínio que se nutre da imagem de uma oposição entre dois territórios mutuamente excludentes [...]. Esta dualidade não existe apenas no discurso dos meios de comunicação; ela se manifesta como uma experiência vivida no cotidiano dos moradores" (GOMES, 2006, p.15). Desta forma,

> A cidade é vista como construída por paisagens/lugares incomunicáveis, separados por fronteiras rígidas que demarcariam relações 'de inclusão e exclusão' social no espaço urbano. Essas leituras foram – e ainda são – resultantes de uma espécie de naturalização da violência material e simbólica que se reproduz na forma pela qual a cidade foi construída e organizada. A diferença é tratada como atraso e a desigualdade, como incapacidade. Na verdade, estamos diante de um não reconhecimento da pluralidade da cidade, sobretudo com a desqualificação de pessoas e de lugares. (BARBOSA, 2012a, p.34).

Ainda conforme Barbosa (2012a, p.33, grifo do autor):

> Se do Leme ao Pontal não há nada igual no mundo, da Vila Kennedy à Central do Brasil também não há nada igual. A diversidade é a marca do Rio. São muitas as 'cidades do Rio de Janeiro' [...] Para o senso comum – reproduzido, geralmente, sem nenhuma crítica pelos meios de comunicação de massa - vivemos em uma metrópole partida em duas [...]. A partir dessa consideração, multiplicam-se as antinomias: formal e informal, legal e ilegal, civilização e barbárie, ordem e violência.

Este contraste é retratado em *Rio, Zona Norte* (1957), que "começa e termina com imagens da Central do Brasil, considerada por muitos o limite entre Zona Sul e Zona Norte" (LIMA, 2010, p.235). No filme, a torre do relógio da estação "aparece como um sinal de demarcação entre dois espaços diferenciados: o asfalto da cidade burguesa e os trilhos dos trens que levam à zona suburbana." (Ibid., p.236). Porém, esta Zona Norte, "mais do que um espaço real, constitui um espaço simbólico [...]. Assim, o subúrbio é visto pelo diretor não apenas como sinônimo de Zona Norte, mas como uma forma de englobar toda uma população carente dos recursos necessários para sua expressão como cidadã." (Ibid., p.235).

De acordo com Souza (2010, p.227): "A literatura e a teledramaturgia brasileiras são dois dos principais meios de popularização de personagens que desqualificam uma masculinidade suburbana". Para o autor:

> [...] a cada novela em que haja um *núcleo suburbano* essas representações se repetem. [...] Assim, ao se desqualificarem os homens pobres e negros, desqualifica-se também o território que eles ocupam e habitam. Desse modo, o subúrbio é o local no imaginário carioca em que estão os homens brutos e violentos. Essas imagens são criadas e repetidas *ad nauseam* até virarem verdade, sendo compartilhada com orgulho mesmo por aqueles que mais perdem com esses estereótipos; afinal, este é o papel do poder hegemônico: inculcar nos dominados seus ideais para perpetuar sua dominação, mantendo cada um em seu lugar tanto territorial quanto socialmente, valorizando, assim, o local onde estão os portadores da masculinidade hegemônica. (SOUZA, 2010, p.232, grifos do autor)

Com todo esse apelo midiático, sintetiza Fernandez (1996 apud MATTOSO, 2009, p.25) que seria predominante a imagem do subúrbio como "um espaço subordinado e sem história, sem criação, sem cultura, carente de valores estéticos em seus homens e sua natureza - subúrbio é quase sempre feio e sem atrativos, ausente de participação política e cultural. No máximo, concede-se ao subúrbio o lugar de reprodução". Para Barbosa (2012a, p.39): "Esse não reconhecimento da alteridade dos demais habitantes do Rio de Janeiro tem produzido relações excludentes e intolerantes que, por sua vez, reproduzem a negação de um direito social primordial: o direito de ser paisagem". Assim,

> Revela-se outra face das relações perversas em nossa cidade: o tratamento desigual dado às pessoas, sobretudo aos negros, de acordo com o lugar que habitam e a paisagem que encarnam. O corpo e a imagem são combinados de acordo com as relações que se quer estabelecer sobre determinados grupos sociais e indivíduos. Portanto, não estamos diante de um tratamento meramente ambíguo de pessoas e práticas culturais. A discriminação tem um sentido explícito dos lugares diferenciados da cidade e, evidentemente, da imagem que os simboliza. (BARBOSA, 2012a, p.37).

Esta discriminação territorial, simbolicamente produzida e retroalimentada, atinge diretamente os usuários do trem, em sua grande maioria moradores das regiões envolvidas, e persiste, apesar de reconhecida discursivamente pelas classes mais favorecidas e pelo Poder Público quando conveniente. No entanto, foram identificadas inúmeras iniciativas dos moradores: desde periódicos centenários[87] ao eloquente documentário Alma Suburbana (2007) e muitos livros, artigos e letras de músicas; lideranças como Marquinhos de Oswaldo Cruz e organizações como a Central Única das Favelas (CUFA); e até mesmo obras públicas como a Praça do Trem em Engenho de Dentro e o Parque de Madureira, região que vem se destacando como representante legítimo da cultura tipicamente carioca. Cabe ao Poder Público, intensificar sua atenção nestas regiões, garantindo o que ainda falta em equipamentos, serviços e infraestrutura, e aos moradores, continuar a organizar-se e exigir com ainda mais veemência um pertencimento real e não apenas imaginário à essa Cidade Maravilhosa. Para os moradores da Zona Sul expandida (acrescente-se bairros distantes do Centro mas não considerados suburbanos, como por exemplo, Barra da Tijuca), em nome da convivência, no mínimo, obrigatória, fica a recomendação de Barbosa (2012b, p.154):

> Romper com essa redução sociocultural dos territórios da cidade significa o reconhecimento da legitimidade da presença do outro, da sua atividade criativa e do direito de manifestar as leituras do seu mundo. Valorizar e respeitar a diversidade de manifestações culturais e artísticas dos moradores dos espaços populares é um ato primordial de construção de uma sociabilidade urbana renovada.

[87] Cf. Mendonça, 2011.

3.2.2. MADUREIRA: O MERCADÃO, O PARQUE E O VIADUTO



Fig. 60. Vista áerea de Madureira com a Linha Auxiliar em roxo, a Linha do Centro em Vermelho, o polígono verde representando o Parque e o polígono azul, o Mercadão.
Fonte: da autora, desenho sobre imagem do Google Earth, 2016.

A região de Madureira apresenta, sem dúvida, o maior número de referências culturais ditas populares, identificadas no percurso do ramal Japeri. Trata-se do principal polo da cultura suburbana que, advinda das classes menos favorecidas foi apropriada como carioca. Conforme Takaki e Coelho (2008, p.131): "Historicamente o bairro de Madureira tem sua identidade cultural associada à presença do Jongo da Serrinha e mais tarde, pelas presenças das tradicionais escolas de samba Portela, Império Serrano e Tradição, o que revela a forte ligação local com a cultura negra". Neste sentido, a afirmação de Luiz Carlos da Vila – autor do samba *Kizomba* campeão pela escola de Vila Isabel em 1988 – no documentário Alma Suburbana (2007): "a cultura típica, para começar, a culinária e a música, o subúrbio é quem detém diretamente da África". De acordo com Barbosa (2012a, p.36):

> Uma generosa ligação parece existir entre as manifestações culturais de origem negra e a *cidade maravilhosa*. Contudo, a cultura do outro, do diferente – representada pelos negros - foi muitas vezes tratada como exótica e, no limite, mercadoria a ser vendida para turistas vorazes. Entre esses extremos habitaram práticas discricionárias e arbitrárias que consideravam os sambistas como marginais e preguiçosos e seus espaços culturais como antros da malandragem e do perigo. O

> samba sempre desceu o morro, principalmente no carnaval, para fazer a festa e alegria do asfalto. Sua provocação maior foi sempre a inversão, mesmo que provisória, de valores e práticas dominantes da cidade: a festa no lugar do trabalho, o corpo no lugar da razão, o prazer no lugar do negócio. (BARBOSA, 2012a, p.36).

Segundo o Mapa de Cultura da Secretaria de Estado de Cultura[88] (grifos nossos): "É um *outro* Rio de Janeiro *a ser descoberto*". Discurso este que, direcionado às pessoas que não conhecem ou frequentam Madureira, remete à reflexão de Altair dos Santos, morador de Vista Alegre, em Alma Suburbana (2007): "Existe o preconceito de lá, de achar que a cultura está lá, e existe o preconceito daqui, de achar também que a cultura está lá". Ficam a descrição, a apropriação e o aviso de limite contidos na letra da música *O meu lugar*, trilha sonora da novela Avenida Brasil, ambientada no subúrbio cenográfico da Rede Globo de Televisão e transmitida em 2012:

> O meu lugar é caminho de Ogum e Iansã, lá tem samba até de manhã, uma ginga em cada andar. O meu lugar, é cercado de luta e suor, esperança num mundo melhor e cerveja pra comemorar. O meu lugar tem seus mitos e seres de luz, é bem perto de Oswaldo Cruz, Cascadura, Vaz Lobo, Irajá. [...] Ah meu lugar, quem não viu Tia Eulália dançar, Vó Maria o terreiro benzer e ainda tem jongo ao luz do luar. [...] Em cada esquina um pagode, um bar. Império e Portela também são de lá. E no Mercadão você pode comprar, por uma pechincha você vai levar, um dengo, um sonho pra quem quer sonhar. (CRUZ; DINIZ, 2009).

Localizada na antiga Freguesia de Irajá, em terras da Fazenda do Campinho, seu nome deriva de Lourenço Madureira que era, de acordo com Martins (2009, p.29-30): "originalmente boiadeiro e lavrador em Campo Grande, tendo progredido nas atividades de tropeiro e marchante de boi", teria arrendado parte da citada fazenda no final do século XVIII, "construindo trapiches e currais, tornando-se um dos mais importantes comerciantes atacadistas do local". Já para Lopes (2012, p.218), este arrendamento teria ocorrido em 1816, e as terras teriam sido destinadas ao cultivo de milho e mandioca "que muito prosperou, levando desenvolvimento à região". Em Martins (2009, p.135) consta que com o falecimento do proprietário da fazenda, sua viúva resolve solicitar judicialmente a reintegração de posse das terras arrendadas, mas tendo em vista as "influências que ambas as partes possuíam junto à Corte", até sua morte, em 1846, nenhuma sentença havia sido proferida. No entanto, de acordo com Lopes (2012, p.218), a viúva teria distribuído as terras após a morte do proprietário e Lourenço teria sido "autor do primeiro processo judicial por posse de terra no Rio de Janeiro, conquistando, com isso, a simpatia popular".

O fato é que o local era ponto de convergência das estradas com destino ao porto fluvial de Irajá, onde se reuniam os comboios ou tropas – única forma de transporte terrestre

[88] Em: <http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/baile-charm-2>. Acesso em: 10 mai. 2016.

de mercadorias disponível antes das ferrovias – configurando, desde sua origem, a vocação de entreposto comercial. A estação da estrada de ferro Central do Brasil foi aberta em 1890, constituindo de um edifício de madeira e denominada Parada do Madureira (EFCB, 1890, p.119). Segundo Lopes (2012, p.221): "Em 1896, por força do progresso local, a parada foi elevada à condição de estação". Já a Revista Rio Ilustrado (recorte s.d., Acervo CPFRJ) atribui a Ricardo de Albuquerque, que teria chegado à Madureira em 1894 "quando ali existia apenas uma pequena parada descoberta e sem plataforma, tal a pobreza do seu movimento" e conseguido que, em 1896, "a rústica e monótona parada, fosse elevada ao título de estação".

Deve-se, entretanto, à outra estação, instalada em 1908, a Inharajá (depois Magno e, atualmente, Mercadão de Madureira) da estrada de ferro Melhoramentos do Brazil – depois Linha Auxiliar, atual ramal Belford Roxo – "o embrião de um novo polo comercial que, já na primeira metade do século seguinte, se transformaria no Mercado de Madureira" (MARTINS, 2009, p.33). Em publicação[89] da Biblioteca Nacional é transcrito artigo de Diomedes de Figueiredo Morais para a Revista Rio Ilustrado de 1937: "Madureira cresce assombrosamente. E onde irá parar com a eletrificação, de um lado, e o alargamento da Linha Auxiliar de outro? Ninguém pode precisar a extensão de seu desenvolvimento".

Para a presente análise, foram escolhidos três lugares patrimonializados onde as diversas territorialidades se encontram: no **Mercado**, sob o **Viaduto** e no **Parque**. Os dois primeiros por sua natureza imaterial, em âmbito municipal, e o último, numa espécie de 'tombamento cultural', em âmbito estadual.

O **Mercado** é criado em 1914 pelo prefeito Bento Ribeiro, "em local atualmente sob as pistas de acesso do Viaduto" (MARTINS, 2009, p.46). Com as obras de duplicação da já Linha Auxiliar da Central do Brasil, é transferido em 1916 "para o então campo livre existente no lado oposto da linha férrea" (Ibid., p.47). Reinaugurado em 1959 em novo local, para a construção do Viaduto, com a presença do presidente Juscelino Kubitschek, "a extinção do velho mercado só aconteceria em 1963, não sem que antes houvessem ocorrido momentos de intensa resistência" (Ibid., p.78). Em 2012 é declarado patrimônio cultural carioca de natureza imaterial pelo Decreto Municipal nº 35.862, considerando: ser "uma das atrações mais conhecidas e que mais projeta o nome do bairro para fora de suas fronteiras" e "um dos últimos grandes mercados da cidade"; sua "importante atuação [...] na preservação das tradições culturais e religiosas afro-brasileiras"; e "a necessidade de se se preservar a

[89] Em: <https://www.bn.br/noticia/2015/07/rio-450-anos-bairros-rio-madureira>. Acesso: 22 jun. 2016.

memória cultural por meio do Registro dos Lugares onde se reproduzem práticas culturais coletivas" (RIO DE JANEIRO, 2012).

Em 1958 é construído o **Viaduto** Negrão de Lima, conectando os três setores do bairro dividido pelas ferrovias. O espaço coberto gerado sob sua estrutura passa a abrigar, a partir da década de 1990, duas manifestações ligadas à cultura negra: o Baile Charme e a CUFA.

Iniciativa dos fundadores do bloco carnavalesco Pagodão de Madureira[90], o baile charme, realizado neste espaço desde 1993, é oficializado pelo município através da Lei nº 3.087 de 2000, com a redação dada pela Lei nº 3.888 de 2004, que cria o Espaço Cultural Rio Hip Hop Charme. Em 2013 é declarado bem cultural de natureza imaterial e inscrito no Livro das Formas de Expressão. Para Martins (2004, p.12, grifos do autor), o charme seria:

> [...] uma construção feita a partir da música negra norte-americana. Sua origem, mantendo a especificidade do regional, tem como ponto de referência o *Rythm&Blues* cuja dinâmica global foi possível graças à mundialização da cultura estadunidense promovida pelo domínio e expansão dos seus meios de comunicação. Assim, a dimensão global da *black music* como produto expressa-se [...] através do caráter local que o Charme traduz, resultado que é de contaminadas ressignificações próprias da cultura urbana carioca.

Conforme Decreto nº 36.803, trata-se de "genuína invenção carioca [...] do mesmo modo que o choro, o samba e a bossa-nova, constituindo-se expressões sofisticadas e amplas do continente americano, onde a cidade do Rio de Janeiro figura como lócus único da musicalidade da cultura negra" (RIO DE JANEIRO, 2013a). O charme, além de ritmo, constitui um estilo, que inclui penteado, vestuário, comportamento e vocabulário próprios.

A partir de 1996, com a liderança de Celso Athayde e Mv Bill, começa a se organizar a CUFA que inaugura em 2015, sob o viaduto, seu espaço cultural com quadra, refeitório, salas de aula e setor administrativo, a fim de aprimorar o atendimento aos jovens de comunidades de baixa renda, através da promoção de cursos e eventos culturais e esportivos. Para Takaki e Coelho (2008, p.127): "as ações culturais do Hip-Hop [...] não só contribuem para a recuperação do sentido de lugar para o espaço residual conformado pelo viaduto, mas também se converteram numa nova identidade para o bairro".

A região foi recentemente agraciada com o **Parque** de Madureira (Figs. 61 e 62), inaugurado em 2012 e que, com 109 mil m², é o terceiro maior parque público da cidade depois do Aterro do Flamengo e da Quinta da Boa Vista. Com projeto de arquitetura, urbanismo e paisagismo desenvolvido pelo escritório RRA, o equipamento – atualmente com extensão de 2,15 km e com conclusão prevista para o segundo semestre de 2016, com

[90] Em: <http://www.pcg.com.br/eblack/36.htm>. Acesso em: 20 jun. 2016.

extensão de 3,15 km - visa beneficiar, quando completo, nove bairros da **Zona Norte**: Turiaçu, Oswaldo Cruz, Rocha Miranda, Bento Ribeiro, Honório Gurgel e Marechal.



Fig. 61. Planta do Parque de Madureira, Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: RRA. Em: <http://www.rra.com.br/projetos/parque-madureira-rio-20>. Acesso em: 20 jun. 2016.



Fig. 62. Vista noturna do Parque de Madureira, Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: RRA. Em: <http://www.rra.com.br/projetos/parque-madureira-rio-20>. Acesso em: 20 jun. 2016.

De acordo com o RRA[91]: "Há mais de 20 anos, estudos apontam a demanda de áreas verdes públicas para a Zona Norte. Numa região com 97% de ocupação antrópica e menos de 1 m² de área verde por habitante". Esclarecendo o significado de ocupação antrópica, trata-se de termo originário do grego *anthropikos*, referente ao que procede da ação humana, atualmente em voga para designar as modificações provocadas pelas atividades humanas no meio ambiente, realizadas, na maioria das vezes, em áreas com incidência de algum nível de proteção ambiental, ou seja, ocupações sem planejamento com as devidas consequências.

O parque recebe entre 20 e 25 mil visitas durante os fins de semana e conta com quadras, playgrounds, academias, ciclovia, área para bocha e tênis de mesa, complexo[92] de skate "considerado um dos mais completos da América Latina" e a Praia de Rocha Miranda: um balneário artificial composto por lâmina d'água, faixa de areia e cachoeiras. Possui, ainda,

[91] Disponível em: <http://www.rra.com.br/projetos/parque-madureira-rio-20>. Acesso em: 20 jun. 2016.
[92] Conjunto de pistas, percursos e obstáculos para a prática do skate.

segundo o site Cidade Olímpica[93], "reforçando a identidade e a tradição do bairro [...] a Praça do Samba, um espaço com palco, concha acústica e arquibancadas para a realização de shows e apresentações culturais". Seu projeto conquistou o primeiro certificado de qualidade ambiental *AQUA* atribuído a um espaço público brasileiro, graças à seu "sistema de irrigação controlado por sensores meteorológicos, edificações com paredes e tetos verdes [...] mais de 800 árvores e 400 palmeiras plantadas, energia solar, controle de resíduos sólidos, sistema de reuso de água, pisos permeáveis e utilização de lâmpadas LED" [94].

Na inauguração da mencionada praia, em 12 de outubro de 2015, data comemorativa do Dia das Crianças, o prefeito Eduardo Paes afirma, conforme reportagem de O Globo[95] que: "essa história de cidade partida não tem mais. Acho que o desafio do Rio é permitir que a galera de Ipanema invada esta praia aqui [...]. Nós, às vezes, ficamos cheios de medo, cheios de preconceito, cheios de raiva". Ora, sabe-se que é parco, senão inexistente, o interesse por parte da população de Ipanema de frequentar o local, pela localização e demais fatores socioeconômicos correlatos. Trata-se de associação a uma imagem coletivamente reconhecida em prol de um bem estudado discurso político. Ao ser questionado sobre o prolongamento do Parque e a instalação de uma pista de ski no calor de Madureira, ele responde: "Vai ser um barato. Tudo aqui é mágico, tudo aqui é poesia. Aqui é onde o povo dessa cidade encontrou sua identidade, no subúrbio, na Zona Oeste, é onde se fazem os grandes poetas daqui" (O GLOBO, 12 out. 2015). Cabe ressaltar que nenhum dos nove bairros servidos se situam na Zona Oeste, mas fica nítida, mais uma vez uma associação, agora de subúrbio à cultura, já que este é um poderoso binômio do discurso, e para que não haja dúvida, ainda segundo a reportagem: "o prefeito sambou debaixo do aguaceiro, de calça comprida, camisa arregaçada, sapato e chapéu [...] ao som das baterias da Portela e do Império Serrano".

Em 2016 o Parque é declarado Patrimônio Histórico e Cultural pela Lei Estadual nº 7.239 que, ao proibir "qualquer alteração, reforma ou obra que alterem as características culturais do Parque" (RIO DE JANEIRO, 2016, art.2), nos leva ao recorrente debate sobre a aplicabilidade dos instrumentos de proteção e a ideia que a preservação da imaterialidade pode ser garantida pelo tombamento do veículo material onde temporariamente se manifesta.

Além das citadas patrimonializações estaduais e municipais, consta para Madureira o Decreto Municipal nº 24.560, de tombamento relacionado à "importância cultural dos imóveis

---

[93] Disponível em: <http://www.cidadeolimpica.com.br/noticia/parque-madureira-conheca-as-atracoes-que-serao-inauguradas-na-expansao/>. Acesso em: 20 jun. 2016.

[94] Disponível em: <http://www.rra.com.br/projetos/parque-madureira-rio-20>. Acesso em: 20 jun. 2016.

[95] Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/paes-inaugura-praia-artificial-no-parque-de-madureira-17754954>. Acesso em: 20 jun. 2016

que constituem testemunhos das primeiras construções" (RIO DE JANEIRO, 2004b). Dentre os quais selecionamos, enquanto locais de encontro, três cinemas e um clube de ciclismo.



Figs. 63 a 65. Antigos cinemas Madureira (esq. superior), Beija-Flor (esq. inferior) e Alfa (dir.).
Fonte: Google Earth, 2016.

Os remanescentes dos cinemas Beija-Flor (Fig. 64) de 1904, e Madureira (Fig. 63) de 1911, onde "o uso foi alterado, mas permaneceu o valor simbólico dos dois espaços representativos da vida sociocultural do bairro" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.187) estão situados na rua João Vicente, paralela ao ramal Deodoro, nas proximidades da estação de Madureira. Também próximo à estação, mas do outro lado da linha, está o prédio do Alfa (Fig. 65), de 1928. Nota-se em comum, o abandono e o arruinamento, bem como a ineficácia do tombamento como forma exclusiva de proteção da integridade física destes bens. De acordo com Caiafa e Ferraz (2012, p.131), que cunharam a expressão *cinemas de estação*, "eram inaugurados geralmente bem em frente às estações de trem ou em extensões imediatas a elas, podendo ser avistados por quem estivesse dentro da estação". Para Ferreira (2011) a construção de cinemas de rua no subúrbio teria sido intensa entre 1930 e

1950, gerando uma "estreita dependência que se formou entre a população suburbana e o espetáculo cinematográfico. Quando essa parte do circuito começasse a desaparecer, seriam comuns as queixas sobre a falta de diversões na área" (GONZAGA, 1996 apud FERREIRA, 2011, p.6). O fechamento destes cinemas teria sido, segundo Caiafa e Ferraz (2012, p.133), "contemporâneo do sucateamento da ferrovia no contexto do processo de empobrecimento da região". Para as autoras: "os cinemas dos bairros ferroviários foram subtraídos das ruas com maior força já a partir da década de 1970. Alguns ainda continuaram em funcionamento por mais alguns anos com programação de filmes pornográficos" (Ibid., p.133).

Em igual ou pior estado de conservação, o **Ciclo Suburbano** (Fig. 66), "fundado por volta de 1890, servia como clube de ciclismo, onde os associados saiam em grandes grupos para conhecer as Paineiras, o Corcovado, a Barra, tudo de bicicleta." (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.187).



Fig. 66. Antigo clube de ciclismo Ciclo Suburbano, Madureira, RJ.
Fonte Google Earth, 2016.

O exemplo de Madureira onde – assim como em outros bairros do subúrbio e da baixada ocupados com o advento da ferrovia - espaços públicos e privados foram apropriados pela população local para perpetuar suas práticas culturais, posteriormente reconhecidas pelo Poder Público, e onde os imóveis selecionados pelas instituições responsáveis pelo patrimônio deterioram-se ao sabor das intempéries, corrobora a disparidade das ideias das instituições e da população do que seja patrimônio e denota a necessidade de políticas públicas mais participativas, inclusivas, democráticas. Conforme Haesbaert (2007, p.371):

> Precisamos assim lutar concretamente para construir uma sociedade onde não só esteja muito mais democratizado o acesso à mais ampla multiterritorialidade – e a convivência de múltiplas territorialidades, mas onde estejam sempre abertas, também, as possibilidades para a reavaliação de nossas escolhas e a consequente criação de outras, territorialidades ainda mais igualitárias e respeitadoras da diferença humana. Isto porque o mundo não foi feito apenas para uma meia dúzia de privilegiados que podem efetivamente escolher em que território(s) prefere(m) a cada dia viver.

3.3. A DIMENSÃO POLÍTICA

A política está presente em toda e qualquer interação humana (CUKIER, 2015), entretanto Carsalade (2014, p.219) alerta que: "a ação humana não é homogênea nem altruísta e muitas vezes, sob a égide de um equilíbrio conservativo, estão ocultas (ou até mesmo explícitas) intenções dominadoras e de sobrevalorização de determinados valores em detrimento de outros". Assim, uma política territorial, ou "toda relação de poder espacialmente mediada é também produtora de identidade, pois controla, distingue, separa e, ao separar, de alguma forma nomeia e classifica todos os indivíduos e os grupos sociais." (HAESBAERT, 2007, p.89). De acordo com Gomes (2006, p.13):

> [...] a ideia de território traduz, ao mesmo tempo, uma classificação que exclui e inclui; um exercício de gestão que é objeto de mecanismos de controle e de subversão; e uma qualificação do espaço que cria valores diferenciais, redefinindo uma morfologia de cunho socioespacial. Estes pares – exclusão/inclusão, submissão/subversão, e valorização/desvalorização – criam tensões e resultam em lutas territoriais que almejam modificar seus limites, sua dinâmica, suas regras ou seus valores.

Isto se aplica com rigor em cidades com grandes desigualdades socioeconômicas, caso não só do Rio de Janeiro como da maioria das grandes cidades brasileiras, onde o exercício da cidadania "é, mais do que um problema constitucional legal, um problema territorial" (CASTRO, 2006, p.191).

No percurso do ramal Japeri foram observadas as relações entre usuários, concessionária do sistema de transporte e instituições responsáveis pelo patrimônio em instância federal e municipal; relações estas permeadas pelo tênue limite entre público e privado tipificado pelas instalações ferroviárias e seu entorno. Sobre tal limite, Pires (2011, p.52, grifo do autor) esclarece que: "o domínio do espaço público pertence ao Estado, não à sociedade. É o lugar das regras de difícil acesso, portanto, onde tudo é permitido até que seja proibido ou reprimido pela *autoridade*". E Gomes (2006, p.184-185) descreve a situação que pode ser observada em algumas estações, como expoente a Central do Brasil:

> [...] do abandono dos espaços públicos e dessa recusa em compartilhar um território coletivo de vida social, surge o fenômeno da ocupação dos espaços públicos por aqueles que, não tendo meios para reproduzir privadamente esse estilo de vida, estão condenados a desfilar sua condição por esse espaço: os pobres. Assim, os espaços públicos se transformam cada vez mais numa espécie de passarela para o espetáculo da pobreza. Mendicância, prostituição, comércio ambulante de mercadorias baratas ou contrabandeadas são assim tolerados, sem muitas queixas.

Incidem sobre os territórios forças verticais e horizontais. Para Bessa (2011, p.228): "forças verticais resultam de projetos e/ou ações comandados de fora dos territórios e são capazes de determinar ações internas que se processarão nas paisagens, resultando em sua alteração". Ainda para o autor: "forças locais existem em qualquer território onde existam pessoas. Cada indivíduo, na sua relação com os outros e com o meio, é uma força local, aqui chamada horizontal. Em dado momento, estes indivíduos, organizados em interesses comuns, podem reagir coletivamente" (BESSA, 2011, p.239). Reações estas, por vezes bastante contundentes, já que "cenários degradados ou que não oferecem acolhimento aos indivíduos podem influenciar negativamente na conduta dos mesmos" (SILVA, 2008, p.152).

Figs. 67 e 68. Pixação em muro entre as estações Central e Praça da Bandeira; e marcas de pedradas no para-brisa.
Fonte: da autora, 2016.





Na figura 67, uma pixação num muro entre as estações Central e Praça da Bandeira reflete a realidade enfrentada pelos usuários, onde "Centenas vão centado (*sic*), milhares vão em pé". Na figura 68, marcas de pedradas no para-brisa, fenômeno relatado por usuários e presenciado durante esta pesquisa[96]. Não foi possível identificar a proveniência dos objetos lançados, mas a insegurança instaurada dentro dos carros e os riscos e danos à usuários e patrimônio, são evidentes. Fica o registro desta que não deixa de ser uma manifestação

[96] No dia 29 de fevereiro de 2016 entre 18 e 20 horas no trajeto de Engenho de Dentro para a Central do Brasil.

cultural - não circunscrita ao patrimônio ferroviário, diga-se de passagem - e a conta para toda a população. Para Haesbaert (2014, p.15), trata-se:

> [...] de definir e de transgredir fronteiras, táticas que visam contornar limites ou, mais simplesmente, "viver no limite", já que, para muitos grupos subalternos, a "vida no limite" (entre o legal e o ilegal, a ordem e a desordem – sem que haja relação obrigatória entre esses binômios) é sua condição de sobrevivência.

No documentário português Pare, Escute, Olhe (2009), sobre a desativação de uma ferrovia para a construção de uma represa, é apresentada uma percepção que expressa a verticalidade das políticas públicas nas áreas de transporte e de patrimônio: "Há aqui um cheiro forte a silêncio requentado. Um silêncio abafador que vai delindo as coisas, todas as coisas". Ou seja, a opinião, e sobretudo, a necessidade da população local não é levada em consideração nem lá, nem cá. Alguma semelhança com as estações que estiveram em obras, a exemplo de São Cristóvão, Maracanã e Engenho de Dentro e reabriram ao respeitável público tal qual a estreia de um espetáculo inédito? Conforme Souza (2013, p.87-88):

> O uso intenso e ostensivo de práticas espaciais, como restrições de acesso e locomoção, manuseio de signos inscritos na paisagem e ressignificação de lugares (mediante alteração da toponímia etc.) [...] envolvem a instrumentalização e a alteração do território (e também do substrato espacial material, da paisagem e das imagens de lugar, em vários casos).

Neste sentido, a concessionária SuperVia, herdeira de um sistema em que "a degradação das instalações e a falta de pontualidade das composições" (SILVA, 2008, p.152) vem acarretando manifestações de desagrado por parte dos usuários desde 1908, quando teria ocorrido, segundo Peralva (2000 apud SILVA, 2008, p.152): "o primeiro quebra-quebra de trens urbanos no Rio de Janeiro", exerce um papel fundamental a ser analisado.

Quanto à atuação dos órgãos de preservação do patrimônio, o Iphan instaura em 1989 o processo da estação Central que resulta em seu tombamento em 2008 e, em 1997, o processo do Museu do Trem que resulta em seu tombamento em 2014. Enquanto esses processos eram analisados, o advento da Lei nº 11.483 de 2007 que culmina com a valoração do Museu do Trem e da estação de Japeri. Em âmbito municipal, quatro estações deste ramal são tombadas em 1996: Central, São Cristóvão, Engenho de Dentro (incluindo os galpões das Oficinas) e Marechal Hermes. Em 2004, com o objetivo explícito de construir um estádio para a realização dos Jogos Pan Americanos, são estabelecidos pelo Decreto Municipal nº 24.029: "critérios de proteção e conservação" para os imóveis tombados situados na quadra onde o mesmo seria construído em Engenho de Dentro. Sendo assim, identificamos em Engenho de Dentro um estudo de caso onde atuam as duas instâncias, num cenário ainda em construção.

3.3.1. SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S. A.

Desde 1861, quando se iniciou o transporte de passageiros pela E. F. D. Pedro II, continuado pela Central do Brasil a partir de 1889, o serviço, apesar de ser "o contexto existencial da atividade sobre trilhos" (BUZELIN, 2010), sempre apresentou precariedade. De acordo com Mendonça (2011, p.124, grifo do autor), no início do século XX,

> Uma das críticas mais presentes na imprensa carioca [...] era exatamente a péssima qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias de transporte público, [...] em especial a *Estrada de Ferro Central do Brasil*, linha por onde circulava a grande maioria dos que utilizavam esse tipo de transporte, em particular aqueles que moravam nos subúrbios.

Apesar da eletrificação do sistema no trecho da Central à Madureira em 1937, até Nova Iguaçu em 1938 e até Japeri em 1943 - ano em que também foi inaugurado o atual prédio da estação Central - uma série de fatores, dentre os quais: "O desgaste da frota rodante, que recebia manutenção precária, aliado a outras deficiências de sinalização, da rede aérea, da via permanente, além da administração falha", deflagra no "quase colapso do serviço de subúrbios em 1953" (GUIMARÃES, 1987, p.48-49). A crise da década de 1950, quando foram registrados os maiores acidentes da Central, é assim descrita por Buzelin (2010):

> Acidentes gravíssimos, dada a natureza deste tipo de transporte, cuja lotação raramente era mínima, marcavam momentos de terror e indignação da população, que se via refém de uma situação aparentemente sem solução. Muitos que saiam de suas casas para a labuta diária tinham dúvidas se voltavam no final do dia, uma vez usuários obrigatórios dos sistemas suburbanos. Um quadro que contribuiu eficaz e vorazmente para decantar a imagem da ferrovia no Brasil.

Ciente da necessidade de reaparelhamento dos setores de infraestrutura, mas sem possuir, mais uma vez no caso das ferrovias, o capital necessário aos investimentos, o governo brasileiro, que anteriormente acorrera aos bancos ingleses, desta vez solicita aos Estados Unidos, apoiado na chamada *Doutrina Truman* de 1949 - "conjunto de medidas no sentido de colaborar financeiramente com países ameaçados pelo avanço comunista" (LOPES, 2009, p.83) que "autorizava a formação de comissões mistas dos Estados Unidos com países interessados em programas de ajuda técnica e econômica" (CAMPOS, 1994 apud LOPES, 2009, p.83) – a formação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU).

Esta comissão era composta por técnicos dos dois países e tinha por objetivo a "formulação de planos de investimento destinados a vencer as deficiências em transporte e energia" (CMBEU, 1954 apud LOPES, 2009, p.95). Em contrapartida, "Dentro do espírito de

cooperação recíproca, ficou acertado ainda que o Governo brasileiro facilitaria as exportações de matérias-primas de interesse estratégico, em particular o manganês" (VIANNA, 1987 apud LOPES, 2009, p.95). Ou seja, mais uma vez o Brasil utiliza seus bens naturais em pagamento. Com a Inglaterra foi a madeira, e, com os Estados Unidos, o metal indispensável à sua indústria siderúrgica do qual não possui reservas internas.

Os trabalhos da comissão, iniciados em 1951, foram extintos pelo presidente norte-americano Eisenhower em 1953. Dos 41 projetos formulados, 17 eram voltados às estradas de ferro, sendo três para a E. F. Central do Brasil e um deles exclusivamente para os trens suburbanos desta estrada, cujo diagnóstico aponta que: "As condições inadequadas [...] já atingiram o ponto crítico, na falta de substituição de equipamento e de providências para ampliação das instalações proporcionadas ao contínuo aumento da procura de transporte" (CMBEU, 1954 apud SILVA, 1992, p.130). No entanto, a forma abrupta pela qual a comissão é dissolvida e obstáculos de responsabilidade brasileira, conforme Rodriguez (2004, p.168): "face à inflação galopante que em muito dificultava qualquer planejamento e devido à tradicional morosidade de transformações nas estatais", fazem com que, somente em 1957, com a RFFSA, seja iniciada, de fato, uma política voltada para o transporte ferroviário.

Ao ser criada, a RFFSA administrava a operação e a logística de quatro serviços: trens de carga unitários, responsáveis "pela definição do perfil operacional da Rede" (BUZELIN, 2010); trens de carga geral de médio e curto percurso, trens mistos – passageiros e carga - que logo foram extintos; trens de passageiros de médio e longo percurso, mantidos até 1990 "quando foram suprimidos e não extintos, pois a RFFSA jamais os extinguiu formalmente" (BUZELIN, 2010); e trens suburbanos ou metropolitanos.

Acrescente-se o turbulento quadro político, com a transferência da capital federal para Brasília em 1960 e a criação do Estado da Guanabara, enquanto a expansão da cidade "já havia ultrapassado há muito seus limites administrativos: os municípios de Nilópolis, São João do Meriti e trechos dos territórios de Duque de Caxias e Nova Iguaçu já se encontravam quase totalmente integrados ao espaço urbano da metrópole" (SILVA, 1992, p.92).

Em 1973, é formada a Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio, num período em que se deflagra uma subida vertiginosa no preço do petróleo que faz com que o governo brasileiro, que importava 80% do combustível consumido pelo país, comece "a despertar para a situação distorcida de seu sistema de transportes, com a contínua prioridade dada ao setor rodoviário" (GUIMARÃES, 1987, p.54). Em vista disso, é elaborado mais um diagnóstico do transporte de subúrbios, indicando os principais problemas, recorrentes:

> [...] diversidade de equipamentos, que impedia o controle integrado, prejudicando a manutenção e a reposição de peças das composições; problemas técnicos relacionados com a instalação de trilhos e dormentes; falta de segurança na via permanente, onde os muros de proteção estavam danificados ou inteiramente destruídos; elevado número de acidentes nas passagens de nível, avarias na rede aérea, causas do colapso do sistema; plataforma de embarque e estações mal dimensionadas, colocando em risco a segurança dos usuários; superlotação dos carros e atrasos frequentes. [...] ainda, a imobilização de 30 a 40% da frota de trens, o que resultava num precário nível de atendimento. (GUIMARÃES, 1987, p.54-55).

São implementados alguns programas e melhorias, mas com a sempre crescente demanda, a sempre presente falta de verbas e a administração altamente burocrática e política, as condições gerais prosseguem passando de mão em mão: ainda em instância federal para a CBTU em 1984; em 1994 para a Flumitrens, empresa ligada ao governo do estado do Rio de Janeiro; até ser privatizada e concessionada à SuperVia que, oriunda do consórcio de empresas espanholas vencedor do leilão de 1998 (PIRES, 2011), teve em 2011 seu controle acionário assumido pela Odebrecht TransPort.

A manutenção e operação de uma estrada de ferro consistem em investimentos vultosos com incerteza de retorno, ao menos do capital aplicado, como explica Schoppa (1982, p.144): "Por ser um serviço, o transporte não pode ser armazenado e como tal, a atividade implica em elevado risco para quem a executa". Portanto, há uma série de garantias oferecidas pelo Estado para a empresa que se dispõe a realizá-lo e esta não é uma novidade no transporte ferroviário, e nem uma exclusividade deste tipo de serviço 'público'.

Talvez por receio de que a empresa simplesmente devolva a estrada, sua operação e equipamentos ao governo - fato ocorrido recentemente com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) operadora cargueira -, não observamos ações por parte da ANTT, nos termos da Lei nº 10.233 de 2001, no sentido de orientar e estimular os concessionários a participar da preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias. O site da SuperVia não faz menção ao patrimônio cultural constituído por algumas das instalações que opera e, mesmo após sua reformulação para as Olimpíadas em 2016, com a inclusão do item *Lugares incríveis para conhecer de trem* - uma seleção, com parâmetros não informados, de cinco 'lugares': o Museu Aeroespacial, a Quadra da Escola de Samba Portela, o Parque Madureira, o Museu do Trem e a Quinta da Boa Vista - a ferrovia é tratada exclusivamente como meio de transporte.

Ainda, pelo que experimentamos durante esta pesquisa sobre a interface do Iphan com a SuperVia, ficam os exemplos da estação Central e o desrespeito gritante ao disposto no Decreto-Lei nº 25 de 1937, conformado por uma série de construções irregulares, adaptações, instalações, mutilações e publicidade de toda sorte (Fig. 17) e o abandono da estação Japeri. De acordo com Silva (2008, p.149, grifos do autor):

> A privatização melhorou de modo substancial os serviços oferecidos à população [...]. A regularidade e a pontualidade das viagens aliadas ao conforto das novas composições e instalações significaram um ganho qualitativo nos serviços prestados aos usuários dos trens. Todavia, conjuntamente à implementação do projeto de "modernização" das instalações ferroviárias estava a proposta de "endurecimento punitivo" contra as "classes perigosas". A intolerância aos "vendedores ambulantes" e aos "surfistas de trens", mote das novas campanhas educativas, ocultava os tentáculos do projeto (in)criminador da pobreza que viria a ser implementado. (SILVA, 2008, p.149, grifos do autor).

No que tange à comunicação da empresa com os usuários nas estações e composições, foram identificados dois tipos: informações sonoras ou visuais. As informações sonoras são transmitidas por autofalantes nas plataformas das estações e dentro dos carros, e as visuais, por meio de cartazes afixados nos quadros de aviso das estações e também dentro dos carros.

Conforme Silva (2008, p.146, grifo do autor) é "uma via de comunicação de mão única [...]. A *voz* que comunica não admite interação ou interrogação, revelando o padrão de relacionamento que orienta as ações dos canais de comunicação da administração ferroviária". Ainda para o autor, "essas comunicações são de três naturezas: propagandas, informes institucionais e normas disciplinadoras". (SILVA, 2008, p.145). As propagandas enaltecem a atuação da SuperVia e seus investimentos no setor, sem mencionar que grande parte é proveniente de recurso público. Os informes institucionais tratam da parte operacional, como horários dos trens, bem como alguma ocorrência, não rara, causando alteração no serviço. As normas disciplinadoras expõem restrições nem sempre observadas de não obstrução de portas, respeito ao assento de uso preferencial e ao carro reservado ao público feminino, etc.



Fig. 69. Comunicados fixados no quadro de avisos da Estação Ferroviária Maracanã.
Fonte: da autora, 2016.

Exemplo de informação visual disciplinadora, a figura 69 denota uma estratégia de aproximação composta pela infantilização – observada na utilização de charges com caricaturas representativas dos diversos biotipos imaginados pela empresa como usuários e de

rimas para memorização - e pela banalização, na escolha de uma linguagem informal, com a presença de gírias e expressões pouco ortodoxas, indicando a suposição da empresa de uma dificuldade de compreensão do português formal pelos usuários. Em comparação com um informe visual disciplinador do metrô (Fig.70), observa-se a utilização de outro tipo de desenho e de uma linguagem totalmente diferente, seja na forma, seja no conteúdo.



Fig. 70. Comunicado em painel na plataforma da Estação de metrô Maracanã.
Fonte: da autora, 2016.

Dentre as proibições legais estão: a atividade de vendedores ambulantes, tratada no art.40 do Decreto Federal nº 1.832 de 1996, o Regulamento dos Transportes Ferroviários; o consumo de bebida alcóolica, no art.1 da Lei Estadual nº 6.626 de 2013; e a realização de cultos religiosos, por Ação Civil Pública nº 0221325-98.2007.8.19.0001. O desrespeito às duas primeiras foi regularmente observado durante este estudo. Pires (2011, p.80) explica que:

> [...] o trem não é um único lugar mas uma confluência de lugares, que se articulam a partir das práticas dos atores em seu interior. Confluência esta que se torna possível a partir da decodificação, por diferentes grupos e personagens, de uma moralidade comum a distintas éticas que atuam na perspectiva da apropriação dos seus espaços. Parte dessa moralidade pode ser descrita como um certo gosto pelo risco, pelo permanente desafio às regras instituídas.

Conforme depoimentos de usuários na página da SuperVia na rede social Facebook, até os religiosos continuam realizando seus cultos proibidos. Nestes depoimentos, aos quais as repostas da empresa são geralmente educadas e evasivas, são frequentes as reclamações sobre falta de segurança e uso de drogas. Da etnografia de Pires (2011, p.93): "nos trens era comum o exercício de uma convivência em que cada um podia ter o seu lugar: a maconha, os camelôs, o pagode, a polícia, as festas e outras formas de particularização que as pessoas poderiam patrocinar naquele espaço". Nesta pesquisa foi constatada a manutenção destas territorialidades apesar dos informes da empresa, o que nos leva a questionar sua efetividade.

3.3.2. ENGENHO DE DENTRO: OFICINAS PULVERIZADAS E A *GARE* CARIOCA



Fig. 71. Vista aérea do quarteirão das oficinas com a Praça do Trem indicada pelo polígono verde, o Museu do Trem pelo azul, a antiga Escola Técnica Silva Freire pelo vermelho e uma área residencial em amarelo.
Fonte: da autora, desenho sobre imagem de Google Earth, 2016.

O bairro de Engenho de Dentro teve sua ocupação e estruturação primordialmente ligada às oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II, posterior Central. Instaladas na antiga Freguesia de Inhaúma, sua construção inicia em 1869 e inauguração ocorre em 1871. Para o Almanaque Suburbano (1941 apud FERNANDES, 2011, p.124): "As grandes oficinas e outros servidores da Central do Brasil – uma considerável massa de gente – propulsionaram o progresso e deram novos elementos de vida ao Engenho de Dentro, econômica e social".

A estação, tombada em instância municipal em 1996, foi aberta em 1873 para atendê-las e era identificada nos relatórios da estrada como *Officinas*. Segundo Telles (1994, p.403): "Em 1881, essas oficinas, consideradas as melhores em toda a América do Sul [...] compreendiam dezesseis grandes galpões, com área coberta total de 12.825 m²". A área que ocupavam (Fig. 71) dá lugar ao Estádio Olímpico João Havelange, popularmente chamado Engenhão, e com nomenclatura Nilton Santos autorizada pelo Prefeito Eduardo Paes[97]; ao

[97] Por ofício publicado em resposta ao pleito do Botafogo de Futebol e Regatas. Diário Oficial de 10 de fevereiro de 2015, p.3-4. Em: <http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?edi_id=2674&page=1>.Acesso: 20 jul. 2016.

conjunto da Praça do Trem, com dois galpões e o prédio da administração recém restaurados pela Prefeitura; ao terreno com dois galpões sob administração do Iphan (um abriga a Casa do Patrimônio Ferroviário e o outro está em ruínas – Figs. 3 e 4); e o terreno da antiga escola técnica Silva Freire, desativada, onde há mais um galpão ou, ao menos, sua fachada.

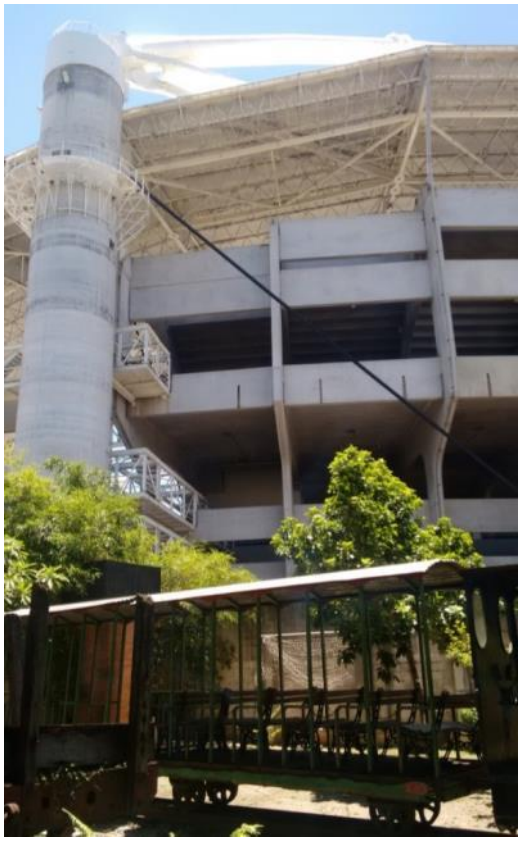
Tendo em vista os poderes, ou melhor, verticalidades, atuando (nem que seja por omissão) e nossa experiência no local durante alguns meses desta pesquisa, reunimos informações suficientes para este estudo de caso. Nem mesmo a estação Central, com suas inquestionáveis importância e imponência, reúne tantas políticas e políticos de tantas instâncias e temas que envolvem turismo, esporte, lazer, patrimônio, cultura, cidadania, etc.

Sobre a trajetória da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, cujo início encontra-se relatado no primeiro capítulo, prosseguimos com o acordo firmado em 2003 entre a Prefeitura – com vistas à construção do estádio - e a RFFSA, então responsável pelo Museu, tendo o Iphan como interveniente, segundo parecer de 2007 da arquiteta Joyce Pena da Superintendência do Rio de Janeiro, constante no Processo de Tombamento nº 1382-T-97.

A parecerista descreve como o terreno foi repartido entre as partes interessadas, sendo moeda de troca a dívida de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de imóveis não operacionais da RFFSA, pela cessão à Prefeitura de grande parte do terreno do Museu que de 23 mil m² foi reduzido para 7.961,98 m². A Prefeitura deveria ainda pagar uma indenização à RFFSA "de R$400.000,00 (quatrocentos mil reais) convertidos em obras de revitalização do Museu do Trem (até hoje não ocorridas), segundo projeto e plano de obras aprovados pelo IPHAN" (PENA, 2007, p.3, grifos da autora). Vale ressaltar que, à época, a competência do Iphan se amparava na Lei nº 10.413 que, sem considerar todo o trâmite necessário e a vastidão de bens envolvidos, determinou o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização (BRASIL, 2002).

Até a conclusão desta pesquisa as obras no Museu ainda não haviam ocorrido e, o mais provável é que simplesmente não ocorram, afinal todo o aporte financeiro propiciado pelos grandes eventos esportivos finda no segundo semestre de 2016, e teremos então uma noção dos legados positivo e negativo de toda essa negociação. A parecerista, após vistoriar o local para "verificar as novas relações espaciais que ali se reformularam", afirma que:

> Não resta dúvida quanto ao incômodo decorrente das obras que ali se fizeram, haja vista a própria mutilação pela qual passou o terreno do museu, cumprindo-nos, informar sobre o impacto visual causado pela presença do estádio e sua relação com edificação do museu. Verificamos que o projeto do estádio, além de ter esmagado mais de 100 anos de nossa história ferroviária, resultou em uma construção de grandes proporções e fora da escala urbana local (PENA, 2007, p.5).





Figs. 72 e 73. Diferença de escalas observada do jardim do Museu do Trem com o Engenhão ao fundo. Fonte: da autora, 2016.

As figuras 72 e 73 comprovam este relato. O estádio separou o conjunto e a diferença de escalas torna o Museu praticamente uma ilha no canto da quadra, isolado não só fisicamente mas das políticas de 'revitalização' da área implementadas para as Olimpíadas. Ainda sobre a diferença de escalas e a natureza do equipamento em si, nos remetem às antigas arenas romanas, modelo exaustivamente repetido de *Panem et circensis* onde "A massa, alimentada e divertida, tornava-se além de inútil, inofensiva; grande conquista dos gênios políticos romanos" (FAVERSANI, 2000, p.84). Segundo Harvey (2006, p.88, grifos do autor):

> *Pão e circo* é uma fórmula antiga e consagrada de controle social. Tem sido frequente o seu uso consciente para pacificar elementos descontentes ou agitados de uma população. Mas o espetáculo também pode ser um aspecto essencial do movimento revolucionário [...]. Afinal, não foi o próprio Lênin que se referiu à revolução como o *festival do povo*? O espetáculo sempre foi uma potente arma política.

Somos mal alimentados e conseguimos ser, pior ainda, divertidos. Para a maioria da população local o estádio vai fazer parte só mesmo da paisagem, bem como servir de abrigo para moradores de rua sob a marquise da bilheteria. O Decreto Municipal nº 24.029 de 2004 desvaloriza o que havia sido valorizado também por um Decreto Municipal, o nº 14.741 de 1996, "Considerando a existência de outras edificações sem valor arquitetônico e cultural na

área" em favor dos supostos "benefícios socioeconômicos que a construção do Estádio Olímpico gerará para a Região e a Cidade do Rio de Janeiro" (RIO DE JANEIRO, 2004a).



Fig. 74. Placa instalada transversalmente no passeio público, em frente a um dos galpões restaurados da futura Praça do Trem, em Engenho de Dentro. Fonte: da autora, 2016.

Em entrevista ao jornal O Globo de 22 de junho de 2014, o secretário municipal de obras, Alexandre Pinto, explica o que será feito com os galpões que ficaram com a Prefeitura:

> Vamos revitalizar toda aquela área [...]. Vamos retirar os muros que barram a visão dos galpões, derrubando algumas paredes para criar uma grande praça de convivência. Para isso, vamos reformar os galpões: três serão restaurados e dois, *que não têm relevância histórica*, serão totalmente desmontados e refeitos. (CANDIDA; LIMA; BERTOLUCCI, 2014, grifo nosso).

Os galpões restaurados pela Prefeitura (Figs. 75 e 76) encaixam-se no que expõe Meneguello (2012, p.104): "Os edifícios fabris são limpos, recebem cores e interiores glamourizados, e são transformados em centros culturais, ou seja, promove-se o apagamento dos usos que tiveram no passado, e esse apagamento impede e impossibilita a compreensão profunda destes bens" e Tamaso (2012, p.31): "na maioria dos casos, o patrimônio seleciona, higieniza e opera uma curetagem nas informações e bens culturais, para atender à demanda nacionalista ou turística, ou ainda à onda universalizante da UNESCO".

No entanto, salientamos a colocação de Carsalade (2014, p.263): "a preservação não está na capacidade do bem de permanecer como está, mas na sua capacidade de mudar junto com as mudanças socioculturais". Não há como negar que a restauração dos galpões melhorou a paisagem e observamos que a população local está se apropriando do espaço 'criado' pela Prefeitura principalmente para práticas esportivas ao ar livre. Uma pena que a

Casa do Patrimônio Ferroviário tenha ficado alheia, do lado de lá do estádio, tanto da paisagem quanto da apropriação do espaço pela população local. Também alheia, bem como cercada por grades, apesar de mantida e restaurada, ficou a pequena capela de Nossa Senhora da Conceição (Figs. 77 e 78), localizada ao lado do prédio da administração das oficinas, atual Museu Cidade Olímpica e Paralímpica.



Fig. 75. Galpão restaurado pela Prefeitura, com muro sendo demolido para integração com a Praça do Trem.
Fonte: da autora, 2016.



Fig. 76. Fachada do antigo prédio da administração restaurada e ainda murada.
Fonte: da autora, 2016.





Figs. 77 e 78. Capela de Nossa Senhora da Conceição, ao lado do prédio da administração das oficinas.
Fonte: da autora, 2016.

A citada reportagem traz também a fala do então Superintendente do Iphan no Rio de Janeiro, Ivo Barreto, acerca da reforma prevista, e até a presente data nem sequer iniciada, do galpão que abriga o Museu:

> Teremos primeiro uma grande obra de conservação, com reforma da estrutura do galpão, da parte hidráulica, elétrica e dos telhados e da pintura. Paralelamente, vamos elaborar o projeto museológico e de aproveitamento arquitetônico [...]. O museu foi reaberto com o acervo que ele já tinha, que é muito ligado ao passado. Mas queremos ter um acervo também voltado para o futuro, usando tecnologia e interatividade. (CANDIDA; LIMA; BERTOLUCCI, 2014).

Nem os autores da reportagem, nem os entrevistados mencionam, no entanto, que a estação de Engenho de Dentro é tombada pelo município. Este é um silêncio bastante significativo, inclusive para comprovar o quão desconexo é o conceito do valor de conjunto, "longe de percebê-lo como *um* dos edifícios conformadores do complexo ferroviário; distante também o entendimento de sua inserção na respectiva malha urbana, quando não definidora de sua configuração." (MARTINS; CARDOSO; ANDRADE, 2012, p.55, grifo nosso).

Segundo o Guia do Patrimônio Cultural Carioca: "Destaca-se a volumetria da edificação marcada pela forma monumental da estrutura metálica de sua cobertura em arco, de influência inglesa" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.126). Trata-se da única *gare* - termo francês para as estações ferroviárias que, no Brasil, "é utilizado para designar o espaço que contém as plataformas onde o trem estaciona, geralmente com ampla cobertura." (MORAIS, 2002, p.29) – do percurso.

De acordo com Ragon (1984 apud MORAIS, 2002, p.29), o fato arquitetônico novo introduzido pelo transporte ferroviário "não foi suficientemente assimilado nem em sua originalidade, nem em seu papel antecipador". O autor expõe que a *Gare du Nord* (1842-1846) e a *Gare de l'Est* (1847-1852) "foram concebidas com a mesma linguagem utilizada nos pavilhões das exposições universais, com os amplos vigamentos metálicos envidraçados, nove anos antes, no caso da primeira e quatro anos antes no caso da segunda, do que o famoso Palácio de Cristal [Londres, 1851]" (Ibid., p.30).

A gare de Engenho de Dentro é a única manifestação de grande porte remanescente da arquitetura do ferro nas estações desta estrada, onde o material restringia-se, na maioria dos casos, às mãos francesas e colunas - conforme Morais (2002, p.163): "em ferro fundido, com certa elaboração, apareceram em poucos exemplares e foram fabricadas nas próprias oficinas da companhia." - que sustentavam as estruturas de madeira das coberturas das plataformas. Encontramos tais exemplares na estação do município de Sapucaia, RJ (Figs. 79 e 80).





Figs. 79 e 80. Mãos francesas e colunas de ferro fabricadas nas Oficinas em 1870, Estação de Sapucaia, RJ.
Fonte: da autora, 2016.

Já a cabine de sinalização de Engenho de Dentro (Figs. 81 e 82), em estilo art déco, desativada em 1988 com a modernização de sistema, encontra-se condenada ao arruinamento, para dar exemplo, em frente à futura Praça do Trem, da distância gigantesca que ainda há entre discurso e prática quando se trata de cultura e patrimônio, num país onde certos contrastes são de tal forma banalizados a ponto de nem mais se notar sua presença.



Fig. 81. Cabine de Sinalização de Engenho de Dentro vista da rua Arquias Cordeiro.
Fonte: da autora, 2016.



Fig. 82. Cabine de Sinalização de Engenho de Dentro vista da estação atual, da qual está separada por grades.
Fonte: da autora, 2016.

A preservação e o arruinamento dividem o território sem que isso cause estranheza a quem quer que seja, 'técnicos ou leigos'[98]. A falta de perspectiva de redução da desigualdade social e de políticas públicas justas, bem planejadas e executadas, faz com que seja aceito o que é dado sem questionamento, afinal, qualquer coisa é melhor do que nada. Assim, melhor construir passarelas que interfiram na volumetria e visibilidade das edificações 'protegidas' do que pensar uma solução inovadora onde as pessoas não tivessem que fazer da travessia da linha uma epopeia. Para Fonseca (2005, p.214): "As políticas públicas de preservação e as representações do patrimônio cultural nacional construídas pelos agentes dessas políticas reproduzem as contradições e os conflitos que se manifestam no contexto maior das relações entre Estado e sociedade". Neste sentido, concordamos com Andrade (2008, p.290):

> [...] faz-se necessária uma ação que mostre ao topo da pirâmide social que a preservação da cultura está intimamente ligada à problemática social [...]. O próprio combate à pobreza tão necessário e tão em moda, terá de adicionar ao combate à exclusão econômica o combate à exclusão cultural, que cria a cisão na comunidade e a trágica guerra urbana que nos vitima. É vital que o processo dinâmico de formação da verdadeira cultura brasileira seja um processo do qual toda a sociedade participe.

[98] Sobre essa classificação Cf. CARSALADE, 2014.

4. POR UM PATRIMÔNIO COTIDIANO RESILIENTE

A tecnologia ferroviária, desenvolvida na Inglaterra a partir do século XIX, transforma drasticamente a sociedade e sua cultura, seja pela otimização e democratização do transporte de pessoas e cargas, seja pela modificação da paisagem com suas instalações inéditas, ou pela introdução de novos materiais e técnicas construtivas. Ainda, traz consigo o aporte ideológico da industrialização, como modernidade, produção em série e igualdade social, tendo uma forma de expressão em particular - o *manifesto* - se destacado neste período.

Gênero textual argumentativo, o manifesto se caracteriza pelo posicionamento público de uma pessoa ou um grupo sobre determinado assunto de interesse coletivo, com o intuito de alertar, denunciar ou protestar (DUARTE, 2016). Era, neste sentido, "perfeitamente compatível com o espírito da época, que via nascer os grandes regimes totalitários, viabilizados pelo poder unificador dos meios de comunicação, a essa altura já totalmente incorporados à vida moderna" (BARROSO, 2007, p.232).

Inicialmente de cunho político, um dos mais famosos e influentes, o Manifesto Comunista, escrito em 1848 por Marx e Engels, abre uma ponte entre estudiosos e sociedade, entre técnicos e leigos, sendo o formato apropriado pelo meio artístico "num radicalismo auto-afirmativo, mas necessário para consolidar a ruptura com o paradigma tradicional (também monolítico e excludente) e lançar as bases para uma nova arte – uma nova maneira de *refletir*, de *realizar*, de *divulgar* e de *fruir* – a arte" (Ibid., p.232, grifos da autora).

Precursor em sua proposta de popularização da arte através da indústria, o manifesto escrito por Gropius em 1923, e que deu origem à escola Bauhaus - *Das Staatliche Bauhaus Weimar* - fusão da Escola de Artes e Ofícios com a Academia de Belas-Artes de Weimar, foi um divisor de águas, unindo estética e funcionalidade de modo inovador:

> [...] a produção industrial anterior às idéias da Bauhaus não se aproximava da arte; institucionalmente eram tidas como coisas distintas, pois tinham, a princípio, finalidades muito diferentes: a indústria visava a produção em série e a arte visava a produção de obras únicas, obras primas. Esta situação só mudou com o surgimento da Bauhaus, que mesmo concordando com alguns paradigmas da arte tradicional (Beleza, Harmonia, Equilíbrio...) desestabiliza a arte já institucionalizada, a arte comumente entendida e oficialmente aceita. (BARROSO, 2007, p.203).

Assim, por seu aspecto persuasivo e contundente, o manifesto, mais do que uma análise, foi escolhido para tratar do patrimônio cultural inserido no cotidiano do transporte ferroviário do Rio de Janeiro, com a finalidade de chamar a atenção para a necessidade de um

novo olhar que leve em conta a função social a ser exercida por este patrimônio, e retomar o discurso introduzido pela Bauhaus, no qual: "A arte voltaria a habitar o cotidiano das pessoas, seria consumida diariamente nos pratos, talheres, mesas, abajures, roupas [...]. Não precisaria mais ser percebida; bastava que estivesse presente. Não precisaria mais estar destacada do todo, emoldurada em museus e galerias" (BARROSO, 2007, p.207).

O Rio de Janeiro, testemunha de várias inovações urbanas no século XIX, como: "arborização em 1820, calçamento com paralelepípedos em 1853, iluminação a gás em 1854, bondes puxados a burro em 1859, rede de esgoto em 1862, abastecimento domiciliar de água em 1874" (GOMES, 2013, p.71), presenciou também a implantação no Brasil da tecnologia ferroviária, responsável pela conformação espacial de parte de sua região metropolitana.

O caráter experimental de suas edificações e equipamentos, e o fato de suas necessidades técnicas, bem como as demais atividades comportadas por suas edificações, estarem em constante transformação e adequação, faz com que alguns destes equipamentos e edificações percam sua utilidade enquanto parte do sistema de transporte. Deste modo, a substituição indiscriminada de prédios e equipamentos originais foi realizada normalmente até que se notasse que exemplares icônicos para o entendimento, valorização e aprimoramento desta tecnologia transcendiam sua dimensão meramente funcional, exercendo referência espacial, arquitetônica e paisagística e, sobretudo, simbólica.

Por aqui, além desta substituição por obsolescência da maioria dos edifícios originais, alguns agravantes como a falta de um projeto nacional para o trajeto das ferrovias e padronização de suas bitolas, a proliferação de contratos mal redigidos e administrações deficitárias, e a preferência política pelo modal rodoviário, culminaram com a erradicação de milhares de quilômetros de linhas, condenando uma quantidade ainda maior de bens.

Na década de 1980, por iniciativa do Ministério dos Transportes, são criados os Centros de Preservação da História Ferroviária, instalados em alguns destes edifícios desativados, após sua restauração e adaptação para esse fim, e com exposição de pequena parte dos bens móveis remanescentes. Um destes centros abriga atualmente a Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, em Engenho de Dentro. Até então, a única ação federal havia sido em 1954 com o tombamento da ferrovia pioneira de Mauá, e alguns processos isolados posteriormente instaurados pelo Iphan. No entanto, com a extinção da RFFSA pela Lei nº 11.483 de 2007, o Iphan é obrigado a dar atenção para este patrimônio e conceber um novo instrumento de proteção, mais adequado pelo volume e diversidade de bens, do que o tombamento pelo Decreto-Lei nº 25 de 1937.

O novo instrumento qual seja, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada pela Portaria nº 407 de 2011, introduz o valor simbólico como um dos quesitos para a seleção destes bens, além dos tradicionais valores histórico e artístico, bem como a análise prévia de sua gestão. Dela, ou seja, de quem vai se responsabilizar pelo bem, depende basicamente sua inclusão na lista. Assim, estes imóveis estão sujeitos à uma conjunção improvável de fatores: motivação política, reconhecimento de seu valor pelo Iphan, verba para seu restauro e que tudo isso ocorra no período de quatro anos da administração municipal interessada.

Classificados de acordo com sua operacionalidade, isto é, se exercem função no sistema de transportes, muitos encontram-se numa zona cinzenta – expressão que descreve um espaço de transição, onde convivem regras antagônicas - caracterizada por bens não operacionais situados em conjuntos operacionais. Destes, quando localizados em áreas centrais do município ou centralidades regionais, na maioria das vezes, são ocupados por repartições, museus e centros culturais, que raramente fazem referência outra ao patrimônio ferroviário que não o próprio edifício, a exemplo do conjunto do município de Pinheiral – RJ (Fig. 83), onde o armazém é utilizado pela operadora cargueira MRS Logística e a antiga estação, isolada por grades da via férrea, abriga uma biblioteca pública (Fig. 84).





Figs. 83 e 84. Vista do conjunto com a estação e o armazém, e fachada da estação - Pinheiral, RJ.
Fonte: da autora, 2015.

Já quando localizados em áreas afastadas, de difícil acesso e até dentro de fazendas, é comum a ocupação por particulares, com as devidas adaptações, ou o abandono e arruinamento, caso da majestosa estação de Aliança em Vassouras –RJ (Figs. 85 e 86).




Figs. 85 e 86. Estação de Aliança, em Vassouras, RJ.
Fonte: da autora, 2015.

Quanto aos imóveis remanescentes em linhas que ainda operam com passageiros, sua gestão envolve mais dois componentes: os usuários e a concessionária, acarretando numa relação complexa e pouco conhecida entre esses agentes, o patrimônio e as instituições públicas responsáveis por sua preservação. A atual interface, parcialmente regulamentada pela Lei nº 10.233 de 2011, que delega à ANTT fomentar a parceria entre concessionárias e instituições em prol do patrimônio, e pelas legislações de tombamento municipal e federal às quais estão submetidos alguns dos imóveis desta pesquisa, não inclui a participação dos usuários, cuja maioria desconhece a patrimonialidade de seus espaços cotidianos.

Da atuação do Iphan no recorte espacial durante esta pesquisa foram constatados Termos de Ajuste de Conduta direcionados à SuperVia com relação à descaracterizações na estação Central, sem maiores efeitos práticos. No mais, o excesso de exigências e a falta de maleabilidade foram decisivos para a exclusão da Casa do Patrimônio Ferroviário das obras de revitalização do conjunto ao qual ora pertenceu, promovidas com o advento dos Jogos, e

seu Fórum do Patrimônio Cultural Ferroviário, do qual a sociedade não organizada em entidades preservacionistas não participa, provou-se inócuo nesse sentido, tendo por principais discussões, durante o período desta pesquisa, a restauração da estação pioneira de Guia de Pacobaíba e a conturbada situação de competências dos órgãos sucessores da RFFSA.

Palco de sucessivos eventos internacionais de grande porte desde a década de 1990, e dos já consolidados Carnaval e Reveillon, o espaço urbano do Rio de Janeiro vem sendo modificado à revelia do transporte ferroviário de passageiros, que permanece praticamente inalterado. As reformas, voltadas exclusivamente para aumento de capacidade e acessibilidade, realizadas em algumas estações para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos, evidenciam o descaso generalizado com o patrimônio por elas constituído. O contraste entre as que serviram de acesso à tais eventos e as demais, que servem somente à população local, corrobora "um paradoxo um tanto estranho. De um lado, as ferrovias contribuíram largamente para a convergência sociogeográfica [...] por outro lado, a ferrovia é vista como um sistema que, em termos econômicos, parece acentuar divisões geográficas." (FREEMAN, 1988, p.51, tradução nossa), apresentado *ad nauseam* neste estudo.

Acerca dos Jogos, a maior demanda de público foi para os jogos que se realizaram no eixo Deodoro-Engenhão-Maracanã-Sambódromo, servido pelo transporte ferroviário operado pela Supervia, compreendendo 22 estações. Em sua coluna de 6 de julho de 2016 para o jornal O Globo, Sérgio Magalhães, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), pergunta: "Quanto foi investido nessa linha, que passa por 24 bairros? As 22 estações foram recuperadas? São acessíveis? Os usuários estão protegidos do sol e da chuva?". O autor cita que o montante gasto com a extensão do metrô foi de oito bilhões de reais, e calcula que cerca de 10% do valor "traria à contemporaneidade o eixo da Central, com estações confortáveis e trens circulando em intervalos pequenos, tal metrô das grandes cidades". Conclui que "é preciso reconhecer que o Estado gasta mal, muito; e bem, pouco".

Em resposta à essas perguntas, segundo a Supervia foram investidos 250 milhões de reais na reforma de seis estações, quatro delas no ramal Japeri: São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro e Ricardo de Albuquerque. Ainda, uma vistoria[99] realizada pelo IAB-RJ em 14 de julho, constatou que em dez delas, a saber: Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Silvia Freire, Piedade, Quintino, Cascadura, Oswaldo Cruz, Prefeito Bento Ribeiro e Marechal Hermes, "não existe acessibilidade, as plataformas não protegem do sol e da chuva, são mal iluminadas, os ambientes insalubres e não oferecem segurança aos usuários do sistema de

[99] *Cf*. Informações em: <http://www.iab.org.br/noticias/eixo-olimpico-de-trens-nao-esta-preparado-para-olimpiada>. Acesso em: 28 ago. 2016.

trens". O presidente do IAB-RJ, Pedro da Luz Moreira, destacou que todas receberam placas novas, talvez o único legado dos Jogos para 16 das 22 estações do 'eixo olímpico'.



Fig. 87. Placa indicativa e volumetria da intervenção na estação de Engenho de Dentro, RJ.
Fonte: da autora, 2016.

Nos discursos acadêmico e político, o termo *resiliência urbana* vem sendo utilizado com frequência. Sua definição, conforme Pacheco (2016), seria "a capacidade de recuperação e adaptação de uma cidade ao enfrentar eventos adversos, sejam de ordem social – como desemprego, violência e déficit de habitação – ou natural, como inundações, tsunamis e furacões". Porém, o entendimento que se infere de sua aplicação vai além da característica física de retornar ao original após uma deformação, implica em estar melhor preparado para acontecimentos recorrentes e principalmente, em encontrar novos caminhos mais adequados que os originais, substituindo o ato de retornar pelo de se transformar. Sua ampla abrangência conceitual sugere e acata a colaboração interdisciplinar (MEEROW et al, 2016), o que se impõe como um dos motivos de utilização do termo, pois "Só uma abordagem ampla e multidisciplinar pode oferecer caminhos consistentes para o estudo do legado da industrialização." (KÜHL, 2008, p.23).

A tendência mundial da busca da resiliência urbana, tem no Brasil três representantes: Rio de Janeiro, Porto Alegre e Salvador, que fazem parte do programa 100 Cidades

Resilientes da Fundação Rockefeller[100]. Lançado em 22 de janeiro de 2015, o projeto *Rio Resiliente* identificou os principais riscos aos quais a cidade estaria exposta, dentre os quais estão, entre outros, saturação da infraestrutura viária e ações criminosas no espaço urbano.

Na descrição do primeiro risco, o projeto faz sua única menção à ferrovia ao expor que: "Os investimentos em transporte ferroviário seguiram a passos lentos" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015, p.35), e confirma a situação geral de abandono denunciada neste manifesto ao admitir que: "Nas últimas décadas, não houve melhorias significativas na infraestrutura viária, especialmente no transporte de massa" (Ibid., p.35). Sobre o segundo risco, suas consequências seriam: depredação, impedimento da realização de serviços públicos, oferta de serviços clandestinos, ameaças à sociedade civil e desvalorização do patrimônio. Alguma coincidência com o relatado nesta pesquisa? Todas.

E o que inferir a partir de ações deste tipo nas estações reformadas para os Jogos, antes e durante sua realização? Em março de 2016, segundo reportagem[101], as estações Deodoro, Engenho de Dentro, Ricardo de Albuquerque e São Cristóvão teriam sofrido pichações e, em reportagem[102] sobre vandalismo nas Paralimpíadas, os banheiros da estação Deodoro tiveram itens furtados como acionadores de descarga, registros e parte de uma torneira, a estação de São Cristóvão foi alvo de furto de poste de iluminação de LED e luminárias, e também houve pichação e danos à portas de elevadores na estação Engenho de Dentro.

Uma das respostas é que tem algo errado com o diálogo entre órgãos e usuários, anomalia detectada num plano mais amplo pelo projeto *Rio Resiliente*, ao colocar como uma de suas estratégias de execução: "uma Prefeitura que sabe escutar, disponibilizar informações de forma transparente, simples e ágil, conduzindo diálogo contínuo com a sociedade" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016, p.94), e cujo resultado seria uma "maior participação da população carioca em decisões sobre a cidade, qualificando as políticas públicas e sintonizando as ações da Prefeitura às demandas da população, democratizando os espaços e recursos públicos." (Ibid., p.94). Mas, como já dizia Ottoni (1859, p.68-69): "É sabido que na imprensa do Brasil todo o debate por mais grave que seja, esmorece e definha, tornando-se os leitores indifferentes e scepticos".

---

[100] *Cf*. Informações em: <http://www.100resilientcities.org>. Acesso em: 22 set. 2016.

[101] *Cf*. Estações da Supervia são pichadas, no Rio, 29 mar. 2016. Em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/estacoes-da-supervia-sao-pichadas-no-rio-18980103.html>. Acesso: 24 set. 2016.

[102] *Cf*. Banheiros da estação de trem de Deodoro são fechados após vandalismo, de 21 set. 2016. Em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/banheiros-da-estacao=de-trem-de-deodoro-sao-fechados-apos-vandalismo-20151125.html>. Acesso: 24 set. 2016. Vandalismo interdita banheiros da estação de trem de Deodoro, 21 set. 2016. Em: <http://oglobo.globo.com/rio/vandalismo-interdita-banheiros-da-estacao-de-trem-de-deodoro-20151296>. Acesso em: 24 set. 2016.

Ainda dentre as estratégias de execução do projeto, está a territorialização do fomento à cultura, que consistiria em "incentivar a mobilidade simbólica, econômica e social dos agentes culturais cariocas, [...] na ampliação do investimento em ações com impacto territorial, garantindo capilaridade e *abrangência geográfica do financiamento público da cultura*", a fim de "reduzir a desigualdade de acesso [...] e permitir que realizadores atuantes nos territórios do Rio vivam processos de fortalecimento, desenvolvimento e crescimento." (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016, p.62, grifo nosso). No entanto, reproduz preconceitos ao afirmar que existem "muitas vizinhanças sem áreas verdes e recreativas, *sem expressões artísticas* e sem negócios suficientes para gerar emprego para moradores e diminuir a necessidade de deslocamento para o trabalho." (Ibid., p.34, grifo nosso).

Portanto, outra resposta possível seria a recorrente distância entre discurso e prática, uma vez que o governo municipal diz que "tem priorizado o desenvolvimento e a inclusão social das populações moradoras de áreas historicamente excluídas dos principais direitos de cidadania, através do reconhecimento e atendimento de suas principais demandas." (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015, p.41). Destacamos que, no projeto *Rio Resiliente*, está previsto "dar poder às pessoas", com a promessa de que os cariocas "participarão ativamente das decisões que os afetam" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016, p.38).

Para Pacheco (2016): "Pensar as cidades a partir de uma abordagem holística – assumindo que todos os serviços urbanos estão interligados e devem ser pensados dessa forma, e não isoladamente, para atingirem plena eficiência – também é uma forma de construir resiliência". Sendo assim, pela semelhança do projeto com os riscos diagnosticados, as soluções propostas e o ideal de inclusão social deste manifesto; pela aproximação conceitual do termo resiliência ao que se espera deste manifesto; bem como a urgência intrínseca do formato escolhido nesta exposição, qual seja, o manifesto; defendemos um *Patrimônio Cotidiano Resiliente*. Patrimônio este que, inserido no transporte ferroviário de passageiros do Rio de Janeiro, possui capacidade de recuperação e adaptação inequívoca, mas que para passar da resistência para a resiliência necessita de, em primeiro lugar, visibilidade.

Posteriormente, uma análise aprofundada dos riscos aos quais está exposto, e estratégias de preservação que sejam de fato discutidas com as comunidades locais e com os usuários, e não somente apresentadas, já definidas ou até mesmo executadas. Conforme Magalhães (2016):

> Quem acredita no valor da qualidade do espaço para o bem-estar das pessoas diria que o começo pode ser a constituição de estruturas permanentes de planejamento

> como função de Estado [...] de modo que estudos sérios possam embasar a ampla reflexão da sociedade e fundamentar investimentos futuros. (MAGALHÃES, 2016).

O não reconhecimento mútuo – tanto dos usuários com relação ao patrimônio, quanto dos órgãos pertinentes com relação aos usuários - em conjunto com a pouca efetividade da parceria entre Supervia, Iphan e IRPH, afora altamente prejudicial à integridade física do bem, suscitou as questões discutidas ao longo deste manifesto: a construção do patrimônio e sua função social, o uso enquanto conservação do bem, a desigualdade socioespacial do Rio de Janeiro, o preconceito atrelado aos usuários deste sistema de transporte e aos territórios por ele servidos, a verticalidade das políticas públicas e a resiliência do patrimônio cotidiano.

Para ir da Central à Japeri, ambas estações selecionadas como patrimônio cultural pelo Iphan, o usuário passa por todas as outras edificações do percurso, três das quais tombadas pelo IRPH, bem como edificações não selecionadas com evidente apelo arquitetônico e social, e outras tantas passarelas e plataformas descobertas, com seu entorno tomado por uma profusão de atividades e ocupações irregulares.

Paisagem cotidiana dos usuários, estes imóveis estão localizados em áreas extremamente carentes de equipamentos culturais e de lazer. O uso garantiu sua permanência e o mesmo uso não pode ser responsável por sua invisibilidade e degradação seja por parte da concessionária, dos institutos, ou dos usuários. Daí a necessidade do olhar para o uso cotidiano em detrimento do turístico, geralmente pensado para a manutenção de bens patrimonializados. Para Kühl (2008, p.211, grifo nosso): "não basta que o novo uso leve em conta apenas os aspectos materiais, de distribuição espacial, documentais, se não for uso condigno com o próprio significado do bem e *pertinente ao local e situação em que se insere e a comunidade a que se volta*".

O enorme poder que o transporte ferroviário de passageiros exerceu sobre a formação dos territórios que delimita, e ainda exerce em sua dimensão simbólica, pode vir a exercer na dimensão política. Para isso poderia concorrer diretamente o reconhecimento e a consequente valorização de seu patrimônio cultural. De acordo com Arantes (2006, p.432):

> [...] o patrimônio como recurso não se encontra necessariamente vinculado ao mundo dos grandes negócios e à especulação. É certo que grandes-empreendimentos imobiliários, urbanísticos e turísticos se valem dessa tendência e a estimulam. Mas é também verdade que programas de geração de renda, de consolidação da cultura pública e da cidadania buscam eficácia no fortalecimento de tudo aquilo que a população pode fazer, com os recursos de que dispõe e que tradicionalmente acumulou, nos lugares onde vive e em seus modos de vida diferenciados. O patrimônio serve também para desenvolver a cultura pública e por isso deve ser valorizado: o patrimônio urbano é bom para o desenvolvimento sustentável, para as festas, para a civilidade [...]. O desafio que se apresenta ao sistema como um todo é encontrar o ponto de equilíbrio entre essas forças, ou seja, construir a

> sustentabilidade econômica e socioambiental da preservação. (ARANTES, 2006, p.432).

Como sugestões deixamos à concessionária:

- a melhoria física das estações, pois estações bem cuidadas, bem iluminadas, com acessibilidade, com equipamentos básicos e serviços destinados ao bem estar dos usuários;
- o aprimoramento operacional do sistema de transporte com a diminuição dos intervalos entre as composições e a ampliação do horário de funcionamento,;
- a revisão da linguagem de grades, muros e demais instalações de 'segurança patrimonial', dos informes sonoros e visuais aos usuários, e das políticas de repressão às práticas ilegais que se dão em seus 'domínios'.

Aos institutos: a premente e efetiva participação da população na seleção e gestão de bens, conforme Vieira (2008, p.82): "O desafio é conseguir atingir um projeto coletivo, onde todos, população, empresários e poder público, tenham tido espaço e feito parte do processo decisório"; e que absorvam a necessidade de adequação de exigências à realidade socioeconômica brasileira.

Numa releitura do caráter experimental da própria tecnologia ferroviária, que os novos usos instalados nos edifícios protegidos, desde que compatíveis com a manutenção de sua operacionalidade, atendam à demanda social local, como irradiadores de cultura e redutos de pertencimento, afinal fazer parte é essencial para que a população se motive a preservar e cuidar e, sobretudo, para que se beneficie de um patrimônio que é seu. Desta forma, além da conservação do prédio, é mantido o caráter vivo, ou imaterial, da ferrovia. Para tal, é imprescindível a adequação da comunicação tanto da concessionária quanto dos institutos afetos, visando o aperfeiçoamento do diálogo com a população envolvida, pré-requisito na elaboração de um projeto de resiliência para o patrimônio cultural ferroviário inserido no sistema de transporte de massa da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Entretanto, tendo em vista o porte de investimento necessário e a condição socioeconômica da população que visa favorecer, é bastante improvável que a resiliência deste patrimônio se concretize, até mesmo como projeto, já que as classes dominantes, em favor das quais são tomadas as decisões políticas neste país, não são usuárias dos sistemas públicos de transporte em massa. As classes mais favorecidas tem que enxergar que a redução da desigualdade socioeconômica melhoraria a cidade como um todo e que a inserção ativa destes bens patrimonializados no cotidiano dos usuários reverteria em benefícios para todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde Cristiano Ottoni, primeiro dirigente da estrada de ferro D. Pedro II que, já em 1859, colocava questões sobre as políticas equivocadas e os preocupantes rumos de seu desenvolvimento, muito se escreveu, e ainda é escrito, sobre a história das estradas de ferro no Brasil, sendo a perspectiva histórica abordada quase que exclusivamente até a segunda metade do século XX. De sua arquitetura, apenas relatos da precariedade das instalações iniciais, passando a estudos posteriores de exemplares icônicos, tratados isoladamente, até a publicação de Geraldo Gomes da Silva: "Arquitetura do ferro no Brasil" em 1986, uma das primeiras compilações destes edifícios expoentes, mesmo que sob o viés do material construtivo e não da função dos prédios.

A inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização em 1992 coloca a categoria em risco e em evidência, passando a ser vista como tal por pesquisadores, a exemplo de Beatriz Kühl em sua obra de 1998 sobre a arquitetura ferroviária paulista, e Sergio Santos Morais em sua dissertação de 2002 sobre a arquitetura das estações da E. F. Central do Brasil. A extinção da RFFSA em 2007 fomenta esse interesse acadêmico e apresenta uma tarefa inédita ao Iphan, tanto pela quantidade e diversidade de bens quanto pela ausência no instituto, até então, de uma reflexão direcionada à preservação do legado ferroviário.

A partir de um ramal com cinco estações selecionadas como patrimônio cultural, e que se mantém operacional desde sua origem com o transporte de passageiros na região metropolitana do Rio de Janeiro, outros aspectos, além do histórico e do arquitetônico, tiveram que ser considerados. Ter participado da seleção de bens oriundos da RFFSA na Superintendência do Iphan e do levantamento do acervo bibliográfico, documental e iconográfico da Casa do Patrimônio Ferroviário; ter vivenciado, utilizando o transporte ferroviário para trabalhar e para conhecer locais e manifestações culturais; e ter presenciado a realização de eventos esportivos de grande porte e de intervenções urbanas que se processaram em virtude deles, acarretaram na estrutura apresentada em quatro momentos.

No primeiro, procuramos entender a construção da categoria *Patrimônio Ferroviário*, e identificar os valores atribuídos pela instituição, pela concessionária e pelos usuários do sistema de transporte em que se encontra inserido. Para isto, foi preciso uma interpretação dos conceitos de cotidiano e alienação, donde percebemos que pouco sabíamos sobre o impacto deste meio de transporte sobre a sociedade, e que desconhecíamos por completo o cotidiano dos usuários, sendo, desta forma, tão alienados aos valores deles quanto eles aos nossos.

No segundo momento, buscamos aprimorar nosso conhecimento acerca do desenvolvimento do sistema – tecnologia, materiais construtivos, tipologias, transporte de passageiros -, e de sua importação para o Brasil - num curioso relacionamento com a Inglaterra e a abolição do trabalho escravo negro - identificando idealizadores e motivações, condições em que foi construída, intencionalidade de seu traçado e de sua função. Foi então evidenciada, sua importância enquanto conjunto capaz de introduzir novos costumes e, por conseguinte, modificar antigos hábitos, e enquanto trajeto responsável por delimitar territórios e produzir territorialidades. Destacamos a relevância da tese de Ceci Vieira Juruá, de 2012.

Em contraposição aos dois primeiros que possuem ampla bibliografia, no terceiro momento, ao localizarmos o trecho em seu contexto socioespacial, simbólico e político, nos deparamos com a dissertação de Maria Laís Pereira da Silva, de 1979, e um longo lapso até 2010, quando Nelson da Nóbrega Fernandes organiza a coletânea *150 anos de subúrbio carioca* junto com Márcio Piñon de Oliveira, depois publica individualmente *O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio* em 2011, mesmo ano de *Esculhamba, mas não Esculacha!* de Lenin Pires, seguidos em 2012 por Nei Lopes com o *Dicionário da Hinterlândia Carioca* e por *O Novo Carioca* de Jailson Souza e Silva, Jorge Luiz Barbosa e Marcus Vinícius Faustini. Não foram encontradas publicações semelhantes sobre a Baixada Fluminense.

O contraste entre a paisagem da *Cidade Maravilhosa* e as imagens do subúrbio e da Baixada, revela o paradoxo de uma figurar como representativa até mesmo para a população que não tem acesso à ela, e das outras, indesejáveis, serem escondidas com muros e tapumes. O abandono e a apropriação indevida de espaços públicos - ao mesmo tempo de todos, de alguém e de ninguém - são uma constante. A desigualdade, a exclusão e o preconceito atrelados aos lugares servidos pela ferrovia e seus moradores, bem como o orgulho e a resistência de suas manifestações culturais, compuseram a base subsidiada pela observação participativa, pelos depoimentos dos usuários e pelos estudos de caso.

Assim, no quarto momento, evocamos o formato de manifesto para denunciar as más condições constatadas e alertar para a necessidade de elaboração de um projeto com a efetiva participação desta população, para à qual a resiliência sempre foi tática de superação diante das dificuldades, com soluções simples, criativas e inovadoras.

De modo geral, trata-se de uma área de conhecimento com abordagens isoladas e muitas lacunas. Ao colocar lado a lado vozes proferidas de locais diversos para que possam se complementar, ou ao menos se conhecer, esperamos contribuir com um novo olhar, mais abrangente, cujo foco esteja na melhoria da qualidade de vida nos territórios ao longo do percurso, considerando para isso o potencial de alcance do patrimônio ferroviário.

REFERÊNCIAS

ABREU, Antonio Izaías da Costa. *Municípios e Topônimos Fluminenses: Histórico e Memória*. Niterói: Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 1994.

ALBERNAZ, Maria Paula; LIMA, Cecília Modesto. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. v.I – A a I. São Paulo: ProEditores, 1997-1998.

_____. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. v.II – J a Z. São Paulo: ProEditores, 1998.

ALMA SUBURBANA. Direção: Luiz Cláudio Lima; Hugo Labanca; Leonardo Oliveira; Joanna D'Arc. Produção: Luiz Cláudio Lima; Joana D'Arc. Rio de Janeiro: Núcleo de Arte Grécia; Subúrbio em Transe, 2007. 1 DVD (75 min).

ANDRADE, Roberto Cezar de. O público e o privado na preservação dos bens materiais: reflexões. In: CARVALHO, Claudia S. Rodrigues de; GRANATO, Marcus; BEZERRA, Rafael Zamorano; BENCHETRIT, Sarah Fassa (Orgs.). *Um olhar contemporâneo sobre a preservação do patrimônio cultural material*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2008. p.286-292.

ARANTES, Antonio A. O Patrimônio Cultural e seus usos: A Dimensão Urbana. *Habitus:* revista do Instituto Goiano de Pré-história e Antropologia, Goiânia, v.4, n.1, p.425-435, jan./jun. 2006.

ARAÚJO, Délio. A unificação das bitolas ferroviárias: O caso das ferrovias na Inglaterra. *Revista Centro-Oeste*, n.65, 1992. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/bitolas/unificacao-bitola-ferrovias-Inglaterra.shtml>. Acesso em: 24 ago.2015.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

AZEVEDO JUNIOR, Manoel Ursino Tenório de. *Os caminhos de ferro: Patrimônio Histórico e Turismo Cultural no entorno da antiga estrada de ferro de Ilhéus*. Dissertação de Mestrado. Ilhéus, BA: Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), 2007. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/tese.pdf>. Acesso em: 03 dez. 2015.

BARAT, Josef. *Estrutura Metropolitana e Sistema de Transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Ipea: Inpes, 1975.

BARBOSA, Jorge Luiz. Paisagens da natureza, Lugares da sociedade. In: SILVA, Jailson Souza e; BARBOSA, Jorge Luiz; FAUSTINI, Marcus Vinícius. *O novo carioca*. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2012a. p.23-41.

_____. Território e cultura na metrópole. In: SILVA, Jailson Souza e; BARBOSA, Jorge Luiz; FAUSTINI, Marcus Vinícius. *O novo carioca*. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2012b. p.151-157.

BARROS, Ney Alberto Gonçalves de; AMORIM, A. C. Do Pouso da Cachoeira ao Município de Mesquita (1692-1999). In: TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004. p.178-190.

BARROSO, Ana Beatriz de Paiva Costa. *A Mediatização da Arte*. Tese de Doutorado. Brasília: Universidade de Brasília (UNB), 2007. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/6619/1/Tese_Ana%20Beatriz%20de%20Paiva%20Costa%20Barroso.pdf>. Acesso em: 04 out. 2016.

BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. São Paulo: Perspectiva, 1973.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secr. Mun. de Cultura, Turismo e Esportes, Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, Div. Edit., 1992.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERDOULAY, Vincent. Espaço e Cultura. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Olhares Geográficos: modos de ver e viver o espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p.101-131.

BÉRGAMO, Luís Ricardo. Instalação de concertinas. *Revista Construção Mercado*, PINI, ed.145, ago. 2013. Disponível em: <http://construcaomercado.pini.com.br/negocios-incorporacao-construcao/145/instalacao-de-concertinas-largura-direcao-de-corte-e-formato-299781-1.aspx>. Acesso em: 15 nov. 2015.

BERNARDES, Lysia M. C.; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Rio de Janeiro: Secr. Mun. Cultura: Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1990.

BESSA, Altamiro Sérgio Mol. *A construção das paisagens turísticas nos descaminhos da Estrada Real*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 2011.

BINNEY, Marcus. The Railway Heritage Trust. In: ICOMOS. *Eisenbahn und Denkmalplpflege*. Journals of the German National Committee, v.27, p.48-53, 83, 1998. Disponível em: <http://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/icomoshefte/article/view/22910/16674>. Acesso em: 14 ago. 2015.

BOLOGNANI, Robson. Patrimônio Ferroviário: Aspectos Legais. In: *Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural*, v.3. Ouro Preto, MG: IPHAN, 2009. p.42-55.

BRASIL. Alvará de 4 de maio de 1808. "Crêa nesta cidade o logar de Juiz Conservador da Nação Ingleza". In: Estados Unidos do Brazil. *Collecção das Leis do Brazil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891a. p.21. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>. Acesso em: 08 dez. 2015.

_____. Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810. "Ratifica o Tratado de amizade e aliança entre o Principe Regente de Portugal e El-Rei do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignado no Rio de Janeiro a 19 deste mez e anno". In: Estados Unidos do Brazil. *Collecção das Leis do Brazil de 1810*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891b. p.43-50. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>. Acesso em: 07 dez. 2015.

_____. Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810. "Ratifica o Tratado de commercio e navegação entre o Principe Regente de Portugal e El-Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignado no Rio de Janeiro aos 18 deste mez e anno". In: Estados Unidos do Brazil. *Collecção das Leis do Brazil de 1810*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891c. p.51-71. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>. Acesso em: 07 dez. 2015.

_____. *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934*. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1930-1939/constituicao-1934-16-julho-1934-365196-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 22 nov. 2015.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 05 out. 1988. Seção 1, p.145-171.

_____. *Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852*. "Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem". Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm>. Acesso em: 11 dez. 2015.

_____. Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954. Declara monumento histórico nacional o trecho ferroviário que indica. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, 06 mai. 1954. Seção 1, p.1.

_____. Decreto nº 58.992, de 04 de agosto de 1966. Dispõe sobre a implementação da política governamental de supressão de trechos ferroviários antieconômicos de que trata a Lei nº 4.452 de 05 de novembro de 1964. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, Brasília, DF, 08 ago. 1966. Seção 1, p.6-8. Retificado 22 ago. Seção 1, p.5.

_____. Decreto nº 67.592, de l7 de novembro de 1970. Revoga o Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954, e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 18 nov. 1970. Seção 1, p.3.

_____. Decreto s/nº, de 15 de fevereiro de 1991. Mantém concessões, permissões e autorizações nos casos que menciona, e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 18 fev. 1991. Seção 1, Suplemento, p.1.

_____. *Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996*. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm>. Acesso em: 09 jun. 2016.

_____. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, 6 dez. 1937. Seção 1, p.2-3.

_____. *Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937*. Dá nova organização ao Ministério da Educação e Saúde Pública. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Lei_n_378_de_13_de_janeiro_de_1937.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. *Lei nº 6.766, de 19 de setembro de 1979*. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm>. Acesso em: 15 nov. 2015.

_____. Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários

e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 06 jun. 2001. Seção 1, p.1-9.

_____. *Lei nº 10.413, de 12 de março de 2002.* Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10413.htm>. Acesso em: 12 set. 2014.

_____. 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 05 de junho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 31 mai. 2007. Edição extra - Seção 1, p.7-9.

BRITTO, Luiz Navarro de. The school: education and alienation. In: UNESCO. *Prospects*, v. VII, nº 3, Paris, 1977. p.337-350.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. *Almanaque da RFFSA*, v.III, cap.14, jan. 2010. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-iii-capitulo-14.html>. Acesso em: 06 jun. 2016.

CAIAFA, Janice; FERRAZ, Thalita. Comunicação e sociabilidade nos cinemas de estação, cineclubes e multiplex do subúrbio carioca da Leopoldina. *Galaxia:* revista do programa de pós-graduação em Comunicação e Semiótica da Pontifícia Universidade Católica (PUC), São Paulo, n.24, p.127-140, 2012. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/galaxia/article/viewFile/10374/9431>. Acesso em: 25 jun. 2016.

CANDIDA, Simone; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo. Histórias do Engenho de Dentro: antigas oficinas de trem vão ganhar vida nova. *O Globo online*, Rio de Janeiro, 22 jun. 2014. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/design-rio/historias-do-engenho-de-dentro-antigas-oficinas-de-trem-vao-ganhar-vida-nova-12962002>. Acesso em: 03 mar. 2016.

CARSALADE, Flavio de Lemos. *A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), 2014.

CARVALHO, Felipe; BARROS, João A. Moradores de Japeri passam um terço da vida sobre trilhos. *O Dia online*, Rio de Janeiro, 09 jun. 2015. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-06-09/moradores-de-japeri-passam-um-terco-da-vida-sobre-trilhos.html>. Acesso em: 29 jun. 2015.

CARVALHO, Manoel Maria de. *Provincia do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: H. Lambaerts, 1888. 1 mapa, 24 x 36. Disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326445/cart326445.jpg>. Acesso em: 13 set. 2015.

CASTRO, Iná Elias de. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações Geográficas: percursos no fim do Século*. 2ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p.155-196.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. O IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário. In: *Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural*, v.3. Ouro Preto/MG: IPHAN, 2009. p.7-16.

_____; CARNEIRO, Fernanda G.; GIANNECCHINI, Ana C. Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: *VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial,* São Paulo, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2995>. Acesso em: 08 fev. 2015.

CHAVES, Miriam Waidenfeld. Desenvolvimentismo e Pragmatismo: o ideário do MEC nos anos 1950. *Cadernos de Pesquisa*, v. 36, n. 129, p.705-725, set./dez. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cp/v36n129/a1036129.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2016.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 5ª ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CGT – Contadoria Geral de Transportes. *Nomenclatura das estações 1939*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, Rodrigues & Cia., 1940.

CLAVAL, Paul. As abordagens da geografia cultural. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações Geográficas: percursos no fim do Século*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p.89-117

CLEVELAND, Cutler J.; MORRIS, Christopher (Ed.). *Dictionary of Energy*. 2ª ed. Amsterdam: Elsevier, 2015.

COELHO, Olinio Gomes Paschoal. Novos atores na preservação do patrimônio. In: AZEVEDO, Paulo Ormindo David de; CORRÊA, Elyane Lins (Org.). *Estado e Sociedade na Preservação do Patrimônio*. Salvador: EDUFBA: IAB-BA, 2013. p.55-67.

CONNOR, Steven. *Teoria e valor cultural*. São Paulo: Loyola, 1994.

COOPER, Martin. Railway Museums in Brazil: State Politics and the Rise of the Volunteer Museum. *Journal of the International Association of Transport and Communications Museums*, v.28, p.51-56, 2009. Disponível em: <http://www.iatm.museum/wp-content/uploads/2012/04/iatm-journal2009.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2015.

COSSONS, Neil. An agenda for the railway heritage. In: BURMAN, P.; STRATTON, Michael (Ed.). *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997. p.3-17.

COSTA, Hipólito da. *Correio Braziliense ou Armazem Literario*, v.2, n.9, Londres, p.129-133, 1809a. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=700142&pesq=>. Acesso em: 07 dez. 2015.

_____. *Correio Braziliense ou Armazem Literario*, v.3, n.18, Londres, p.525-526, 1809b. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=700142&pesq=>. Acesso em: 07 dez. 2015.

COULLS, Anthony. *Railways as World Heritage Sites*. Occasional Papers for the World Heritage Covention. Paris: ICOMOS, 1999. Disponível em: <http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2015.

CRUZ, Arlindo; DINIZ, Mauro. O meu lugar. In: CRUZ, Arlindo. *MTV Ao Vivo*, v.1. Rio de Janeiro: Deckdisc, p2009. 1 CD. Faixa 10.

CUKIER, Heni Ozi. O que é Política? *Revista Exame*, 06 out. 2015. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/rede-de-blogs/risco-politico-global/2015/10/06/o-que-e-a-politica/>. Acesso em: 10 set. 2016.

DINIZ, Lilia. 200 anos da imprensa brasileira: Correio Braziliense e Hipólito da Costa. *Observatório da Imprensa*, ed.489, 2008. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=700142&pasta=ano%20180&pesq=>. Acesso em: 07 dez. 2015.

DUARTE, Vânia Maria Do Nascimento. Manifesto. *Brasil Escola*. Disponível em: <http://brasilescola.uol.com.br/redacao/manifesto.htm>. Acesso em: 04 out. 2016.

EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil. *Introducção ao Relatorio do anno de 1925 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Sá – Ministro daViação e Obras Publicas pelo Engenheiro João de Carvalho Araujo – Director*. Rio de Janeiro: Livraria, Papelaria, Lytho-Typographia Pimenta de Mello & C., 1926.

_____. *Relatório do anno de 1889 apresentado ao Cidadão Francisco Glicerio – Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Engenheiro Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Mello – Director da mesma estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

_____. *Relatório do anno de 1897 sendo Directores Dr. Andre Gustavo Paulo de Frontin e Engenheiro Francisco Pereira Passos apresentado em 31 de maio de 1898 ao Dr. Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda - Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, actual Director da estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898.

_____. *Relatório do anno de 1899 sendo Director Engenheiro Alfredo Eugenio de Almeida Maia apresentado em 31 de julho de 1900 ao mesmo Engenheiro Alfredo Eugenio de Almeida Maia – Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira – atual Director da estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

_____. *Relatório do anno de 1903 apresentado ao Dr. Lauro Severiano Müller – Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas pelo Director Engenheiro Gabriel Ozorio de Almeida*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

EFDPII – Estrada de Ferro D. Pedro II. *Relatório do anno de 1875 apresentado ao Illm. E Exm. Sr. Conselheiro Dr. Thomaz José Coelho de Almeida - Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Engenheiro Antonio Augusto Monteiro de BarrosFrancisco Pereira Passos, Director Interino da mesma estrada*. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1876.

_____. *Relatório do anno de 1876 apresentado ao Illm. E Exm. Sr. Conselheiro Dr. Thomaz José Coelho de Almeida - Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, Director da mesma estrada*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877.

_____. *Relatório do anno de 1877 apresentado ao Illm. E Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú – Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, Director da mesma estrada*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1878.

_____. *Relatório do anno de 1878 apresentado ao Illm. E Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú – Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, Director da mesma estrada*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

ENNE, Ana Lucia S. Imprensa e Baixada Fluminense: múltiplas representações. *Ciberlegenda*: revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal Fluminense (UFF), n.14, 2004. Disponível em: <http://www.ciberlegenda.uff.br/index.php/revista/article/view/222/118>. Acesso em: 09 abr. 2016.

[ESTAÇÃO da Estrada de ferro Central do Brasil]. [S.l.: s.n.], [1911-1920?]. 1 foto, pb, 17 x 23. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon46391/icon46391_18.jpg>. Acesso em: 13 set. 2015.

[ESTRADA de Ferro D. Pedro 2.]: Estação Central: Campo d'Acclamação. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1881. 1 foto, papel albuminado, pb, 19 x 25,4. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon381909/icon381909_03.jpg>. Acesso em: 13 set. 2015

FARIAS, Lauro; FALCÃO, Marcelo; LOBATO, Marcelo; LOBATO, Marcos; MENEZES, Alexandre. Rodo Cotidiano. In: O RAPPA. *O Silêncio Q Precede o Esporro*. Rio de Janeiro: Warner Music, p2003. 1 CD. Faixa 4.

FAVERSANI, Fábio. Panem et Circenses: Breve análise de uma Perspectiva de Incompreensão da Pobreza no Mundo Romano. *Varia Historia:* revista do programa de pós-graduação em História da Universidade de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, n.22, p.81-87, jan. 2000. Disponível em: <https://www.academia.edu/2014861/Panem_et_Circenses>. Acesso em: 13 ago. 2015.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FERREIRA, Maria Celeste. Lugar de memórias: Cine vaz Lobo e a Alma Suburbana. In: *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, jul. 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300677649_ARQUIVO_lugar.de.memorias_cine_vaz_lobo.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2016.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: UFRJ: Iphan, 2005.

FRANÇA, Alda Luisa Veiga Ferreira. *Métodos executivos de obras de arte especiais: estudo de caso em construção em meio urbano*. Projeto de Graduação. Rio de Janeiro: UFRJ/ Escola Politécnica/ Curso de Engenharia Civil, 2011. Disponível em: <http://monografias.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10006962.pdf>. Acesso: 13 nov. 2015.

FREEMAN, Michael J. Introduction. In: FREEMAN, Michael J.; ALDCROFT, Derek H. (eds.). *Transport in Victorian Britain*. Manchester: Manchester University Press, 1988. p.1-54.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

GEIGER, Pedro; ARUEIRA, Luis Roberto; ALEM, Adriano. *Mapa Social da cidade do Rio de Janeiro*. Coleção Estudos Cariocas nº 20010801. Rio de Janeiro: Prefeitura: Secretaria Municipal de Urbanismo: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), 2001. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2325_Mapa%20social%20da%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>. Acesso em: 01 abr. 2015.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças.* São Paulo: Solaris, 2005.

GOMES, Laurentino. *1889: como um imperador cansado, um marechal vaidoso e um professor injustiçado contribuíram para o fim da monarquia e a proclamação da República no Brasil*. 1ª ed. São Paulo: Globo, 2013.

GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

GOURVISH, T. R. Railways 1830-70: the formative years. In: FREEMAN, Michael J.; ALDCROFT, Derek H. (Eds.). *Transport in Victorian Britain*. Manchester: Manchester University Press, 1988. p.57-90.

GUIMARÃES, Benício Domingues. *Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), 1987.

Guinness World Records 2015. Rio de Janeiro: Ediouro, 2014.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. *Almanack*, Guarulhos, n.5, p.123-144, 2013.

Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/viewFile/921/pdf>. Acesso em: 08 dez. 2015.

HABER, Stephen H.; KLEIN, Herbert S. As consequências econômicas da independência brasileira. *Novos Estudos*: revista do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), n.33, p.236-248, jul. 1992. Disponível em: <http://novosestudos.org.br/v1/files/uploads/contents/67/20080625_as_consequencias_economicas.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2015.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade.* 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

_____. Territórios em disputa: desafios da lógica espacial zonal na luta política. *Campo-Território:* revista de geografia agrária da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), ed. especial do XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária (ENGA) 2012, p.1-17, jun. 2014. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/viewFile/27063/14690>. Acesso em: 05 jan. 2016.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 15ª ed. São Paulo: Loyola, 2006.

HELLER, Agnes. *O Cotidiano e a História*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

ICOMOS. *Declaração de Quebec: Sobre a preservação do Spiritu loci*, Canada: 2008. Disponível em: <http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec_declaration/pdf/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2015.

_____; TICCIH. *The Dublin Principles*. Paris, 2011. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2015.

IPHAN. *Dossiê da candidatura do Rio de Janeiro*, 2011. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossi%C3%AA%20portugu%C3%AAs%2028%20mar%C3%A7o%202011%20RJ.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

_____. *Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal S.A. nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.* S.l., 2004.

_____. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 23 dez. 2010. Seção 1, p.39-40.

_____. Portaria nº 33, de 13 de julho de 2015. Dispõe sobre a instituição do Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário no Estado do Rio de Janeiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 17 jul. 2015. Seção 1, p.4-5.

_____. *Processo de Tombamento nº 1285-T-89*.

_____. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n.24, 1996. Disponível: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat24.pdf>. Acesso: 23 nov. 2015.

JURUÁ, Ceci Vieira. *Estado e construção ferroviária: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UERJ, 2012. Em: <http://www.bdtd.uerj.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=7133>. Acesso: 13 out. 2014.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Arquitetura da Estação da Luz*. Artigo publicado em 23/12/2015 no sítio eletrônico do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR. Disponível em: <http://www.caubr.gov.br/?p=50820>. Acesso em: 02 jan. 2016.

_____. *Arquitetura do Ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto. In: *Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo – arq.urb*, n.3. São Paulo: USJT, 2010. p.23-30. Disponível: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso: 27 fev. 2015.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de restauro.* São Paulo: Atelie Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 2008.

LAGO, Luciana Corrêa do. O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a "periferia" que virou "centro". In: *Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais (ABEP), Caxambu/MG, 2008*. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_947.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2016.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

LEWIS, M. J. T. *Reflections on 1604*. The Railway & Canal Historical Society, 2004. Disponível em: <http://www.rchs.org.uk/trial/ER5%20website%20-%20exemplar%20paper.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2015.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. Políticas de desenvolvimento e Patrimônio Cultural. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALEQUE, Miria Roseira (Org.). *Espaço e Cidade: conceitos e leituras*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007. p.11-24.

LIMA, Luiz Claudio Motta. Rio, Zona Norte: um olhar sobre o subúrbio carioca. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). *150 anos de subúrbio carioca.* Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.234-253.

LINDE, Carlos. *Brasil: Estrada de Ferro de D. Pedro II: Frontispicio*. Rio de Janeiro, RJ: Typ. Do Imperial Instituto Artistico, [1867?]. 1 grav, il.; col. (litograv.). Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon326381/icon326381_04.jpg>. Acesso em: 13 set. 2015.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). *150 anos de subúrbio carioca.* Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.138-160.

LOPES, Marcio Augusto Falcão. *O fracasso da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) e os rumos da política econômica no segundo governo Vargas (1851-54).* Dissertação de Mestrado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica (PUC), 2009. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp091361.pdf>. Acesso: 06 jun. 2016.

LOPES, Nei. *Dicionário da Hinterlândia Carioca: Antigos "Subúrbio" e "Zona Rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012.

LYRA, Cyro Corrêa. Casa vazia, Ruína anuncia. In: CORREIA, Maria Rosa (Org). *Oficina de Estudos da Preservação III*. Rio de Janeiro: Iphan-RJ, 2014. p.94-103.

LYRA, Diogo. *A república dos meninos: juventude, tráfico e virtude*. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2013.

MACIEL, Laura Antunes. Outras memórias nos subúrbios cariocas: o direito ao passado. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). *150 anos de subúrbio carioca.* Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.187-218.

MAGALHÃES, Aloísio. *E Triunfo?: a questão dos bens culturais no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Roberto Marinho, 1997.

MAGALHÃES, Sérgio. Falta dinheiro? *O Globo online*, Rio de Janeiro, 06 jul. 2016. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/opiniao/falta-dinheiro-19727532>. Acesso em: 20 out. 2016.

MARCÍLIO, Maria Luiza. Mortalidade e morbidade da cidade do Rio de Janeiro imperial. *História*, n.127-128, São Paulo, p.53-68, ago-dez/1992 a jan-jul/1993. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/viewFile/18689/20752>. Acesso em: 25 set. 2015.

MARTINS, Ana Luiza; CARDOSO, Jordana; ANDRADE, Marcelle Marques de. Notas sobre a preservação do patrimônio ferroviário de São Paulo. In: PAULA, Zueleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis (Org.). *Polifonia do Patrimônio.* Londrina: EdUEL, 2012. p.47-80.

MARTINS, Carlos Henrique dos Santos. *O Charme: território urbano-popular de elaboração de identidades juvenis*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 2004.

MARTINS, Ronaldo Luiz. *Mercadão de Madureira: caminhos de comércio*. Rio de Janeiro: Condomínio do Entreposto Mercado do Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: < http://www.mercadaodemadureira.com/e-book-mercadao-de-madureira.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2016.

MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro.* Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas (FGV), 2010. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp145164.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2015.

MATTOSO, Rafael. Um novo olhar sobre os entornos da cidade: a depreciação da categoria subúrbio, um conceito historicamente construído (1870-1930). In: LOPES, Célia; REICH, Uli (Eds.). *Neue Romania*, n.39, Rio de Janeiro e Berlim, p.23-34, 2009.

MEEROW, Sara; NEWELL, Joshua P.; STULTS, Melissa. Defining urban resilience: a review. *Landscape and Urban Planning*, Elsevier, v.147, p.38-49, mar. 2016. Disponível em: <http://urbansustainability.snre.umich.edu/wp-content/uploads/2016/01/Defining-Urban-Resilience_Meerow_Newell_Stults.pdf>. Acesso em: 22 set. 2016.

MENDONÇA, Ediélio. A cultura na Baixada. In: TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004. p.191-192.

MENDONÇA, Leandro Climaco. *Nas margens: Experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro 1880-1920*. Dissertação de Mestrado. Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense (UFF), 2011.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio Industrial: memória, acervos e cidade. In: PAULA, Zueleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis (Org.). *Polifonia do Patrimônio.* Londrina: EdUEL, 2012. p.81-112.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; PRESERVE; RFFSA. *Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: RFFSA/MGRF, 1983a.

_____. *Documento nº 1 – 1980/1982*. Rio de Janeiro: RFFSA/MGRF, 1983b.

MISSE, Michel. Pobre república efêmera, pobres meninos matáveis. In: LYRA, Diogo. *A república dos meninos: juventude, tráfico e virtude*. Prefácio. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2013.

MORAIS, Sergio Santos. *A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX 1858-1900*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2002.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUNICIPIO neutro capital Rio de Janeiro: parochias. [S.l.: s.n.], [18--]. 1 mapa, 39,7 x 30cm em f. 44 x 34,3. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart170998/cart170998.jpg>. Acesso em: 12 jan. 2016.

MUNICIPIO neutro capital Rio de Janeiro: 20 parochias. [S.l.]: Lith. do Inst. Philomatico, [18--]. 1 mapa, grav. aquarelada, c 20 x 29 em f. 29 x 46cm. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart540823/cart540823.jpg> Acesso em: 12 jan. 2016.

MUSEU UNIVERSITÁRIO GAMA FILHO. *Um bairro chamado Piedade*. Rio de Janeiro: Ed. Central UGF, 1991.

NEDER, Gizlene. Cidade, Identidade e Exclusão Social. *Tempo*: revista digital do programa de pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF), Rio de Janeiro, v.2, n.3, p.106-134, 1997. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg3-5.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2016.

OLIVEIRA, Alfredo César Tavares de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Marechal Hermes e as (des)conhecidas origens da habitação social no Brasil: o paradoxo da vitrine não vista. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.57-94.

OTTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das Estradas de Ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1859.

PACHECO, Priscila. Nossa cidade: cidades inteligentes precisam de resiliência. *TheCityFix Brasil* online, 14 set. 2016. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2016/09/14/nossa-cidade-cidades-inteligentes-precisam-de-resiliencia/>. Acesso em: 19 set. 2016.

PAGANOTO, Faber; BECKER, Olga Maria Schild. A Emergência de Novas Centralidades na Periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a Reorganização dos Deslocamentos Espaciais da População. In: *Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais (ABEP)*,Águas de Lindóia/SP, 2012. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER%5B116%5DABEP2012.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2016.

PAIS, José Machado. O "corre-corre" cotidiano no modo de vida urbano. *TOMO*: revista do Núcleo de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais da Universidade Federal de Sergipe (UFS), ano XII, n.16, , p.131-156, jan./jul. 2010.

PARE, ESCUTE, OLHE. Direção: Jorge Pelicano. Produção: Paulo Trancoso. Portugal: Costa do Castelo Filmes, 2009. 1 DVD (100 min).

PENA, Joyce. *Parecer de 20 de setembro de 2007*. In: IPHAN. Processo de Tombamento nº 1382-T-97.

PERALTA, Elsa. O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo. In: IFCH – UFRGS. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v.9, n.20, out. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200005&script=sci_arttext>. Acesso em: 01 jan. 2016.

PERES, Guilherme. As vilas de Magé, Estrela e Iguassú. In: TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004a. p.91-107.

_____. O processo de urbanização: a estrada de ferro D. Pedro II. In: TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004b. p.121-123.

PESSÔA, V. A. de Paula. *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

PIRES, Lenin dos Santos. *Esculhamba, mas não esculacha!: uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil*. Niterói, RJ: EdUFF, 2011.

PORTA, Paula. *Política de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: diretrizes, linhas de ação e resultados: 2000/2010*. Brasília: Iphan/Monumenta, 2012.

PORTAL VITRUVIUS. Nova estação da supervia em São Cristóvão. Projeto vencedor de concurso nacional. Rio de Janeiro, 2000. *Projetos*, São Paulo, ano 01, n.007.01, jul. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/01.007/2123>. Acesso em: 17 fev. 2015.

POULOT, Dominique. Um ecossistema do patrimônio. In: CARVALHO, Claudia S. Rodrigues de; GRANATO, Marcus; BEZERRA, Rafael Zamorano; BENCHETRIT, Sarah Fassa (Org.). *Um olhar contemporâneo sobre a preservação do patrimônio cultural material*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2008. p.26-43.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. *Guia do Patrimônio Cultural Carioca: Bens Tombados 2014*. Coord. Washington Fajardo. 5ª ed. Rio de Janeiro: Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, 2014.

_____. *Rio Resiliente: diagnóstico e áreas de foco*, 2015. Disponível em: <http://centrodeoperacoes.rio//assets/PEF-0112-14-LVR-210x280-Resiliencia-43.pdf>. Acesso em: 22 set. 2016.

_____. *Rio Resiliente: estratégia de resiliência da Cidade do Rio de Janeiro*, 2016. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0Bw6co0uZu4wlWGNGOGpmaHVGYnc/view>. Acesso em: 24 set. 2016.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de proteção*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Iphan, 2014.

RABELLO, Sonia. *O Estado na Preservação de Bens Culturais: o tombamento*. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

REVISTA FERROVIÁRIA. São Paulo: Empresa Jornalística de Transportes Ltda, jan. 2008.

REYNOLDS, Paul. The Origins of Railway Passenger Transport. *The Railway & Canal Historical Society Journal*, n.213, p.25-31, 2012. Disponível em: <http://www.rchs.org.uk/trial/J213_25%20Origins%20%20of%20Passenger%20Traffic.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2015.

RIBAS, Zil. O meu Destino é ser star: Consumo Cultural, Imaginário e Identidade no Bairro Carioca de Marechal Hermes. In: *Anais do 4º Congresso Internacional em Comunicação e Consumo – Comunicon* – PPGCOM ESPM, São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.espm.br/download/Anais_Comunicon_2014/gts/gtdois/GT02_RIBAS.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2016.

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem, Patrimônio e Democracia: Novos Desafios para Políticas Públicas. In: CASTRO, Iná Elias de; RODRIGUES, Juliana Nunes; RIBEIRO, Rafael Winter (Org.). *Espaços da Democracia: para a agenda da geografia política contemporânea*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. p.235-259.

_____. Possibilidades e Limites da Categoria de Paisagem Cultural para Formação de Políticas de Patrimônio. In: CUREAU, Sandra; KISHI, Sandra Akemi Shimada; SOARES, Inês Virgínia Prado; LAGE, Claudia Marcia Freire (Coord.). *Olhar Multidisciplinar sobre a Efetividade da Proteção do Patrimônio Cultural*. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p.255-267.

RIEGL, Aloïs. *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Decreto nº 14.741, de 22 de abril de 1996. Tomba definitivamente o bem que menciona e dá outras providências. *D.O. RIO*, 23 abr. 1996. Em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4121924/125DECRETO14741EstacoesFerroviarias.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. Decreto nº 24.029, de 16 de março de 2004a. Estabelece critérios de proteção e conservação para os imóveis tombados localizados na quadra determinada pelas Ruas Arquias Cordeiro, Das Oficinas, José dos Reis e Dr. Padilha, Antigas Oficinas do Engenho de Dentro, bairro do Engenho de Dentro, XII R.A. – Méier. *D.O. RIO*, 17 mar. 2004. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4121925/125DECRETO24029EstabelececriteriosdeconservacaoEstacaoFerroviariaEngenhodeDentro.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. *Decreto nº 24.560, de 25 de agosto de 2004b*. Tomba provisoriamente os imóveis que menciona. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4122052/226DECRETO24560BensMadureira.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2016.

_____. *Decreto nº 36.803, de 27 de fevereiro de 2013a*. Cadastra como bem cultural e declara aberto o registro do Baile Charme como Patrimônio Cultural Carioca de natureza imaterial. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4368015/4108340/27DECRETO36803BaileCharme.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2016.

_____. *Decreto nº 37.069, de 29 abril de 2013b*. Cria a área de proteção do ambiente cultural do Bairro Marechal Hermes, estabelece critérios para sua proteção e determina o tobament definitivo dos bens que menciona. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4359002/4107809/Dec.APACM.H..pdf>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. Lei nº 166, de 27 de maio de 1980. Dispõe sobre o processo de tombamento e dá outras providências. *DORJ IV*, 22 mai. 1980. Disponível em: <http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/lei166_80tombamento.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. *Lei nº 3.087, de 08 de agosto de 2000*. Cria o Espaço Cultural Rio Hip-Hop Charme e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-ordinaria/2000/308/3087/lei-ordinaria-n-3087-2000-cria-o-espaco-cultural-rio-charme-e-da-outras-providencias-2004-12-29.html>. Acesso em: 24 jun. 2016.

_____. *Lei Complementar nº 111, de 1 de fevereiro de 2011*. Dispõe sobre a Política Urbana e ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>. Acesso em: 26 jan. 2016.

RIO DE JANEIRO (Estado). *Lei nº 6.626, de 12 de dezembro de 2013*. Proíbe o consumo de bebidas alcoólicas no interior de veículos, públicos ou privados, de transporte coletivo de passageiros, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em:

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/47c1b7c432c04b3483257c40005b947d?OpenDocument>. Acesso em: 31 mai. 2016.

_____. *Lei nº 7.239, de 23 de março de 2016*. Considera Patrimônio Histórico e Cultural do Estado do Rio de Janeiro para fins de preservação da cultura do bairro de Madureira, o Parque Madureira. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/32391e6ea7660d6083257f85005faffc?OpenDocument>. Acesso em: 25 jun. 2016.

RIO, ZONA NORTE. Direção: Nelson Pereira dos Santos. Produção: Nelson Pereira dos Santos e Roberto Santos. Rio de Janeiro: Ubayara Filme, 1957. 1 DVD (90 min), pb.

RIVERAIN, Jean. *Trains d'aujourd'hui*. Paris: Gautier-Languereau, 1963. Disponível em: <http://www.ebay.com/itm/Trains-daujourdhui-Texte-de-Jean-Riverain-Hard-Cover-Copyright-1963-/331692265201>. Acesso em: 03 dez. 2015.

RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno. *Portugal: O pioneiro da Globalização: A Herança das Descobertas*. Vila Nova de Famalicão, Portugal: Centro Atlântico, 2009.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o Resgate da sua Memória.* Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EdUSP, 2006.

_____. *O espaço da cidadania e outras reflexões*. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.

SCHOPPA, Renê Fernandes. *Para onde caminham nossas ferrovias.* Rio de Janeiro: Juruena e Costa Velho Ed., 1982.

SILVA, Anderson Moraes de Castro e. "Super-via": transportando preconceitos, (in)criminando os excluídos. *Pensamento Plural*: revista do programa de pós-graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), ano I, n.2, p.143-160, jan./jun. 2008. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pensamentoplural/article/view/3754/3042>. Acesso em: 25 fev. 2016.

SILVA, Jailson de Souza e. Um espaço em busca de seu lugar. In: SILVA, Jailson de Souza e; BARBOSA, Jorge Luiz; FAUSTINI, Marcus Vinícius. *O novo carioca.* Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2012. p.43-61.

SILVA, J. Romão da. *Denominações Indígenas na Toponímia Carioca*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Brasiliana, 1966.

SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secr. Mun. Cultura: Dep. Doc. e Inf. Cultural, 1992.

SIMÕES, Manoel Ricardo. Processo de produção do espaço da Baixada: geografia de Nova Iguaçu. In: TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004. p.151-155.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Rolf Ribeiro de. As representações subalternas dos homens suburbanos. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). *150 anos de subúrbio carioca.* Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.219-233.

SPHAN/PRÓ-MEMÓRIA. *Boletim*, n. 11, mar./abr. 1981. Disponível em: <http://docvirt.no-ip.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=bol_sphan&pagfis=365&pesq=>. Acesso em: 17 nov. 2015.

STEFANI, Celia Regina Baider. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>. Acesso em: 13 out. 2014.

TAKAKI, Emika; COELHO, Glauci. A experiência da Ação Cultural Hip-Hop sob o Viaduto de Madureira no Rio de Janeiro. *Risco:* revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), n.8, p.126-137, 2º sem. 2008. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco8-pdf/02_art08_risco8.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2016.

TAMASO, Izabela M. Por uma distinção dos patrimônios em relação à história, à memória e à identidade. In: PAULA, Zueleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge L. (Org.). *Polifonia do Patrimônio.* Londrina: EdUEL, 2012. p.21-45.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

TICCIH. *The Nizhny Tagil Charter for Industrial Heritage*. Moscou, 17 jul. 2003. Disponível em: <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>. Acesso em: 12 set. 2014.

TÔRRES, Gênesis (Org.). *Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política*. São João de Meriti: Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB), 2004.

UNESCO. *General Conference Resolution 37 C/4: Medium Term Strategy: 2014-2021*. Paris, 2014. Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002278/227860e.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2015.

VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Communicação*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.

VASQUEZ, Pedro Karp. *Nos Trilhos do Progresso: A Ferrovia no Brasil Imperial vista pela Fotografia*. São Paulo: Metalivros, 2007.

VELOSO, Caetano; GIL, Gilberto. Haiti. In: _____. *Tropicália 2*. Rio de Janeiro e Salvador: Polygram e WEA, p1993. 1 CD. Faixa 1.

VIEIRA, Natália Miranda. *Gestão de sítios históricos: a transformação de valores culturais e econômicos nas fases de formulação e implementação de programas de revitalização em áreas históricas*. Tese de Doutorado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2008.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EdUSP, 1999. p.169-243.

ZALUAR, Alba; RIBEIRO, Ana Paula Alves. Teoria da eficácia coletiva e violência: o paradoxo do subúrbio carioca. *Novos Estudos*: revista do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), n. 84, p.175-196, jul. 2009. Disponível em: <http://novosestudos.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/142/20090901_10_Zaluar_e_Ribeiro_p174a197_nova.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2016.