

Breve análise sobre a influência da indústria ferroviária brasileira em ambientes rurais e urbanos

Clayton Galdino*

Palavras-chave:
Arqueologia industrial –
ferroviária
Patrimônio ferroviário
Ferrovia e urbanização

Resumo: O presente artigo objetiva abordar alguns aspectos do contexto ferroviário brasileiro, sob análise prévia de algumas de suas malhas, pertinentes a influência desses empreendimentos para o surgimento de municípios, em seus traçados urbanos, movimentos de migração e imigração, bem como os cotidianos urbanos e rurais envoltórios. Procura-se oferecer, à luz da pesquisa arqueológica, potencialidades de estudo e possibilidades de usos futuros sobre os contextos identificados e sobre os remanescentes ferroviários, muitos dos quais em estado de arruinamento. Sendo assim, será apresentada uma breve abordagem sobre arqueologia industrial ferroviária.

Keywords:
Industrial archeology –
Railway
Railroad heritage
Railroad and
urbanization

Abstract: This article aims to address some aspects of the Brazilian railway environment under previous analysis of some of its meshes, the influence of these developments relevant to the emergence of municipalities in their urban layouts in migration movements and immigration, as well as urban and everyday rural wraps. Seeks to offer in the light of archaeological research, study of potential and possibilities of future uses of the identified contexts and on rail remnants, many of which are in a state of ruination. A brief overview of railway industrial archeology is presented.

Recebido em 27 de outubro de 2014. Aprovado em 17 de dezembro de 2014.

Introdução

O universo ferroviário brasileiro, de origem oitocentista, imprimiu desde seu nascimento profundas alterações de ordem social, demográfica e urbanística em diversas regiões do país. Basicamente, sua inserção teve como objetivos principais o atendimento a crescente produção agrícola monocultora e a função estratégica de ocupação de territórios, ante a ameaça beligerante de países vizinhos a regiões remotas e desabitadas, em especial as presentes no norte e centro-oeste brasileiro.

O assunto é vasto, pois abrange desde a trajetória histórica e as especificidades de suas dezenas de linhas e ramais, as soluções de engenharia empregadas, as relações econômicas e sociais entre seus atores (governo, empresários, operários, população nativa, migrante e imigrante), os impactos urbanísticos, dentre outros.

Assim, com a necessária seleção de um eixo para a apresentação deste trabalho, propõe-se aqui elencar alguns contextos culturais que identificamos

e vivenciamos em cenários rurais e urbanos. Tais impressões foram colhidas em algumas cidades que foram alvos de projetos de licenciamento ambiental referentes à modernização de malhas ferroviárias, algumas centenárias, que hoje atendem exclusivamente ao transporte de cargas, no esteio das iniciativas privatizantes empreendidas nas últimas décadas.

Os contextos aos quais nos referimos compõem alguns aspectos de ordem urbanística, demográfica e social impressos pelas ferrovias em setores urbanos e rurais de regiões “indômitas”, como eram descritas as parcamente ocupadas e sem a presença efetiva do estado.

O elencar destes contextos neste artigo tem como objetivo oferecer reflexão sobre as potencialidades de pesquisas culturais que nossos remanescentes ferroviários oferecem, potencial este que transcende o olhar arquitetônico mais recorrente.

Dessa forma, veremos que muitas vezes a estação precedeu a cidade, foi a responsável pela criação de diversos municípios, com ordenamento urbano próprio

* Graduado em Turismo, especialista em preservação e restauro do patrimônio arquitetônico e urbanístico. Mestre em Arqueologia pelo Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo. Atua com Gestão do Patrimônio Arqueológico, Patrimônio Imaterial e projetos de licenciamento ambiental.

e diverso do aplicado na maioria das cidades brasileiras, nascidas em torno de um núcleo central, religioso.

Também lançaremos nosso olhar para as diversas tipologias do patrimônio arqueológico ferroviário que vai além da destacada estação facilmente identificada (quando não abandonada em ruínas), transformada em “centros culturais” presentes na cidade.

Por fim, abordaremos brevemente alguns cotidianos domésticos identificados nas pesquisas arqueológicas realizadas, em especial os pertinentes a universos pouco estudados: operário e rural envoltório, assim como a proposição de novos usos aos remanescentes arquitetônicos, marcos memoriais rurais, urbanos, individuais e coletivos.

O patrimônio arqueológico – ferroviário brasileiro

Conforme abordado anteriormente, este trabalho utiliza como bases as experiências e percepções obtidas em projetos de licenciamento ambiental, especificamente as relativas ao patrimônio arqueológico – ferroviário. Tais projetos referem-se aos processos de modernização das malhas das antigas Noroeste do Brasil (NOB) nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul (ORIGEM ARQUEOLOGIA, 2014), Companhia Paulista, nos trechos Embú Guaçu – Campinas (ORIGEM ARQUEOLOGIA, 2012), Pradópolis – Colômbia (ORIGEM ARQUEOLOGIA, 2013) e Rede de Viação Paraná – Santa Catarina (RVPSC), no trecho Curitiba – Morretes (ORIGEM ARQUEOLOGIA, 2013a).

O universo dos vestígios ferroviários estudados insere-se no subcampo da Arqueologia Industrial, assim descrita:

A Arqueologia Industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins desta definição, um ‘monumento industrial’ é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte [...] (KÜLL, 1998, p. 223, grifo nosso).

Tais vestígios configuram-se como testemunhos do domínio da engenharia sobre o meio, de novas

soluções relacionadas às técnicas e empregos de materiais e, sobretudo, a relação deste empreendimento com o meio que o acolheu, conforme prossegue Küll (1998, p. 222, grifo nosso): “Um monumento industrial é qualquer edificação ou outra estrutura permanente que, sozinha ou associada à instalação primária para equipamento, ilustra o começo e desenvolvimento de processos industriais e técnicos, incluindo os meios de comunicação”.

De encontro, Azevedo ([1953], p. 164) observa: “Desde que se considere que uma estrada de ferro não passa de um tipo especial de indústria – uma organização criadora e produtora de transportes, e, como tal deve ter tratamento semelhante ao das demais empresas de produção [...]”.

Embora os remanescentes ferroviários brasileiros tenham sido profusamente estudados na literatura nacional, faz-se necessário, neste momento, a relação de algumas tipologias de edificações ferroviárias, identificadas nos projetos mencionados a seguir.

- Esplanadas ferroviárias: conjuntos arquitetônicos que congregavam estações, armazéns, galpões de manutenção, edificações administrativas e residências de diversos níveis. Geralmente, deram origem a cidades ou se instalaram em núcleos urbanos já iniciados. Sobre este aspecto, as estações incorporaram elementos decorativos e o caráter monumental, referências urbanas em cidades com ocupação incipiente, conforme observa Küll (2008, p. 61): “A estação assumiu, por vezes, o papel de porta de cidade, sendo este aspecto refletido no emprego reiterado do tema do pórtico e do arco do triunfo na composição de várias delas”;
- Chaves ferroviárias: comumente chamadas pela população como estações, na verdade referem a pontos de apoio para o tráfego e, sobretudo, para operar as linhas paralelas que permitiam a passagem da composição em sentido contrário (GUIRARDELLO, 2002). Localizadas muitas vezes em zonas rurais, tais edificações dispunham de parca estrutura, composta somente de um galpão diminuto, caixa d’água para abastecimento das caldeiras

e, principalmente, cômodos para a residência do operador. Nelas, o fogão a lenha interno é recorrente.

- Casas de turma: residências isoladas ou em conjunto, localizadas em locais distantes e não urbanizados, dedicadas para alojamento dos trabalhadores de manutenção da ferrovia. Nos documentos e livros pesquisados, temos sobre estas edificações as seguintes citações: Azevedo ([1953], p. 168) informa a presença de “casas de turma, postos de alimentação ao longo da linha [...]”. Já Diego (2009, p. 85, grifo nosso), sob a ótica das dificuldades enfrentadas pelos operários, analisa a dificuldade no cotidiano e descreve:

Por situação mais difícil devem ter passado os trabalhadores de estações e de conservação de linhas das áreas mais afastadas dos centros urbanos, em vista da ausência de condições mínimas e adequadas para sua sobrevivência. Além do mais inexistiam armazéns ou outros tipos de comércio em áreas mais afastadas.

- Instalações isoladas: pontes, viadutos, túneis, caixas d’água, enfim, elementos arquitetônicos presentes ao longo do traçado da ferrovia. A malha ferroviária, ante a aspereza dos terrenos, favoreceu no âmbito da engenharia a concepção dessas novas soluções, algumas que encantam e desafiam o olhar visitante, com dimensões superlativas e apelo estético por demais relevante. Temos como exemplos os túneis e vãos de viadutos do trecho Curitiba – Morretes da antiga RVPSC. Sobre essas obras, Küll (1998, p. 58) aborda: “As ferrovias favorecerem também a experimentação de novas técnicas. Dada a dificuldade em adaptar as linhas ferroviárias aos acidentes naturais do terreno, a exemplo de declividades e curvas acentuadas, tiveram de ser construídos numerosos viadutos, túneis e pontes”.

Referente à trajetória histórica ferroviária brasileira, esta remete à década de 1830, com o primeiro dispositivo legal regulador e incentivador desta nova indústria no território nacional, a lei de 31 de outubro de 1835, oriunda do regente Diogo Feijó. A primeira

iniciativa efetivamente realizada deu-se com o Barão de Mauá, em 1854, nos primeiros trilhos da Serra do Mar fluminense (AZEVEDO, [1953]).

O paulatino enraizamento das linhas férreas, praticamente em todas as regiões do país, alterou a dinâmica de tempo e esforço de viagens, tanto as de carga quanto as de passageiros. Dominou terrenos até então resistentes ao deslocamento regular e surpreendeu o espectador com as soluções de engenharia encontradas. Encostas, desfiladeiros, blocos rochosos, terras íngremes foram vencidas com diversas obras de arte especiais. Contudo, muitos dos seus ramais se apropriaram de antigos caminhos que já indicavam o traçado mais propício para sua instalação. Sobre essas primeiras vias, Azevedo ([1953], p. 37-38) prossegue:

As antigas veredas dos índios, palmilhadas pelas bandeiras, já indicavam aos traçadores de nossas vias de comunicação as diretrizes seguras para projetarem os leitos e assentarem os trilhos sobre os quais deviam correr as primeiras locomotivas [...] A solução moderna teve sua origem na intuição antiga. O engenheiro contemporâneo obedeceu ao instinto dos antigos autóctones. Variaram apenas as necessidades a satisfazer e os meios de se realizar os projetos.

De encontro, Ernani Silva Bruno (2005, p. 133), observa que as primeiras estradas concorreram “poderosamente para que sobre dilatada porção das primitivas vias de comunicação se lançassem trilhos [...]”. Outro exemplo é dado por Telles (1975), ao descrever a sobreposição de trecho da ferrovia Central do Brasil no antigo Caminho dos Guaianases, via indígena e colonial que ligava as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Não nos cabe neste trabalho abordar a totalidade da trajetória ferroviária brasileira dada a ampla variedade de leis posteriores e a extensa malha que se instalou ainda no último quartel do século XIX e no adentrar dos novecentos. Contudo, podemos afirmar que as ferrovias nacionais tiveram duas funções básicas iniciais: o atendimento à crescente lavoura monocultora e outra, estratégica, ao garantir a integração nacional e a presença do estado em regiões parcamente povoadas e lindeiras a países vizinhos.

Sobre a primeira função mencionada, Bruno (2005, p. 133) salienta que “[...] as primeiras de nossas

grandes ferrovias foram legítimas estradas de café [...]”. No estado de São Paulo a intensa demanda pelo transporte do ouro verde relegou à rede ferroviária um aspecto arboriforme, com dezenas de ramais particulares de bitolas não padronizadas, que deveriam atender necessidades particulares desta e daquela fazenda.

Sobre a segunda função estratégica, esta objetivava a efetiva ocupação do território planaltino e garantir sua posse, conforme observa Azevedo ([1953], p. 33): “O raio civilizador refrangia na costa. Deixava na penumbra os planaltos. O maciço de um continente compacto e vasto talhava uma fisionomia dupla à nacionalidade nascente [...]”.

Para essa função temos como exemplo a construção da Noroeste do Brasil, eixo que teve como objetivo primordial conectar o sul do então estado matogrossense aos polos paulistas e fluminenses e por meios multimodais, ao norte e nordeste brasileiros. Tal ferrovia estendeu-se por todo o noroeste paulista e sul matogrossense e conectou-se com Corumbá, já na fronteira com a Bolívia. Um ramal partiu de Campo Grande e seguiu até Ponta Porã, fronteira com o Paraguai (DEBES, 1968).

A parcela paulista desta malha, até o final dos oitocentos, era alcunhada como “terra indômita”, ainda sob o domínio dos caingangues. O município de Bauru, ponto inicial da ferrovia, era chamado de “boca do sertão”. Diferente das outras faixas paulistas, já tomadas pela maré montante de cafezais, era parcamente ocupada, temida pelas incursões indígenas e sobrepujada ainda pelas matas remanescentes. Tal cenário é assim descrito por Guirardello (2002, p. 68):

Até meados do século XIX, a zona Noroeste do Estado de São Paulo raramente fora percorrida pelo homem branco. Sabe-se que no século XVII algumas poucas expedições terrestres em direção às áreas mineradoras passaram pela região. Ocupação rural jamais houvera.

Contribui também nesta abordagem Odilon Nogueira de Matos (1981, p. 128):

Ali, com efeito, a ferrovia procedeu o povoamento. Suas cidades, hoje muito importantes, praticamente tiveram início com a estação, ou até antes, com os barracões dos trabalhadores da estrada. E boa parte delas conservou durante muito tempo a estação original, marco inicial de um povoamento em função do qual a cidade se criou e desenvolveu.

Assim, além da função comercial, a ferrovia exercia também o papel colonizador, que deveria conectar as regiões até então desabitadas e suprir as demandas de emissão e recepção de bens mercantis.

A ferrovia como fator de indução territorial e demográfica

Nos projetos realizados foram identificadas algumas características relativas à ocupação de territórios: surgimento de cidades, ritmo de distância entre estas e como estas se desenvolveram no tocante ao seu traçado urbano.

Ilustraremos este cenário com a modulação impressa pela Companhia Paulista, em seu trecho Pradópolis, Colômbia, e pela Noroeste do Brasil, nos estados paulistas e atual sul matogrossense.

No estado de São Paulo as duas ferrovias mencionadas ditaram o ritmo de surgimento de cidades, muito próximas umas das outras, decorrentes do maior número de esplanadas ferroviárias. Esta maior incidência decorre principalmente do objetivo de implantação de tais malhas: as manchas verdes de cafezais que demandavam diversos polos de convergência da produção agrícola.

Especificamente sobre a Noroeste do Brasil, enquanto sua parcela paulista era pontilhada de cidades, o trecho sul matogrossense, pouco propício à produção agrícola e mais afeito à pecuária, apresenta parques núcleos urbanos. Citamos como exemplo o subtítulo Três Lagoas (divisa com São Paulo) a Campo Grande, capital do estado. Neste eixo, de aproximadamente 320 quilômetros, existem apenas duas cidades entre seus extremos (Ribas do Rio Pardo e Água Clara). Contribui também para esta rarefeita ocupação o isolamento imposto pelo rio Paraná: mesmo com a finalização do traçado total da ferrovia, a travessia do rio, por quase vinte anos, foi realizada por meio de balsas, o que encarecia o frete das mercadorias advindas do lado sul matogrossense.

Já em São Paulo, muitas vezes o ritmo de distância entre cidades não ultrapassa 30 quilômetros. Sobre este cenário explana Azevedo ([1953], p. 76): “A região da Noroeste, com suas transformações e seus progressos, em todos os sentidos, foi, em São Paulo, o exemplo mais impressionante da colonização pelo trilho”.

Embora a ferrovia dispusesse de equipamentos que favorecessem o domínio do meio, a escolha de locais para a instalação das futuras esplanadas priorizava meias encostas próximas de cursos d'água, locais que permitem a construção de grande trecho da linha férrea em linha reta, conforme aborda Guirardello (2002). Assim, além do atendimento das necessidades operacionais da ferrovia, a proximidade com tais recursos hídricos atendia também as incipientes demandas urbanas, fator favorável de aglutinação e assentamento.

Essas novas cidades diferiam das nascidas das praças religiosas. Apresentavam, ao invés da formação concêntrica em torno do largo da Matriz, um formato linear – retangular. O papel de marco e referência da cidade não é mais o patrimônio religioso com sua área central, mas sim a estação, seus trilhos e seus limites, conforme explana Guirardello (2002, p. 170):

Ao criar extensas esplanadas para a implantação de pátios e estações, determinou áreas de formato retangular. [...] Ao iniciar o arruamento desses povoados, foi tomada por base, em todos os casos, a longa reta originada pela linha da ferrovia. Verifica-se que a ferrovia, além de possibilitar vida econômica ao futuro povoado, gerou o próprio desenho urbano.

A influência da esplanada ferroviária no ordenamento urbano das novas cidades decorrentes alterou a relação entre os espaços sagrados e profanos, especificamente neste caso, o adro da Matriz e a Praça da Estação.

A estação ferroviária, como elemento inicial de urbanização, rompe com a tradição de se erguer a cidade a partir de um elemento sacro, neste caso, a igreja. Em vez do adro do templo, a praça da estação passa a ser o elemento agregador. As chegadas e partidas, as autoridades visitantes e o burburinho do comércio disputam atenção com as obrigações religiosas.

A igreja também é erigida, mas desta vez por doação de algum morador ou indicação e exigência de sua comunidade, em uma via que põe frente a frente a porta do templo com a da estação, ou na maioria das vezes em terreno periférico.

Temos como exemplo relevante o sítio destinado a Matriz de Três Lagoas, Mato Grosso do Sul. Defronte à praça da estação foi reservado pela companhia um espaço

público – cívico, que também deveria abrigar a igreja. Contudo, sem maior cerimônia, a municipalidade achou por bem utilizar posteriormente parte deste espaço para que abrigasse novas edificações. Assim, atualmente, a matriz está confinada entre prédios comerciais e oficiais, sem referência urbana que rege sua instalação no modo usual das cidades brasileiras.

Contudo, podemos presenciar uma exceção no município de João Câmara, estado do Rio Grande do Norte. A cidade também nasceu com a ferrovia e assim como as estudadas no sul e sudeste brasileiros, possui na margem dos trilhos as edificações de seu primeiro centro urbano, inclusive a primeira matriz católica. Porém, um maior fervor religioso exigiu que a administração municipal construísse a praça para uma nova igreja, nos moldes das cidades de urbanização concêntrica.

Resultam do marco inicial ferroviário e de seu desuso como transporte de passageiros, em algumas cidades estudadas, a existência de “centros velhos”, presentes no entorno das estações desativadas, em contraponto aos “centros novos”, agora deslocados para a rodovia, mas que preservam o mesmo partido linear de disposição. Altera-se, assim, somente o modal de transporte. Citamos como exemplos as cidades sul mato-grossenses de Ribas do Rio Pardo e Agua Clara e a paulista Colômbia, na divisa com o estado de Minas Gerais.

Diante da influência das esplanadas ferroviárias no surgimento de novas cidades, vêm a cavaleiro as alterações de ordem demográfica, com intenso deslocamento de famílias de colonos migrantes e imigrantes, além do numeroso corpo de operários destinados à construção e operação das linhas.

Contudo, tal fenômeno não foi executado somente de maneira orgânica, natural. Foi alvo também de políticas institucionais que objetivaram a efetiva ocupação de parcelas pouco habitadas, garantir mercado consumidor do sistema de transporte e mão de obra para sua construção e operação. Sobre este fenômeno, Küll (1998, p. 129; 134) nos coloca:

As estradas de ferro tiveram papel de destaque na progressão da cultura cafeeira e da própria ocupação do território de São Paulo [...] A estrada de ferro passa, então, pela primeira vez, a ter função ‘desbravadora’,

sendo estabelecidas linhas anteriormente mesmo ao povoamento da região, o que não ocorria antes.

A autora prossegue, ao citar a política interna de incentivos, por meio das companhias ferroviárias em conjunto com as empresas de terras, para o transporte de novos colonos. Não cobravam tarifas para estes passageiros, para estimular o povoamento e adensar mão de obra:

Ainda quanto a este momentoso ramo do serviço público tomou a companhia (Paulista) a dianteira em auxiliá-lo, havendo a diretoria em reunião celebrada a 10 de novembro de 1882 resolvido não cobrar passagem nem frete de respectivas bagagens aos colonos e imigrantes que transitarem pela nossa linha internando-se na província. Resolveu também a diretoria pedir a intervenção do Governo Provincial para conseguir de outras companhias idêntica medida, que, no seu entender, concorre grandemente para o desenvolvimento da imigração e, por conseguinte, para a lavoura. (KÜLL, 1998, p. 135).

Em paralelo, ferrovias como a Noroeste do Brasil se consorciaram com empresas de vendas de terra, para oferecer chácaras e sítios a um público formado por imigrantes já bem estabelecidos nas grandes cidades, que desejavam investir e produzir em propriedades de tamanho médio (OLIVEIRA, 2011; SANTOS, 2011).

Diante dessa relação ferrovia – migração e imigração, o estudo desses sistemas de transporte, seja em âmbito arquitetônico, arqueológico ou histórico, deverá considerar os ambientes além das estações e trilhos. Verdadeiras “manchas” de feição operária e rural, representadas nas cidades por seu casario e na zona rural por pequenas propriedades esparsas, foram identificadas nos trabalhos mencionados. De forma correlata, estão intrínsecos os cotidianos laborais e domésticos ferroviários com os rurais migrantes e imigrantes, gravitários às estações férreas.

Não abordaremos neste trabalho casos específicos de conjuntos urbanos e rurais dos núcleos migrantes, imigrantes e ferroviários, mas objetivamos propor reflexões e estudos futuros sobre estes contextos e sua relação com as malhas ferroviárias. Porém, em linhas gerais algumas especificidades foram coligidas.

Os migrantes e imigrantes que se destinaram a ocupar e produzir nas novas regiões encontraram um cenário adverso, representado pela vegetação pujante a ser domada, pelo isolamento e precariedade das novas urbanizações, conforme explana Pereira (1974, p. 40): “A referência ao isolamento, interpretado de várias maneiras, é uma constante nas recordações de todos os imigrantes [...]. As distâncias eram absurdamente grandes, alongando-se por espaços sem limites”.

Referente ao colono estrangeiro, as novas terras apresentavam o desafio do idioma e das características de solo e relevo, fatores que limitaram inicialmente o exercício de suas práticas advindas de sua terra natal, conforme abordado:

Em síntese, ao chegar aqui, o colono (estrangeiro) encontrou, neste plano ergológico, margem bastante restrita para reconstruir suas experiências culturais de origem, e copiar os modelos da cultura brasileira [...]. À medida, porém, que fatores novos, desencadeados pelo processo de ajustamento, a que o grupo está submetido, vão surgindo em cena, essa configuração simétrica e estandardizada tende a se alterar. É o imigrante fazendo uso da restrita margem de atuação, que o planejamento lhe deixou [...]. (PEREIRA, 1974, p. 66).

De encontro, podemos comprovar, em nossos trabalhos de campo nas áreas rurais envoltórias às chaves ferroviárias, diversas propriedades agrícolas unifamiliares, algumas em uso e outras em ruínas, perceptíveis apenas pelos vestígios exumados na pesquisa arqueológica.

A leitura dos fragmentos domésticos encontrados e segundo testemunhos de atuais ocupantes, tais propriedades derivam de famílias migrantes e imigrantes, de origem europeia, advindos maciçamente no decorrer do século XX. Como abordado, tal ocupação foi originada pelo fator de indução que um sistema de transporte exerce – facilitador de deslocamento de passageiros e mercadorias –, mas também da ação mercantil de terra. Assim, podemos colocar num mesmo contexto cultural o cenário ferroviário e o rural migrante e imigrante, cotidianos inter-relacionados e derivados de um mesmo fenômeno econômico e social.

Outra abordagem que merece destaque refere-se à memória operária ferroviária, tão pujante em um empreendimento com tantas dificuldades de

construção e, ao mesmo tempo, pouco pesquisada. Nesse sentido, Diego (2009, p. 63) observa: “[...] dados, notícias, características ou informações a respeito dos trabalhadores de operação e manutenção da estrada de Ferro Noroeste do Brasil são escassos para qualquer tipo de fonte”. Ainda sobre este cenário, Azevedo ([1953], p. 43; 167, grifo nosso) aborda:

Não se pode deixar de reconhecer as esplêndidas conquistas no domínio dos transportes ferroviários, tanto mais admiráveis quanto mais tentarmos precisar a relação existente entre os dados do meio e as realizações humanas... Enormes dispêndios de energia, fadigas e sacrifícios de toda ordem, em lutas obscuras e sem história. [...] No entanto, esse ‘elemento humano’, cuja presença quase não se percebe, nessas vastas estruturas, onde tudo parece funcionar mecanicamente, é, na verdade, a medula do sistema, a seiva que circula [...].

Porém, a literatura citada e documentos da época atentam não somente para a visão heroica de progresso e do trabalhador ufanista, mas também para o lado sombrio das relações iniciais de trabalho e com o meio inóspito. Temos por exemplo a construção da Noroeste do Brasil, onde pelas suas frentes de trabalho a malária grassava. Muitos operários jaziam no campo, enterrados em cemitérios improvisados, ao longo da linha (CARVALHO, 2009). Podemos registrar dois destes pequenos cemitérios, envoltórios das chaves ferroviárias de Ligação e Piaba, no trecho sul mato-grossense.

Possas (2001, p. 158) resume bem este cenário de adversidade inicial:

As imagens do “inferno”, com suas representações demoníacas e lúgubres, identificados pelos locais insalubres e infectados de mosquitos e pela constante presença de capatazes armados cerceando ou impedindo qualquer lampejo de liberdade, também faz parte do universo ferroviário.

Alheio a mecanização da rotina, o operário encontrava formas de resistência. Temos assim relatos de greves, campanhas de esclarecimentos de sindicatos que alertavam sobre a propaganda enganosa das companhias férreas e sobre as condições insalubres de trabalho e irregularidades nas relações de trabalho e salário. Sobre esse contexto, Possas (2001, p. 319) prossegue:

O ambiente formal, disciplinado, burocratizado que a ferrovia como empresa

queria impor, uma indústria de transporte que se moderniza e racionaliza as relações em prol do capital, era subversivamente minado pela ação individual dos sujeitos, homens e mulheres que, com suas experiências e formas de provocar caminhos e trilhas, eram muito mais que simples assalariados e ferroviários.

Portanto, entendemos que os remanescentes ferroviários oferecem possibilidades de estudo que vão além do olhar arquitetônico e urbanístico mais recorrente. Tal olhar é exercido muitas vezes de forma isolada, sobre a estação mais vistosa, ilhada na nova urbe, acentuadamente alterada. O potencial do conjunto industrial ferroviário permite pesquisas aprofundadas sobre a dinâmica de ocupação, por meio de cidades e distritos, de vastas regiões brasileiras. Testemunham o partido adotado para o traçado urbano desses municípios e vilarejos e, principalmente, acolhem memórias urbanas e rurais de seus operários, usuários e lavradores.

Considerações finais

O presente artigo procurou elencar alguns cenários, em contextos urbanos e rurais, identificados em projetos de pesquisa do patrimônio cultural no âmbito do licenciamento ambiental de grandes empreendimentos de matriz ferroviária.

Tal repertório de patrimônios arqueológicos – industriais testemunham processos de ordem urbanística, memoriais urbanos, operários e rurais. Por conta do recorte exercido neste texto, há de se salientar ainda a necessidade de se abordar a relação ferrovia – populações nativas (indígenas, sertanejas), tema por demais importante, vasto e merecedor de olhar dedicado e exclusivo, futuro.

A ferrovia, como marco inicial de ocupação urbana e cadenciadora do dia a dia quando de seu funcionamento, imprimiu forte influência no repertório memorial de seus funcionários, usuários e moradores envoltórios. A trajetória da malha férrea, em conjunto com as levas de operários, migrantes e imigrantes e suas experiências pessoais e coletivas formaram a nova cidade, com núcleos urbanos e rurais gravitários às estações. A ferrovia ditou, durante muito tempo, sua rotina: a produção a ser escoada, o recebimento de

novos produtos, o lazer velado com o burburinho ante a chegada de alguma autoridade.

Diante da extensa influência que os modais ferroviários exerceram e a fusão da trajetória destes com memórias pessoais de antigos moradores, trabalhadores e de seus familiares, nota-se nos documentos pesquisados e depoimentos colhidos a profunda filia da comunidade envoltória com seus remanescentes arquitetônicos. Com a desativação do transporte de passageiros ou até total de suas malhas, tais comunidades, como órfãs deste equipamento de transporte, podem se inserir nas comunidades excluídas e nas memórias vulneráveis.

Não cabe aqui a discussão sobre a viabilidade econômica da reativação de tais linhas como meio de transporte de passageiros ou de carga, mas um aspecto a ser sublinhado refere-se à extrema vulnerabilidade na qual se encontra o repertório edificado ferroviário. De um lado, temos edificações urbanas sob posse precária, vandalismo e usos inadequados. De outro, prédios isolados em áreas rurais, em pior estado e com maior risco de deterioração.

O estado atual de tais edificações se apresenta como constante agressão às memórias urbanas e rurais dos atores que as vivenciaram. Dia após dia vê-se a lenta deterioração e o desperdício de recursos que, à luz das criativas teorias e práticas de readequação arquitetônica e urbanística, poderiam e deveriam ser alvo de projetos de restauro e reinserção nos cotidianos urbano e rural envoltório, através de usos compatíveis.

Evidentemente, o programa inicial, estação ferroviária, pode não ser viável nos dias atuais. Porém, novos usos, adequados com suas características arquitetônicas, podem ser fomentados.

A título de sugestão, indicamos:

- regularização da propriedade das moradias ferroviárias urbanas, como habitações de interesse social, desde que seus ocupantes respeitem e conservem as características arquitetônicas relevantes;
- cessão de bens arquitetônicos laborais presentes em meios urbanos para uso, como equipamentos públicos;
- cessão das unidades presentes em zonas rurais a programas de agricultura e pecuária

familiar, como equipamentos de armazenamento e apoio técnico.

Obviamente, tal gestão deve ser planejada e executada em conjunto com diversos órgãos oficiais envolvidos, bem como as concessionárias atuais. Mas o que é premente é a necessidade de proteção e valorização de vasta parcela do patrimônio cultural nacional, marco de diversos municípios e núcleos rurais brasileiros e, sobretudo, referência memorial individual e coletiva.

Referências

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, [1953].

BRUNO, Ernani Silva. **Café & Negro**. São Paulo: Atalanta Editorial, 2005.

CARVALHO, Diego Francisco de. **Trabalho e conflito na Noroeste do Brasil: greve dos ferroviários em 1914**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

DEBES, Célio. **A caminho do oeste**. São Paulo: Bentivegna, 1968.

SANTOS, Maria Christina de Lima Félix. **Patrimônio cultural no contexto territorial da Noroeste do Brasil - NOB: perspectivas de desenvolvimento local das comunidades estabelecidas na rota do Trem do Pantanal**. 2011. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Local) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2011.

GUIRARDELLO, Nilson. **À beira de linha**. Formações urbanas da Noroeste paulista. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

KÜLL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura, 1998.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**. São Paulo: Edições Arquivo do Estado, 1981.

OLIVEIRA, Arlinda Montalvão de. **Nos trilhos da memória**. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o surgimento das cidades em Mato Grosso do Sul. Campo Grande: FCMS/Life Editora, 2011.

ORIGEM ARQUEOLOGIA. **Programa de prospecções arqueológicas para a ampliação da Ferrovia América Latina Logística no trecho correspondente a Boa Vista – Embú Guaçu, SP**. São José dos Campos: Origem Arqueologia, 2012.

_____. **Programa de prospecções arqueológicas para reativação do trecho ferroviário Pradópolis – Colômbia, SP**. São José dos Campos: Origem Arqueologia, 2013.

_____. **Programa de diagnóstico arqueológico interventivo para a ampliação de pátios ferroviários situados na Serra do Mar (Roça Nova, Vêu de Noiva, Marumbi, Porto de Cima e Roberto Costa) no Estado do Paraná.** São José dos Campos: Origem Arqueologia, 2013a.

_____. **Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico Histórico e Cultural–Etapa Prospectiva para a Ampliação/ Construção de 85 Pátios e 2 Alças Ferroviárias da Malha Oeste – Trecho Mairinque/Corumbá, Estados de São Paulo e Corumbá.** Relatório final. São José dos Campos: Origem Arqueologia, 2014.

PEREIRA, João Baptista Borges. **Italianos no mundo rural paulista.** São Paulo: IEB, 1974.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** Bauru: EDUSC, 2001.

TELLES, Augusto C. da Silva. Vassouras. Estudo da construção residencial urbana. In: IPHAN. **Arquitetura Civil II.** Rio de Janeiro: Ministério da Cultura, 1975. p. 115- 246.