

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE**

DISSERTAÇÃO

**Memória Ferroviária em Vila de Cava: o Direito à Memória na Construção
do Patrimônio Cultural da Baixada Fluminense – Nova Iguaçu, RJ**

Joana D`Arc Cesar Viana

2021



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE**

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VILA DE CAVA: O DIREITO À
MEMÓRIA NA CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DA
BAIXADA FLUMINENSE – NOVA IGUAÇU, RJ**

JOANA D`ARC CESAR VIANA

Sob a Orientação da Professora
Raquel Alvitos Pereira

e Co-orientação da Professora
Elis Regina Barbosa Angelo

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre** no Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

Nova Iguaçu, RJ
JULHO de 2021

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca do Instituto Multidisciplinar / Divisão de Processamentos Técnicos

Ficha Catalográfica elaborada por Luiz Fernando C. da S. Cavalcante CRB-7/4693

363.69

V614m

T

Viana, Joana D'Arc Cesar, 1975-

Memória ferroviária em Vila de Cava: o Direito à memória na construção do patrimônio cultural da Baixada Fluminense - Nova Iguaçu, RJ. - 2021.

219 f. : il.

Orientador: Raquel Alvitos Pereira.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

Bibliografia: f. 178-188.

1. Patrimônio cultural. 2. Ferrovia - Nova Iguaçu (RJ) - História. 3. Memória - Baixada Fluminense (RJ) - História. I. Pereira, Raquel Alvitos, 1977-. II. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE**

JOANA D'ARC CESAR VIANA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**, no Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Patrimônio, Cultura e Sociedade da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM ----/----/-----

Raquel Alvitos Pereira.
Dr.^a. PPGPACS/UFRRJ
(Orientadora)

Elis Regina Barbosa Angelo.
Dr.^a. PPGPACS/UFRRJ
(Co-orientadora)

Isabela de Fátima Fogaça Rosa.
Dr.^a. PPGPACS/UFRRJ

Luciana Quillet Heymann.
Dr.^a. PPGPAT/ FIOCRUZ

Otair Fernandes de Oliveira.
Dr. PPGPACS/UFRRJ

DEDICATÓRIA

Ao meu irmão Jorge Aldir, que estará sempre presente em cada passo dado em minha vida. Você, o grande responsável por eu estar aqui, sempre dizendo que eu seria grande. Você, que lavava carros para comprar meus cadernos e os meus lápis para o meu primeiro dia de aula, antes mesmos de comprar os seus. Meu pai, meu irmão, meu companheiro e amigo. É especialmente para você que dedico esta dissertação e sei que estará alegre onde quer que você esteja.

AGRADECIMENTOS

Ao apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – (CNPq) e a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) de Código de Financiamento de nº 001, pelo fomento e incentivo a ciência e a pesquisa. Neste trabalho, em especial, as ciências humanas e a cultura, tão necessárias em nosso país.

A todos os meus colegas do curso de mestrado do PPGPACS que estiveram comigo nesta jornada acadêmica e, de certa forma, contribuíram para o meu crescimento intelectual.

Aos meus colegas da graduação em História, Bruna, Maria Lenice, Wander e Morgana, que me encorajaram a fazer o processo seletivo deste Curso de Pós-graduação em Patrimônio, acreditando na relevância desta pesquisa para a comunidade de Cava.

À Prof^a Dr^a Luciana Heymann por participar desta banca de dissertação, mas principalmente pela gentileza de ter aceitado esse convite desde o primeiro dia, no primeiro semestre de 2019, no qual nos conhecemos no Curso de Cultura Material do Programa de Pós-graduação em Preservação e Gestão do Patrimônio Cultural das Ciências e Saúde da FIOCRUZ.

À Prof^a Dr^a Patrícia Bastos de Azevedo, coordenadora do Plano Nacional de Formação de Professores, por me incentivar desde o período da graduação, acompanhando minha trajetória acadêmica e aguardando esse momento para comemorar o que chamamos de “Dia de Glória!”

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade, por compartilhar seus conhecimentos. Em especial à vice-coordenadora do PPGPACS, Prof^a Dr^a Isabela Fogaça, pelo incentivo em suas aulas e por aceitar participar desta banca de defesa de dissertação. E, ao ex-coordenador do PPGPACS, Prof^o Dr. Otair Fernandes que, mesmo de longe, acompanhou e me incentivou no desenvolvimento desta pesquisa desde sua participação na banca defesa de monografia de minha graduação em História.

À minha co-orientadora Prof^a Dr^a Elis Regina Barbosa Angelo, por me auxiliar no desenvolvimento desta pesquisa, doando generosamente seu tempo e seus conhecimentos, além de abrir as portas da sua própria casa em seu período de férias para me co-orientar.

À minha orientadora Prof^a Dr^a Raquel Alvitos Pereira, que com generosidade doou-me não só seu tempo compartilhando seus conhecimentos, mas também me ofereceu sua

amizade, auxiliando-me, dando coragem e força nos momentos difíceis que passei durante a minha trajetória acadêmica, desde o período de graduação em História.

À minha amiga mãe Shirlei, por orar todos os dias por mim, me dando a certeza que amor e fé são os principais elementos que movem a vontade e desejos dos homens.

À minha mãe Dona Penha, que esteve comigo nesta caminhada pesquisando, brigando, sonhando os meus sonhos e dizendo que só queria que eu fosse uma cidadã de bem, mas eu orgulhosamente superei suas expectativas mesmo diante de todas as nossas dificuldades.

Aos meus mentores espirituais aos quais recorri a todo instante no curso dessa escrita solitária. Muito obrigada por estarem comigo neste momento de angústia, insegurança e solidão.

Ao Soberano Deus, por segurar minha mão, escutar minhas orações e me enviar sinais para que eu não perdesse a esperança e a fé nesses dias tão difíceis neste ano em que a pandemia de COVID-19 levou a vida de amigos, familiares e de milhões de pessoas no mundo. Agradeço por estar viva no meio de tanto caos e ainda ter forças para defender esta dissertação.

Muito obrigada!

TREM DA MEMÓRIA

Toda vez que um trem na curva da linha
Faz parada obrigatória na estação do peito
Aí meu coração acorda junto com as galinhas
E a saudade embarca junto pra tirar proveito

Toda vez que um trem apita lembra minha vida
Quantas vezes por amor eu quase descarrilo
Acho que eu sempre fui manteiga derretida
Esparramando poesia ao longo desses trilhos

Eita trem que vai ligeiro
Eita vida vai também
Quem chegar ao amor primeiro, ganha outra vida com direito ao trem

Eita trem que vai ligeiro
Eita vida vai também
Quem chegar ao amor primeiro, ganha outra vida com direito ao trem

Piui!
Chock, chock, vai aos trilhos parece estribilhos lembranças também
Tá vendo aqueles pés de milho foi atrás dos milhos meu primeiro bem
Chock, chock nas veredas pra ter labaredas lenha tem que vou
Não há Maria quis fumaça e se agente cansasse de lhe dar calor

Toda vez que um trem apita conta minha história
Corro pra estação e embarco no trem da memória

Toda vez que um trem apita traz uma saudade
Daquela esquina que escondia meus primeiros beijos
Diziam todos que eu era magro de ruindade
Gostava de doce de leite, rapadura e queijo.

Eita trem que vai ligeiro
Eita vida vai também
Quem chegar ao amor primeiro, ganha outra vida com direito ao trem

Eita trem que vai ligeiro
Eita vida vai também
Quem chegar ao amor primeiro, ganha outra vida com direito ao trem

Piui!
Chock, chock, vai aos trilhos parece estribilhos lembranças também
Tá vendo aqueles pés de milho foi atrás dos milhos meu primeiro bem
Chock, chock nas veredas pra ter labaredas lenha tem que vou
Não há Maria quis fumaça e se agente cansasse de lhe dar calor

Compositores: Silvio Brito e Ademar Martins

O apito da Maria Fumaça é como poesia e traz lembranças de uma época de vida mais simples em que esta era a maneira mais rápida e barata de se deslocar entre as cidades... Era também o sinal do progresso, da economia caminhando e um evento à parte, que reunia as crianças no quintal de casa para ver a locomotiva passar.

Lucas Paraíso. *Havia trem aqui*, 2012

RESUMO

VIANA, Joana D'Arc Cesar. **Memória ferroviária em Vila de Cava: o direito à memória na construção do patrimônio cultural da Baixada Fluminense**. 2021. 219p. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2021.

Esta dissertação se volta para o estudo da estação de Vila de Cava e, em particular, para o diálogo que esse bem patrimonial estabelece com o campo da memória ferroviária. Há muitos elementos constitutivos da memória ferroviária que marcam a localidade de Cava, que hoje é um bairro que integra o município de Nova Iguaçu, no Estado do Rio de Janeiro. Estes elementos que ainda existem no imaginário individual e coletivo de homens e mulheres, em especial de gerações mais antigas, estão em vias de apagamento e, por isso, precisam ser revisitados e rememorados. Um dos objetivos dessa pesquisa é, portanto, refletir sobre as lembranças contidas no imaginário individual e coletivo de sujeitos e grupos sociais que vivem nas proximidades da estação de Vila de Cava e que, de alguma forma, construíram vivências a partir do espaço da estação que integrava a Ferrovia Rio D'Ouro. A estação foi tombada como patrimônio histórico da cidade de Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), em 1989. No entanto, apesar de tombada e ser um acervo cultural da cidade, não houve qualquer gerência e fomento do Estado ou do município sobre ela. Esta dissertação buscou, na história local e nas reminiscências dos moradores da região, elementos que pudessem identificar as memórias vinculadas à estação e que se constituíram em diferentes temporalidades. E indícios que, porventura, pudessem estabelecê-la como objeto de reconhecimento de sua comunidade, a ponto desta ser realmente reconhecida como um patrimônio cultural ferroviário. Esta pesquisa ancora-se, ainda, nos conceitos de lugar de memória, direito à memória, memória ferroviária e patrimônio cultural. A memória porque parte da premissa de que há intencionalidade de se recordar de algo que anteriormente foi importante no campo privado ou coletivo, e, ao acessar essas lembranças e seus lugares, a memória pode se colocar a favor da história em um percurso a serviço de sua escrita. A memória ferroviária é evocada, pois se busca o reconhecimento do legado deixado pelo patrimônio industrial ferroviário e pela importância de seu testemunho, cuja herança associa-se às grandes transformações ocorridas na humanidade desde o século XIX. E o patrimônio cultural, por se tratar do conceito norteador desta dissertação, ao agregar elementos da cultura material e imaterial de forma interdisciplinar e em múltiplas abordagens. Além destes conceitos norteadores, a pesquisa se volta para o campo da história oral em uma abordagem qualitativa, visando estudos empíricos. Buscou-se sublinhar a importância das narrativas que se constituíram a partir da estação e, ainda, o potencial que essas apresentam para refundar a identidade da região de Vila de Cava.

Palavras-chave: Ferrovia, Memória, Patrimônio Cultural, Estação de Vila de Cava, Baixada Fluminense (RJ).

RESUMEN

VIANA, Joana D'Arc Cesar. **Memoria ferroviária en Vila de Cava: el derecha de la memoria en la construcción del patrimonio cultural de la Baixada Fluminense**. 2021. 219p. Disertación (Maestría en Patrimonio, Cultura y Sociedad). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2021.

Esta tesis se centra en el estudio de la estación de Vila de Cava y, en particular, en el diálogo que este bien patrimonial establece con el campo de la memoria ferroviaria. Son muchos los elementos constitutivos de la memoria ferroviaria que marcan la ubicación de Cava, que hoy es un barrio que integra el municipio de Nova Iguaçu, en el Estado de Río de Janeiro. Estos elementos que aún existen en el imaginario individual y colectivo de hombres y mujeres, especialmente de las generaciones mayores, se están borrando y, por lo tanto, deben ser revisados y recordados. Uno de los objetivos de esta investigación es, por tanto, reflexionar sobre los recuerdos contenidos en el imaginario individual y colectivo de sujetos y grupos sociales que viven cerca de la Estación de Vila de Cava y que, de alguna manera, construyeron experiencias desde el espacio de la estación que era parte del Ferrocarril Rio D'Ouro. La estación fue catalogada como patrimonio histórico de la ciudad de Nova Iguaçu, Río de Janeiro, por el Instituto Estatal de Patrimonio Cultural (INEPAC) en 1989. Sin embargo, a pesar de estar catalogado como patrimonio cultural de la ciudad, no hubo gestión y desarrollo del Estado o municipio en el mismo. Esta disertación buscó, en la historia local y en las reminiscencias de los habitantes de la región, elementos que pudieran identificar los recuerdos vinculados a la estación y que se constituían en diferentes temporalidades. Y señales que, quizás, podrían consolidarlo como objeto de reconocimiento por parte de su comunidad, hasta el punto de que efectivamente sea reconocido como patrimonio cultural ferroviario. Esta investigación también se ancla en los conceptos de lugar de la memoria, derecho a la memoria, memoria ferroviaria y patrimonio cultural. Memoria, porque parte de la premisa de que existe la intención de recordar algo que antes era importante en el ámbito privado o colectivo y, al acceder a estas memorias y sus lugares, la memoria se puede colocar a favor de la historia en un recorrido por el servicio de su redacción. Se evoca la memoria ferroviaria, que busca reconocer el legado que dejó el patrimonio industrial ferroviario y la importancia de su testimonio, cuyo patrimonio está asociado a las grandes transformaciones que se han producido en la humanidad desde el siglo XIX. Y patrimonio cultural, ya que es el concepto rector de esta disertación, mediante la agregación de elementos de la cultura material e inmaterial de forma interdisciplinaria y en múltiples enfoques. Además de estos conceptos rectores, la investigación se dirige al campo de la historia oral en un enfoque cualitativo, con el objetivo de estudios empíricos. Se buscó subrayar la importancia de las narrativas que se formaron desde la estación y también el potencial que presentan para refundar la identidad de la comarca de Vila de Cava.

Palabras clave: Ferrocarril, Memoria, Patrimonio Cultural, Estación Vila de Cava, Baixada Fluminense (RJ).

LISTA DE ABREVIACÕES

CEFEC	Centro de Formação de Ensino e Ciência
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CPHF	Centro de Preservação de História das Ferrovias
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
CEDAE	Companhia de Estadual de Água e Esgoto
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
ENCIBRASA	Estudos e Projetos de Engenharia do Brasil S.A
FEPASA	Ferrovias Paulista S.A
FAPESP	Fundação do Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
INEPAC	Instituto Estadual do Patrimônio e Cultura
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico e Nacional
MT	Ministério dos Transportes
MTPF	Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário
PMSB	Plano Municipal de Saneamento Básico
PND	Programa Nacional de Desestatização
PRESERFE	Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes
PROFAC	Programa Ferroviário de Ação Cultural
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SEMPLA	Secretaria Municipal de Planejamento
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SNIS	Secretaria Nacional de Informações sobre Saneamento
SPAN	Serviço do Patrimônio Artístico Nacional
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
SETURJ	Superintendência de Engenharia e Trens Urbanos do Rio de Janeiro
SNIS	Secretaria Nacional sobre Informações e Saneamento
TICCIH	Conselho Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial
UNESCO	Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1. Fachada da estação de Vila de Cava na década de 1989	35
Figura 2. Estações ferroviárias de Tinguá, Jaceruba, Vila de Cava e Rio D`Ouro	36
Figura 3. Folha 4 do processo de tombamento provisório	38
Figura 4. Fachada da estação de Vila de Cava, intervenções Art Déco, início do século XX	43
Figura 5. Folha 53 do processo de tombamento provisório	48
Figura 6. Folha 56 do processo de tombamento provisório	53
Figura 7. Folha 44 do processo de tombamento provisório	61
Figura 8. Quinta do Caju ou Quinta do Imperador na década de 1880	73
Figura 9. Estação São Francisco Xavier – Obras na década de 1880	74
Figura 10. Estação Francisco Sá na década de 1920	75
Figura 11. Estação Francisco Sá na década de 1920	75
Figura 12. Estação Liberdade na década de 1920, atual Del Castilho	75
Figura 13. Estação de Irajá na década de 1960	76
Figura 14. Estação de Acari na década de 1920	76
Figura 15. Estação do metrô Acari/ Fazenda Botafogo nos anos 2000	77
Figura 16. Estação da Pavuna na década de 1930	78
Figura 17. Estação da Pavuna na década de 1972	79
Figura 18. Acesso à estação ferroviária e a estação do metrô na região da Pavuna nos anos 2000	79
Figura 19. Estação Coelho da Rocha na década de 1930	81
Figura 20. Estação de Belford Roxo na década de 1950	81
Figura 21. Estação de Belford Roxo em 2019	82

Figura 22. Estação de Areia Branca na década de 1940	82
Figura 23. Local onde estava situada a antiga estação de Areia Branca	83
Figura 24. Estação de Vila de Cava na década de 1960	83
Figura 25. Estação de Vila de Cava no ano de 2020	84
Figura 26. Estação de Vila de Cava no ano de 2020	84
Figura 27. Estação de Rio D'ouro na década de 1960	84
Figura 28. Reservatório do Rio D'ouro	86
Figura 29. Estação de Tinguá na década de 1930	86
Figura 30. Reportagem do jornal local do ano de 1964	103
Figura 31. Leandro, Camile. Distrito de Vila de Cava e a estação de Vila de Cava do Sapê	105
Figura 32. Fazenda São Bernardino em Vila Iguaçú	174
MAPAS	
Mapa 1. Estrada de ferro Rio D'ouro	57
Mapa 2. Estrada de ferro Rio D'ouro no ano de 1940	71
GRÁFICOS	
Gráfico 1. Faixa etária dos depoentes	137
Gráfico 2. Nível de escolaridade dos depoentes	137

SUMÁRIO

I) INTRODUÇÃO	16
II) CAPÍTULO 1 - ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: a memória ferroviária como patrimônio cultural	30
1.1 ESPAÇOS, ARQUITETURA E POLÍTICAS: da Quinta do Caju às Vilas de Cava e Iguassu	34
1.2 VILA DE CAVA: as ressignificações e lembranças de sua estação	54
III) CAPÍTULO 2 - A MEMÓRIA E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: o trabalho fabril e a herança das águas como patrimônio cultural	65
2.1 O RAMAL RIO D'OURO: do subúrbio à Baixada Fluminense	68
2.2 AS FERROVIAS COMO HERANÇA FABRIL	88
2.3 VILA DE CAVA E O DIREITO À MEMÓRIA: patrimônio ferroviário e as significações de uma herança cultural	100
IV) CAPÍTULO 3 - O LUGAR E A CONSTRUÇÃO DE UM DESEJO DE MEMÓRIA: pelo direito à memória ferroviária de Vila de Cava	110
3.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: a ressignificação de referências para a região da Baixada Fluminense	111
3.2 REMINISCÊNCIAS DA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: o direito à memória	120
3.3 A ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: a memória como referência cultural	133
3.4 O PATRIMÔNIO E SUAS SIGNIFICAÇÕES: a memória e o patrimônio ferroviário	158
V) CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
VI) REFERÊNCIAS	177
VII) APÊNDICES	189
A - Ata de aprovação	190
B - Carta de autorização	192
C - Termo de autorização	193
VIII) ANEXOS	194
A - Estações da ferrovia Rio D'Ouro	195
B - Antiga freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu	208
C - Almanak Almmelmert	213

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação se volta para o estudo da estação de Vila de Cava e, em particular, para o diálogo que esse bem patrimonial estabelece com o campo da memória ferroviária. Há muitos elementos constitutivos da memória ferroviária que marcam a localidade de Cava, que hoje é um bairro que integra o município de Nova Iguaçu, no Estado do Rio de Janeiro. Estes elementos que ainda existem no imaginário individual e coletivo de homens e mulheres, em especial de gerações mais antigas, estão em vias de apagamento e, por isso, precisam ser revisitados e rememorados através desses olhares tão singulares.

A estação Vila de Cava foi construída no período do Império¹ e sua inauguração ocorreu em 15 de janeiro de 1883. Trata-se do mesmo ano em que a Estrada de Ferro Rio D'Ouro foi inaugurada. Cabe destacar que a estação, que se constitui como objeto de estudo deste trabalho, foi tombada em 12 de junho de 1989, após significativas mudanças e diferentes apropriações. Em torno da estação, agregaram-se memórias distintas que atravessaram diferentes temporalidades históricas e que desvelam esse bem cultural para além de sua dimensão de monumento. A estação pode e deve ser tomada como um documento histórico de fatos e histórias da localidade de Cava, que teve um passado áureo de escoamento da produção econômica local e regional do Estado do Rio de Janeiro. Para, além disso, as lembranças, que ainda são possíveis de serem revisitadas, mostram vínculos mais profundos das sociedades com o tempo das locomotivas.

Muitas são as lembranças que ainda circulam entre as gerações de homens e mulheres que viveram em torno dessa estação. É importante destacar que a memória se subscreve como elemento que atua no campo do privado e se estende ao imaginário social e coletivo dos remanescentes da região, cujas lembranças auxiliam a historiografia local. Tal historiografia pode e deve acessar a pluralidade de memórias que se constituíram em torno dessa estação, a fim de difundir essas lembranças e reminiscências e, assim, colocá-las à serviço da História. Dessa forma, esse resgate que integra o campo mais amplo da memória ferroviária ajuda a projetar e inscrever junto às novas gerações que vivem em Nova Iguaçu elementos identitários, capazes de criar laços de pertencimento com a localidade e que tem um imenso

¹ A estação de Vila de Cava foi construída no período do Império, a partir dos anos de 1870, com o intuito de sanar os problemas de abastecimento de água do Rio de Janeiro. Já faz mais de um século, portanto, que essa se encontra na localidade de Vila de Cava que hoje é um bairro do município de Nova Iguaçu que fica na região da Baixada Fluminense do Estado do Rio de Janeiro.

potencial para relativizar e diluir os estereótipos associados às representações da Baixada Fluminense.

Essa pesquisa toma essas memórias como elementos de práticas e vivências enquanto formas de expressão de continuidades e sentidos sobre o local para a sociedade iguaçuana. Acredita-se que, ao acessar esses elementos, devem-se considerar as transformações ocorridas ao longo do tempo e da história, constatando o que se estabeleceu como objeto de ressonância e rememoração a fim de não romantizar a localidade, mas expressar a sua diversidade e realçar a importância por eles dada e que foi, ao longo do tempo, uma marca da história local a ser salvaguardada. Buscam-se assim, nesse descortinar de memórias, os elementos vinculados a esse monumento, cuja funcionalidade transitou no tempo, no espaço, na história e nas práticas sociais desses grupos e que se constituem como referências do campo do patrimônio e da memória ferroviária (MENESES, 2018; OLIVEIRA, 2019; RODRIGUEZ, 2004).

Entende-se que esses elementos vinculados ao monumento ferroviário de Vila de Cava têm papel preponderante na reconstrução da identidade local, sobretudo porque, se associados ao campo da memória ferroviária, potencializam a salvaguarda da estação a partir da construção e reinscrição de laços de pertencimento por uma via patrimonial renovada. É interessante pontuar que a prática de patrimonialização de um bem ou de um conjunto de bens parte, na atualidade, de demandas sociais ou das ações institucionalizadas movidas por atribuições legais e esses discursos são sustentados por suas categorias e suas relevâncias (OLIVEIRA, 2019).

No caso da estação de Vila de Cava, acredita-se que novas formas de apropriação da edificação, tombada na década de 1980, podem se constituir a partir do diálogo com o conceito de memória ferroviária. A memória ferroviária pode operar, neste caso em particular, como um expressivo instrumento de preservação patrimonial e viabilizar a formação de políticas públicas mais eficazes para monumentos como a estação em questão.

Acredita-se, ainda, que a edificação ferroviária deve ser considerada um lugar de memória “residual”, como propõe Nora (1993) em suas reflexões acerca da memória na contemporaneidade, já que é portadora de importantes aspectos de historicidade que marcam a História dos municípios da Baixada Fluminense. O prédio edificado da estação, hoje reapropriado, é indício da inserção desse referencial coletivo mais amplo de prosperidade que marcou a região e a inseriu no circuito econômico brasileiro, especialmente no período imperial.

A memória ferroviária de Cava, fluída e esfacelada (NORA, 1993), precisa ser salvaguardada a partir de novas frentes e ações patrimoniais, já que a estação é um bem cultural tombado de raízes históricas profundas. Os processos de patrimonialização² podem ser considerados parte de um movimento próprio do Ocidente moderno, em que se manifestaram desejos e anseios sobre a salvaguarda do passado, seja por meio da criação de agências nacionais e internacionais, ou através da formação e da ampliação de agentes que possam corroborar na definição de políticas públicas capazes de modificar olhares, práticas e manutenção de monumentos.

Abreu (2015) destaca que, a partir da década de 1980, os processos de patrimonialização passaram a fazer parte de agências e organizações não governamentais legitimadas em fóruns internacionais promovidos pela UNESCO e governos democráticos. Suas representações foram legitimadas nesses encontros em que diversos segmentos sociais oriundos de camadas populares e de sociedades tradicionais antes invisibilizadas passam a receber um olhar e uma atenção especial desses órgãos. A autora sublinha que

(...) na formação das nações modernas, a noção de patrimônio associou-se à ideia de bem coletivo e público expressando um tipo de sociedade como coletivo de indivíduos e indivíduo coletivo. Num primeiro movimento, bens considerados privados e restritos a grupos de elites, notadamente históricos e artísticos, ganharam o estatuto de “bens nacionais”, ou seja, legados de uma coletividade. Processos de patrimonialização tornaram-se objetos de políticas públicas com agências voltadas para este fim (ABREU, 2015, p.1).

Há, como previamente pontuado por Abreu, novos caminhos para a patrimonialização. Toma-se como um desses caminhos os novos usos dos espaços das ferrovias, bem como as distintas apropriações da pluralidade de suas memórias, já que os mesmos produzem novos olhares sobre as referências culturais que prosperaram em torno das redes ferroviárias. Esses caminhos se abriram a partir da consolidação do campo da memória ferroviária e da difusão de seus estudos.

O conceito de memória ferroviária surge após a privatização e a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A- RFFSA. Tal rede foi criada em 1957 por meio da Lei 3.115, com o objetivo de administrar as ferrovias do governo federal, e era caracterizada por ser uma administração mista integrada pelo Ministério do Transporte. Entretanto, a partir da década de

² Ato ou ação de tornar um bem com valor de patrimônio cultural e social através do estudo da preservação, conservação e salvaguarda. Esse termo adquiriu maior adesão após se perceber a urgência da definição de políticas públicas nos processos de patrimonialização no Ocidente moderno.

1970, com a implantação de rodovias, sua estrutura foi paulatinamente simplificada e, em 1992, foi incluída no Plano Nacional de Desestatização. O Plano de Concessão por indicação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com base na Lei das concessões de número 8.987/1995, iniciou o processo de desestatização da RFFSA. A transferência para o setor privado foi efetivada entre os anos de 1996 a 1998. Na época, houve a necessidade de se preservar o acervo histórico, artístico e documental produzido por esta categoria desde a metade do século XIX (IPHAN, 2010).

É relevante destacar que o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) articulou o discurso sobre o conceito de patrimônio ferroviário para que o mesmo fosse aplicado como instrumento de preservação³. Ao Estado, coube a proteção dos bens ferroviários de acordo com o Decreto Lei 25/37 como bens passíveis de tombamento. Assim, os valores atribuídos ao patrimônio ferroviário passaram a existir a partir da excepcionalidade ou da monumentalidade destes bens. É interessante sublinhar que a excepcionalidade se estabelece nos patrimônios de valor único e singular nos quais a beleza artística está acima do padrão (CHOAY, 2006; PROCHNOW, 2014).

Foi por meio destes referenciais que se atribuiu valor aos bens vinculados às ferrovias. Nos valores atribuídos à monumentalidade, segundo Choay (2006), a apreciação artística não necessariamente possui uma posição hierarquicamente privilegiada, podendo nesses casos os aspectos cognitivos e históricos ocuparem essa posição de acordo com o bem a ser reconhecido.

O que se observa nas atas do Conselho Consultivo é que os bens também poderiam ser tombados por sua referência, seu valor histórico e, ainda, por perspectivas econômicas, sociais e urbanas, o que fizeram com que os processos de tombamento tivessem demarcadores diferenciados. As ferrovias tornaram-se um campo de discussão dentro da historiografia e os estudos científicos incluíram, em seus métodos investigativos, movimentos históricos pautados no desenvolvimento urbano, desenvolvimento econômico, ocupação de território e nas relações sociais (MATOS, 2010; OLIVEIRA, 2019; PROCHNOW, 2014).

É por isso que muitos tombamentos partiram da premissa do conceito de patrimônio industrial, que se associa a um campo investigativo vivo que vai além de monumentos

³ O Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional, a partir do ano 2007, instituiu a memória ferroviária como instrumento de proteção e salvaguarda para que os bens desta natureza fossem preservados devido às novas formas de mobilidades e deslocamento humano e as novas formas do viver e conviver na modernidade. Os avanços tecnológicos, a dinâmica do tempo e a necessidade do transporte rápido e eficiente fizeram com que muitas dessas ferrovias pensadas apenas para o escoamento de produtos agrícolas perdessem sua funcionalidade, porém a memória e as histórias dessas ferrovias, no contexto do Brasil e do mundo, ainda permanecem vivas no imaginário coletivo.

arquitetônicos ou sítios repletos de objetos. Esse campo se dirige e se vincula à antiga ideia de “quem opera as máquinas são os operários e não os patrões”, e que, apesar de longínqua, ainda se encontra presente na cultura material fabril. Essa perspectiva é cada vez mais crescente no campo do patrimônio imaterial devido às mudanças de paradigmas das sociedades atuais que, após a revolução tecnológica, adquiriram novos estilos de vida e, com eles, difundiu-se a necessidade de celeridade no tempo e na mobilidade (OLIVEIRA, 2019).

O conceito de patrimônio industrial pode ajudar a apreender e perceber o cotidiano de uma sociedade ou uma comunidade, possibilitando a leitura de um saber de transmissão técnico que nos permite estabelecer um elo entre homens, mulheres, máquinas e culturas. Nesta perspectiva, discussões que se iniciaram ainda em 1950 ganham embasamento e ampliam a visão, principalmente em relação aos aspectos de excepcionalidade, historicidade e monumentalidade, e, assim, o que antes era objeto de estudo do patrimônio industrial, passa a ter seu próprio instrumento de proteção. O tombamento das estações, vilas e pátios ferroviários passou a ter determinação legal a partir da Lei 11.483/2007 que tornou o IPHAN responsável por traçar estratégias para a proteção dos bens ferroviários em massa no país.

O artigo 9º da respectiva Lei atribuiu ao IPHAN a obrigatoriedade de preservar a memória ferroviária, condicionando a ele a aplicação das ações para definir os bens que se tornariam referências culturais e a organização de suas coleções e acervos, que também passaram a ser de responsabilidade do IPHAN, desde a restauração dos monumentos, logradouro, sítios e demais espaços antes pertencentes à RFFSA até a salvaguarda de tudo que diz respeito à sua memória e história.

A institucionalização dos patrimônios ferroviários normatizou o processo de bens ferroviários patrimonializados pelo IPHAN e, em 2010, a partir da Portaria 407, inaugurou-se um novo instrumento de proteção por meio de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, com proposta de gestão coletiva entre a União, os Estados, os municípios e a sociedade civil, cuja intenção foi à logística de operacionalização e equivalência entre a memória ferroviária e o patrimônio ferroviário. Desde então, todo e qualquer elemento físico relacionado à ferrovia passou a gerar legado e, de certa forma, alguma memória (MATOS, 2019; OLIVEIRA, 2019; PROCHNOW, 2014; SILVA, 2012).

Nessa visão, o patrimônio e a memória se fundem em processos de construção de identidade e pertencimento. A memória coletiva e a memória ferroviária se tornam a soma da enunciação social que evoca a importância desses patrimônios e, por isso, corroboram para a necessidade de sua proteção, preservação e salvaguarda. Nesses espaços, a memória busca elementos históricos, sociais e identitários que narram fatos e atores no tempo, fazendo com

que o patrimônio cultural ferroviário tenha dimensões que dão unicidade ao material e ao imaterial, não só pela sua história, mas, principalmente, pela constituição de suas memórias.

A estação de Vila de Cava, patrimônio ferroviário da Baixada Fluminense, é foco de representações da memória individual e coletiva, pois ao sugerir que essa seja mantida, esses sujeitos corroboram para a sua preservação e deixam em evidência as relações ali estabelecidas por gerações, que vão alinhando essas memórias como referências do passado e, por isso, tornam-se fontes importantes de análise.

Com sua arquitetura modesta e estilo eclético⁴, a estação de Vila de Cava sofreu intervenções Art Déco⁵ no século XX. Sabe-se que tais intervenções eram muito comuns no início do século, como forma de dar um tom de modernidade às construções do século XIX, e, por isso, estações de todas as regiões do Brasil sofreram alguma intervenção, seja ela feita em adornos, beirais, colunas ou letras. É interessante pontuar que, ao contrário do paradoxo posto ao estilo Art Déco, este estilo arquitetônico vai muito além das construções modernas de arranha-céus, pois o mesmo incorpora uma arquitetura diversificada e se encontra muito presente no cenário urbano (CORREIA, 2008).

Pesquisas recentes demonstraram que a arquitetura das estações ferroviárias era pensada de acordo com a representatividade social e a economia local. Esse estilo era portador dessa mensagem, por isso, há estações com formas e ornamentações mais simples. As estações foram construídas de acordo com o simbolismo que se desejava atribuir a cada província ou região e o que se adequava a localidade. A tipologia das estações e sua arquitetura eram bastante diversificadas, podendo ser a “porta de entrada das cidades” ou “a sala de visitas” de uma determinada localidade.

Assim, enquanto os grandes centros tinham estações de arquiteturas imponentes, as estações ferroviárias das pequenas vilas eram mais modestas, construídas para atender as demandas e necessidades locais. Após a mudança de paradigma da arquitetura moderna, as estações de trem em todo Brasil, até aquelas em regiões mais afastadas, sofreram intervenções a exemplo da própria estação de Vila de Cava (CHUVA, 2012; CORREIA, 2008; MOREIRA, 2007; PROCHNOW, 2014).

Inaugurada no final do século XIX, a função da estação de Vila de Cava era de ser o local para abastecer os reservatórios de água das locomotivas à vapor. Essa antiga estação faz parte da extinta Estrada de Ferro Rio D’Ouro, cuja construção foi deliberada por volta de

⁴ Trata-se de expressão que se refere a mistura de estilos arquitetônicos usada no final do século XIX com combinação de elementos da arquitetura clássica, medieval, renascentista, neoclássica e barroca.

⁵ Trata-se de termo que provém do francês Arts Décoratifs e que significa Artes decorativas.

1875, sendo sua intenção inicial sanar os problemas de abastecimento de água da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Para solucionar as questões de escoamento, a empreitada precisava ser rápida e bem-sucedida e se constituiria como solução para o transporte de tubulações, trabalhadores e de materiais da capital até a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu em locomotivas. Assim, a construção da estrada de ferro, suas estações e a instalação dos dutos foram feitas de forma sucessiva e simultânea até as regiões de São Pedro, Jaceruba, Rio D'Ouro e Tinguá, onde se encontravam os mananciais (RODRIGUEZ, 2004; TORRES, 2004).

O planejamento das obras se deu por volta do ano de 1870, porém, somente com o Decreto nº 2639 de 22 de setembro de 1876, as obras se iniciaram por uma diversidade de empecilhos de todos os graus e gêneros, tendo sua conclusão somente por volta de 1883, curiosamente no mesmo ano da inauguração da estação de Vila de Cava. Anos após sua conclusão, a estrada de ferro passou a transportar em suas locomotivas minério de ferro, carvão e produtos agrícolas cultivados dentro e fora da região. Nos ramais que antecederiam a estação da Fazenda do Brejo, atual cidade de Belford Roxo, iniciou-se o primeiro fluxo de passageiros e uma notória prosperidade nos arredores de suas estações, questão essa que, infelizmente, não ocorreu nas demais estações que antecederiam este trecho devido à baixa movimentação comercial, o menor fluxo humano, o hábito de andar à carona nos trens de carga e o pouco investimento nos trens de passageiros (RODRIGUEZ, 2004).

Com a chegada da República, a administração dos órgãos públicos começa a sofrer transformações, e, por volta dos anos de 1920, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, que antes era administrada pela Inspetoria de Água e Esgoto, passa a ser administrada pela Estrada de Ferro Central do Brasil. Cabe ainda pontuar que na década de 1960, período do governo militar, a Estrada de Ferro foi definitivamente desativada por meio do Decreto 58.992/1966. As razões que explicam a criação do decreto foram os altos índices de acidentes, o mau funcionamento dos trens, pouco fluxo de passageiros, mas, principalmente a construção das rodovias no governo de Juscelino Kubitschek. Assim, a partir da metade da década de 1960, as ferrovias brasileiras foram paulatinamente desativadas (RODRIGUEZ, 2014; TORRES, 2004).

Após sua desativação na década de 1970, a estação de Vila de Cava sofreu ressignificações e algumas delas estão documentadas em seu processo de tombamento, que tratam da solicitação e tramitação do processo. Outras somente são relatadas pelos moradores locais e, assim, encontram-se estabelecidas e ligadas ao campo da memória. Neste sentido, os estudos de Pierre Nora (1993) sobre lugares de memória são importantes para este trabalho, já que apontam para a reflexão sobre o ato de lembrar que traz à tona diversas narrativas,

podendo elas serem subjetivas ou não. Essas narrativas são fontes inestimáveis sobre acontecimentos, lugares e até mesmo fatos da história ainda não desvendados, pois os discursos se dão em torno de um objeto cuja memória é partilhada no imaginário social coletivo (NORA, 1993; TOMBAMENTO, E- 12000117/89).

As memórias da estação de Vila de Cava, assim como tantas outras do país, fazem parte da herança ferroviária brasileira, e a ela se associam lembranças que hoje, em muitas das localidades que as abrigam, estão escondidas, silenciadas e subjugadas. Suas ressignificações ainda se encontram na memória coletiva de sua comunidade e, por essa razão, atendem às perspectivas do conceito de memória ferroviária, pois ainda possuem referências importantes do contexto historiográfico da cidade de Nova Iguaçu.

O conceito de memória coletiva também se tornou norteador desta pesquisa por proporcionar a relação entre o tempo, os hábitos e as experiências no contexto individual e coletivo. Esses elementos se fundem na memória ferroviária, que preserva ainda hoje, em diversas localidades, uma perspectiva de coesão social que se desdobra em proteção aos patrimônios de estações e acervos que integram as ferrovias (HALBWACHS, 1990; NORA, 1993; OLIVEIRA, 2019; PROCHONW, 2014).

A memória é apreendida como um conjunto de representações que se debate e se reconstrói em permanente reelaboração, e, ao mesmo tempo em que se constrói individualmente, também o faz coletivamente, corroborando com diferentes materialidades, pois é algo que pode se reelaborar tanto no campo privado quanto público e coletivo, ao emanar a convocação dos grupos. A intenção é eleger a adesão social a fim de recriar uma racionalidade que sustente a relação entre passado, presente e perspectivas futuras sobre os patrimônios ferroviários e suas memórias.

É notório certo romantismo nas edificações do século XIX e a prática habitual em patrimonializar construções que remetem a historiografia tradicional e, muitas vezes, os olhares apenas se voltam para esses patrimônios tidos como “grandiosos” em virtude de sua monumentalidade e excepcionalidade. Entretanto, os estudiosos atuais buscam nesses espaços informações sobre a vivência coletiva, os vínculos de cidadania compartilhada e o sentimento de pertencimento e identidade, visando não apenas os aspectos materiais (ALVES, 2004; HALBWACHS, 1990; NORA, 1993; PROCHNOW, 2014).

O patrimônio deve ser aprendido como um conjunto material e imaterial de bens culturais que foram construídos por diferentes grupos sociais, que temporalmente também se ressignificam em forma de luta e disputas sobre as representações sociais das experiências humanas no tempo. A memória, por sua vez, pode ser tomada como algo dinâmico que

mobiliza várias correntes de pensamento, possibilitando a unicidade de um grupo que, quando acionada, torna-se demarcadora de suas comunidades. A memória produz sentidos por meio das relações sociais e elementos de identidade e pertencimento, valorizando a dimensão coletiva em detrimento da essencialidade (ALVES, 2004; PROCHNOW, 2014).

Os testemunhos podem, por isso, ser produzidos a partir do pensamento individual constituído de variáveis, a partir dos quais as lembranças tornam-se uma evocação do tempo presente. A memória ferroviária pode ser a evocação de um passado ainda presente em vários pátios, sítios e vilas ferroviárias no país, e, é por este motivo, que houve a necessidade de se construir um acervo para salvaguardar estas memórias constituídas desde o final do século XIX, após a extinção da RFFSA (OLIVEIRA, 2019).

É relevante destacar que, o que era até finais dos anos de 1990, considerado patrimônio industrial, a partir de 2007 recebe não só novas dimensões conceituais, como também legislação específica para garantir sua preservação, conservação e salvaguarda. O IPHAN, como já se pontuou, tornou-se responsável por esses bens culturais e tem hoje a obrigatoriedade de proteger, preservar e restaurar esses patrimônios, além de incluir os mesmos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Vale ressaltar que a memória ferroviária e o patrimônio ferroviário são conceitos atribuídos pela própria instituição, e então, nessa perspectiva, seus elementos possuem enunciados no campo material e imaterial (MATOS, 2019; OLIVEIRA, 2019; PROCHNOW, 2014).

A estação de Vila de Cava é um monumento constituído como um patrimônio edificado, mas em torno dela ainda existem muitas memórias: memórias vivas, não de um ou dois indivíduos, mas de uma localidade, cujo desejo de memória fica imerso devido às dificuldades e em função das adversidades que marcam, hoje, parte considerável da Baixada Fluminense. É por esta razão em particular que essas lembranças são portadoras de elementos que podem ser rememorados e, para esse caso, há mecanismos da memória importantes, como o próprio ato de rememorar. As lembranças podem ser evocadas por grupos e, conseqüentemente, traçar elementos de identidade que podem levar à coesão social, a partir da ação de rememorar (HALBWACHS, 1990; NORA, 1993; PROCHNOW, 2014).

A justificativa para a escolha desse tema é de cunho familiar e pessoal, pois sou moradora de Vila de Cava, nascida e criada na cidade de Nova Iguaçu. A rua em que a estação é lograda se constituiu como passagem obrigatória para aqueles que vão acessar o centro comercial do bairro. Todos os dias eu passava em frente à estação, porém, como muitos, nunca tive um olhar sensível para aquela edificação. Certo dia, duas senhoras me chamaram atenção ao conversarem sobre a estação e as histórias que lá se constituíram, por

isso, tornou-se objeto de estudo desta pesquisa, principalmente por conta das muitas percepções que giram em torno da memória e da história que nela se institui e que serão mapeadas no campo da oralidade. Esta pesquisa buscou restituir os significados dos relatos de moradores que ainda guardam vínculos com a estação, portanto, intentou apreender os *lugares de memória* constituídos pelas lembranças desses moradores da localidade. Lembranças cuja apropriação e uso podem contribuir para a salvaguarda da estação de Vila de Cava como patrimônio cultural.

Cabe pontuar que os depoimentos prevaleceram em seus aspectos qualitativos, pois a memória-hábito é um movimento de repetição atento à repetição de palavras em um adestramento cultural, entretanto, a lembrança pura é a imagem que traz à tona um momento único. É por esse motivo que os aspectos qualitativos são, de fato, os mais importantes (ALBERTI, 2004; BARROS, 2010; BOSI, 1979).

A relevância do tema em questão está principalmente no visível desconhecimento da maioria da população sobre a história local e sobre o tombamento da estação de trem de Vila de Cava como outros patrimônios da cidade. Muitos moradores da localidade desconsideram o valor desses bens tombados na esfera municipal, estadual e federal. Dentre os fatores que explicam esse fenômeno, estão a falta de informação, a falta de comprometimento com essas referências da esfera cultural e as condições precárias as quais parte das comunidades de Nova Iguaçu vivem. É difícil ter vontade de memória quando falta à boa parte dos grupos sociais que ali vivem elementos básicos como infraestrutura, qualidade de vida, e até mesmo perspectivas de inserção no mercado de trabalho. Porém, a de se pensar que seria arbitrário negar capital cultural⁶ a população iguassuana por tais motivos.

O reconhecimento da estação de Vila de Cava, bem como de outros bens culturais da cidade de Nova Iguaçu, torna-se, por isso, mais do que necessário por parte dessa população. Cabe ressaltar, no bojo dessa reflexão, que a estação de Vila de Cava recebeu o título de patrimônio da cidade sem a participação da comunidade. A estação de Vila de Cava, assim como muitos outros patrimônios do município, foi escolhida como patrimônio não pela própria comunidade. Houve uma dimensão de uso político e não de fomento da própria sociedade civil associada a esse processo de patrimonialização.

Essa é uma das inquietações que estão na origem dessa pesquisa e que se desdobrou na constituição da mesma. Pesquisa que hoje deseja compreender de que maneira a história e as

⁶ Conceito desenvolvido pelo sociólogo francês Pierre Bourdieu que se refere ao sistema educacional, porém não se limita apenas a ele.

ressignificações em torno da estação de Vila de Cava podem auxiliar na salvaguarda da memória e do patrimônio ferroviário. Para responder a essa questão, foi traçado um objetivo geral e três objetivos específicos.

O objetivo geral desta pesquisa foi identificar as memórias em torno da estação de Vila de Cava, observando como estas podem instituir para além do monumento de “pedra e cal”, a estação da localidade de Cava. Memórias estas que são portadoras de significações vinculadas ao campo da memória ferroviária mais ampla e que, hoje, no caso da estação de Vila de Cava, se presentificam de forma fluída através do ato de rememorar das gerações mais antigas, que apesar de escolhas individuais, são objetos de lembranças coletivas e se constituem como vivências partilhadas.

Um dos objetivos específicos foi compreender porque as lembranças em torno de Cava se constituem, nos dias atuais, como lugar de memória e não conseguem se instituir e consolidar como uma efetiva memória ferroviária compartilhada e consolidada no âmbito da comunidade local e nem no circuito das políticas públicas de Nova Iguaçu. Outro objetivo específico foi o mapeamento e a identificação das memórias mais presentes no imaginário social e que se ligam à estação de Vila de Cava. Há pontos de convergência no âmbito da memória coletiva, que ainda existe e que se associam a traços da historicidade da região da própria constituição político-social da Baixada Fluminense. O último objetivo específico foi contribuir, por meio da reflexão dos conceitos de lugar de memória e direito à memória, apontamentos que possam auxiliar no campo do patrimônio cultural.

Como metodologia, utilizou-se como principais norteadores os conceitos de história oral e de memória ferroviária em diálogo especialmente com o conceito de lugar de memória e direito à memória. Conceitos fundamentais para a inscrição junto à comunidade local de Cava da construção de uma memória compartilhada assentada na própria historicidade da localidade. Tais conceitos foram essenciais para o desenvolvimento desta pesquisa. Além disso, foram utilizadas pesquisas documentais, bibliográficas, iconográficas por meio de teses, dissertações, artigos, documentos, reportagens e pesquisa empírica com vinte e dois relatos orais. Destes relatos que computam as memórias e vivências de sujeitos da localidade e seu entorno, destaca-se que somente doze foram concedidos os direitos de registro, e dentre estes, apenas nove dos depoentes permitiram que suas identidades fossem reveladas. Acredita-se que o fato de alguns depoentes serem comerciantes ou moradores dos prédios anexos à estação seja o principal motivo da preferência pelo anonimato. A maioria, apesar de colaborar com a pesquisa, apresentou certo receio ao tratar do tema.

A dissertação foi, então, estruturada em torno de três capítulos. O primeiro capítulo, intitulado *Estação de Vila de Cava: a memória ferroviária como patrimônio cultural*, apresenta a estação de Vila de Cava e mostra como ela se constitui e quais apropriações temporais estão concentradas na sua história. Discute-se, ainda neste capítulo, o processo de tombamento e os elementos legais que viabilizaram a patrimonização da mesma. O capítulo também se propõe apresentar a estação de Vila de Cava na perspectiva de sua historicidade e como elemento enunciador da memória ferroviária.

A estação, tombada na década de 1980, encontra-se em total abandono em seus aspectos materiais o que aponta claramente para a falta de políticas de preservação e salvaguarda, além da total ausência do Estado. Essa afirmação se dá devido às más condições do prédio que faz parte da memória local e da memória ferroviária, e é legitimado como patrimônio cultural institucionalmente. Entretanto, sua edificação devido à falta de ações e incentivo à conservação encontra-se em estado de depredação, com diversas construções anexas, e conta, ainda, com a presença de moradores.

Alguns autores foram os principais norteadores deste capítulo: Correia (2008) e seus estudos sobre monumentos arquitetônicos em estilo Art-Déco nos anos de 1930 a 1940; Pinto Junior (2009) e suas análises sobre o espaço arquitetônico urbano na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX e também Kessel (1999) e seus estudos baseados nas reflexões da arquitetura clássica neocolonial.

O segundo capítulo, cujo título é *A memória e o patrimônio ferroviário: o trabalho fabril e herança das águas como patrimônio cultural* teve como intuito abordar o conceito de patrimônio industrial a partir das ferrovias que constituíram história e estão na memória e imaginário coletivo. Atualmente, os acervos ferroviários são a herança do patrimônio industrial que começa a ser pensada a partir dos anos de 1950. No Brasil, os debates sobre os acervos ferroviários se iniciam na década de 1970, após a erradicação das ferrovias. Na década de 1990, com o programa de desestatização do governo FHC e a privatização da RFFSA, esses debates se intensificam. O capítulo também aborda a Carta de Nizhny Tagil, elaborada na Rússia, que inaugurou a compreensão multidisciplinar do conceito de patrimônio industrial e abriu o entendimento para a reflexão do patrimônio industrial ferroviário, inaugurando os debates para a criação da Lei 11.483 em 2007, e, assim, os bens pertencentes à extinta RFFSA, começam a ser inventariados.

As discussões sobre o patrimônio e memória ferroviária são marcadas pela dimensão das significações a partir das quais o tempo, as histórias, os objetos, os espaços e os indivíduos tornaram-se objeto de reflexão. Neste capítulo, a estação de Vila de Cava é objeto

de análise, bem como seus significados e suas apropriações ao longo do tempo. Assim, pode-se dizer que a escrita deste segundo capítulo se dedicou aos estudos da Constituição Federal de 1988, a Carta Magma enquanto documento legislativo para o patrimônio cultural no Brasil, aos estudos de Rodriguez (2004), pesquisador da memória ferroviária e a formação das estradas de ferro no Estado do Rio de Janeiro, e, ainda, aos estudos de Oliveira (2010), em especial, aqueles sobre memória, História e patrimônio.

Foram abordados também os estudos de Lucas Prochnow sobre as políticas públicas do IPHAN, as reflexões do mesmo acerca do patrimônio e da memória ferroviária, bem como as pesquisas de Matos (2019) sobre a entrada das ferrovias no campo da preservação. Considerou-se também o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, elaborado em 2010 e a Portaria 407 de 2010 do IPHAN, que estabelece os parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária.

O terceiro capítulo, intitulado *O lugar e a construção de um desejo de memória: pelo direito à memória ferroviária de Vila de Cava*, dialogou com o conceito de história oral e os estudos de Nora (1993), e, por isso, foram analisados os lugares de memória na concepção da sua salvaguarda como um elemento importante que está para além das representações de ofício conservador. Esse capítulo também se ancorou nos estudos de Todorov (2000), que discute os “usos e abusos” da memória na perspectiva da sociedade francesa e também nas reflexões de Ricoeur (2007), cujo olhar se volta para acontecimentos da Segunda Guerra Mundial e, ainda, para a análise dos conceitos de história, memória e esquecimento, afirmando que na prática estão interligadas e se movimentam de forma contínua, pois as vivências e as práticas humanas, suas histórias e narrativas são responsáveis por essa continuidade.

Dialogou-se também com as pesquisas de Bouton (2016), que lança um debate contrário ao dever da memória em que pese a ideia de que todas as partes defenderão as justificativas de seus atos num confronto de diálogos e sentidos. Dantas (2015) e seus estudos sobre a proteção os patrimônios culturais no Brasil e Rabello (2009) e as abordagens de ambas as autoras acerca dos requisitos da Lei de Tombamento e suas premissas como ato administrativo do Estado. Assim, o objetivo deste capítulo é aprofundar a importância das reminiscências em torno da estação de Vila de Cava e o potencial de suas narrativas para a reflexão do campo da memória e do patrimônio ferroviário.

Fez-se uso também das reflexões de Heymann (2006), que traz luz aos estudos sobre o dever da memória na perspectiva contemporânea, analisando os usos e os abusos desta na

história, na legislação e no direito entre as partes em estudos no campo da sociologia, antropologia e historiografia na França e no Brasil. Há, ainda, o diálogo com Pollak (1996), em que sua reflexão parte das chamadas memórias subterrâneas com o intuito de analisar os grupos minoritários e excluídos e como estes se opõem em face às memórias oficiais. Também foram consideradas as reflexões de Oliveira (2019) sobre o patrimônio industrial e patrimônio e memória ferroviária, que foram conceitos norteadores desta pesquisa no entendimento da estação de Vila de Cava como patrimônio cultural da Baixada Fluminense.

Por fim, as considerações finais se propõem a refletir sobre estudos de autores que se debruçaram no campo da memória, tecendo uma perspectiva no âmbito do patrimônio cultural em que se destaca o conceito de memória ferroviária. As lembranças e as experiências vividas são elementos que, na história, estão demarcadas pelas narrativas que ajudam a rememorar as reminiscências no tempo e no espaço, marcados pelas experiências dos moradores locais. A estação de Vila de Cava, suas vivências e significações, tornaram-se caminhos que podem auxiliar as lembranças ainda presentes no imaginário coletivo, sejam constituídas como referência cultural.

A pesquisa também disponibilizou nos anexos a carta de autorização enviada ao Presidente da CEDAE para que o mesmo disponibilizasse documentos para a realização deste estudo, a carta de pedido de autorização de imagem e nome concedida pelos depoentes desta pesquisa, imagens das estações ferroviárias que compuseram a Ferrovia Rio D'Ouro, imagens das ruínas do sítio histórico de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu e sete páginas do Almanak Administrativo Mercantil e Indústria do Rio de Janeiro.

É oportuno ressaltar que a memória produzida por meio da história oral precisa ser questionada em diferentes dimensões, não podendo ser apropriada como cópia do acontecimento relatado. O relato de memória não pode ser entendido como um reflexo das experiências rememoradas. Não existe uma relação de correspondência e de sincronia entre os acontecimentos vivenciados em uma experiência pretérita e os relatos produzidos no ato da produção da fonte oral. As conexões existentes entre o objeto de estudo, ou seja, entre as experiências relembradas e os relatos orais produzidos para a pesquisa (ou mobilizados para o ensino) não podem ser entendidas como se existisse uma relação de sincronidade entre essas duas dimensões.

Em outras palavras, o relato oral de memória não é uma cópia da experiência vivida pela testemunha que concede uma entrevista para um professor/pesquisador. Nesse sentido, a memória não pode ser operacionalizada como se fosse capaz de oferecer uma representação fidedigna dos fatos relembrados, isto é, como se fosse possível existir uma correspondência,

em termos de “encaixe”, entre o relato oral de memória e a experiência rememorada (CAVALCANTI, 2019).

Segundo Cavalcanti (2019), a memória é constituída por um conjunto de experiências cujo lugar é uma interseção temporal, que traz do passado, ressonâncias de um lugar que se presentifica por representações no momento que se constrói o relato oral. O significado da memória se constitui na construção cultural e na compreensão de como as lembranças se tornam a leitura interpretativa das experiências presente do tempo. O grande desafio não é tornar as narrativas uma representação totalizada dos fatos, mas sim torná-la um misto que seja capaz de dar luz à compreensão dos fatores que mobilizaram os seus narradores, pois “antes mesmo de constituir-se como representação do passado, ela é apresentação do presente. Apresentação que está indissociável da forma como homens e mulheres se apropriam e interpretam seu tempo” (CAVALCANTI, 2019, p.3).

Nesse sentido, a pesquisa se utiliza da reflexão sobre as relações entre história, memória e patrimônio cultural e como estes conceitos norteadores se cruzam com campo da história oral e evidenciam o acesso e o questionamento de outras fontes. A história oral proporcionou apontamentos para dados empíricos que perpassaram a subjetividade e possibilitaram o cruzamento de testemunhos, fontes concretas e aspectos epistemológicos, de modo que as análises realizadas apontam para significados e ressignificações por meio das lembranças da estação de Vila de Cava. A proposta é pensar como estas podem ser uma das alternativas para ações e fomentos que potencializem o reconhecimento da história e da memória das comunidades marginalizadas, que possuem seus patrimônios e bens culturais sem a proteção e preservação devida e/ou até mesmo encontram-se desconhecidos pelo apagamento das memórias ou pela falta de gestão dos órgãos e instituições responsáveis pelos acervos culturais.

CAPÍTULO I - ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: a memória ferroviária como patrimônio cultural

Este capítulo se propõe a apresentar a estação de Vila de Cava na perspectiva de sua historicidade e mostrar seus frágeis vínculos na contemporaneidade, com o campo memória ferroviária e das ações que dele são oriundas. A estação tombada na década de 1980 encontra-se em total abandono em sua dimensão material, questão essa que aponta claramente para a falta de políticas de preservação e salvaguarda por parte da sociedade e do Estado.

O prédio e seu entorno foram submetidos a diversas apropriações nas quais tanto o Estado como a comunidade participaram ativamente, entretanto, os resultados dessas apropriações e seus desdobramentos materiais no âmbito da edificação da estação foram descaracterizados, e com o passar do tempo, o prédio da antiga estação de Vila de Cava ficou muito deteriorado. Trata-se de edificação que integra o campo da memória ferroviária e se institui, desde a década de 1980, como patrimônio cultural da cidade de Nova Iguaçu. Sua edificação, hoje, sofre com as danificações provocadas pelo tempo e pela ação humana, por isso, faz-se necessário revisar os conceitos e reflexões sobre a ausência de ações e incentivos à sua conservação. Reflexão mais do que pertinente se consideramos que a estação de Vila de Cava integra o patrimônio da memória ferroviária brasileira.

Atualmente, é perceptível o estado avançado de degradação da edificação que abriga a antiga estação de Vila de Cava. Há diversas construções anexas e a presença de moradores, que pouco contribuem para a conservação do edifício, tratando-o, de uma maneira geral, com descaso, o que reforça a dimensão de abandonado e propicia ainda mais sua descaracterização, que se amplia com o tempo, e reforça a falta de apego e de reconhecimento de diversas esferas da sociedade iguaçuana em relação aos seus patrimônios culturais.

A estação recebeu o título de patrimônio cultural em 1989, pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), por meio de tombamento E – 12/000112/89, mas sem a participação da comunidade. Trata-se de aspecto comum na década de sua proposição, pois, somente anos depois, as reivindicações populares acerca de registros e tombamentos começam a ser exploradas, o que remete à reflexão dos fatores que explicam a falta de preservação e conservação da estação, que apesar de depredada, ainda é um legado que faz parte da memória ferroviária.

Essa forma pouco participativa da comunidade na instituição da estação de Vila de Cava como patrimônio talvez seja uma hipótese interessante para que se possa compreender a falta de pertencimento e reconhecimento da população de Nova Iguaçu e dos moradores de Cava em relação a esse bem cultural. Segundo Marins (2016), em seus estudos sobre a patrimonialização, há muitos bens culturais engessados em torno da perspectiva de monumentos e, ainda, cercados do *ethos* nacionalista e exclusivista do IPHAN. De acordo com o autor, a trajetória dos patrimônios até o início dos anos 2000 é marcada pela eleição classista e elitista dos técnicos e está centrada numa aparente neutralidade, cuja eleição do que era tombado como patrimônio geralmente obedecia às práticas conservadoras.

A partir dos anos 2000, entendeu-se a pluralidade e a diversidade dos patrimônios culturais. Esse entendimento levou à mudança da legislação do patrimônio e a

patrimonialização dos bens por meio de salvaguarda tornou mais eficaz, especialmente, a partir do Decreto 3551 de 2000, que instituiu o registro e estimulou a participação mais ampla das comunidades detentoras nos processos de patrimonialização.

Em 2007, passou-se a se compreender que as ferrovias e seus acervos eram patrimônios singulares. Há uma dimensão de patrimonialização distinta em torno das ferrovias e atualmente as políticas de preservação dos espaços e acervos ferroviários receberam outros recursos para a recuperação desse legado. A partir da carta de Nizhny Tagil, em 2003, que trata da proteção dos patrimônios industriais, foi pensada a proteção das ferrovias que foram construídas no advento da Segunda Revolução Industrial. Assim, criaram-se mecanismos para que se preservem os acervos materiais ferroviários integrados por documentos, ornamentos, edificações, pátios, maquinários, mapas, ferramentas, equipamentos dentre outros. Porém, diante da construção social constituída desde o século XIX em todo mundo, compreendeu-se também que as ferrovias permaneceram no imaginário coletivo. Essa percepção culminou na necessidade da preservação do legado que se expressa na memória ferroviária (MARINS, 2016; OLIVEIRA, 2019).

É, por isso, que a estação de Vila de Cava, apesar de estar comprometida em seus aspectos materiais de sua fachada ao interior, e, especialmente em relação aos aspectos arquitetônico e estrutural, deve ser associada ao campo da memória ferroviária e ser acompanhada com mais acuidade pelo Instituto de Patrimônio Histórico Nacional (IPHAN). Esse movimento torna-se imprescindível para evitar o apagamento da memória do que um dia foi uma estação de trem como a estação de Vila de Cava, que integra o acervo mais amplo da malha ferroviária que prosperou na Baixada Fluminense. Mas, o que leva estações como a da localidade de Cava, a deteriorização e ao esquecimento coletivo? Essa é uma questão importante e que será desenvolvida ao longo desta dissertação.

O espaço da estação de Vila de Cava passou por muitos usos e diversas ressignificações, e não contou, após seu tombamento, com a intervenção do Estado e das políticas públicas de patrimônio. Por isso, apesar de patrimonializada, a estação está associada a apropriações bastante distantes do campo do patrimônio. Apesar de o Estado ter concedido tombamento provisório e de tê-lo aplicado de forma classista e elitista, através dos técnicos que avaliaram as edificações, há uma gama de significações e ressignificações atribuídas à estação, que se volta para os muitos usos pelos quais a edificação passou até chegar aos dias de hoje.

Antes mesmo de ter sido tombada, o espaço da estação de Vila de Cava constitui-se como um espaço de interação social, moradia e sustento. Esse aspecto e essa particularidade

da estação aparecem na narrativa dos moradores, em reportagens de jornais de época e em muitas imagens. É interessante sublinhar que essas ressignificações vinculadas às vivências coletivas foram silenciadas no processo de tombamento empreendido pelos técnicos na década de 1980. O processo de tombamento se volta mais para uma análise dos aspectos materiais da estação e, em particular, em sua dimensão artística e arquitetônica.

É, por isso, que os estudos de Correia (2008) são relevantes para essa pesquisa. A pesquisadora estuda os monumentos arquitetônicos em estilo Art Déco nos anos de 1930 a 1940 e busca analisar as características da arquitetura Art Déco nas construções industriais, nas moradias, nas igrejas, nas escolas, nos clubes, nas fábricas e em outras edificações que foram construídas no Brasil nas referidas décadas.

A autora analisa as diferentes tipologias e faz uma investigação cuidadosa das edificações criadas pela Companhia Industrial Fiação de Tecidos Goyanna, em Pernambuco, no período entre o ano de 1937 e o final da década de 1940. A construção é um conjunto cuja particularidade se vincula à linguagem Art Déco e, segundo a autora, as soluções aplicadas nas edificações são inovadoras e estabelecem relações entre público e privado e entre o exterior e o interior. As soluções se adequaram tanto ao clima tropical como recuperaram elementos clássicos e tradicionais que adotaram, ao mesmo tempo, soluções inovadoras no campo da arquitetura para atender novos conceitos atribuídos ao cenário urbano.

É importante realçar também os estudos de Pinto Junior (2009), que analisa o espaço arquitetônico urbano na cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX e busca identificar o interesse das publicações periódicas pela arquitetura no que tange o espaço urbano e seu papel enquanto construtor de um imaginário de modernidade nos anos de 1902 a 1934 no Estado do Rio de Janeiro. A intenção do autor foi analisar a natureza das publicações e das imagens no espaço arquitetônico e como estas corresponderam à ascensão do estilo neocolonial, de sua afirmação e de sua difusão no mesmo período em que a capital federal atravessa a reforma urbana de Pereira Passos, cuja ruptura traz consigo o estilo modernista. Entretanto, o neocolonial, segundo Pinto Junior (2009), foi a expressão da arquitetura moderna amplamente divulgada nas páginas das revistas até meados dos anos de 1930.

Kessel (2011) também traz reflexões interessantes, uma vez que seus estudos são baseados nas reflexões da arquitetura clássica neocolonial e a arquitetura modernista. Esta última contava com a atuação no SPHAN dos mais destacados arquitetos da corrente moderna. Estes principais responsáveis pela ruptura ideológica com o neocolonial, porém, aceitam uma espécie de reconciliação parcial ocorrida no campo estético. O autor destaca os painéis de azulejos, fartos beirais e varandas generosas. Depois de vencida a luta no terreno

institucional, a geração formada ainda na década de 1920 podia se utilizar livremente de elementos neoclássicos e de outros estilos reapropriados fugindo de uma linguagem disciplinadora.

Há, ainda, os estudos de Rodriguez (2004), pesquisador da memória ferroviária e formação das estradas de ferro no Estado do Rio de Janeiro, que teve como primeira motivação a publicação de diversos artigos no jornal da Associação dos Engenheiros Ferroviários em sua coluna Memória Ferroviária. O autor dedicou sua pesquisa à história das ferrovias, com o seu surgimento no século XIX, e até o século XXI, após o processo de desestatização das ferrovias e o reaproveitamento de parte da Estrada de Ferro Rio D'Ouro para a construção da linha de transporte metroviário.

Apresenta-se, a partir de agora, a estação, a forma como foram pensados seus elementos arquitetônicos no processo de tombamento, como as políticas públicas auxiliaram na época o processo de tombamento da estação e quais eram as intervenções aplicadas pelo Estado. Aborda-se também a origem da estação e as razões de sua construção, além de outros aspectos históricos que se ligam à estação. Por fim, se define e esboçam as ressignificações pelas quais a estação passou. O intuito desse movimento é identificar os vestígios de memória deixados às gerações futuras, a fim de perceber como a estação de Vila de Cava tornou-se um patrimônio ferroviário de sua região, embora no âmbito da preservação propiciado pelo campo da memória ferroviária, é necessário que se avance em políticas públicas para a localidade de Cava e sua estação.

1.1 ESPAÇOS, ARQUITETURA E POLÍTICAS: da Quinta do Caju às Vilas de Cava e Iguassu

Na Rua Álvaro Gonçalves está a estação ferroviária de Vila de Cava, que se encontra no município de Nova Iguaçu no Estado do Rio de Janeiro. Ela tem em sua dimensão aproximadamente 1.400 metros quadrados e faz parte de um conjunto de edículas⁷ construídas no século XIX. Trata-se de uma estação que possui uma arquitetura clássica de estilo eclético com características que a diferenciam das outras estações do mesmo ramal, pois traz a contraposição de uma linguagem arquitetônica que se reinventa no próprio estilo por seu misto de elementos e ornamentos que resultam em uma edificação diferenciada. Apesar de seu estilo ser criticado na década de 1930 pela arquitetura modernista, as análises presentes no

⁷ O termo edícula remete a uma pequena construção geralmente localizada no fundo de um terreno.

documento de tombamento se debruçam sobre os estilos marcados por estudos de estruturas clássicas inauguradas no Brasil Colonial em etapas que se estendem do neocolonial ao modernismo (KESSEL, 2011).



Figura 1 – Fachada da estação de Vila de Cava na década de 1989.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

O fragmento de texto abaixo descrito encontra-se no dossiê do processo de tombamento na qual está listada a estação de Vila de Cava, junto com outros bens. Nele, nota-se um olhar que vincula a estação à perspectiva clássica de patrimônio pertinente à época. O documento foi fruto do Grupo de Trabalho do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu, formado por sete integrantes, cuja maioria era de professores, que faziam parte da Associação de Moradores de Nova Iguaçu.

São as antigas estações ferroviárias Tinguá, Jaceruba, Cava e Rio D'Ouro, cujo ramais encontram-se desativados, mas que permanecem presentes nesses lugares com sua arquitetura característica. (...) Debruçar-se sobre a história é a tentativa de recuperar um pouco desta identidade na busca de suas raízes culturais, reconstruindo a imagem esquecida de que Nova Iguaçu é antes de tudo terra de morar e lugar de afeto de sua comunidade⁸

Este legado tem dimensões materiais que se projetam não somente na estação de Cava, mas em outras três estações patrimonializadas pelo Estado e que também pertenciam à antiga Estrada de Ferro Rio D'Ouro. As estações de Cava, Tinguá, Jaceruba (antiga estação São Pedro) e Rio D'Ouro se encontram próximas da localidade do Rebio Tinguá, fazem parte do legado que ajuda a contar a história desta região e também da cidade de Nova Iguaçu. Porém, ao observar as figuras a seguir destaca-se a estação de Vila de Cava e sua arquitetura diferenciada das demais estações do ramal Rio D'Ouro. Observação mencionada no dossiê de tombamento pelo Grupo de Trabalho do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu (Processo de tombamento provisório, nº E-12/000117/89 – INEPAC).

⁸ Trata-se de um processo encaminhado ao INEPAC pela Prefeitura de Nova Iguaçu, no ano de 1989, cujo intuito era apresentar o “levantamento dos exemplares mais significativos do patrimônio cultural de Nova Iguaçu”. Integravam os bens arrolados no processo a Igreja Santo Antônio da Prata, Capela da Fazenda da Posse, a Igreja da Nossa Senhora da Conceição de Queimados, a Igreja da Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, a Capela da Nossa Senhora de Guadalupe, o Lar de Joaquina e o Entrepasto de Laranjas, bem como o Instituto de Educação Rangel Pestana, o Reservatório de água Rio D'Ouro, a antiga estação ferroviária de Tinguá, a antiga estação ferroviária de Jaceruba, a antiga estação ferroviária de Vila de Cava, a antiga estação ferroviária de Rio D'Ouro, já que os mesmos eram considerados parte importante da memória do município (Processo de tombamento provisório, nº E-12/000117/89 – INEPAC).

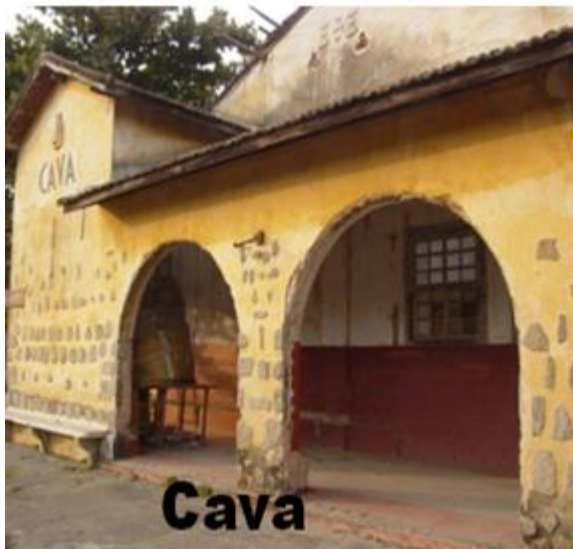


Figura 2 – Estações ferroviárias de Tinguá, Jaceruba, Cava e Rio D'Ouro. Merece destaque “a estação de Vila de Cava diferente das estações de seu ramal” (Grupo de Trabalho do Patrimônio Cultural e Natural de Nova Iguaçu). Processo de tombamento provisório, nº E-12/000117/89.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

O grupo que organizou o dossiê de tombamento da estação era formado por pessoas que integravam a Secretaria Municipal de Planejamento de Nova Iguaçu, chefiada na época pelo Senhor Álvaro Peixoto. A ele foi encaminhado, no dia 23 de dezembro de 1988, o dossiê do processo de tombamento de bens considerados patrimônios da cidade, elaborado pelo grupo a partir de orientações que recebiam de técnicos do INEPAC. Nesse sentido, a construção do documento se deu a partir do trabalho de um grupo restrito da sociedade que elegeu bens, como passíveis de patrimonialização, com o objetivo de reforçar a conservação de monumentos da história da cidade de Nova Iguaçu.

Com o auxílio de dois arquitetos, sendo uma mulher e o outro um homem, o grupo observou e valorizou não só a arquitetura, mas também enunciou que a estação estabelece relações de pertencimento e identidade com a população iguassuana. Cabe destacar que as referências atribuídas à estação, por meio do processo de Tombamento Provisório,

demonstram claramente que, mesmo estando sem a preservação adequada, a estação ainda apresentava traços arquitetônicos e uma maior extensão em seu terreno. Além disso, o Grupo de Trabalho de Preservação do Patrimônio Natural e Cultural já sinalizava na ocasião a importância desses patrimônios para as gerações futuras e, ainda, apontava no documento que as edificações eram os traços mais antigos da cidade. Naquela época, o grupo demonstrou a preocupação com a não preservação desses bens, informando o provável risco das perdas e de seu desaparecimento. O grupo no dossiê sublinhou também a relevância da preservação dos patrimônios pelo seu valor histórico, econômico e social, e reforçou a importância de se recuperar a identidade histórica da cidade (PROCESSO DE TOMBAMENTO E-12000117/89).

Porém, segundo Rabello (2009) há de se distinguir a diferenciação entre preservação e tombamento. A autora elucida que a preservação é um conceito genérico que não se restringe a uma única lei. E o tombamento é entendido como recurso do direito e “ato administrativo do tombamento tem como finalidade a conservação da coisa, aí entendida como bens materiais, sejam eles móveis ou imóveis” (RABELLO, 2009, p.24).

A autora ainda acrescenta que a modalidade de preservação vai desde questões que envolvam ao direito a propriedade e limitação dos direitos de circulação até o poder de polícia. Tais ações só são cabíveis quando se faz necessário a proteção da integridade dos bens a serem preservados. E acrescenta:

Preservação é o conceito genérico. Nele podemos compreender toda e qualquer ação do Estado que vise conservar a memória de fatos ou valores culturais de uma Nação. É importante acentuar esse aspecto já que, do ponto de vista normativo, existem várias possibilidades de formas legais de preservação. A par da legislação, há também as atividades administrativas do Estado que, sem restringir ou conformar direitos, se caracterizam como ações de fomento que têm como consequência a preservação da memória (RABELLO, 2009, p.19).

Assim, a preservação se dá por uma ação do Estado de acordo com a especificidade de cada patrimônio a ser conservado. As leis são impostas com o intuito de aplicar normas legislativas, cuja natureza jurídica confere ao bem o direito a fomentos e proteção à memória. Fato este sinalizado pelo Grupo de Trabalho nas últimas linhas da folha-04 do Processo de Tombamento (RABELLO, 2009).

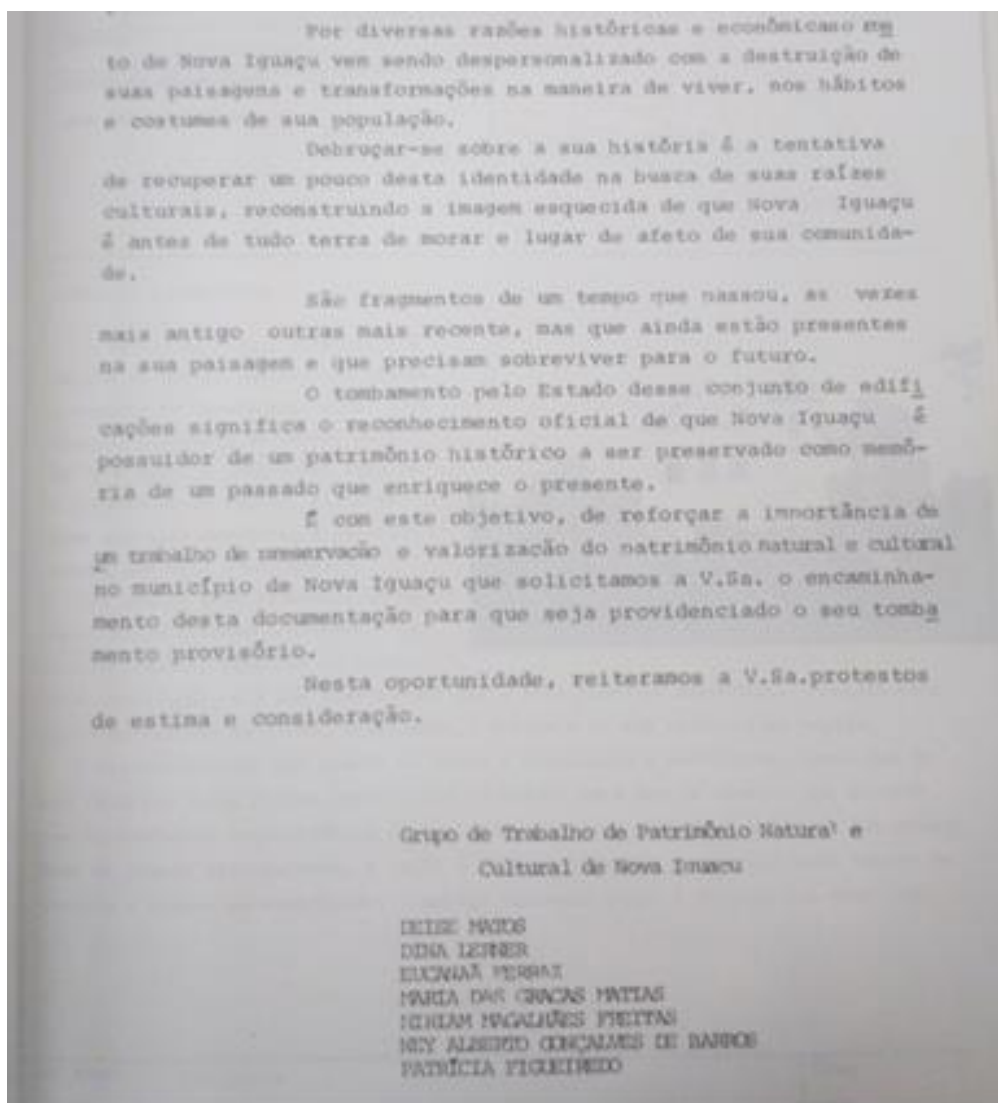


Figura 3 – Folha 4 do processo de tombamento provisório, nº E-12000117/89.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

No trecho do processo de tombamento, cujo documento se refere à descrição da estação e seus elementos arquitetônicos, nota-se que o grupo a descreve apresentando a seguinte informação: “A edícula que servia de bilheteria é uma construção bastante simples, de tratamento “art-déco”, cuja laje de cobertura avançada além da platibanda formando um pequeno beiral” (Processo de Tombamento provisório nº E-12/000117/89 – INEPAC). Tomando como base a data da inauguração da estação e o conceito a ela atribuído, pode-se fazer algumas ponderações.

Art Déco pode ser interpretado como um estilo decorativo surgido na França a partir do início do século XX que criou várias ramificações pelo mundo durante o período entre guerras. O Art Déco compartilhava a tendência à abstração, “de modo que a forma, a cor, a linha e o volume adquiriram importância por si própria” (LEMME, 1997, p.27), e se supunha

que os sentimentos e sensibilidade do artista se refletiriam mediante a manipulação dessas variáveis flexíveis. O estilo ganhou força e maior proporção na década de 1930, nos Estados Unidos, por meio da construção de grandes arranha-céus.

Sua classificação não pode ser atribuída por apenas uma categoria, mas por vários elementos, pois o estilo Art Déco é dotado de elementos vinculados às diversas formas de linguagens. Ao se apropriar de elementos multifacetados, o estilo Art Déco também se integra aos moldes fabris e sua linguagem, conhecida como *déco*, e inicia um movimento a partir da inclusão de elementos incorporados ao uso individual em casas de operários, em instalações, e em reformas cujos espaços eram de uso e convívio coletivo. Essa ponderação se dá frente às características visualizadas na concatenação da ideia de mundo industrial vinculado à ideia de modernização, em que pese à tendência de uma linguagem abstrata, cujos elementos remontam ornamentos geométricos do universo fabril (CORREIA, 2008; LEMME, 1997).

No cenário entre guerras e no pós-guerra, o estilo se difunde de várias formas e com distintas incorporações. É no contexto fabril de expansão das cidades e de modernização que surge, então, a inserção de elementos Art Déco na estação de Vila de Cava. Considerada um patrimônio de herança fabril, a estação encontra-se entre as várias construções vinculadas à indústria no Brasil, sendo um estilo de referência imagética e temporal que marca uma geração de arquitetos e lugares.

Algumas dessas edificações estão espalhadas por todo território nacional, em virtude do simples incremento e inclusão de ornamentos e estilos que acabaram sendo criados quando passaram por reformas e por ingerências, podendo, assim, ser identificadas com o viés Art Déco. Ao analisar a descrição aplicada pelo Grupo de Trabalho e os arquitetos do INEPAC é possível vislumbrar indícios que expliquem as possíveis intervenções que foram feitas na estação de Vila de Cava.

Entre os recursos que empregam o repertório formal do Art Déco na arquitetura encontra-se: marquises; balcões em balanços; colunas; frontões; capitéis; pilastras; platibandas; e volutas de formas esquemáticas; grades e caixilhos de metal, inclusive de tipo basculante; ornatos em alto e baixo relevo, representando formas geométricas, temas florais simplificados, linhas retas, em ziguezague, ou em linhas espirais. Os vãos surgem regulares, circulares, escalonados ou acompanhados de superfícies curvas das quinas das fachadas. O uso cenográfico da luz é amplamente apropriado, tanto através do neon compondo fachadas quanto através de vitrais. Textura de superfícies e padrões esquemáticos de cores são outros recursos empregados (CORREIA, 2008, p.51).

Diante dessa afirmação, destacam-se outras análises e estudos sobre o tema, pautados na afirmativa de que embora a sociedade ainda tenha um formato de herança patriarcal, o

propósito do Estado era traçar diretrizes para vencer os resquícios do passado por meio de uma reforma urbana, com o intuito de incorporar o *ethos* capitalista na construção do imaginário social. A dicotomia se dava entre a cidade ideal e moderna versus cidade colonial com suas mazelas escravistas e patriarcais. A idéia de modernidade⁹, por sua vez, era constituída por uma primazia de objetos de divulgação, entre elas a literatura, diversos tipos de crônicas e múltiplas ilustrações se tornaram fomentos nos quais, o uso do caráter pedagógico formaria novos gostos, se configurando como uma espécie de aprendizagem por excelência (PINTO JUNIOR, 2009).

Tais fomentos culminaram em uma espécie de conjuntos de fatores aos quais se alocam diversas intervenções, de forma ampliada ou mesmo menores, do estilo arquitetônico Art Déco, enquanto um elemento necessário a ser aplicado nas edificações da época, pois, isso lhes dava um ar moderno, novo, sofisticado. Nesse sentido, Correia (2008, p.55) afirma que “no mundo industrial brasileiro é possível localizar expressões do Art Déco em exemplares situados em cidades e no campo, em diferentes estados e regiões”. A autora ainda pontua que a natureza multifacetada do estilo se empregou não só em grandes edificações, mas em construções de arquitetura de gênero simplista, alcançando todas as regiões do país, atendendo o apelo à nova tendência da época.

O estudo da arquitetura de tendência art déco no âmbito de uma pesquisa desta natureza encontra possibilidades, e limitações, específicas. Entre as possibilidades, está a de indicar o grande alcance do estilo em termos geográficos, mostrando como surge em diferentes regiões do país, em cidades grandes e em pequenas aglomerações. Outra possibilidade está em evidenciar como o estilo foi aplicado em diferentes tipologias, em construções monumentais e em casas operárias simples, evidenciando tratar-se de uma linguagem apropriada por uma grande diversidade de programas e acessível a diferentes classes sociais (CORREIA, 2008, p.56).

É interessante pontuar outra descrição do Grupo de Trabalho do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu vinculada ao processo de tombamento. Os membros do grupo afirmaram que “a estação é uma construção de dois pavimentos em estilo “misiones¹⁰” simplificado ou californiano, muito comum nas construções residenciais da época”. Percebe-

⁹Anthony Giddens (1991), em seus estudos sobre modernidade alta ou tardia, trabalha o conceito dentro da perspectiva sociológica em que as identidades rompem as práticas tradicionais pré- estabelecidas e o indivíduo busca novos modos de vida em busca da realização pessoal; Ele afirma que “[...] a modernidade é inerentemente globalizante, e as conseqüências desestabilizadoras deste fenômeno se combinam com a circularidade de seu caráter reflexivo para formar um universo de eventos onde o risco e o acaso assumem um novo caráter. As tendências globalizantes da modernidade são simultaneamente extensionais e intensionais — elas vinculam os indivíduos a sistemas de grande escala como parte da dialética complexa de mudança nos pólos local e global...” (p. 155).

¹⁰ É importante destacar que o estilo *misión*, *missione* ou estilo da missão é um movimento arquitetônico que começou nos Estados Unidos, no final do século XIX, inspirado nas missões espanholas. Cf. KESSEL, Carlos. *Estilo, disputa e poder: arquitetura neocolonial no Brasil*. Artigo Doutorado História Social, IFSC-UFRJ, Campinas, 1999. Cf. www.ifch.unicamp.br Acesso em 12/05/2015

se, neste segundo fragmento do documento, são mencionados dois estilos arquitetônicos: *missiones* e californiano¹¹. Analisando o conceito *missiones* ou *mission-style* e a data da construção da estação, este seria um dos primeiros estilos a ser utilizado na construção de estações ferroviárias no período do Brasil Império, ainda com pressupostos de construções coloniais, por ser o modelo mais adotado nos anos finais do século XIX.

De acordo com Pinto Junior (2009), a arquitetura *Mission Revival*, *Spanish Revival* ou *Spanish Colonial Revival* é fruto do romantismo ascendente da vida rural recorrente da colonização de espanhóis em terras americanas. O conceito recebeu influência de intelectuais nos Estados Unidos, como o jornalista Fletcher Lemmis e a escritora Helen H. Jackson, sendo difundidos ainda no início do século XIX.

O movimento ganhou maior popularidade nacional e internacional após o romance *Ramona* publicado em 1884. O romance enfatizou a convivência dos espanhóis, indígenas e mestiços na ambiência das antigas colônias, em uma quimera que envolvia as regiões do Texas, Califórnia, Arizona e Novo México. A odisséia era cercada de guerras, conflitos, miserabilidade e romantismo. O resultado dessa edição de três capítulos foi um estrondoso sucesso que também elevou o interesse pelas construções e edificações que remetessem ao passado hispânico.

Assim, o romance *Ramona* foi responsável pela consagração da memória das edificações que remontavam o processo das missões espanholas e, por conseguinte, a sua permanência e restauração atreladas ao romantismo que inauguraria o estilo missões. O ano de 1880, período que se configura o final do século XIX e no início do século XX ano de 1905, o estilo arquitetônico missões foi promissor de sucesso exponencial, podendo ser evidenciado em edificações como a Universidade de *Stanford*, na Califórnia. Entretanto, outras tipologias da arquitetura moderna foram surgindo nas primeiras décadas do século XX que, após a crise de 1929, tornou-se obsoleta.¹²

Kessel (2011), ao analisar como os estilos arquitetônicos influenciaram o discurso de poder no início do século XX, toma como exemplo o discurso de Mariano Filho (1943) e categoriza como paradoxal as diversas reflexões do autor em privilegiar a evolução da arquitetura brasileira. José Mariano, que na época era diretor do Instituto Central de

¹¹ É interessante sublinhar que o estilo californiano também conhecido como estilo neocolonial hispano-americano surgiu nos anos iniciais do século XX. Cf. KESSEL, Carlos, *Estilo, disputa e poder: arquitetura neocolonial no Brasil*. Artigo Doutorado História Social, IFSC-UFRJ, Campinas, 1999. Cf. www.ifch.unicamp.com Acesso em 12/05/2015

¹² PINTO JUNIOR, Rafael Alves. *Modernidade e imprensa: o interesse da revistas pelo espaço arquitetônico urbano no Rio de Janeiro 1902 à 1934*. In. IV Simpósio Internacional de História, Cultura e Identidade, Goiás, 2009.

Arquitetos e também escrevia para o Jornal Carioca, protagonizava o discurso a favor do estilo neocolonial. Kessel (2011) julgava que as continuidades étnicas e as condições climáticas eram suficientemente essenciais para um reavivamento das tradições coloniais. A arquitetura neocolonial no início do século XX torna-se, então, o princípio do descolamento da cultura de matriz européia que, paulatinamente, vai tomando outras formas e usos, cujas manifestações culminaram na Semana de 1922 pela visão modernista.

Assim, as edificações que ainda remetiam a época da colonização recebiam em suas estruturas intervenções e sobreposições em estilos modernos. Destarte, tanto o movimento neocolonial quanto o modernista partilhavam entre si a responsabilidade de atribuir à arquitetura uma incumbência de explicar a própria organização social do país.

Uma década de esforços e conquista de posições havia sido suficiente para estabelecer o estilo como um dos mais requisitados aos arquitetos e construtores. Diluídos pelo gosto dos clientes, misturados a elementos do mission-style californiano, os ornamentos característicos da arquitetura colonial brasileira haviam ganhado sobrevida própria, e seriam reutilizados e reapropriados pelas décadas de 1930 e 1940 afora (KESSEL, 2011, p.92).

Quanto aos estilos Art Déco e californiano também analisado pelo Grupo de Trabalho que elabora o dossiê que foi encaminhado ao INEPAC, os dados históricos nos dão indícios para afirmar que certamente a estação sofreu intervenções ao longo do século XX. Naquele período, as arquiteturas clássicas ganharam novas formas, estruturas e ornamentos.

E as edificações nas décadas de 1930 e 1940, incentivadas por iniciativas modernizantes, determinaram novas tendências arquitetônicas nesse período (CORREIA, 2008).



Figura 4 - Fachada da Estação de Vila de Cava, intervenções Art Déco, início do século XX.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

Dentro da perspectiva de análise do documento em questão, do tombamento de Cava, pode-se afirmar que as descrições dadas aos prédios da estação, seus conceitos e estilos arquitetônicos foram apreendidas de forma detalhada e há riqueza de informações. O diálogo com a perspectiva patrimonial da época só proporcionava ao Grupo de Trabalho mecanismos para selecionar as singularidades arquitetônicas e artísticas da estação. E, dessa forma, o grupo buscou esses elementos para elevá-la à dimensão de patrimônio.

O Grupo de Trabalho do Patrimônio Natural e Cultural dialoga com uma noção de patrimônio, ainda vinculada a uma perspectiva nacionalista em que se legitimam bens de natureza arquitetônica que nos remetem à fase heróica. É importante destacar que a perspectiva patrimonial no Brasil se associa, inicialmente, à referência de patrimônio histórico e artístico nacional e, em diálogo com essa perspectiva, instituem-se as políticas de preservação.

A estação de Vila de Cava se converte em patrimônio, a partir dos vínculos com essas referências, dado o período histórico do seu processo de patrimonialização, que é a década de 1980. Nesse contexto de patrimonialização da estação, não se evocou, por exemplo, o campo da memória ferroviária, cujo intuito é preservar os elementos que se constituem como

reminiscências e se tornam bens imateriais que se formam no espaço e no tempo por meio da construção coletiva e do imaginário social (CAVALCANTI, 2019; CHUVA, 2011).

O processo de tombamento no qual a estação de Vila de Cava está integrada liga-se ao campo das políticas patrimoniais que ainda evocam e enaltecem as noções de monumentalidade e excepcionalidade. Trata-se de processo que se compõe nos anos 80, período em que se iniciam as discussões em torno de uma nova referência de patrimônio, por isso, sua elaboração é marcada pelas referências e traços que instituem o “patrimônio histórico e artístico nacional” e valoriza os bens de “pedra e cal” em detrimento dos aspectos mais amplos do campo da memória ferroviária. Há aspectos de historicidade do patrimônio que não devem deixar de ser considerados para melhor apreensão da constituição desse documento, que é o dossiê do Grupo de Trabalho Patrimônio Natural e Cultural.

Sabe-se que as políticas de proteção ao patrimônio no Brasil começaram a ser pensadas a partir da década de 30 com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), dirigido inicialmente por Rodrigo Melo Franco de Andrade. Essa empreitada inicial teve como intuito identificar monumentos que conjecturavam traços do passado, sobretudo, dentro do campo da arquitetura e da arte, e que estavam vinculados à momentos importantes da História do Brasil. Assim, os estudos e pesquisas da época se debruçaram sobre monumentos com base historiográfica principalmente nos séculos XVI à XIX (PESSOA, 2011).

Neste período, a equipe técnica era formada por integrantes da vanguarda modernista como Carlos Drummond de Andrade, Gilberto Freyre, Manuel Bandeira e Lucio Costa. Além deles, outras figuras, hoje renomadas, também fizeram parte da empreitada, como o arquiteto Oscar Niemeyer e o engenheiro Joaquim Cardozo. Ambos participaram de discussões cujo principal objetivo era o de assumir um projeto de construção da identidade nacional brasileira. Monumentos históricos e artísticos, principalmente os de contexto colonial, assumiram o papel legitimador do Estado Moderno no Brasil (PESSOA, 2011).

Rabello (2009) em suas análises afirma que, apesar de novos recursos administrativos quanto à proteção dos patrimônios culturais, muitos tombamentos no Brasil ainda são ancorados por meio da Lei 25/37. Entretanto, a autora elucida que os meios de proteção são feitos de maneira diferenciada e de acordo com o gênero e a especificidade de cada patrimônio cultural. Ela, em suas análises, ainda, sublinha que

(...) o ato administrativo do tombamento tem como finalidade a conservação da coisa, aí entendida como bens materiais, sejam eles móveis ou imóveis. Como a coisa é apropriável, objeto do direito de propriedade, são importantes para a análise

da fonte constitucional todos os dispositivos da Carta Magna que, direta ou indiretamente, se refiram à propriedade e às suas limitações em função de interesse público (RABELLO, 2009, p. 24).

A autora Chuva (2012), ao se debruçar sobre as reflexões de Nobert Elias¹³, chama atenção para essa “sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural”. Esta, que se inicia nas sociedades estatais européias na segunda metade do século XVIII e começa, a partir daí, a assimilar características de Estados nacionais. No contexto europeu, essa preocupação se dá na materialização de uma biografia de nação instrumentalizada por regras normativas, que mais tarde, serviram de inspiração para a formação da legislação brasileira.

O processo de tombamento da estação de Vila de Cava, por ser datado em 12 de junho de 1989, vincula-se às premissas dos projetos de construção da identidade brasileira. O que se observou foi que o processo de tombamento não se ancorou no campo da memória ferroviária e nem na deliberação da desestatização da rede ferroviária brasileira. É interessante pontuar que os processos de novas apropriações e construção de sentidos da estação são frutos desse descompasso, o que fez com que a estação fosse investida de outros sentidos, que não são necessariamente ligados à memória ferroviária, mas, associam-se a outros mecanismos da legislação vigente daquela época. No processo de tombamento da estação de Vila de Cava destacam-se os aspectos arquitetônicos dos bens, a importância do reconhecimento oficial da história da cidade, além do fortalecimento da identidade e cultura iguaçuana (PROCESSO DE TOMBAMENTO E-12000117/89).

No documento, o Grupo de Trabalho de Preservação do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu, supervisionado por técnicos do INEPAC, elegeram-se além da estação de Vila de Cava, as Igrejas de Santo Antônio de Jacutinga, Nossa Senhora da Conceição de Queimados, Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, a Capela da Posse da Sagrada Família e a Capela de Nossa Senhora de Guadalupe. O Grupo de Trabalho destaca nesses bens o valor histórico e econômico para o desenvolvimento da cidade. O Instituto Rangel Pestana, o Lar de Joaquina e as estações do ramal Rio D’Ouro, Tinguá, Jaceruba e Rio D’Ouro, incluindo a de Cava pelo seu valor histórico e cultural, também foram integrados ao processo como bens passíveis de patrimonialização.

¹³ ELIAS, Nobert. Processos de formação do Estado e construção de nações. In Elias, Nobert. Escritos e ensaios. Rio de Janeiro: J. Zhar, 2006. V.1, Estado, processo, opinião pública.

Há, ainda, o Conjunto de Reservatórios do Rio D'Ouro, que foram destacados por seus elementos de historicidade e por sua beleza. Trata-se de edificação que é fruto do trabalho idealizado, pensado e construído no século XIX no período do Império e, atualmente, ainda se encontra em funcionamento. O Grupo de Trabalho aponta o quanto é importante reconhecer esses bens “anônimos”, porém “familiares” à sua comunidade, pois suas edificações encontram-se presente na paisagem urbana do município e necessitam de proteção, preservação e conservação.

Ao refletir sobre o processo de tombamento e os elementos que nele foram investidos, percebe-se que se integram a ordem absoluta: “Os direitos dispostos no título “Dos Direitos e Garantias Fundamentos – Capítulo I, dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos”, cujo direito à propriedade nasce de uma normativa constitucional. Porém, segundo o § 2º do art. 5º, a propriedade privada não se sobrepõe a propriedade de função social, pois a propriedade privada sem função social seria inconstitucional. Neste sentido, quanto ao direito de natureza jurídica, as esferas estaduais e municipais têm como responsabilidade a manutenção de elementos formativos que garantam o direito a propriedade sem ferir a Constituição Federal (RABELLO, 2009). E, segundo os Artigos 215 e 216 da Carta Magna a autora diz:

A Emenda Constitucional 1, de 1969, no seu art. 180, parágrafo único, estabelecia claramente que o amparo à cultura era não só um direito do cidadão, mas também um dever do Estado. Da Constituição atual, embora não se referindo ao tema com as mesmas locuções, infere-se esse mesmo dever na medida em que impõe ao Estado o encargo de garantir a todos o pleno exercício dos direitos culturais, bem como de proteger o patrimônio cultural (RABELLO, 2009, p. 29).

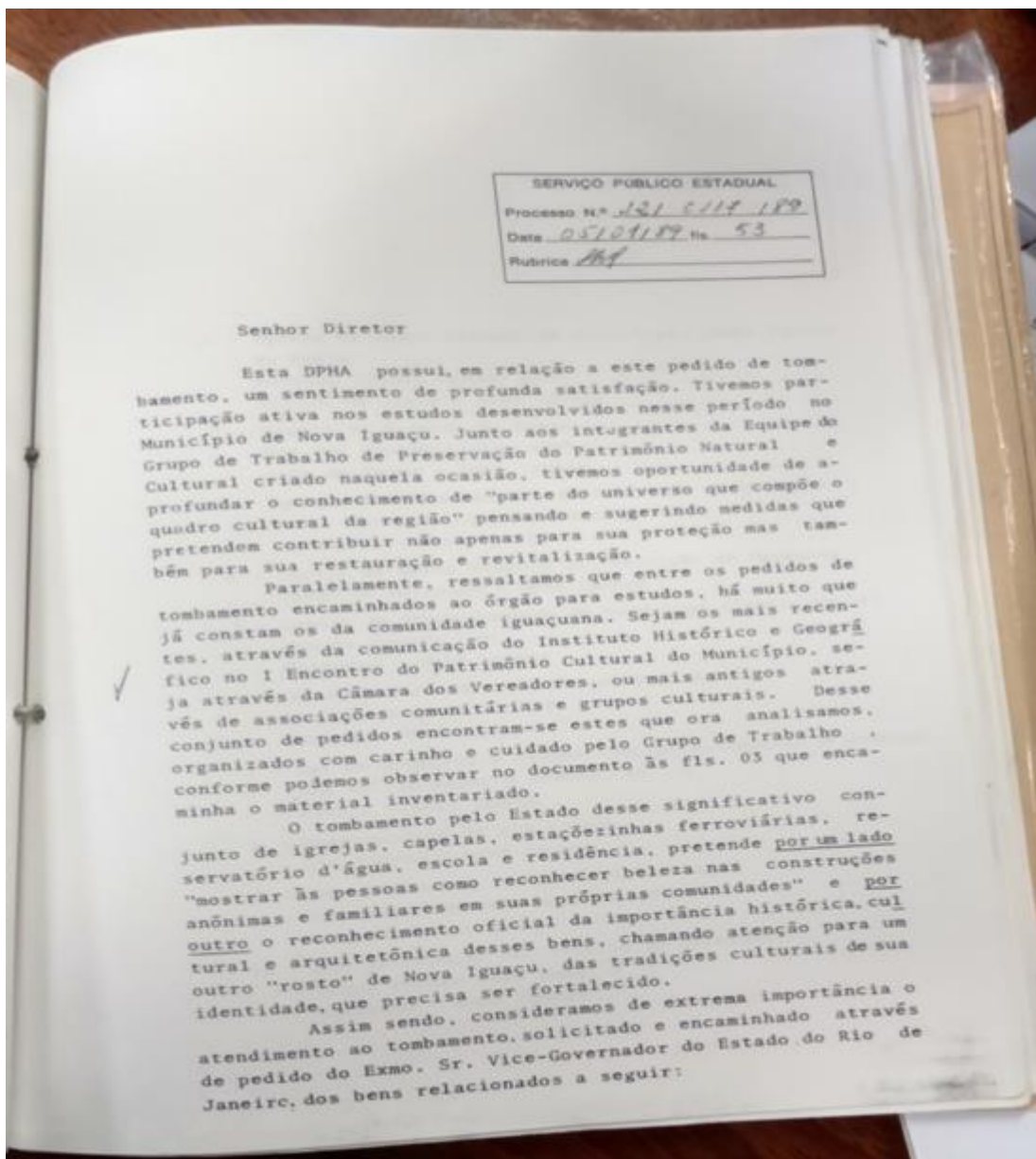


Figura 5 – Folha 53 do processo de tombamento provisório, nº E-12000117/89.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

Para que se possa compreender melhor o processo de tombamento da estação de Vila de Cava, é interessante um mergulho nas cartas patrimoniais, já que as mesmas tecem novas diretrizes para o campo político da preservação e conservação. A dimensão de patrimônio, em 1931, ainda se ligava de forma intrínseca aos aspectos de monumentalidade e excepcionalidade dos bens. Esse processo de patrimonialização em torno de estações ferroviárias ampliou-se em 1964, com a Carta de Veneza e, ainda hoje, precisa ser pensado e referenciado pelo campo do patrimônio ferroviário.

Segundo Sampaio (2016), a Carta de Veneza de 1964 foi um grande marco dentro das políticas de proteção, conservação e restauro dos monumentos e sítios históricos. Apesar de

tal discussão já ter sido pautada na Carta de Atenas em 1931, a Carta de 1964 atenta-se não somente no restauro dos monumentos, mas engloba os sítios históricos e a preservação destes, enquanto a Carta de 1931 apenas abordava a obrigatoriedade do Estado na conservação dos monumentos. Na década de 80, as políticas de proteção aos bens culturais tiveram mais um avanço: a redação da Carta de Washington, em 1987, acaba por complementar a Carta de Veneza, propondo em caráter internacional a salvaguarda das cidades Históricas no ICOMOS¹⁴ ao citar que:

O novo texto define os princípios e objetivos, os métodos e os instrumentos de ação e salvaguarda da qualidade das cidades históricas, no sentido de favorecer a harmonia da vida individual e social, e perpetuar o conjunto de bens, mesmo modestos, que constituem a memória da humanidade (IPHAN, 1987).

Nesse universo particular dos monumentos, destaca-se a importância dessas novas diretrizes para a conservação, preservação e salvaguarda dos mesmos, já que estão postas no período em que se elaborava o dossiê de tombamento da estação de Vila de Cava. Ao analisar a Carta de Washington, percebe-se que apesar das recomendações acerca dos pequenos centros históricos, tomando como exemplo da própria região de Cava, afirma-se que, mesmo aqueles que não tenham um caráter excepcional, de certa forma, podem favorecer a harmonia da vida individual e social das cidades e dos grupos.

Ao tomar como exemplo a estação de Vila de Cava e o seu entorno, percebe-se que as esferas federais, estaduais e municipais, ainda apresentam poucos resultados do que se espera em termos de políticas institucionais de proteção, conservação e salvaguarda dos patrimônios culturais. A análise da estação de Vila de Cava e sua situação pós-tombamento, em linhas gerais, demonstram que a tutela do patrimônio cultural é insuficiente para a garantia da preservação desses bens. Cabe, após a tutela, garantir a preservação desses espaços para as gerações futuras, fomentando ações que promovam relações de interação entre a sociedade e esses bens (ASSIS, 2011).

Assis, em suas reflexões, afirma que cada patrimônio é dotado de suas representações e significados, logo ele é formado por grupos humanos, “portadores de uma identidade cultural”. O estudioso afirma, ainda, que “a promoção do patrimônio cultural constitui, em verdade, um direito amplo à informação histórica, à gênese dos significados, à compreensão profunda do homem e de seu lugar na história” A tutela se expressa de forma livre e coletiva

¹⁴ Conselho Internacional de Monumentos e Sítios ; International Council of Monuments and Sites. Organização não governamental ligada à Organização das Nações Unidas (ONU). Sede em Paris e França.

e, muitas vezes, o Estado apresenta dificuldades para dar conta de tamanha complexidade. Tais ponderações encontram-se presentes na própria historiografia da formação e enunciação dos patrimônios (ASSIS, 2011, p.77).

Apesar do início dos anos de 1980 ainda se tratar de uma época em que só havia o recurso de tombamento, muitos patrimônios, antes considerados sem prestígio ou valor histórico e social, passaram a ser reconhecidos pelo seu valor cultural. Amparados pela Constituição Federal e pelo Decreto Lei nº 25/37, o tombamento provisório da estação foi concedido em junho de 1989, após a empreitada do Grupo de Trabalho de Preservação do Patrimônio Natural e Cultural que integrava a Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPLA). O grupo produziu então, na década de 80, um “levantamento de bens culturais do município de Nova Iguaçu”. Além disso, elaborou um documento sob a supervisão do INEPAC¹⁵, que resultou em uma espécie de dossiê reunindo doze bens considerados Patrimônios Históricos de Nova Iguaçu. Dentre eles, estavam as estações de Vila de Cava, Tinguá, Jaceruba e Rio D’ Ouro.

O texto completo foi encaminhado a Subsecretaria do Município de Nova Iguaçu, em 05 de janeiro de 1989, e, posteriormente, encaminhado para despacho aos demais órgãos institucionais responsáveis por esta esfera legal. Após esta empreitada, finalmente em 12 de junho de 1989, com os dispositivos legais oferecidos pelo Decreto de Lei 5.808 de 13 de julho de 1982, foi concedido aos doze bens considerados Patrimônios Históricos e Culturais de Nova Iguaçu, o tombamento provisório. Observa-se, no entanto, como já se destacou, que não houve a participação da comunidade no processo de construção do documento produzido pelo grupo. Como bem pontua Dias

(...) esta busca por representatividade através do patrimônio, o Estado assume o papel de mediador e regulador das ações de tombamentos, em processos iniciados por cidadão, associações e grupos de indivíduos interessados em preservar determinada história/ memória. A trajetória da preservação no Brasil está inserida em diferentes contextos históricos, em muitos casos a preservação de determinados bens atendeu aos interesses do Estado preocupado em disseminar valores, formar identidades e forjar memórias, conforme a necessidade do regime político (DIAS, 2015, p. 15).

No caso da estação de Vila de Cava na década de 1980, a legislação vigente assegurava a proteção dos bens por meio do processo de tombamento e, de maneira geral,

¹⁵ É importante destacar que, ao longo da construção do processo de tombamento, há o acompanhamento de uma equipe técnica do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), com intuito de assessorar e supervisionar a produção do documento de tombamento.

esses bens eram selecionados pelas suas características históricas e principalmente arquitetônicas. Entretanto, ainda se faz presente a percepção de que, por muitas vezes, o patrimônio corresponde aos interesses do Estado e não a própria formação identitária a qual ele pertence. Os valores do patrimônio, o suporte da memória e as práticas culturais imateriais são hierarquizados de forma sintética, muitas vezes, obedecendo à política econômica de Estado, atrelada a critérios hierárquicos e preservacionistas do IPHAN. Nesse sentido, o patrimônio é delimitado pelo seu espaço, pelo tempo, por seus atores e pelos seus significados previamente selecionados (MARINS, 2016).

Apesar da entrada das ferrovias no campo do patrimônio começar a ser pensada no início da década de 1980, por iniciativa do Ministério dos Transportes (MT) e por programas assumidos pela extinta Rede Ferroviária Federal S/A, os programas do IPHAN e as práticas de tombamento nesse período, mesmo sendo políticas públicas de cunho federal, pouco dialogaram. No caso da estação de Vila de Cava e das demais do entorno, o que se observa apesar do tombamento provisório em esfera estadual, é a ausência de um diálogo com o campo da memória e do patrimônio ferroviário.

Segundo Matos (2019), os estudos no campo de patrimônio e memória só começaram a ser discutidos e aprofundados a partir da década de 1990. E, apesar de algumas referências terem surgido entre as décadas de 1960 e 1970, as discussões acerca do assunto só começam a se consolidar a partir dos anos 1990, por iniciativa de programas e fomentos referentes a políticas de preservação e salvaguarda dos acervos e bens do patrimônio ferroviário. Oliveira (2016), em suas análises sobre os estudos do patrimônio industrial e da memória ferroviária, afirma que, a partir de 2007, as pesquisas acerca do assunto tiveram um crescimento exponencial, pois com as novas políticas de preservação e conservação do patrimônio industrial ferroviário, o olhar do IPHAN para esses bens culturais tomou novo rumo e gerou novas perspectivas (OLIVEIRA, 2019, p. 92).

Assim, a institucionalização destes bens se deu por meio da Lei 11.483 de 31 de maio de 2007, cujas atribuições do órgão estão descritas no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário produzido pelo IPHAN no ano de 2010.

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

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

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

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

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

§ 3o As atividades previstas no § 2o deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei no 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Apesar de já haver uma legislação específica desde 2007, muitos desses patrimônios encontram-se, como a estação de Vila de Cava, em estado de abandono e em condições precárias e fora do contexto histórico de sua localidade devido ao desconhecimento. Acredita-se que o diálogo com o campo da memória ferroviária seja hoje fundamental para que estações como a da localidade de Cava possam efetivamente experimentar políticas de salvaguarda, que restituam à memória coletiva, não apenas traços da história dessas regiões, mas, em especial, experiências que refundem a identidade dos grupos que vivem nesta localidade.

Em suas análises sobre abordagens filosóficas do patrimônio na cultura ocidental, Bragato e Culleton (2015) dizem que há certa diferença no que é bom e do que é realmente bom, e também há diferenças entre o belo e o justo. Entretanto, as percepções destes são marcadas por processos hierárquicos. Estes podem sofrer transformações por um senso crítico, que nem sempre responderão a um capricho individual. Destarte, a ausência da comunidade e a falta de fomento na valoração do patrimônio cultural podem gerar desconforto, críticas ou até mesmo uma visão paradoxal. Percebe-se então, a partir dessas reflexões, que essas ações hierárquicas disseminadas em todo o país fizeram com que muitos patrimônios perdessem ou nem ganhassem sentido algum em suas comunidades.

Os técnicos e o Grupo de Trabalho de Preservação do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu destacaram a importância dos patrimônios iguaçuanos. Nesta folha do documento enviada no dia 05 de janeiro de 1989 à Subsecretária de Educação e Cultura do Estado do Rio de Janeiro, os técnicos elencaram doze bens nos quais se encontram quatro estações da antiga Estrada de Ferro Rio D'Ouro e a adutora construída no mesmo período também fazem parte do dossiê. E, apesar de já haver as Cartas Patrimoniais e a Constituição Federal, os técnicos utilizam a Legislação Estadual do Rio de Janeiro como parâmetro de medida de proteção a esses bens eleitos como patrimônios culturais da cidade de Nova Iguaçu.

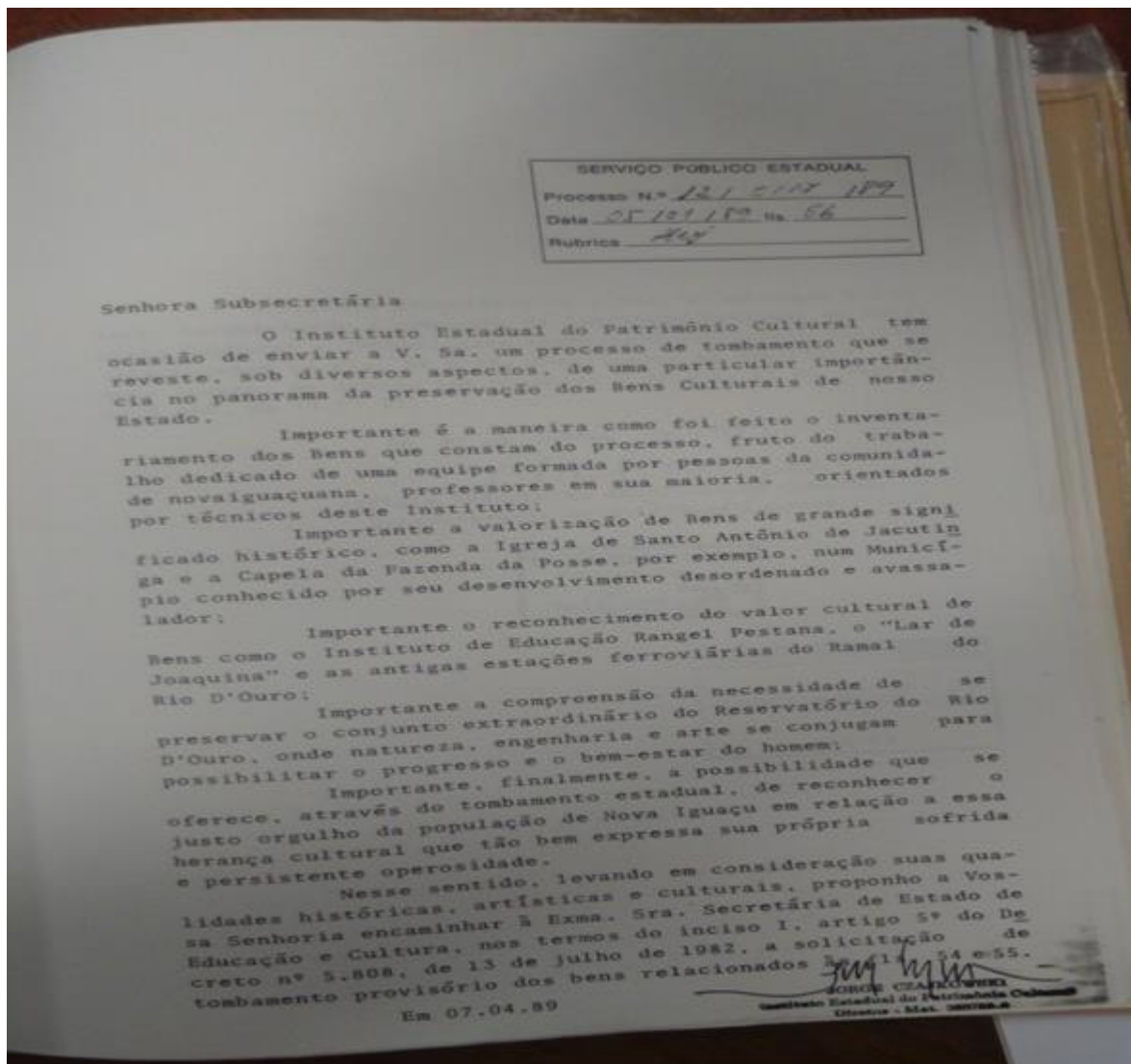


Figura 6 – Folha 56 do processo de tombamento provisório, nº E-12000117/89.
Fonte: INEPAC, acesso em 02/11/2015.

É importante destacar que o documento aciona o Decreto 5.808/81 que regulamenta a Lei 509/81 que dispõe sobre o Conselho estadual de Tombamento. O parágrafo único, artigo 5º, incisos I, II, III, IV e V, tratam do Tombamento Provisório, cujo processo inicia-se com a supervisão de técnicos do Instituto Estadual de Patrimônio Cultural - INEPAC e da Secretaria do Estado de Educação e Cultura - SEEC. A alínea 1ª certifica que o Tombamento Provisório possui equivalência a todos os efeitos, do tombamento definitivo, e terá validade até a publicação do ato de decisão favorável expedido pelo órgão responsável por conceder o pedido de tombamento (BRASIL, 1981).

No que tange a Legislação Estadual, o tombamento garantiu a patrimonialização, mas não a conservação e salvaguarda destes bens e muito menos o reconhecimento dos mesmos pela comunidade. É importante que se destaque que a percepção do avivamento das lembranças pode auxiliar no reconhecimento da identidade iguaçuana por meio de um esforço em que se faz necessário problematizar os relatos nos processos de fabricação das fontes. Os relatos produzidos pela memória podem ser utilizados como mecanismos importantes nesse movimento de legitimação da identidade dos grupos que vivem em Nova Iguaçu. Entretanto, as fontes orais devem ter a mesma equivalência crítica que as outras fontes. Cavalcanti (2019), ao analisar os estudos do autor Guimarães Neto, afirma que as fontes orais devem ser tratadas com o mesmo peso do que as fontes documentais, no qual a crítica se constrói no processo de investigação de ambas as fontes e a memória é o resultado das fontes orais e, por isso, passível a questionamentos em diferentes dimensões.

Assim, a proposta deste estudo é a de rememorar as histórias dos grupos como um legado para as gerações futuras, pois se acredita que estas corroboram para a formação das identidades e da memória coletiva, que integra o campo mais amplo da memória ferroviária e que se funde à identidade de diferentes localidades. Tal identidade pode estar presente na formação do patrimônio e da memória ferroviária, permitindo que os indivíduos se reconheçam como parte formadora da cultura local, por meio das diversas ressignificações pelas quais a estação passou (DIAS, 2015).

1.2 VILA DE CAVA: as ressignificações e lembranças de sua estação

A localidade da estação de Vila de Cava, a antiga Maxambomba, era uma região que pertencia a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassú à margem direita do Rio Iguassú. Sua igreja recebeu o mesmo nome, e foi construída em uma planície nas terras do alferes português José Dias de Araújo, que autorizou sua edificação em 1699. Tornou-se Freguesia em 1719, graças a Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias Paes Leme, que em 1704 começa a abrir o Caminho Novo que favorece o crescimento da região (TORRES, 2004).

Apesar de sua pouca participação na economia no período colonial, alguns pesquisadores desta região apontam que este local foi um dos cenários dos caminhos e descaminhos do ouro no século XVIII. Apesar de existirem vastos estudos sobre essa região, há poucos registros sobre o assunto neste período em que a mesma era muito pouco povoada, porém, há indícios que a localidade herdou algumas mazelas daquilo que remete à

época do Brasil Colônia, período em que o rei de Portugal controlava as distribuições de terras e o crescimento populacional por conta dos desvios de metais preciosos (PINTO, 2007).

Por este motivo, a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassú era uma região tipicamente rural com seus aglomerados humanos espalhados em modestos lugarejos e simples vilas e fazendas, que participaram timidamente das atividades econômicas da colônia em um determinado momento. O escoamento dos produtos agrícolas se dava pela Estrada Real do Comércio até o Porto de Iguassú. Isso porque, segundo Silva (2013), na época da colônia, os transportes fluviais eram a melhor opção e as rotas propiciavam uma alternativa de fluxo mais eficaz.

A área mais próxima da baía, além das atividades voltadas para a agricultura concentrava a logística de exportação do café centrada nos muare, escravos e transporte fluvial; a outra área localiza-se nas terras mais distantes da baía e tinha na agricultura a sua principal atividade econômica, era o caso da Freguesia de Jacutinga, atual Nova Iguaçu. As terras alagadas eram mais dinâmicas porque concentravam a rota de exportação do café e mesmo o município de Iguassu ocupando pouco essas terras tinha um porto próspero por ser o mais próximo da Serra do Mar; a baía criava uma rede de comunicação que fazia com que Vila Iguassu (atual Tinguá) ficasse próxima de Guaxindiba (S Gonçalo) em detrimento de Maxambomba (atual Nova Iguaçu), por exemplo. (SILVA, 2013, p. 53).

Entretanto, séculos mais tarde, a logística descrita acima pela autora sofreu grandes mudanças, principalmente após a chegada das ferrovias. Diferente das estradas que aparentemente apresentavam más condições e difícil mobilidade, as estradas de ferro ofereciam maior velocidade no fluxo para o escoamento dos produtos e menor tempo para que estes chegassem ao seu destino.

Alguns estudos como o de Nelson Aranha (2000) apontam outra motivação para a baixa densidade demográfica e pouca circulação de pessoas na região. Esta se deve ao fato da existência de um surto epidêmico na localidade, o que acabou por desencadear o deslocamento de pessoas e consequentemente minimizou ainda mais as atividades econômicas, diminuindo o aumento populacional nos pequenos lugarejos.

A segunda metade do século XIX foi um tempo de muitas e rápidas mudanças, em todos os aspectos: político, econômico, social etc; a inauguração das vias férreas e o deslocamento do eixo econômico, as transferências da Matriz Paroquial e da Câmara Municipal para o Arraial de Maxambomba (atendido pela ferrovia), as febres (ARANHA, 2000, p.2).

A partir de 1870, a localidade volta a ter grande interesse aos olhos da corte. Seus mananciais e sua água abundante são citados pelo engenheiro e especialista em linhas férreas Antônio P. Rebouças em um relatório ao governo imperial. O relatório enunciou os

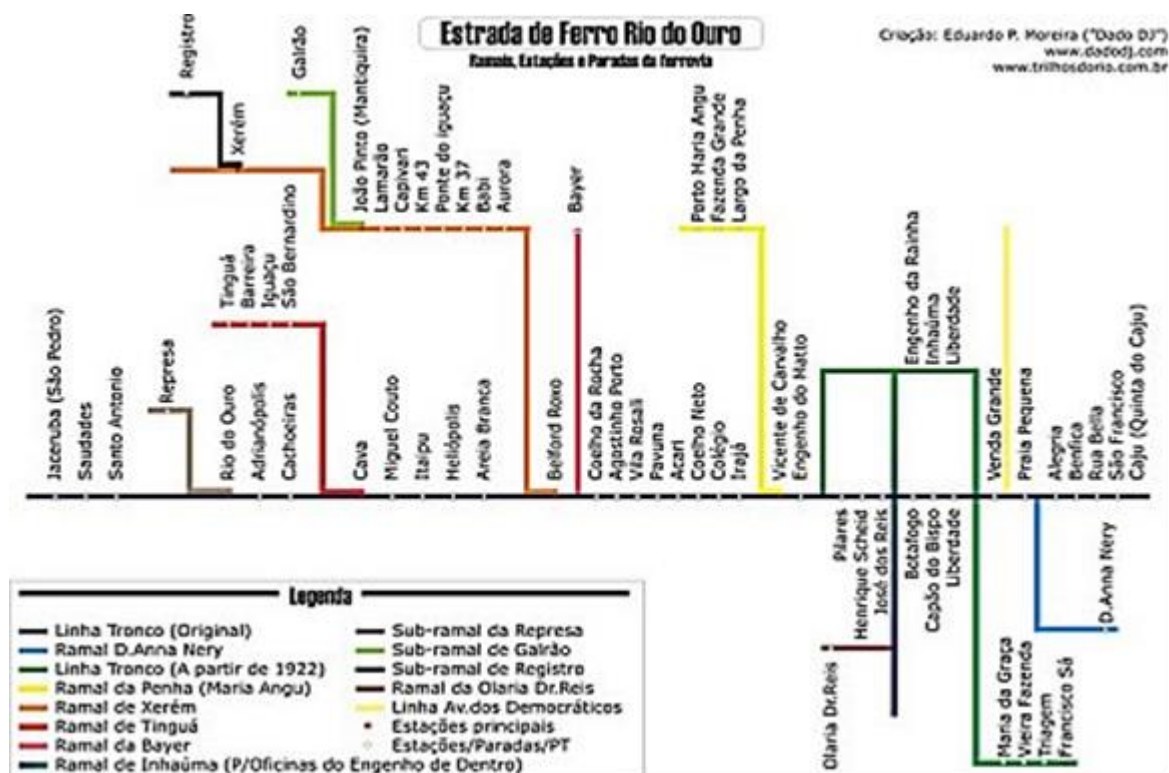
numerosos reservatórios de água na região denominada como Baixada. Trata-se de termo que designa uma extensão de planície embrejada e que apareceu na documentação do Ministério da Agricultura, que era integrado pela Inspetoria de Obras Públicas e Negócios do Império (PERES, 2003).

A partir desse documento, a região já conhecida como Baixada, passa a ser vista como um local determinante para sanar os problemas de abastecimento de água da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Entretanto, apesar da localidade apresentar fatores geográficos e hídricos que poderiam solucionar a escassez de água na capital, havia outros problemas que o governo imperial enfrentaria antes, durante e após a conclusão das obras (RODRIGUEZ, 2004; SILVA, 2013; TORRES, 2004).

A documentação da pasta de obra explicitava que as muitas ferrovias que cortavam a região exigiam constante manutenção em função das terras alagadiças. A documentação exprime uma visão homogênea da região, inclusive nomeando-a como Baixada, o local passaria a ser visto como sertão, lugar de doenças e fronteira econômica que precisava ser explorada (SILVA, 2013, p. 55).

Levando em consideração as reflexões de Silva (2013), mesmo sabendo da grande dificuldade de engendrar a empreitada, os altos custos para o Estado até sua conclusão e, que depois de ser concluída continuaria onerando constantemente os cofres públicos, após longos e esperados cinco anos, a obra foi iniciada. O projeto mobilizou mão-de-obra escrava, local e estrangeira para a construção de um aqueduto até a região da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassú. Entretanto, para que as tubulações fossem levadas até a região dos mananciais, houve a necessidade de se construir a linha auxiliar para transportar os trabalhadores e os materiais para a construção do aqueduto.

A ferrovia, responsável em facilitar e agilizar a chegada dos dutos às adutoras da Baixada Fluminense, recebeu o nome de Estrada de Ferro Rio D'Ouro. A ilustração abaixo mostra a linha tronco Rio D'Ouro, que alimentava outros ramais em diferentes regiões desde o que chamamos hoje de subúrbio do Rio de Janeiro até a região do interior da Baixada Fluminense. O objetivo inicial era de transportar materiais, tubulações, locomotivas importadas da Europa e, ainda, os operários que trabalhariam na construção do aqueduto, da linha e de suas respectivas estações.



Mapa 1 - Estrada de ferro Rio D'ouro.

Fonte: <https://www.estacoesferroviarias.com>. Acesso em 30/07/2016.

O nome o Rio D'Ouro¹⁶, coincidentemente é o mesmo nome da estrada de ferro¹⁷ construída ao norte de Portugal na região de vinícolas, às margens do Vale do Rio D'Ouro, construída entre os anos de 1875 a 1887. Esta teve como objetivo facilitar o escoamento de produtos agrícolas para o comércio mercantil. Os produtos que antes trafegavam em barcos pelo Rio D'Ouro, passaram a ser transportados na estrada de ferro que recebeu o mesmo nome do rio, em que trilhos e trens beiravam suas margens. Hoje, as antigas locomotivas à vapor daquela época, ainda preservadas, fazem parte de um conhecido e tradicional circuito turístico entre o norte de Portugal a região de Barca d'Alva na Espanha, tornando-se um ponto de entretenimento que atua como atividade econômica, cultural e turística para o país.¹⁸

¹⁶ Trata-se de uma estrada de ferro cuja linha auxiliar foi construída no final do século XIX entre os anos de 1874 a 1883 - Rio D'Ouro no Rio de Janeiro. Cf. RODRIGUEZ, Hélio Suevo. A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro. O regate de sua memória, editora Open Plus Gráfica e Editora, Rio de Janeiro, 2004.

¹⁷ Constitui-se de uma estrada de ferro construída às margens do Rio D'Ouro cuja nascente se encontra na região da Espanha, possuindo uma bacia hidrográfica de 98.400 km² Rio D'Ouro. Fonte: pt.eurail.com/europe.by-train/portugal

¹⁸ Fonte: pt.eurail.com/europe.by-train/portugal

A coincidência entre os nomes das estradas de ferro pode ser associada a diversos fatores. Apesar da construção das ferrovias terem objetivos distintos, ambas foram construídas no mesmo século, no mesmo período, por empreiteiros ingleses, para clientes portugueses e por questões fluviais. O Rio D'Ouro já era um rio de importância econômica para a região e acabou por ter seu nome dado as duas ferrovias em territórios diferentes.

Estas, hoje, fazem parte do patrimônio ferroviário, e demonstram como este campo é dinâmico e repleto de significação. Segundo Magalhães (2007, p. 34), “a preservação cultural é o resultado da valoração social das raízes culturais e do seu progressivo reconhecimento, como um testemunho de um passado que não deverá ser esquecido”.

As duas ferrovias citadas integram o campo do patrimônio ferroviário, mas cada uma a seu modo. Convém sublinhar que o tempo é um fator influenciador na conservação, sendo inevitável impedir seus efeitos, e somente à reabilitação desses espaços retira-lhes da estagnação e permite que as gerações futuras tenham consciência do legado construído e deixado pelos seus antepassados em torno desses espaços (MACEDO, 2019, p. 44).

A história da Ferrovia Rio D'Ouro, no Brasil, está associada ao Decreto nº 2639 de 22 de setembro de 1875, aprovado com o intuito de captar água dos mananciais de São Pedro, atualmente Jaceruba, Rio D'Ouro e a Serra do Tinguá até a Província do Rio de Janeiro por meio da construção da ferrovia. A obra teve o dispêndio de dezenove mil contos de réis logo no início da construção para a instalação de cerca de 45 km de tubulação. As peças eram inspecionadas na Imperial Quinta do Caju, antiga casa de banho de D. João VI, e a Linha Tronco Rio D'Ouro foi concluída, por volta de 1883, e inaugurada por D. Pedro II, no mesmo ano (RODRIGUEZ, 2004; MARTINS, 2012).

A concessão para a construção da ferrovia e do aqueduto foi confiada ao empreiteiro Antônio Gabrielli, que trouxe para a Corte uma carta de recomendação de seu trabalho em Viena. Na ocasião, a carta citava como referência o trabalho do empreiteiro na captação de água para a cidade de Viena e duas cartas de crédito de 50.000 libras cada uma, o que favoreceu ainda mais a concessão do projeto (MARTINS, 2012).

Antônio Gabrielli ganhou a concorrência para a captação de água das represas de São Pedro e Rio D'Ouro. Entretanto, Marques (1995) refuta esta idéia, alegando que o empreiteiro reapresentou um projeto de Visconde de Mauá, conhecedor da região, e destaca que o mesmo tinha muita influência com banqueiros e negociantes europeus, o que fez com que, a mando do governo imperial Antonio Gabrielli, obtivesse facilmente à concessão, já que as autoridades da capital apoiaram as negociações da construção da adutora na região da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu. De acordo com Torres

(...) desde 1870, o engenheiro Antônio P. Rebouças visitando essa região, havia indicado os mananciais do Rio D'Ouro e da Serra do Tinguá para o abastecimento da cidade. Em um relatório datado deste ano, aquele notável engenheiro também indicava a necessidade de ser construído um reservatório com cem milhões de litros de capacidade, implantados no centro da cidade (TORRES, 2004, p.125).

Partindo dessas afirmações, sabe-se, portanto, que os reservatórios de água abundante e os mananciais já eram de conhecimento da Corte, entretanto, somente após grande escassez é que aumenta o interesse exploratório na Baixada. Tal conhecimento das bacias hidrográficas fez com que o governo imperial realizasse uma obra de grande porte e infraestrutura que mobilizaria parte da Corte, alguns latifundiários, doações de latifúndios, e, ainda, trabalhadores da colônia portuguesa e estrangeiros (TORRES, 2004).

Neste trajeto está a estação de Vila de Cava, que foi construída com a finalidade de ser uma estação parada de abastecimento de água para os trens. Na estação, havia um entroncamento construído entre 1885 e 1886 com intuito de alimentar o ramal da Serra do Tinguá, para que as tubulações chegassem aos mananciais dessa região. Em Vila de Cava, a linha servia a dois ramais: Rio D'Ouro e Tinguá. Geralmente, era necessário que os maquinistas parassem para abastecer as locomotivas de água, já que eram a vapor. As outras instalações da estação serviam como locais de descanso para os trabalhadores, as chamadas casas de turma (RODRIGUEZ, 2004).

No início do século XX, o ramal passou a transportar passageiros, tendo um modesto fluxo de pessoas após a estação Pavuna, e foi percebida uma visível prosperidade nos arredores das estações, cujas linhas antecederam a região da Baixada Fluminense. O governo imperial de forma prévia, já havia destacado a potencialidade comercial da região, o que tornou a Estrada de Ferro Rio D'Ouro uma via comercial importante nas próximas décadas.

Por acordos informais com os fornecedores locais, eram transportados para São Cristóvão produtos destinados aos mercados do centro da cidade. Motivados pelo potencial econômico destes transportes e, conforme exposto na Decisão Nº 1 de 03 de janeiro de 1883: Convindo reduzir as despesas do custeio da estrada e atentando as diversas representações dirigidas ao Governo Imperial pelos habitantes dos povoados à margem da mesma estrada, deixando a condição de meio de apoio ao sistema de abastecimento, passou a Rio D'Ouro a condição de Estrada de Ferro comercial com transporte regular, na Pavuna formou-se um pólo de comercialização da produção do seu entorno (MARTINS, 2012, p.15).

Em 1923, já sob a governança da República, a Viação de Obras Públicas com o intuito de criar receita, transferiu a linha Rio D'Ouro do Caju para Francisco de Sá, aumentando o fluxo de passageiros em locomotivas ainda a óleo e a vapor. A maioria dos passageiros era oriunda das estações que antecederam a estação de Belford Roxo. Porém, nas estações que a

sucederam, manteve-se por algum tempo a prática da carona nos trens à vapor. Tal prática pouco prosperou, pois, anos mais tarde, tornou-se obrigatório o transporte de passageiros e bagagens. Além disso, foram construídos outros ramais cuja linha tronco Rio D'Ouro alimentava trechos para outras regiões. Na estação de Vila de Cava, que era local de parada obrigatória de trem e viajantes, também foram adotadas a experimentação de bilheteria e ali os moradores locais e do entorno embarcavam nos trens em direção à estação de Belford Roxo (RODRIGUEZ, 2004; TORRES, 2004).

No ano de 1928, iniciou-se o processo de desligamento da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. Mas, foi o Decreto 19.544 de 29 de agosto de 1930, que desativou definitivamente a Estrada de Ferro Rio D'Ouro do quadro da Inspetoria de Água e Esgoto. A linha passa, então, a ser administrada pela Estrada de Ferro Central do Brasil, e é somente no final da década de 1960 que as ferrovias vão perdendo sua funcionalidade. Em 1966, por meio do Decreto nº 58.992, o sub-ramal trecho Tinguá-Vila de Cava foi definitivamente suspenso (RODRIGUEZ, 2004).

Entretanto, apesar da sua funcionalidade como estação desativada, o prédio passou por apropriações. Estas proporcionaram a ela múltiplas ressignificações em diversos períodos, o que fez com o mesmo espaço tivesse diferentes funções e significados na memória coletiva da região. Assim, a estação pode primeiramente atender as perspectivas do Estado no período colonial¹⁹ e, posteriormente, a comunidade de Cava em momentos distintos.

Primeiro como a estação propriamente dita, sendo construída por volta de 1883, pelo governo imperial, posteriormente como dormitório de funcionários da estação, depois como prédio administrativo da Companhia Estadual de Água e Esgoto (CEDAE) nos anos finais da década de setenta, como revela o documento produzido pelo Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Natural e Cultural e supervisionado por técnicos de INEPAC. No documento abaixo se percebe três edículas: a primeira de cima para baixo era o local onde funcionava a bilheteria; a segunda o entroncamento da CEDAE; e a terceira e última edícula era o local que abrigava a casa de administração da CEDAE.

¹⁹ CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem**: a elite política imperial; Teatro das Sombras: A política imperial. 2ª edição, Rio de Janeiro, 1996.

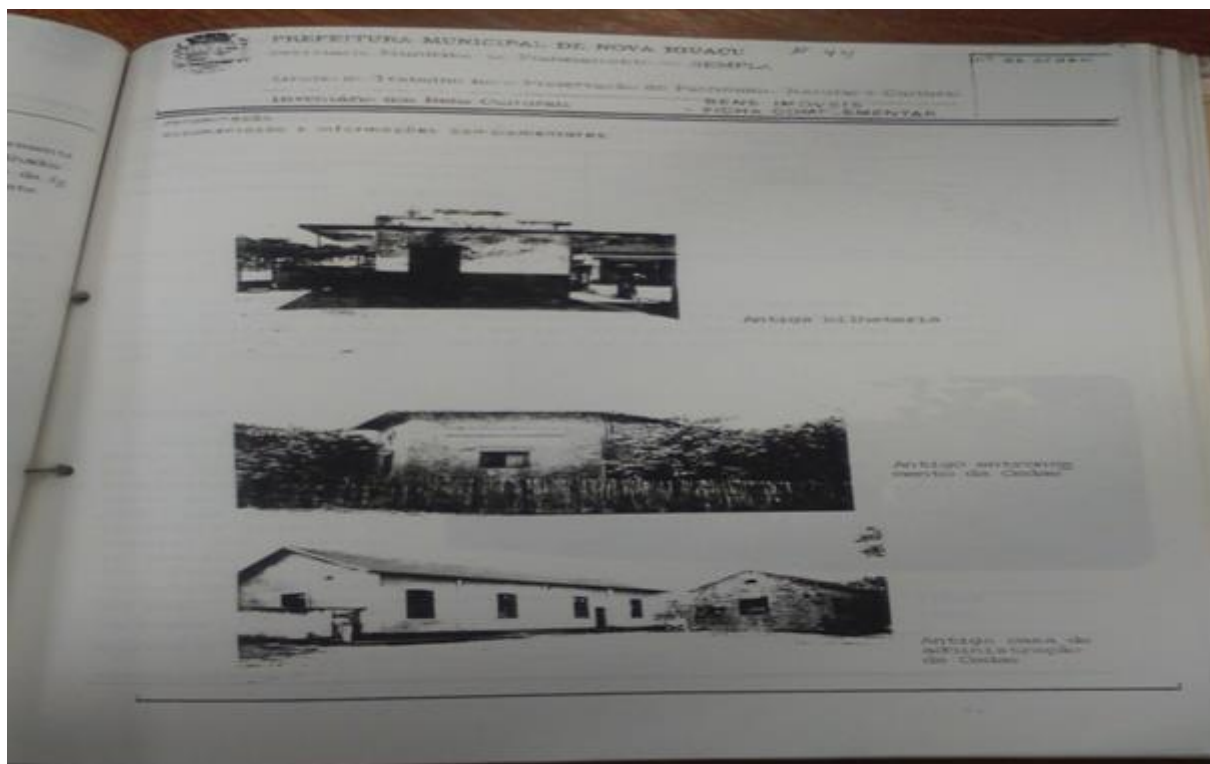


Figura 7 - Folha 44 do processo de tombamento provisório, n° E-12000117/89.

Fonte: INEPAC, acesso em 20/05/2016.

Relatos apontam que a estação funcionava com embarque e desembarque de passageiros pagantes que viajavam nas locomotivas em direção à estação de Belford Roxo. E, concomitantemente ao tráfego de pessoas e de locomotivas, a estação funcionava como escola do Movimento Brasileiro de Alfabetização (MOBRAL) no final da década de 1960 e início da década de 1970. Muitos estudantes eram moradores não só de Vila de Cava, mas de bairros do entorno, e a maioria deles eram trabalhadores. Estes desembarcavam na estação após o expediente de trabalho e se dirigiam até o prédio onde funcionava a escola. Tais movimentos fizeram da estação não somente local de tráfego ou estudos, mas também ponto de encontro de amigos, familiares ou simplesmente um local de entretenimento para moradores que ali permaneciam.

Ainda na década de sessenta, a estação de Vila de Cava serviu de cenário para a gravação de uma novela²⁰, ainda em preto e branco, cujos personagens eram de “época”. Atores famosos, como Sergio Cardoso e Ruth de Souza, faziam parte do elenco e passaram a

²⁰ Novela “ A cabana do Pai Tomás , exibida na Rede Globo entre julho de 1969 à fevereiro de 1970, foi baseada no romance Uncle Tom`s Cabion. Autores Hedy Maia, Glória Mágadan e Walther Negrão.

circular nesta região de Nova Iguaçu. Entretanto, as fontes sobre o fato foram perdidas pela emissora após um incêndio em seu acervo na década de 1970.

E por conta das dificuldades dos moradores em uma época de pouca estrutura econômica e quase nenhum acesso as tecnologias, o que há de fato são relatos dos moradores locais que presenciaram a gravação da novela. Esses relatos são indícios relevantes, pois na “apreensão da constituição do patrimônio devemos ter em mente que este processo pode ser feito por qualquer grupo e o valor atribuído deve fazer sentido para quem o atribui, o que significa mobilizar um conjunto de relações simbólicas” (SILVA, 2010, p.40).

A estação possui vários processos de transformação histórica, e apesar de sua historicidade, atualmente atende às necessidades de vários grupos e famílias, funcionando como moradia e com diferentes atividades comerciais que servem como fonte de renda para os que residem nos prédios e nos espaços que constituem a estação. Neste sentido, a estação agrega a si, na contemporaneidade, múltiplas memórias que desvelam o próprio contexto histórico que permeou a localidade de Cava.

É possível recuperar o que foi e o que representa a estação que pertenceu à Linha Tronco Rio D'Ouro por meio do diálogo com o campo da memória ferroviária. Memória que pode ser recuperada se ancorada na História Oral, que é um meio investigativo pelo qual o pesquisador deve se debruçar, entretanto, nada impede que o mesmo possa buscar outras fontes e pesquisas, como por exemplo, documentos escritos, seja em busca da constatação dos relatos obtidos durante as entrevistas, seja por conta de novos rumos tomados pela pesquisa durante seu processo de construção e análise. Particularmente, no que diz respeito à memória social coletiva que gira em torno da estação de Vila de Cava, pode-se constatar que esta abarca estes dois sentidos (ALBERTI, 2005; BARROS, 2010).

É importante sublinhar que, no caso da estação de Vila de Cava, o Estado interveio nas ressignificações da estação de acordo com seus interesses e com as necessidades da população. Primeiramente como estação parada de abastecimento de trem à vapor, depois como parte de tráfego da alimentadora para a rota de escoamento de produtos agrícolas, minério e transporte de trabalhadores. No século XX, por meio de políticas aderiu ao tráfego de passageiros pagantes e à implantação de bilheteria, com intuito de deter as práticas de carona em locomotivas e também diminuir o número de acidentes. E, no final da década de 1960, funcionou como sede da CEDAE e como escola MOBREAL.

Tais aspectos são relevantes, pois trazem elementos que, apesar da interferência do Estado, abrangem a intervenção humana em uma dimensão totalizante. Trata-se de um espaço que é integrado por relações coletivas plurais que se associam ao campo da cultura, da

educação, das organizações sociais, por isso, seus indivíduos são atores do processo e de coisas cujos sentidos não possuem existência isolada.

É preciso não esquecer que as coisas não existem isoladamente, como se fossem entidades autônomas: elas existem efetivamente como parte de uma vasta e complexa rede de relações sociais e cósmica, nas quais desempenham funções mediadoras fundamentais entre natureza e cultura, deuses e seres humanos, mortos e vivos, passado e presente, cosmo e sociedade, corpo e alma e etc. (GONÇALVES, GUIMARÃES; BITAR, 2013, p. 3)

Os patrimônios que foram passíveis de tombamento essencialmente por seu aspecto arquitetônico são tutelados pelo Estado. Mas, como se pode depreender da reflexão acima, essa tutela não se constitui como garantia de conservação e preservação. Há muitos espaços como a estação de Vila de Cava, que hoje são uma representação da resistência e do auto-reconhecimento de uma identidade cultural ameaçada, por isso, deve ser tomada como lugar de memória, já que abriga elementos vivos e dinâmicos (CHUVA, 2012; NOGUEIRA, 2008).

Os moradores da localidade de Cava vivenciam, ainda, a dicotomia entre o legado histórico de um patrimônio e a problemática da propriedade privada. Ambas disputando espaço entre o passado, a memória, a história e seu cotidiano, mediado pela busca da sobrevivência. Os aspectos materiais estão na ambiguidade em torno da estação de Vila de Cava, pois ali se manifesta o embate entre o progresso e as reflexões que giram em torno das da falta de conservação do patrimônio e a ausência das políticas públicas de Estado. Porém, o que ainda resiste são algumas vozes dissonantes dos moradores dessa região, que mostram o valor da estação como de objeto da memória ferroviária. Esquecimento e lembrança fazem parte da memória e de sua dinâmica social e, ambos estão presentes na História que marca a estação da localidade de Cava. Para Le Goff

(...) tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva (LE GOFF, 1994, p. 426).

O que tangencia as disputas são os conflitos entre o patrimônio e os elementos que o constituem na contemporaneidade. Por ser um objeto que por si só já faz parte de uma política pública do IPHAN como prescrição e herança da memória ferroviária, a reflexão deve se voltar não apenas para os aspectos de preservação do campo material, mas, especialmente para os aspectos do campo imaterial. Dessa forma, as memórias que ainda existem e que são capazes de restituir a estação e sua dinâmica cotidiana são relevantes.

O avivamento das histórias é dado pela dicotomia de valores agregados à estação e na aposta da defesa de um patrimônio cultural. Acredita-se, verdadeiramente, que ela faz parte da história da formação da população e do bairro de Vila de Cava, não apenas por sua iconografia fora do contexto do que se espera das arquiteturas mais atuais e contemporâneas, mas por sua historicidade, por sua memória e pelos seus acervos.

As memórias dos moradores da região de Cava são também as memórias iguaçuanas. A estação de Vila de Cava com sua arquitetura modesta, assim como a população que cresceu em entorno, possuem memória e história. Fruto de um legado que ainda sobrevive na lembrança de muitos moradores em diferentes espaços de tempo e em diferentes contextos. Entretanto, cada indivíduo possui sua forma peculiar de contar suas experiências particulares com o espaço da estação. Nessa perspectiva, Angelo (2015), em seus estudos sobre a trajetória dos Açores, suas transformações e ressignificações, afirma que

(...) sobre a questão da memória individual a cerca de um fato coletivo, cabe considerar as pesquisas indicam que o “eu” está enraizado dentro de quadros mais amplos, no caso, dentro de uma visão do acontecimento, em que, apesar de recortada a lembrança, ela atinge um ponto comum, pois faz parte do acontecimento vivido em comum (ANGELO, 2015, p. 86).

A partir desta reflexão, entende-se que o “eu”, à medida que possui um ponto em comum, é parte de um todo, é parte do coletivo, assim, a historicidade de Vila de Cava se faz presente através das histórias de seus moradores e dos mesmos com a estação. Ambos são objetos de memória fruto daquilo que hoje só está presente na lembrança do que foi a estação, e hoje é patrimônio cultural.

As múltiplas memórias que permeiam a estação desde a sua fundação ainda a mantém viva. Nela, há um valor constituído pela própria perspectiva da historiografia e pela constituição da memória coletiva que permanece sobre ela. A estação de Vila de Cava é um exemplo de bem cultural que atua nas dinâmicas que fazem parte da complexidade do patrimônio e dispõem de um conjunto de comportamentos, símbolos, histórias e práticas sociais (FONSECA, 2005; NOGUEIRA, 2008).

Sabe-se que esse conjunto de elementos pode auxiliar nos processos de patrimonização, especialmente, na constituição de políticas de salvaguarda. Macedo (2019) ao analisar os estudos de Vieira e Costa (2010)²¹ sobre a intervenção em bens patrimoniais

²¹ VIEIRA, Álvaro Siza, citado por COSTA, Alexandre, Acções Patrimoniais- Perspectivas Críticas. Arq7a, nº82/83. Lisboa. Futur Magazine Editora. 2010, p.24. Análise de Macedo (2019).

ênfatiza que o patrimônio ferroviário inscreve elementos identitários cujas intenções devem ser relativizadas.

A intervenção no Patrimônio levanta uma série de questões relativas à forma como se encara e lida com o mesmo. O Patrimônio Cultural, onde se insere o Patrimônio Ferroviário, é considerado um elemento identitário de uma população e deve ser estimado, promovido e analisado, sendo que é através dele que podemos confirmar a relação entre o Homem e o território. A história da evolução das cidades pode ser revelada através dele, como um espelho da sociedade e por isso a necessidade de preservar e reabilitar o Patrimônio existente e o seu valor cultural (MACEDO, 2019, p. 22).

A estação de Vila de Cava deve, portanto, ser vista como patrimônio não apenas pelo seu valor monumental, mas pelo seu valor histórico, pelas suas ressignificações, pelos significados ainda presentes e principalmente pelas memórias que a ela se associam. Neste sentido, a estação torna-se um elemento da construção de identidade e pertencimento, vinculado a um espaço já institucionalizado pelo próprio processo de tombamento e pelas medidas de proteção estabelecidas pelo IPHAN. A estação da localidade de Cava, ao contrário de outras estações, está em vias de apagamento e esse processo precisa ser revertido. O diálogo com o campo da memória ferroviária tem, hoje, relevância, já que pode viabilizar a instituição de políticas públicas que assegurem a conservação da estação em sua dimensão material e imaterial. O campo da memória pode se constituir em torno dessa estação, especialmente, por conta do lugar no qual a mesma está inserida.

CAPÍTULO II - A MEMÓRIA E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: o trabalho fabril e a herança das águas como patrimônio cultural

O conceito de memória ferroviária surge com o intuito de preservar qualquer vestígio e elemento físico daquilo que fez parte ou é relacionado à ferrovia. Assim o termo é considerado também como categoria sustentada em um discurso da unidade de um passado que outrora foi heterogêneo. Ele se confunde entre a vivência das memórias direta e indireta, com imagens do passado, que não necessariamente é munida de testemunhos, porém sempre dotado de historicidade. Isso faz com que o termo ganhe um sentido generalizado, pois abrange valores não só históricos, mas paisagísticos, arquitetônicos, artístico, das belas artes, dentre outros, tornando-se a evocação do todo em uma enunciação a sua importância, com a pretensão de se obter adesão social e, por conseguinte, a proteção daquilo que remete à memória do que um dia foi ou fez parte de uma ferrovia (PROCHNOW, 2014).

A ativação do termo memória ferroviária é feita para dar uso à enormidade de bens imóveis espalhados pelo território nacional. Essa ativação, a princípio, foi feita à revelia dos agentes dos locais por onde o trem passou, quando então o Estado brasileiro poderia afirmar a singularidade de sentidos do patrimônio ferroviário para estas diferentes regiões. Provavelmente, os responsáveis pela redação da lei recorreram ao imaginário mítico e romântico existente sobre a ferrovia. Assim, temos, ao menos, três camadas de entendimento e uso diferentes: uma parlamentar/legislativa que se preocupa com a destinação dos bens da ferrovia, equivalendo memória ferroviária a patrimônio ferroviário; outra que se refere aos agentes sociais (ferroviários, moradores locais etc.) que, à sua maneira, relatam sobre seus cotidianos e vivências com a ferrovia, mas nunca relacionando sua experiência individual com o termo memória ferroviária; e uma última que, à maneira difusa das permanências saudosistas, compreenderia a memória ferroviária segundo os referenciais imateriais propagados pela música, pela literatura, pelas artes em geral. E, no interior de cada grupo, é provável que existam outras definições sobre a memória ferroviária (PROCHNOW, 2014, p. 94).

A estação de Vila de Cava é um desses monumentos que representa a memória ferroviária. Apesar do precário estado de conservação, assim como muitos outros no Brasil que também carecem da ação e cuidado do poder público, a estação se insere a História da Baixada Fluminense, seja no contexto histórico local, seja na própria História do Brasil.

Este capítulo tem o intuito de abordar a memória ferroviária e suas relações com patrimônio industrial, pois o conceito de memória ferroviária surgiu a partir da necessidade de se preservar os patrimônios industriais no Brasil e no mundo. Como inspiração para esse cenário, e, originariamente criadas e vindas da Europa, as primeiras locomotivas à vapor foram idealizadas pelo francês Ferdinand Verbiest com intuito de transportar munição, mas somente no século XIX é que se reconhece e divulga seu êxtase, e, em setembro de 1825, na Inglaterra, inaugura-se a primeira estrada de ferro da história (RODRIGUEZ, 2014).

A partir desta data, as ferrovias fizeram história e foram incorporadas à memória e ao imaginário coletivo. Atualmente, os acervos ferroviários são a herança do patrimônio industrial, que começa a ser pensado, sob essa ótica, a partir dos anos de 1950. No Brasil, pode-se afirmar que os debates sobre os acervos ferroviários se iniciam apenas na década de 1970, após a erradicação das ferrovias. Trata-se de momento em que começam as instalações rodoviárias e se inicia uma nova página na história do mundo em termos de deslocamentos humanos, especialmente com a criação das marginais, rodovias e a modernização das cidades por meio da incorporação dos veículos cada vez mais potentes e presentes. Na década de 1990, com o programa de desestatização do governo Fernando Henrique Cardoso e a privatização da RFFSA, os debates se intensificam (MATOS, 2019; OLIVEIRA, 2019).

Marcados principalmente pela ação humana e por diversas significações, a Carta de Nizhny Tagil, elaborada na Rússia, aborda a compreensão multidisciplinar do conceito de

patrimônio industrial e reflete os sentidos desse patrimônio na vida e na memória dos homens. Nessa perspectiva, o entendimento do conceito sobre o patrimônio fabril apontou para a reflexão sobre o patrimônio industrial ferroviário. Após muitos debates, em 2007, é criada a Lei 11.483. A partir dessa lei, os bens pertencentes à extinta RFFSA são inventariados e passam a fazer parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (OLIVEIRA, 2019; PROCHNOW, 2014).

É interessante destacar que os debates sobre o patrimônio e a memória ferroviária são marcados pelas significações a partir das quais o tempo, as histórias, os objetos, os espaços e os indivíduos tornaram-se objeto de reflexão e, assim, interlocuções e interações diversas, presentes, sobretudo, no âmbito das memórias, que vão fomentar a constituição de novos laços de pertencimento com a estação.

A estação de Vila de Cava pertence ao campo da memória ferroviária, não só do ponto de vista legislativo e, nesse caso, negligenciado, mas também porque há muitos moradores da localidade que ainda narram suas experiências com a ferrovia. São vivências que nos permitem perceber e dar a ver uma Baixada Fluminense silenciada. Muitas são as experiências individuais, que se inscrevem junto aos moradores da região, a partir da dimensão do direito à memória, irão projetar novos vínculos identitários, oriundos do campo mais amplo da memória ferroviária.

Há estudos interessantes que nos ajudam a apreender melhor esse resgate dos elementos do campo da memória ferroviária e sua reinserção no cotidiano social contemporâneo. Oliveira (2010) traz uma análise que mostra as intrínsecas relações que se estabelecem entre o patrimônio, a memória e as ferrovias. O estudioso aponta os vínculos que podem se constituir entre o patrimônio industrial ferroviário, a memória e a História, já que traz luz ao estudo do conceito de patrimônio industrial ferroviário, no âmbito dos estudos históricos. O autor desvela o conceito desde o advento da Revolução Industrial e, ainda, mostra a reconstrução das ferrovias no imaginário coletivo.

É interessante pontuar também os estudos de Prochnow (2014) sobre as políticas públicas do IPHAN e os conceitos de patrimônio e memória ferroviária. O autor analisa, por exemplo, a atribuição dada ao Iphan sobre a preservação da memória ferroviária. O estudo do pesquisador recai sobre a Lei nº 11.483/07 e sobre o histórico da proteção de bens nacionais e direciona-se para a análise do conceito de memória ferroviária e das práticas de preservação. Seu objeto de estudo é o complexo ferroviário de Jaboaão dos Guararapes/PE.

As reflexões de Matos (2019) sobre a entrada das ferrovias no campo da preservação também são relevantes para essa pesquisa. A pesquisadora estuda as iniciativas do governo

federal implantadas no ano de 1980 e que perduraram até metade dos anos 1990. Trata-se do estudo do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve), que, em 1986, foi assumido pela Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) com a criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe).

Essa pesquisa ainda se ancora no campo legislativo e, em especial, dialoga com a legislação que se vincula à proteção e aos bens patrimoniais da memória ferroviária, como as recomendações da Carta de Nizhny Tagil, elaborada pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), na Rússia, em julho de 2003. Considera também a Lei 11.483/2007, que submeteu ao IPHAN a responsabilidade de zelar pelos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, a interpretação do Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, elaborado em 2010 e, ainda, a Portaria 407 de 2010 do IPHAN, que estabelece os parâmetros de valorização e procedimentos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária.

A recuperação das referências do campo da memória ferroviária é um parâmetro fundamental para que se reflita não apenas sobre a importância e o papel das instituições patrimoniais no Brasil em relação às estações, como a da localidade de Cava, mas principalmente para que se abram novas perspectivas de apropriação patrimonial e identitária para os homens e mulheres dessa região.

2.1 O RAMAL RIO D`OURO: do subúrbio à Baixada Fluminense

O conceito de memória ferroviária, como já se destacou, tem potencial para viabilizar, em torno das estações ferroviárias, políticas públicas de preservação e conservação mais eficazes, especialmente, estações como a da localidade de Cava, que, embora tombada, encontra-se em vias de apagamento tanto do ponto de vista material como do ponto de vista histórico-cultural. Há lugares de memória presentes nas reminiscências individuais dos antigos moradores de Vila de Cava, que, se revisitados, podem ser ressignificados por novas gerações que pouco ou nada conhecem das estações e sua dinâmica social. São lembranças que integram o campo mais amplo da memória ferroviária e que, se reinscritas no presente, viabilizariam a produção de sentidos identitários novos para a população da Baixada Fluminense.

Há elementos da historicidade dessa região que devem ser também revisitados e explorados e que se associam à estação de Vila de Cava. Se pretende, então, pontuar alguns destes elementos históricos, para que assim se possa perceber melhor as singularidades que

marcam a estação de Vila de Cava e suas memórias. Cabe pontuar, inicialmente, para tanto, a proposição de Ronaldo Luiz Martins em sua obra *Rio D'Ouro: caminho de ferro e caminha das águas*.

Era o pregão em tupi-guarani, dos índios aguadeiros que nos primeiros anos de São Sebastião do Rio de Janeiro, anunciava à população a oportunidade de aquisição da água necessária ao seu consumo. Das iguaçabas ou talhas de barro enchido nos rios próximos, ao atual complexo sistema de abastecimento, a cidade passaria por três séculos de escassez de água. Na segunda metade do século XIX, as ações para busca de soluções do problema vieram concorrer para o fecho do ciclo rural da Baixada (MARTINS, 2012, p. 12).

Há um vínculo estreito, como se pode ver entre a estação de Vila de Cava e os mananciais de água da região. Em virtude da necessidade de exploração desses mananciais, a ferrovia prosperou na Baixada Fluminense e se integrou à vida de seus moradores. Sabe-se que as ferrovias, tanto no Brasil como no mundo, foram construídas com o intuito de auxiliar no desenvolvimento das atividades econômicas.

Muitas delas foram construídas não somente com incentivo do governo, mas também pela iniciativa privada. Donos de indústrias e proprietários de terras financiaram a construção de ferrovias para facilitar a mobilidade de seus operários e agilizar o escoamento de produtos. Contrariando essa regra, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, também chamada de linha auxiliar ou linha tronco, não foi construída para atender essencialmente as atividades agrícolas do Brasil, mas a outras demandas da cidade do Rio de Janeiro (RODRIGUEZ, 2004).

Estudos descrevem a Ferrovia Rio D'Ouro como uma estrada de ferro à serviço das águas²², pois o objetivo da sua empreitada foi a construção, colocação e manutenção dos encanamentos até que os mesmos chegassem ao final de seu curso: as adutoras das águas represadas nas estações Rio D'Ouro, São Pedro, Jaceruba e Tinguá. Com o aumento da população no centro da capital, elevou-se, conseqüentemente, o consumo de água, e isso propiciou sua escassez. Pesquisas apontam que essa escassez não se deve somente ao fato da ampla circulação de pessoas em tempos que a sociedade era patriarcal e escravocrata, mas

²² NASCIMENTO Emanuel Braga¹, Márcia Conceição², RICHTER, Monika³, FERREIRA. A FERROVIA À SERVIÇO DAS ÁGUAS: ESTRADA DE FERRO RIO D'OURO. 1- Pesquisador Voluntário, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 2. Bolsista de Iniciação Científica CNPQ, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 3. Prof. Dra. do DES IM/UFRRJ. <http://eventos.ufrrj.br/raic/files/2016/06/2928-10225-3-SM.pdf>

também está associada ao crescimento das atividades econômicas e suas diferentes demandas (NASCIMENTO; FERREIRA; RICHTER, 2015; RODRIGUEZ, 2004).

A Cidade do Rio de Janeiro tinha por sua face uma cidade cosmopolita e que aguardava ansiosa por mudanças que abandonassem de vez o seu aspecto de vilarejo colonial. Ainda neste período, foi promulgado o Código Comercial, a Lei das Terras e ainda a extinção do tráfico negreiro, o que representava em muito o avanço para o desenvolvimento de todo o país (LESSA, 2000). Entretanto, a água era ainda de uma escassez enorme e que trazia diversas dificuldades aos moradores da cidade, mesmo em sua região central. Bicas e pequenos chafarizes em algumas esquinas eram os locais onde os escravos e outros serviçais enchiam suas latas que eram carregadas na cabeça até as residências. Mesmo em hotéis e pensões, as pequenas bacias e jarros ainda eram presentes (NASCIMENTO, FERREIRA, RICHTER, 2015, p. 1).

Essa é uma singularidade importante da estação de Vila de Cava e que, em parte, explica a prosperidade da pequena estação e os muitos vínculos e experiências que a ela se ligam. As pesquisas de Hélio Suevo Rodrigues, Ex-Superintendente de Engenharia de Trens Urbanos do Rio de Janeiro – (SETU/RJ), são referências importantes para uma aproximação mais pormenorizada da dinâmica de funcionamento da estação de Cava. O pesquisador realizou uma extensa análise, entre os anos 2000 a 2004, sobre a formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro. Assim como ele, outros estudiosos se dedicaram ao estudo da ferrovia Rio D’Ouro que foi construída com intuito de atender à demanda da população que habitava na região central da capital e do entorno. O que chama atenção desses estudiosos é justamente o emprego de uma lógica diferente do habitual: a de não atender inicialmente à interesses econômicos.

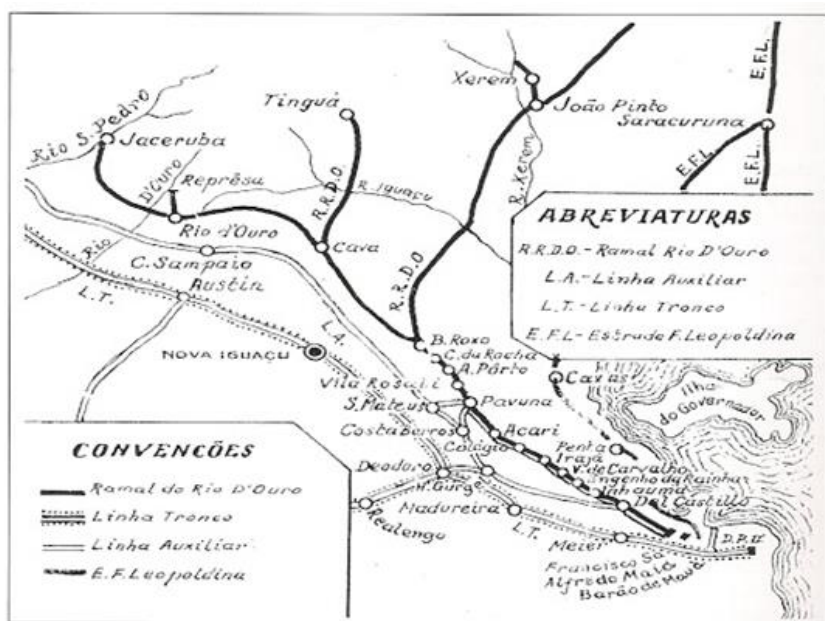
Segundo Rodriguez (2004), a Estrada de Ferro Rio D’Ouro começou a ser idealizada pelas autoridades a partir dos anos de 1870. Porém, somente em 22 de setembro de 1875, o Decreto 2.639 autorizou o início da construção da rede de abastecimento de água e da linha férrea, que tornaria possível o transporte de materiais da Quinta do Caju, localizada na capital do Rio de Janeiro, até os mananciais localizados na Vila Iguassu. Após a assinatura do decreto, houve a espera dos materiais vindos da Europa e a organização logística, assim, as obras só iniciaram, de fato, em 06 de agosto de 1876.

Segundo o autor, a princípio a extensão da estrada de ferro era de aproximadamente 52,85 Km e contava com cinco locomotivas, com onze carros de passageiros e cinco vagões. A intenção era de atender as demandas ligadas às obras para a construção das adutoras, por isso, os carros transportavam os trabalhadores e os vagões com materiais, para a colocação das linhas e a construção das estações e dos reservatórios. Em 25 de outubro de 1880, o

Ministério da Agricultura aprovou algumas medidas para serviço misto, que viabilizaram a proposta de se estabelecer o transporte de passageiros e bagagens.

Em 15 de janeiro de 1883, a obra estava concluída até os mananciais de São Pedro, Jaceruba e Rio D'Ouro, com suas respectivas estações e adutoras já em funcionamento. A estrada de ferro foi traçada e construída paralelamente à antiga Estrada da Polícia localizada na Vila Iguassu. Essa estrada na época era utilizada como uma via de acesso ao território de Rio Preto no Estado de Minas Gerais, porém, com o crescimento da cidade do Rio de Janeiro e o aumento de sua população, o governo imperial investiu em mais uma empreitada para a captação de água de outros mananciais (RODRIGUEZ, 2004, p. 82).

No ano de 1885, iniciaram-se as obras para a captação de água da região da Serra do Tinguá. A construção do ramal começou na estação de Vila de Cava e os encarregados dessa obra eram os empreiteiros Mendes Gonçalves e Simonet, que finalizaram a construção em 03 de outubro de 1886. A linha era uma ramificação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro cujo percurso se daria por um entroncamento da linha subsidiária da estação de Cava para a Serra do Tinguá. No início do século XX, já na República, houve a construção de outro sub-ramal que ligava a represa do Rio D'Ouro às represas da Mantiqueira (João Pinto), Gairão e Xerém. Depois de concluída a obra, o total da extensão da estrada de ferro era de aproximadamente 146,30 Km de linhas construídas (RODRIGUEZ, 2004).



Mapa das principais linhas da Rio D'Ouro na década de 1940, já como parte da EFCB.
Built to carry workers and materials during construction of the dams and pipelines that became Rio de Janeiro city first modern water supply system in the early 20th Century, the 1,0 m gauge "E. F. Rio D'Ouro" became part of EFCB, as shown in this map from about 1940.

Mapa 2 – Estrada de Ferro Rio D'Ouro no ano de 1940.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/cava.htm. Acesso em 20/05/2016.

A Estrada de Ferro Rio D'Ouro era composta por uma linha com tronco, originariamente, com vinte e nove estações, que alimentavam as linhas auxiliares para outros ramais, que juntas somavam o total de sessenta e quatro estações ferroviárias. A linha inicial da ferrovia era da Quinta do Caju (Caju) e, depois, respectivamente, São Francisco Xavier, Rua Bela, Benfica, Alegria, Praia Pequena, Venda Grande, Engenho do Mato, Vicente de carvalho, Irajá, Colégio, Coelho Neto, Acari, Pavuna, Vila Rosali, Augustinho Porto, Coelho da Rocha, Belford Roxo, Areia Branca, Heliópolis, Itaipu, Retiro (atualmente bairro de Miguel Couto), Cava, Cachoeiras, Adrianópolis, Rio D'Ouro, Santo Antônio, Saudades e São Pedro (atual localidade chamada de Jaceruba). Essas observações são confirmadas nas análises de Peres (2003) que afirma

(...) estávamos em agosto de 1876. Ergueu-se na praia do Caju “uma ponte sobre estacas, com guindastes para o recolhimento do material chegado por via marítima”. Os trilhos foram assentados em direção ao subúrbio de Benfica e Manguinhos, na Rua da Alegria, paralela à estrada Real de Santa Cruz, em um trecho mais tarde denominado Suburbana. Na estrada da Pavuna, hoje Automóvel Clube, corriam os trilhos em direção àquele lugarejo para alcançar a estrada da Polícia, onde seriam assentadas suas linhas até Engenho do Brejo, hoje Belford Roxo, seguindo até os mananciais do rio d'Ouro (PERES, 2003, p. 20).

Outras estações foram construídas no final do século XIX e início do século XX como sub-ramais alimentadas pela linha tronco do D'Ouro. Algumas imagens a seguir irão demonstrar as estações descritas acima e outras que muito contribuíram de forma significativa para a formação de bairros na Zona Norte e para a região do subúrbio do Estado do Rio de Janeiro, colaborando para o desenvolvimento dessas regiões antes desconhecidas. Os aglomerados humanos e os processos de urbanização foram se formando paulatinamente junto ao aumento do crescimento do comércio, ocasionando a necessidade de transporte e tráfego de passageiro.

Abaixo, está à imagem da Estação Quinta do Caju no período da construção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. A Quinta do Caju, ou Quinta do Imperador, localizava-se em uma área próxima ao Porto do Rio de Janeiro, facilitando o transporte dos dutos e dos trabalhadores que estariam à frente das obras na construção da ferrovia e das adutoras.

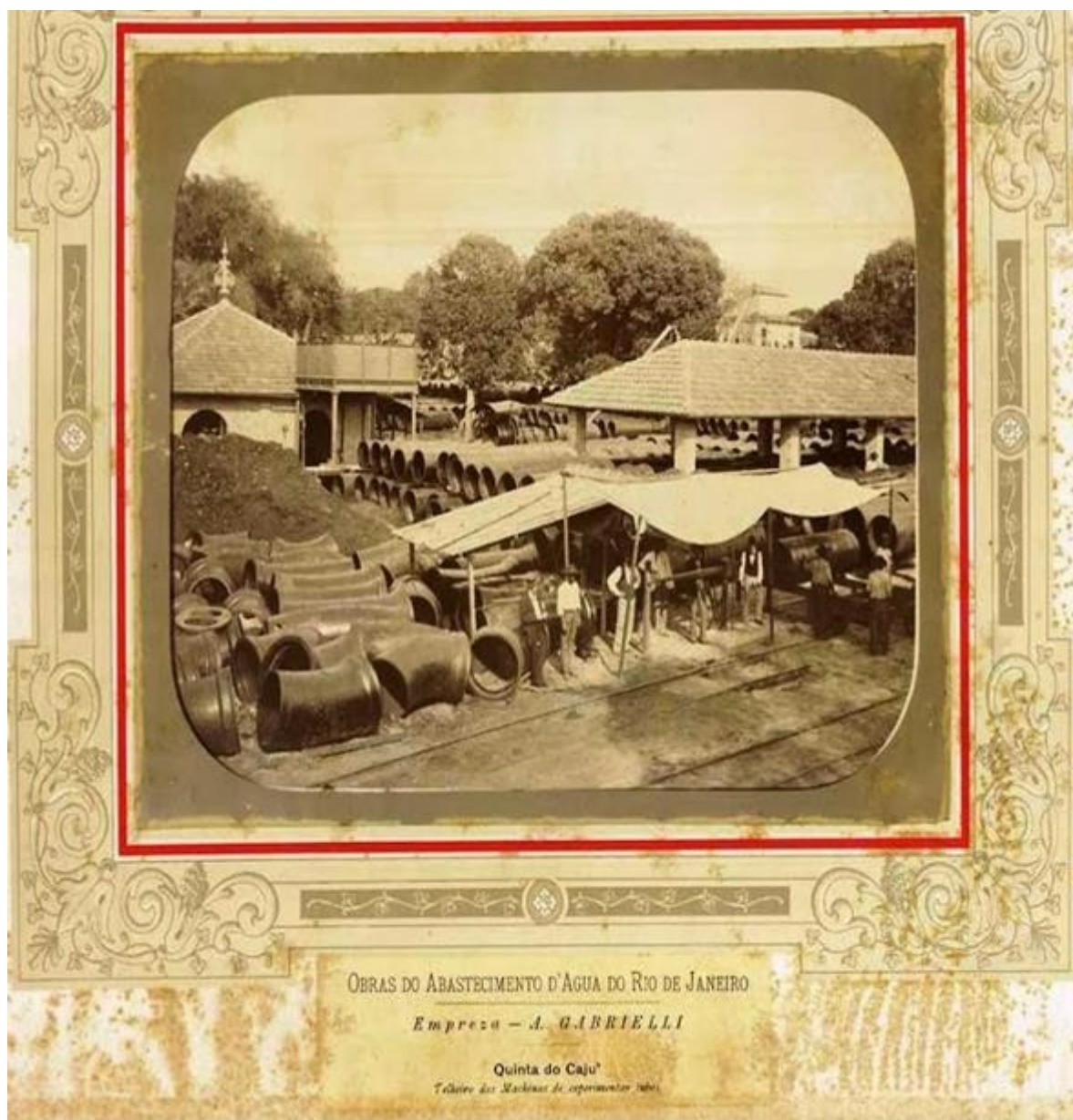


Figura 8 – Quinta do Caju ou Quinta do Imperador na década de 1880.

Fonte: <https://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=85&t=226->. Acesso em 20/05/2016.

A imagem abaixo, por sua vez, é da Estação São Francisco Xavier, estação posterior a Quinta do Caju. Essa estação fazia parte da Estrada de Ferro Central do Brasil e, por um período, serviu a linha tronco do D'Ouro, cujos trilhos seguiam acompanhando o canal do Mangue até o ramal Francisco Sá, que comportava as cargas. Atualmente, a estação ainda faz parte da Estrada de Ferro Central do Brasil e o trecho que antigamente fazia parte da Estrada de Ferro Rio D'Ouro foi reaproveitado no início da década de 1980 e, se tornou a linha II do metrô. A Estação São Francisco Xavier também teve seu percurso reaproveitado na primeira fase de expansão de obras no município do Rio de Janeiro, cujo trecho faz parte da linha I do Metrô - Rio (RODRIGUEZ, 2004).



Figura 9 – Estação São Francisco Xavier – Obras na década de 1880.

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/suburbiosEFCEB/estacao-Sao-Francisco-Xavier.shtml>. Acesso em 20/05/2016.

A Estrada de Ferro Rio D'Ouro seguiu seu curso, porém, conforme os terrenos foram recebendo saneamento, surgiram pequenas localidades às margens das linhas e pequenos embriões comerciais que, conseqüentemente, aumentaram o fluxo de passageiros, o que ocasionou o aumento da extensão das ferrovias, a exemplo da Estação Francisco Sá, que apesar de ser considerada de pequeno porte na época, era um local para comportar movimento de cargas grande. A estação também contribuiu para o aumento da população em sua localidade (RODRIGUEZ, 2004, p. 84).



Figuras 10 e 11 - Estação Francisco Sá na década de 1920.

Fonte: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/acari.htm. Acesso em 20/05/2016.

Nas figuras acima estão a Estação Francisco Sá que, assim como outras estações, foi construída à medida que os dutos iam sendo colocados. E, assim, o fluxo humano foi aumentando às margens das linhas locais. Passageiros e trabalhadores foram ali se estabelecendo. Na região dessas estações, o estabelecimento se deu, especialmente, devido à fábrica de tecidos Nova América, inaugurada em 1924, hoje atual bairro de Del Castilho zona norte do estado do Rio de Janeiro.



Figura 12 – Estação Liberdade na década de 1920, atual Del Castilho.

Fonte: <https://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=85&t=319&start=30>. Acesso em 20/05/2016.

A Estação Irajá, cuja imagem segue abaixo, foi inaugurada em 1883, porém, a edificação só foi construída na década de 1930. Esta permaneceu em funcionamento até a década de 1970 e foi demolida na década de 1980 para o projeto de construção da estação da linha 2 do metrô, que reaproveitou parte do leito da ferrovia ao lado oposto da estação à esquerda da Av. Monsenhor Felix.



Figura 13 – Estação Irajá na década de 1960 (Foto Jornal Correio do amanhã).

Fonte: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/fotos/iraja37.jpg. Acesso em 20/05/2016.

A Estação Acari, cuja imagem segue abaixo, que antes fazia parte da estrada de Ferro Rio D’Ouro, teve todo o seu trecho reaproveitado para a linha 2 do metrô, transportando em seus veículos moradores da região do subúrbio do Rio de Janeiro (RODRIGUEZ, 2004, p. 167).



Figura 14 – Estação Acari na década de 1920.

Fonte: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/acari.htm. Acesso em 20/05/2016.



Figura 15 – Estação do metrô Acari/ Fazenda Botafogo nos anos 2000.

Fonte: <https://ingress-intel.com/portal/estacao-de-metro-acari-faz-botafogo/>. Acesso em 20/05/2016.

A imagem abaixo demonstra a passagem de nível oriunda da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. A bitola²³ foi alargada e duplicada para encontro da Estrada de Ferro D. Pedro II. Na linha auxiliar Rio D'Ouro, as locomotivas seguiam para a Estação de Belford Roxo, onde funcionava o centro operacional das máquinas. Atualmente, o acesso à estação foi modificado e a estação Pavuna, que possui um grande fluxo humano, também é um dos últimos trechos da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, reaproveitado na construção da linha 2 do metrô no Estado do Rio de Janeiro. As figuras abaixo demonstram a modificação da paisagem urbana, mas também o aumento do fluxo de pessoas, que trouxe como consequência a necessidade do aumento da demanda dos transportes públicos (RODRIGUEZ, 2004).

²³ Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea. <http://planetaferrovia.blogspot.com/2014/01/bitolas-ferroviarias.html/>. Acesso em 30/05/2020.



Figura 16 – Estação da Pavuna na década de 1930.

Fonte: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/acari.htm. Acesso em 20/05/2016.

No início da década de 1970, percebe-se na figura abaixo a mudança da paisagem urbana e o aumento do fluxo humano na região da estação Pavuna. A região, que recebeu o nome do rio de origem Tupi, desenvolveu-se principalmente por ser uma região que se destacava por suas atividades industriais e comerciais. Entretanto, outras regiões não gozaram da mesma sorte e o Estado ainda buscou formas de explorar alternativas para que se mantivessem, pelo menos, os custos das locomotivas que, diferente da região da Pavuna e suas anteriores, possuíam menor número de passageiros e pouco investimento econômico (RODRIGUEZ, 2004).



Figura 17 – Estação da Pavuna na década de 1972.

Fonte: <https://www.facebook.com/riosuburbio/posts/1289290691218976/>. Acesso em 20/05/2016.



Figura 18 – Acesso a estação ferroviária e a estação do metrô na região da Pavuna nos anos 2000.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/pavuna.htm. Acesso em 20/05/2016.

Rodriguez (2004) aponta que, com o aumento do fluxo de passageiros, houve a necessidade de se assegurar a manutenção das locomotivas. Segundo o autor, na década de 1920, houve a tentativa de exploração turística na região da Serra do Tinguá. A intenção era aproveitar a linha, que ligava a capital a serra e aos mananciais ainda pouco explorados, a outra rota localizada na zona norte. Para isso, seria necessário construir uma linha marítima de Del Castilho à Ilha do governador. O projeto inovador e consideravelmente audacioso ficou apenas no papel e no ideário da época, uma vez que não foi realizado.

Em dezembro de 1928, o Ato 437 incorporou a Estrada de Ferro Rio D'Ouro à Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga D. Pedro II). Assim, todas as consignações, que anteriormente pertenciam a Inspetorias de Água e Esgotos, foram transferidas para a Central

do Brasil. A partir desta medida, várias outras foram sendo tomadas ao longo do século para tentar garantir o bom funcionamento da linha tronco (RODRIGUEZ, 2004, p.85).

O Ministério da Viação, em fevereiro de 1929, retira o tráfego dos trens de socorro da Inspetoria de Águas e Esgoto da estação do Engenho de Dentro e o serviço passa a ser feito pelo caminhão da companhia. O trecho da estação Liberdade é modificado, passando a se tornar um trecho entre Del Castilho e a Ponta do Caju. Em 29 de dezembro de 1930, o Decreto 19.544 desliga definitivamente a Estrada de Ferro Rio D'Ouro da Inspetoria de Águas e Esgotos, que passa a ser administrada pela Estrada de Ferro Central do Brasil. A companhia assume o compromisso de realizar todos os serviços antes atribuídos a Inspetoria, inclusive o de conservar as adutoras e garantir o abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro (RODRIGUEZ, 2004, p.85).

Muitas dessas estações serviram como percurso para a colocação dos dutos que, no final da obra em 1883, chegaram às represas e adutoras na região do Rio D'Ouro e, anos depois, a Serra do Tinguá. Nas estações que se encontravam em locais onde havia poucos aglomerados humanos e um baixo fluxo comercial era notório a ausência de medidas de conservação. Muitas delas foram demolidas ou desativadas logo no começo do século, sendo exemplos destas estações: a da Liberdade, a da Rua Bela e a de Irajá.

As estações que se situavam após a estação Pavuna estavam em uma região mais interiorizada e com poucos aglomerados humanos, fato este que não impediu que se formassem pequenos núcleos comerciais, mesmo com menores índices populacionais que as estações mais próximas a capital. Eram recorrentes, porém, os altos índices de acidentes e os prejuízos financeiros proporcionados à Estrada de Ferro Central do Brasil, que administrava a Estrada de Ferro Rio D'Ouro e seus respectivos ramais. As ocorrências aconteciam tanto nas estações localizadas na região do subúrbio do Rio de Janeiro como nas que se encontravam na região da Baixada Fluminense (PERES, 2003; RODRIGUEZ, 2004).

Muitos atribuíam os altos índices de acidentes à falta de manutenção dos trens e o hábito de passageiros andar a carona. Alguns proprietários, que doaram parte de suas terras para a colocação dos dutos e a construção das estações, eram a favor da cobrança de transporte e bagagens, como descreve Peres (2003) ao afirmar que “Coelho da Rocha - Recebeu o nome do proprietário dessas terras, Manoel José Coelho da Rocha, que as cedeu para a passagem dos trilhos e colocação dos dutos, lutando posteriormente para sua transformação em transporte de passageiros”. Isso só acontece, a partir do final da década de 1920, quando ela é reinaugurada após a construção de nova plataforma.



Figura 19 – Estação Coelho da Rocha na década de 1930.

Fonte: <http://jornalfolhadoiguassu.blogspot.com/2017/05/a-ferrovia-das-aguas.html>. Acesso em 20/05/2016.

A imagem abaixo é da antiga estação de Belford Roxo, que recebeu esse nome em “homenagem a Raimundo Teixeira Belford Roxo, chefe da 1ª divisão da inspetoria de águas” (PERES, 2003, p. 21). A estação alimentava os ramais da Bayer, Mantiqueira, Gairão, Xerém e Registro. Esses ramais foram construídos com o intuito de aumentar o abastecimento de água e facilitar o escoamento de produtos. Atualmente, a estação de Belford Roxo é chamada de estação final de seu ramal, já que as estações subsequentes a ela foram desativadas, e até mesmo os ramais, no âmbito dos quais a estação servia de estação alimentadora.



Figura 20 – Estação de Belford Roxo na década de 1950.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/belford.htm. Acesso em 20/05/2016.



Figura 21 – Estação de Belford Roxo em 2019.

Fonte: <https://diariodotransporte.com.br>. Acesso em 04/06/2020

Antiga estação de Areia Branca na década de 1940, demolida após o processo de erradicação das ferrovias. A estação fazia parte da linha tronco Rio D'Ouro, formada apenas por uma marquise. Atualmente, no local da estação, construiu-se uma grande praça e área de lazer da cidade de Belford Roxo.



Figura 22 – Estação de Areia Branca na década de 1940.

Fonte: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/areiabranca.htm. Acesso em 04/06/2020.



Figura 23 - Local onde estava situada a antiga Estação de Areia Branca.
Fonte: Acervo pessoal fotografado em 04/06/2020.

Na imagem abaixo está à figura da estação de Cava à esquerda, cujo terreno foi doado por José Bulhões (PERES, 2003, p.21). A localidade recebeu o nome de Vila de Cava, cujo nome é oriundo da expressão vila de cavar sapê. Havia, na ocasião, uma grande quantidade de capim sapê na região e seus moradores tinham como hábito utilizar essa espécie de vegetal na construção de casas de pau-a-pique, currais, galinheiros e até como alimento para animais de pequeno e grande porte.



Figura 24 – Estação de Vila de Cava na década de 1960.
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/cava.htm. Acesso em 04/06/2020.



Figuras 25 e 26 – Estação de Vila de Cava no ano de 2020.
Fonte: Acervo pessoal fotografado em 04/06/2020.

A estação Rio D’Ouro recebeu o mesmo nome do afluente, que também batizou com o seu nome a localidade. A região cercada de mata atlântica e belos mananciais faz parte da história do desenvolvimento urbano, não só da Baixada Fluminense, mas também da cidade do Rio de Janeiro. Isso se deve ao fato de que, após a empreitada no século XIX, o legado deixado pelo governo imperial perdura até os dias atuais.

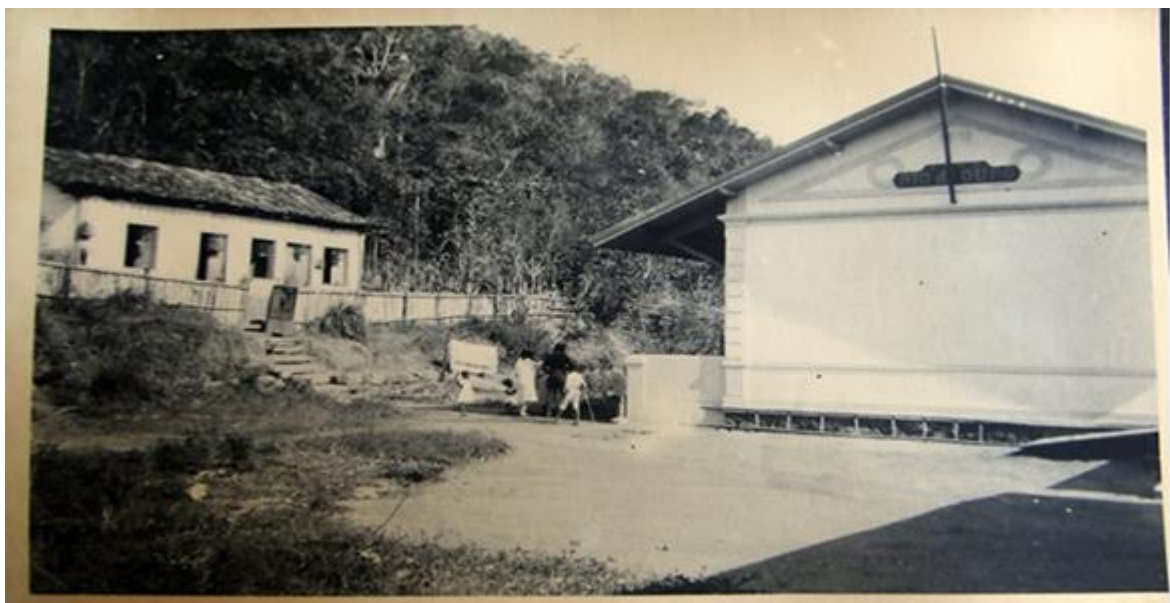


Figura 27 – Estação de Rio D’ouro na década de 1960.
Fonte: <http://www.conradoleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=1179839>. Acesso em 04/06/2020

A rede de abastecimento faz parte do Sistema de Captação de Águas do Acari, cujas represas estão localizadas na região do Rio D’Ouro em outros quatro bairros da Baixada: São

Pedro, Tinguá, Xerém e Mantiqueira. Essas represas abastecem alguns bairros da região metropolitana, da região da Zona Norte e do subúrbio do Estado do Rio de Janeiro, locais que estudos recentes demonstraram o exponencial crescimento populacional, principalmente nas regiões próximas a capital como é relatado pela Secretaria Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS). Em suas pesquisas, desde 2011, a Secretaria sinaliza o aumento do consumo de água nessas localidades e mostra que não há nenhum cadastro de conservação em seus dados (ENCIBRA S.A., 2013 a CEDAE, fl. 25). A Secretaria Nacional de Informações sobre Saneamento ainda afirma em seu relatório à Companhia de Água e Esgotos (CEDAE):

Como ocorre historicamente no SNIS, chama a atenção o consumo médio per capita de água no estado do Rio de Janeiro, sempre bastante elevado quando comparado com as demais Unidades da Federação. De fato, com 237,8 l/hab.dia em 2011, o estado apresenta valor 25,3% acima da média da região Sudeste e 46,2% acima da média do país. Cabe destacar que o valor do estado é fortemente influenciado pelo consumo médio per capita da CEDAE/RJ, igual a 258,0. (ENCIBRA S.A. Estudos e Projetos de Engenharia. Plano Municipal de Saneamento Básico - Água e Esgoto - do município de Nova Iguaçu. Documento nº 1206-C-00-GER-RT-010 Relatório do SNIS em dezembro 2013 a CEDAE, fl. 25).²⁴

As análises demonstram claramente que, após efetivação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, muitas regiões foram sendo ocupadas e bairros foram se formando em função da construção e presença da ferrovia, que passou a realizar transporte de passageiros e bagagens. Muitos desses locais prosperaram significativamente, entretanto, muito do legado deixado não perdeu “sua característica primária, de estar a serviço das águas” (NASCIMENTO; FERREIRA; RICHTER, 2016).

²⁴ ENCIBRA S.A. Estudos e Projetos de Engenharia. Plano Municipal de Saneamento Básico - Água e Esgoto - do município de Nova Iguaçu. Documento nº 1206-C-00-GER-RT-010 Relatório do SNIS em dezembro 2013 a CEDAE, fl. 25.



Figura 28 – Reservatório do Rio D'ouro.

Fonte: <http://www.conradoleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=1179839>. Acesso em 04/06/2020.

A Estação Tinguá, cuja imagem segue abaixo, pertencia a um sub-ramal em que os trilhos do entroncamento saíam da estação de Vila de Cava e seguiam na direção norte, adentrando as terras da Fazenda São Bernardino, que pertencia a Jacinto Manoel de Souza e Melo. Depois, passava pela Vila Iguassu na região dos portos, e então, seguia até a estação Barreira, também local da Granja Conceição, para, finalmente chegar ao seu destino: a estação final do ramal, localizada nas proximidades das Serras com abundantes mananciais.



Figura 29 – Estação de Tinguá na década de 1930.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/represa.htm

Apesar das medidas implementadas pelo Estado para a conservação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, a ferrovia onerava os cofres públicos, pois demandava muitos recursos. Por ser uma linha deficitária, com altos índices de acidentes e pouco retorno financeiro, seus ramais entraram na lista de ramificações, que foram erradicados em função de sua impossibilidade de exploração econômica. Em 1964, o sub-ramal Cava à Tinguá foi suspenso e, o Decreto nº 58.992 de 04 de agosto de 1966, que listava os ramais deficitários e tornou a medida de erradicação ainda mais eficaz em termos nacionais.

Gradativamente, as ferrovias que faziam parte da lista de erradicação no Brasil foram se tornando inoperantes. No que tange a ferrovia Rio D'Ouro, primeiramente o trecho Cava-Tinguá e, posteriormente, os trechos do ramal Belford Roxo-Xerém. A partir de 1º de maio de 1969 e, na década de 1970, foram se tornando inoperantes os trechos Belford Roxo-Cava e Cava-Jaceruba. Parte do trecho entre Del Castilho à Pavuna foi reaproveitado e, atualmente, faz parte da Companhia do Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro – Rio Metrô (RODRIGUEZ, 2004, p.85).

Parte do que pertencia à ferrovia foi ressignificado pelo poder público ou pela própria população local e, em alguns trechos, só há vestígios daquilo que pertenceu à linha férrea, o que faz desses espaços, hoje, apenas, lugares de memória. Há uma historicidade ainda latente, que essas edificações e malhas ferroviárias ainda guardam o que explica não só a constituição e formação social dessas muitas regiões, mas que conta a história de sua gente e, por isso, merece ser recuperada a partir do campo da memória ferroviária.

É, por isso, que pensar no patrimônio ferroviário como acervo é pensar em um bem que se constitui não só por seu valor histórico, social e econômico. É pensar em um objeto que faz parte da memória coletiva em uma dimensão ampla além do tempo e do espaço, o que é ressaltado na afirmativa de Macedo (2019), em suas análises sobre a Estrada de Ferro Rio D'Ouro em Portugal e o território duriense.

A linha férrea deixa marcas profundas, quer na paisagem quer na memória de quem a viveu. Os caminhos-de-ferro constituem um valioso Patrimônio construído que o país não deve ignorar nem desperdiçar. No início do século XXI começam-se a pensar em soluções para o restaurar e para aproveitar as linhas férreas desativadas. A rentabilização dos caminhos e trilhos em estado de abandono tem sido um tema ao qual se tem dado mais destaque nos últimos anos. Atualmente estão em curso, um conjunto de iniciativas nesse sentido. No entanto, em alguns casos, a solução já é tão tardia, que as linhas atingiram um elevado estado de degradação. Noutros casos, como o exemplo da ecopista do Minho1, foram criados circuitos pedonais e cicláveis, no lugar em que outrora ocupava a linha condutora do comboio. A reativação de alguns troços deve também ser pensada como solução, uma vez que as linhas de caminho de ferro têm, intrinsecamente, qualidades que promovem o desenvolvimento das regiões. É urgente pensar em soluções de intervenção neste Patrimônio, que tanto marcou a história do país e das suas gentes (MACEDO, 2019, p. 18).

Cada estação e cada trecho da malha ferroviária que integrou a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, na Baixada Fluminense, é portador, em alguma medida, de uma memória coletiva mais profunda que nos liga ao barulho da Maria Fumaça e mobiliza nossa memória afetiva. Há, na contemporaneidade, um encantamento nas viagens que se fazem nessas locomotivas e que estão associadas, algumas vezes, a um circuito turístico.

A pequena estação de Vila de Cava, constitutiva da velha Estrada de Ferro Rio D'Ouro, é um expressivo elemento da memória ferroviária que pertence ao cotidiano da população desta localidade, conhecida como Baixada Fluminense. Trata-se de expressão que serviu para designar toda a extensão da planície brejeira. O termo é encontrado nos documentos do Ministério da Agricultura, que integra também a Inspetoria das Obras Públicas e dos Negócios do Império responsáveis pelos municípios, principalmente depois da década de 1870 (SILVA, 2013, p. 9). Podem-se encontrar, ainda, muitos resquícios da finda estrada de ferro, compreendendo-se, assim, a importância desta para o local e para todas as regiões que foram e são beneficiadas com as águas vindas da Serra do Tinguá (NASCIMENTO; FERREIRA; RICHTER, 2016).

2.2 AS FERROVIAS COMO HERANÇA FABRIL

O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas conseqüências históricas. “As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.” “II. O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção (TICCIH, 2003).

Este trecho da Carta de Nizhny Tagil, da Conferência do *Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), de 2003, nos ajuda a compreender o extenso universo multidisciplinar dos patrimônios industriais. Os acervos constituídos pelas edificações, utensílios, documentos, pela própria paisagem e, ainda, as significações do modo de fazer, que se instituem como patrimônios tangíveis e intangíveis agregam valores de sociabilidade vinculados à lógica industrial.

É relevante pontuar que as ferrovias no Brasil e no mundo fazem parte da herança do patrimônio industrial, cuja relação se dá pelo trabalho e pelo trabalhador, pela relação do

trabalhador e o seu instrumento, pelas relações do mundo do trabalho com o tempo, pela transmissão do saber técnico, pelo dinamismo, pela lógica capitalista, pela ação tecnológica, pela obsolescência, pela disposição e também pela interação dos indivíduos (SILVA, 2012).

O estudo do conceito de patrimônio industrial surge na Europa entre as décadas de 1950 e 1960. Anteriormente, as pesquisas eram voltadas para o campo da arqueologia industrial, cujo intuito era o estudo de sítios e pátios industriais (MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018), ancorados nas reflexões de José Manoel Lopes Cordeiro. Já, a partir dos anos de 1960, as pesquisas sobre patrimônio industrial se tornaram mais recorrentes, e tanto a arqueologia quanto o patrimônio industrial foram definidos como metodologias mais precisas. Ambas permitem a compreensão real do que foi o processo de industrialização.

Mas, é importante destacar que o patrimônio industrial enriquece a leitura de uma região, a partir de uma perspectiva econômica, histórica, social, artística, e auxilia a compreensão das mentalidades constituídas em uma localidade. Ao mesmo tempo, o patrimônio industrial é o vestígio dos processos industriais, que aponta para formas de vivência de uma comunidade.

Muitos estudos mostram que, desde o início da história da humanidade, a dinâmica da vida do homem se modifica. Identifica-se o período neolítico como o ponto de partida inicial para as primeiras tecnologias criadas pelo homem. São as novidades industriais constituídas pela matéria-prima que mudam a vida do homem e as inúmeras formas de usufruir os bens de consumo na sociedade. E o ritmo desses vestígios, ao longo do tempo, pode ser encontrado em fatos, documentos, bairros operários, habitações e nos próprios habitantes. Estes, de certa maneira, determinaram uma herança histórico-cultural como relatou o Professor Dr. Jorge Custódio²⁵.

Quando nos referimos ao Patrimônio Industrial é sobre bens culturais identificados por um conjunto de critérios de natureza social, técnica, industrial; ou também, porque ligados à inovação, ou à organização das empresas, ou ao nome e papel que essas empresas tiveram no contexto social e econômico. Bens culturais que mereceram ser preservados, ou que foram eventualmente selecionados, eleitos para serem, portanto, um legado e ao mesmo tempo uma herança da sociedade contemporânea. Estamos a falar de bens que nós hoje queremos que sejam bens para continuar, ou seja, bens para se afirmarem num próximo futuro. E queremos que esses bens sejam olhados numa perspectiva e numa atitude de salvaguarda e de conservação e numa perspectiva de que podem servir para enriquecer mais a educação, a cultura, a sociedade, o homem, a economia, tudo o que caracteriza, portanto, a nossa sociedade. Até porque esses bens culturais de natureza industrial têm particularidades muito próprias, e uma das particularidades mais interessantes é

²⁵ Entrevista concedida pelo Professor Dr. Jorge Custódio da Universidade de Lisboa a Telma Bessa cuja transcrição encontra-se no livro *Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias: palavras, espaços, imagens*. Ceará: Edições UVA, 2018. Orgs: Ana Cardoso de Matos; Telma Bessa Sales; Ronaldo André Rodrigues.

que se referem a identidades sociais novas, que foram identidades marcantes na história da construção da Europa e do mundo e que, nesse sentido da construção da Europa e do mundo, constituem marcos que nós identificamos como sendo essenciais para a compreensão (MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018, p. 46).

Na contemporaneidade, o conceito de patrimônio industrial envolve a cultura material e imaterial, cujo legado é oriundo de comunidades fabris e dos transportes ferroviários e rodoviários. Esse universo é constituído por bens que fazem parte das afirmações pessoais de um indivíduo ou de uma coletividade, entretanto, essa visão do patrimônio industrial só passa a ser considerada a partir da década de 1970. O relevo, as estruturas arqueológicas, o homem no mundo do trabalho, os equipamentos, os acessórios e os produtos passam a ser interlocutores a partir de perspectiva museológica. Para estudiosos, patrimônio industrial é “aquilo que é sinal social da identidade do Patrimônio Industrial. Esse sinal social, no fundo, é a identidade e a memória. Essa identidade e memória têm que ser valorizadas” (MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018, p.49).

A princípio, mesmo no âmbito do patrimônio industrial, eram valorizadas as edificações em função de seus aspectos de monumentalidade e excepcionalidade. Posteriormente, houve a necessidade de se vincular outros valores a esses monumentos que estavam ligados às dimensões imateriais desses bens. Entidades sociais discutiram a importância das reminiscências produzidas pelo patrimônio industrial e buscaram intervir socialmente, principalmente a partir do diálogo com o campo da memória. Esses grupos reivindicavam a importância do uso da memória para a construção das identidades e para a preservação do legado dos acervos do patrimônio industrial. Para estes

(...) a memória é um trabalho. Como atividade, ela refaz o passado segundo os imperativos do presente de quem rememora resignificando as noções de tempo e espaço e selecionando o que vai e o que não vai ser “dito”, bem longe, naturalmente, de um cálculo apenas consciente e utilitário. Quem aceita fazer o trabalho da memória, o faz por alguma ordem de razões importantes, dentre as quais estão a busca de novos conhecimentos, a realização de encontros com outros e consigo mesmo, de forma a que os resultados sejam enriquecedores sob o ponto de vista individual e coletivo. A rememoração pode ser um difícil processo de negociação entre o individual e o social, pelo qual identidades estejam permanentemente sendo construídas e reconstruídas, garantindo-se certa coesão à personalidade e ao grupo, concomitantemente (GOMES, 1996, p.21).

Tal reivindicação fez parte da agenda da UNESCO para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Intangível ou Imaterial, em 2003, e, desde então, começaram a emergir outras visões sobre a história e o conceito de patrimônio industrial. O patrimônio industrial agrega outras

especificidades, dentre elas o patrimônio e a memória ferroviária.²⁶ Segundo Caran “a construção da ferrovia trouxe a produção de ferro em larga escala e não apenas em países europeus como a Inglaterra, mas no mundo, esse fator proporcionou mudanças nos aspectos arquitetônicos, na paisagem no desenvolvimento científico, tecnológico e econômico” (CARAN, 2004, p.24).

Também é relevante que se preserve a forma desse saber-fazer, a força do trabalho e os aspectos de execução e produção que caracterizam esses universos. Esses elementos contribuem para uma melhor percepção da vivência desses grupos sociais e de sua experiência de mundo a partir do trabalho fabril. É importante ressaltar, ainda, que as vivências também devem ser confrontadas com outras informações e fontes, cuja responsabilidade deve ser a de preservar o interesse humano e influenciar nas ações do presente (CARAN, 2004).

Nesse contexto, observa-se o aumento do interesse da investigação histórica por instituições nacionais e internacionais e o impulso de estudos interdisciplinares voltados para a valorização e reconhecimento do patrimônio industrial ferroviário. São perceptíveis, ainda, iniciativas de recuperação da memória ferroviária, como a criação de museus, projetos de recuperação, composição histórica e exploração turística.

Essas iniciativas estão associadas ao *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), a Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial (2003) e aos princípios do ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial, bem como a entidades públicas e privadas, a Associações da História das Ferrovias e a Associação dos amigos das Ferrovias existentes em muitos países e, ainda, a centros de investigação. O engajamento dessas instituições resultou no reconhecimento da importância do patrimônio industrial ferroviário em vários países do mundo. O resultado foi o reconhecimento dos vestígios desse campo do patrimônio, seus diferentes contextos e definições (CORDEIRO, 2019; OLIVEIRA, 2019).

Posteriormente, o estudo do patrimônio ferroviário destacou-se frente a outras temáticas sob uma perspectiva mais ampla: as valorações institucionais e sociais que são atribuídas aos vestígios e fontes, a sua qualificação como um tipo particular de patrimônio (patrimônio industrial ferroviário) e suas formas de gestão e como este tipo de patrimônio exige atenção, desde seus remanescentes edificados até o material documental, passando pelos bens móveis e a memória do trabalho (OLIVEIRA, 2019, p. 21).

²⁶ Conferir MATOS, Ana Cardoso de; SALES, Telma Bessa; RODRIGUES, Ronaldo André. Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias: palavras, espaços, imagens. Edições UVA, Ceará, 2018.

A malha ferroviária no Estado do Rio de Janeiro é extensa e existem aspectos importantes de sua historicidade que merecem realce para que melhor se compreenda o alcance e o papel desse patrimônio ferroviário junto a muitas regiões brasileiras. É interessante destacar, inicialmente, que a história nacional das ferrovias, no caso brasileiro, inicia-se no Estado do Rio de Janeiro. Trata-se de local onde foi inaugurada, em 30 de abril de 1854, a primeira ferrovia do Brasil, pelo imperador D. Pedro II. A inauguração ocorreu na região de serrana e, inicialmente, sua linha recebeu o nome de Estrada de Ferro Petrópolis. Trata-se de malha ferroviária que ligava o Porto de Mauá à Fragoso e cuja extensão era de apenas 14 km. Sua conclusão ocorreu no ano de 1886 e a mesma acabou conhecida como Estrada de Ferro Mauá (IPHAN, 2010; OLIVEIRA, 2019).

Naquela época, o projeto era considerado grandioso e muito promissor, com o intuito de levar à antiga colônia o progresso promovido pela Revolução Industrial que se difundia pelo mundo, especialmente, na Europa. Apesar dos desafios e das imensas dificuldades internas, o governo imperial desejava alcançar os benefícios desses novos tempos e de suas tecnologias. Assim, o governo procurou atrair investidores, implantou sistema de concessões, modificou as políticas de infraestrutura, atraiu investidores estrangeiros e empresas britânicas. O objetivo era alcançar mais prosperidade econômica a partir da ligação entre as regiões de produção agrícola e mineração e os portos. É importante esclarecer que a política de concessão acabou dificultando a construção de uma linha integrada entre as malhas ferroviárias (IPHAN, 2010; OLIVEIRA, 2019; RODRIGUEZ, 2004).

No início da República, as ferrovias tornam-se um objeto de discussão. No bojo dessa discussão foram consideradas as ferrovias já existentes e se buscou implantar outras de maneira estratégica. O governo republicano estabeleceu uma comissão que se tornou responsável por essas diretrizes, porém, o Estado seria o principal responsável por todo processo, fazendo, assim, a inversão dos papéis que antes eram atribuídos a empresas e a investidores. A transferência das malhas ferroviárias ao governo federal foi feita de maneira gradual e ocorreu ao longo das primeiras décadas do século XX.²⁷

A mudança das relações de consumo, a baixa produção agrícola, a Segunda Guerra Mundial e a chegada das rodovias no cotidiano dos brasileiros no governo de Juscelino Kubitschek fizeram com que muitas dessas empresas ficassem sob a responsabilidade do Estado. Além disso, muitas ferrovias apresentavam eixos desconexos e redes desintegradas, isso porque anteriormente foram pensadas apenas como ligação entre as zonas produtoras e os

²⁷ RODRIGUEZ, 2004; MTPF - IPHAN, 2010; OLIVEIRA, 2019.

portos de escoamento. Tal contexto não atendia mais as demandas atuais, o que levou a urgência de novamente se repensar o papel das ferrovias no Brasil (IPHAN, 2010; OLIVEIRA, 2019; RODRIGUEZ, 2004).

Na metade do século XX, então, o Ministro de Estado dos Negócios da Viação de Obras Públicas, mais precisamente, na década de 1950, enviou um relatório ao presidente no qual já mencionava a urgência em se tomar medidas e se necessário fosse, providências drásticas, diante dos prejuízos causados pelas ferrovias aos cofres públicos. Como resposta a esses argumentos foi criada a Lei 3.115 com o objetivo de viabilizar uma administração mista das estradas de ferro de propriedade do governo e, assim, constitui-se a Rede Ferroviária Federal S.A.²⁸. De acordo com o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do Iphan (2010, p.17):

Em 1957, por meio da Lei 3.115, a Rede Ferroviária Federal S.A., com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal, constituiu-se como sociedade de economia mista integrante da administração indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A Rede Ferroviária Federal foi formada pela união do acervo patrimonial das seguintes empresas:

- Estrada de Ferro Madeira-Mamoré;
- Estrada de Ferro de Bragança;
- Estrada de Ferro São Luiz-Teresina;
- Estrada de Ferro Central do Piauí;
- Rede de Viação Cearense;
- Estrada de Ferro Mossoró-Sousa;
- Estrada de Ferro Sampaio Correia;
- Rede Ferroviária do Nordeste;
- Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro;
- Estrada de Ferro Bahia – Minas;
- Estrada de Ferro Leopoldina;
- Estrada de Ferro Central do Brasil.

Mesmo com essas medidas, o governo optou pela expansão das rodovias em detrimento das ferrovias. A consequência dessa escolha foi o início do programa de erradicação dos ramais deficitários e antieconômicos, o que desencadeou a desativação maciça de diversas linhas, ramais e estradas de ferro na década de 1960 que, então, passam a atender prioritariamente o escoamento de produtos. A criação das Gerências Regionais, em 1966, facilitou a padronização dos equipamentos e serviços da RFFSA e descentralizou a administração de diversas ferrovias. Em 1969, é perceptível uma redução nas despesas.

A mudança transformou as ferrovias em Divisões Operacionais, que resultaram nas Superintendências Regionais, em 1976, com o intuito de agilizar a descentralização

²⁸ IPHAN, 2010; RODRIGUEZ, 2004.

administrativa. Em 1990, a RFFSA foi subdividida em 12 superintendências regionais: São Luís, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Campos, Bauru, São Paulo, Juiz de Fora, Curitiba, Porto Alegre e Tubarão. Algumas dessas malhas não ficaram sob responsabilidade da RFFSA, pois foram destinadas ao transporte de massa, passando a ser de responsabilidade de empresas privadas ou dos governos estaduais (IPHAN, 2010; OLIVEIRA, 2019).

Em 1992, o governo Fernando Henrique Cardoso lançou o Programa Nacional de Desestatização (PND). Tratava-se de programa criado com o intuito de buscar parcerias no setor privado por meio da privatização dos serviços de infraestrutura, energia elétrica, transporte e telecomunicações. A medida visava melhorar a atuação dos novos setores e atender as demandas do Estado e da sociedade. Além disso, tiveram o propósito de diminuir os custos dos cofres públicos, de ativar o crescimento econômico e ampliar as regras de oportunidades de negócio.

Com essa política econômica, a RFFSA foi incluída ao Programa Nacional de Desestatização (PND) com o engajamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS). O banco era responsável por direcionar na ocasião os serviços de transporte de cargas e passageiros para as ferrovias já pertencentes ao setor privado. A concessão foi realizada entre os períodos de 1996 a 1998, entre a União e as concessionárias, mediante licitação de arrendamento da RFFSA e a Ferrovia Paulista S.A - FEPASA por um período de 30 anos (IPHAN, 2010; MATOS 2010; OLIVEIRA, 2019). No caso da concessionária do Estado do Rio de Janeiro a reportagem abaixo, do Jornal Folha de São Paulo, acrescenta as seguintes informações:

O contrato de arrendamento por 30 anos da malha sul da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) foi assinado ontem com o consórcio Sul Atlântico, vencedor da concorrência com a oferta de R\$ 216,6 milhões. Com isso, 78% da RFFSA, ou 17, 1 mil km de um total de 22 mil km de ferrovias, já foram transferidos à iniciativa privada, o que gerou uma receita de R\$ 1,5 bilhão a união. A cerimônia no Palácio do Planalto contou com a presença do ministro Alcides Saldanha (Transportes) e do presidente Fernando Henrique Cardoso, além de governadores da região. A malha sul tem 6.586 km de extensão e une os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina. Ela é considerada estratégica para o MERCOSUL (Mercado Comum do Cone Sul). FHC disse que, com a privatização da malha ferroviária nacional, o setor vai receber em 30 anos R\$ 4,6 bilhões em investimentos. Segundo o presidente, a União vai arrecadar com os leilões das malhas cerca de R\$ 1,5 bilhão (Reportagem do Jornal Folha de São Paulo – sexta-feira, 27 de fevereiro de 1997).

A RFFSA foi paulatinamente dissolvida, o que fez com que as estações fossem fechadas e, assim, bens e documentos acabaram se perdendo e desaparecendo. É importante ressaltar que segundo Matos (2019), a Rede Ferroviária Federal S.A empenhou-se em buscar

diversos programas e fomentos que se voltavam para a salvaguarda dos acervos ferroviários. O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve), em 1986, foi assumido pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) com a criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), estendendo-se e se reconfigurando até o ano de 1996. Ambos os programas proporcionaram a valorização e a normatização de políticas públicas e ações para a preservação do patrimônio histórico ferroviário. A RFFSA assumiu, assim, a responsabilidade de fomento a esses programas até a metade da década de 1990.

Em 1991, o Preserve editou um Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, com o intuito de pesquisar os procedimentos utilizados nas técnicas de preservação e de edificações estabelecidos nos pátios, prédios, rotundas, residências, maquinários e diversos tipos de acervos ferroviários. Além disso, o manual possuía caráter disciplinar e contava com políticas educacionais de fomento e de técnicas que se desdobraram no Preserfe.

Apesar de herdar as normativas do Preserve e até mesmo adotar políticas públicas educacionais de forma lúdica com criação de cartilhas infantis, coube ao Preserfe o fomento de instrumentos técnicos com projetos de preservação das estações em espaços locais e regionais. Essa tendência desencadeou a criação do Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), em 1992, que articulava a criação de novos CEFECES.

Ambas as instituições reforçavam a necessidade de aprimoramento técnico, o que exigiu maior capacitação de seus membros e se configurou na parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), que tinha com o objetivo auxiliar no processo de privatização da RFFSA, viabilizado pelo Programa Nacional de Desestatização (PND). Buscou-se, assim, a participação e o apoio da iniciativa privada nos projetos e atividades culturais que poderiam vir a permear esses espaços ferroviários.

Outro fator apontado é que após a privatização, muitos atores das associações e das organizações civis não estavam mais nos núcleos de participação efetivas das entidades. O processo de desestatização da RFFSA provocou mudanças políticas e demissões voluntárias de técnicos desses órgãos, o que conseqüentemente ocasionou o enfraquecimento desta demanda. É fundamental ressaltar a relevância que os dois órgãos tiveram ao longo de sua existência, principalmente no tocante ao fomento de políticas de preservação. Embora muitas vezes limitadas ao tombamento, estas ajudaram a auxiliar ações que tornaram possível a implantação de políticas públicas, que garantiram a valorização e a preservação da história e da memória das ferrovias e do patrimônio industrial ferroviário (MATOS, 2019). Neste sentido, a autora afirma que

(...) o Preserve e sua consolidação no campo ferroviário, por meio do Preserfe, representa a primeira iniciativa sistemática de abrangência nacional com foco nos objetos da ferrovia e estruturou um conjunto de orientações e diretrizes que podemos classificar como uma política pública de cunho federal. Tornou-se uma referência importante e conseguiu imprimir mudanças significativas na forma de interpretar o passado ferroviário e, por conseguinte, na própria empresa Rede Ferroviária Federal S.A., a ponto de, ainda hoje, ser citado como uma contribuição importante na preservação de objetos detentores de marcas do passado, como locomotivas e estações (MATOS, 2019, p.109).

Deve-se admitir, portanto, a importância desses órgãos. Após serem extintos, a pasta sobre os acervos ferroviários passa a ser de responsabilidade do IPHAN. A instituição assume novas práticas de patrimonialização, impostas pela a Lei 11.483/2007, e, posteriormente pela Portaria de nº 407/2010 do IPHAN. Esses bens, desde então, passaram a se organizar em uma nova tipologia. A estatal foi submetida a um processo de inventariança por meio do Decreto 6.018/2007 que definia a transferência de bens, direitos e obrigações ao órgão federal (IPHAN, 2010; MATOS 2019; OLIVEIRA, 2019).

Cabe pontuar que os estudos sobre as ferrovias brasileiras, tornaram-se objeto de maior interesse a partir da década de 2007, após a promulgação da Lei 11.483/2007, que passou a atribuir especificidades para a preservação dos patrimônios e da memória ferroviária em todo país. Isso se deu devido a várias pesquisas dedicadas ao conhecimento e ao levantamento dos patrimônios industriais nos quais se percebeu, após diversas discussões, a necessidade da implantação de regras e uma legislação específica, que se estendia a todos os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural que faziam parte da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Foram realizados, por isso, diversos inventários, sendo estes fundamentais para que se tomasse conhecimento do estado de conservação, de preservação ou até mesmo se percebesse o estado de precariedade destes bens. O IPHAN realizou, desde 2007, o Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário em todo Brasil, com intuito de catalogar os mais diversos tipos de materiais, documentos, além dos mais de seis mil edifícios ligados ao patrimônio ferroviário em todo o país.

Por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, instituída pelo órgão e estabelecida pela sua Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, no ano de 2008, foi possível conhecer melhor e compreender os elementos que se constituem como patrimônio. Assimilar de que maneira esses mecanismos se vinculam à memória ferroviária seria importante para que se

firmem frentes de discussões, estudos conceituais e, por conseguinte, obtenham-se melhores resultados²⁹.

Oliveira (2019) afirma em seus estudos que há no patrimônio industrial ferroviário materiais tangíveis e intangíveis com uma multiplicidade de fontes e vestígios que proporcionam uma leitura transversal. A leitura dessas fontes, porém, requer um esforço e uma prática de pesquisa rigorosa. Trata-se de investigação complexa tanto por conta dos elementos que se configuram na historicidade dos transportes na sociedade contemporânea, como também em virtude dos estudos sobre a gestão dos patrimônios ferroviários.

O autor esclarece também que a Lei 11.483/2007 abriu novas frentes para o campo de estudos de preservação e para a revitalização dos bens ferroviários no Brasil. A exemplo do IPHAN, que se tornou órgão responsável em administrar os acervos, o Plano Nacional de Cultura, criado em 2003, a criação do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) fomentaram instrumentos de proteção que propuseram o aumento da investigação e de reflexões acadêmicas, o que conseqüentemente auxiliou esses órgãos na identificação dos patrimônios ferroviários. Foi possível, assim, fichá-los e inscrevê-los na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), criada em 2010, por meio da Portaria nº407 de 21 de dezembro, do mesmo ano (OLIVEIRA, 2019, p.22).

Prochnow (2014) faz reflexões interessantes acerca das atribuições destinadas ao IPHAN, especialmente em relação aos dispositivos que atuam na preservação da memória ferroviária. Ele mostra também como a Lei nº 11.483/07 é utilizada na prática de preservação, seu histórico de proteção de bens nacionais e, ainda, pontua como o conceito de memória ferroviária se constitui dentro das políticas de conservação e salvaguarda neste órgão federal. Os processos de patrimonialização de um bem nasceram, como nos revela Lucas Prochnow, de discursos de ações específicas que partem de práticas institucionais. Essas práticas são motivadas e criadas por atribuições legais que, muitas vezes, partem inclusive de demandas sociais (PROCHNOW, 2014).

De modo geral, os atores sociais participam de ações e contextos específicos e, apesar das especificidades dos discursos, os contextos sempre estão ligados aos monumentos, a valorização dos patrimônios e as críticas e reflexões sobre as políticas públicas de preservação e conservação de patrimônio bem como as práticas do IPHAN. É importante ressaltar que a apropriação do novo conceito instituiu diferentes práticas de patrimonialização de bens que

²⁹ Conferir Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN). Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, p.12, 2010.

pelas novas regras passaram a ser inscritos na Lista de Patrimônio e Memória Ferroviária. Com base nos estudos de Candal e Halbwachs, o autor Prochnow (2014) afirma que

(...) a memória ferroviária tal como utilizada pelo Estado brasileiro se assemelha a essa concepção de memória coletiva no sentido de uma totalização de recordações individuais sobrepostas. Inseridas em um quadro social da memória tiveram seus discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros. A utilização da memória ferroviária pela sociedade deve-se, além de sua experiência, principalmente à intervenção da música, da literatura, do audiovisual, o que dá a ela sua dimensão coletiva. Dessa forma o discurso de uma memória individual sobre a memória ferroviária (coletiva) pode ser valorizado ou estigmatizado pela sociedade. E essa preocupação esteve no horizonte daqueles que forjaram tanto o conceito de memória ferroviária quanto a normatização de sua política pública (PROCHNOW, 2014, p.16).

A memória é socialmente constituída à medida que os indivíduos interagem em suas comunidades. A estação de Vila de Cava foi construída com o propósito de auxiliar nas chegadas dos dutos a adutora de Rio D'Ouro e Jaceruba. Anos mais tarde, a linha tronco passou alimentar outros ramais que faziam o transporte de produtos agrícolas, minério de ferro e carvão, o que fez com que o propósito inicial se modificasse de acordo com a lógica e a dinâmica social da sociedade capitalista.

Muitas são, portanto, as experiências que existem no âmbito das memórias individuais. Deve-se, por isso, haver uma reflexão sobre os suportes dessas memórias, apesar de comprovadamente existir uma história das ferrovias e de suas dinâmicas sociais, para que essas lembranças não fiquem restritas apenas a uma “retórica de fraca intensidade”. É preciso difundir essas lembranças e reminiscências para que as mesmas alcancem distintos grupos sociais e uma pluralidade de indivíduos, pois, dessa forma, viabiliza-se a conservação e a salvaguarda da memória e do patrimônio ferroviário (PROCHONOW, 2014, p.141). As experiências sobre as ferrovias e suas estações podem ser reavivadas por meio das narrativas.

Deve-se atentar para o contexto de crise dos monumentos e para a demanda dos novos patrimônios. Esse processo mostra o quanto é preciso, hoje, identificar os valores históricos e sua relação cultural com os bens patrimoniais. Há um elo entre passado e presente que precisa ser construído socialmente para que ocorra, de fato, uma aproximação das comunidades com seus patrimônios. A gestão, a valorização, a política, as ações da sociedade e os estudos acadêmicos são práticas importantes e muito pertinentes para atender as demandas do patrimônio industrial ferroviário e sua memória (OLIVEIRA, 2019; PROCHNOW, 2014).

A Carta de Nizhny Tagil, já referenciada, elaborada pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), em 2003, atenta para a importância dos

vestígios da cultura industrial na qual se inserem as ferrovias. Vestígios que englobam valores tecnológicos, arquitetônicos, científicos, sociais e históricos e a infraestrutura formada por edificações, maquinários e utensílios que envolveram interações diversas e a transmissão de conhecimentos específicos. Identificar esses vestígios pode ser um caminho promissor para a salvaguarda destes bens e para a preservação de elementos identitários expressivos e peculiares dos espaços que foram marcados pela presença desses referenciais do patrimônio industrial.

Os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizam, assim como todas as outras manifestações tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público (TICCIH, 2003).

O patrimônio ferroviário, no âmbito do qual se encontram as estações ferroviárias como a da localidade de Cava, precisa ser estudado e, além disso, difundido e ensinado. Na região que atualmente abriga a estação de Vila de Cava esse movimento é mais do que necessário, pois a comunidade que lá reside precisa de referenciais como esses para projetar “desejo de memória”. Em todas as sociedades sem memória, os níveis de exploração sociais e a ausência de justiça são sempre marcantes.

Pensar as possíveis relações entre a memória ferroviária de Cava e os referenciais de cultura mais amplos que caracterizam a Baixada Fluminense é um dos propósitos dessa pesquisa. Esse é um caminho árduo e difícil, não apenas por conta das condições sobre as quais a estação, hoje, passa, mas também porque as discussões no campo da memória ferroviária e seu diálogo com as instituições patrimoniais e os gestores públicos ainda precisa avançar muito, especialmente, no campo mais concreto das políticas públicas.

O debate sobre o patrimônio ferroviário como herança do patrimônio industrial também precisa avançar, inclusive, para viabilizar soluções para o campo das políticas públicas. Grande parte das entidades que propõe a salvaguarda da memória ferroviária a percebe de forma fragmentada. Os aspectos da imaterialidade que marcam esses bens são pouco trabalhados e, muitas vezes, sequer apreendidos de forma adequada e pertinente.

As proposições das reminiscências vão além das representações materiais, porém, as características simbólicas só farão sentido, dependendo de quem as aciona e como são acionadas. Ainda há de se considerar que, apesar de aparentemente estimulante, as memórias nem sempre são necessariamente positivas, mas podem ajudar a entender a sociedade

contemporânea e a produzir reflexões sobre a vida dos seus próprios protagonistas (MATOS, 2019; MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018).

É muito rico o repertório que caracteriza a memória ferroviária que se associa a estação de Vila de Cava. São muitas as reminiscências que poderiam e deveriam ser reapropriadas, quer porque fazem parte do patrimônio ferroviário e da memória ferroviária, ou porque são capazes de trazer referenciais culturais locais. Esse movimento de reapropriação vem de encontro à proposta de Barash (2019) que destaca o papel e relevância de estudos históricos para melhor apreensão e percepção das identidades coletivas, ancoradas nas experiências de distintos grupos sociais.

Acredita-se que os elementos de historicidade presentes nas narrativas dessa geração de moradores de Cava são também vetores expressivos de experiências socioculturais que merecem ser recuperadas e transmitidas às novas gerações. Esses vetores, ligados ao patrimônio ferroviário, compõem um referencial de pertencimento que está presente em outras formações históricas que inscreveram em seu cotidiano as ferrovias. É relevante destacar que, a partir delas, é possível construir uma perspectiva voltada a novas narrativas que permitam no tempo presente reconhecer o patrimônio ferroviário intrínseco à estação de Vila de Cava e suas representações como um bem coletivo (CARDOSO, 2017; NORA, 1993).

2.3 VILA DE CAVA E O DIREITO A MEMÓRIA: patrimônio ferroviário e as significações de uma herança cultural

Observa-se que, apesar de ainda haver algumas dificuldades no campo de conservação do patrimônio ferroviário, muito se tem trabalhado para o desenvolvimento de estudos que contextualizem documentos, equipamentos, edifícios, locais e narrativas orais vinculadas a esses bens culturais. Se por um lado já existe uma legislação que atenta para esses aspectos e questões, na prática, toda a multiplicidade de fontes e vestígios que caracterizam esses bens também dificulta a sua preservação. Sabe-se que há, nos dias atuais, a necessidade de uma leitura transversal e o uso de uma prática de pesquisa com instrumentos e metodologias consistentes, com diversas fontes e recursos, pois o patrimônio industrial ferroviário e suas memórias são complexos (OLIVEIRA; CORREA, 2019).

A estação de Vila de Cava, inaugurada em 1883, e seu estudo apresenta essa complexidade, especialmente, porque também tem singularidades muito próprias, que se liga a sua localização na Baixada Fluminense. Trata-se de ferrovia brasileira criada com o intuito de construir e manter adutoras de abastecimento de água e, que foi, posteriormente, reutilizada para fins econômicos. Não foi somente a linha que foi reaproveitada, mas a própria

estação, que ao longo de mais de um século, foi ressignificada tanto pelas intervenções do Estado em seu espaço como por interações sociais diversas. Seu espaço teve muitos usos, que se desdobraram em memórias. Oliveira (2019), em seus estudos sobre o patrimônio ferroviário na contemporaneidade, atenta para essa dificuldade de apreender essa memória que marca as estações ferroviárias.

No que tange à estação de Vila de Cava e a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, ambas eram administradas pelo Estado e o Ministério da Agricultura, cujo escritório localizava-se na Rua São Pedro, 109, Estação Central, na Quinta do Caju e quem chefiava o setor na época era o engenheiro e político Paulo de Frontin. A princípio, o intervalo entre as locomotivas era longo, alguns de até aproximadamente duas horas e meia, em dias de semana e, de até três horas, nos finais de semana e dias Santos. O intervalo depois diminuiu uma hora. Além disso, a administração disponibilizou dois tipos de trens: o trem ordinário, cujos intervalos eram menores com horários fixos e, os trens de passeio, com intervalos maiores que iam até estação Represa, funcionando, inclusive, nos finais de semana e nos dias Santos.

Assim, o tempo da Quinta do Caju até Vila de Cava que antes era de duas horas e vinte oito minutos durante a semana, passou a ser, segundo as fontes, de duas horas e treze minutos e de duas horas e cinquenta e oito minutos para duas horas e vinte minutos, entre os anos de 1883 a 1884, aos finais de semana e dias Santos. Em 1889, ano que se inicia a República no Brasil, por exemplo, o intervalo de tempo entre as locomotivas diminuiu cerca de trinta minutos. Com o ramal Tinguá já construído, os trens faziam o transporte de passageiros e bagagens, cuja carga era de gêneros agrícolas e também de outros produtos para abastecer o comércio da região.³⁰

As regiões abastecidas pelos trens de carga eram de Cava, Tinguá, D'Ouro e Jaceruba. Um pequeno comércio, composto por mercados, padarias, vendas, quitandas, dentre outros, era abastecido pelos gêneros transportados nos vagões. Havia, ainda, o transporte de minério de ferro e carvão, que também eram embarcados e levados nos trens. Cava era o local em que as locomotivas paravam para se abastecer de água e onde os comerciantes do entorno descarregavam suas mercadorias vindas especialmente da capital. Como se pode perceber, a

³⁰Acervo do site TGVBR ferrovias Brasil de sete páginas do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro conhecido como Almanaque Almmelmert. De acordo com o site que disponibiliza o mesmo, as informações foram escritas entre os anos de 1844 a 1889. Porém, na pesquisa só se encontravam disponíveis informações sobre a tabela de horários das locomotivas, suas respectivas estações e o fluxo de cargas e passageiros. Conferir <https://www.tgvbr.org/viewtopic.php?t=4844&start=620> (Ver anexo)

dinâmica capitalista marca a rotina da pequena estação da localidade de Vila de Cava e caracteriza, assim, um conjunto significativo de práticas sociais que se desenvolveram a partir da estação (CORDEIRO, 2019; OLIVEIRA, 2019).

A prática de trens de carga e passageiros na estação de Vila de Cava perdurou até o final dos anos de 1960. Nesse período, o governo já havia colocado o trecho da Estrada de Ferro Rio D'Ouro na lista de ferrovias antieconômicas, por isso, o fluxo de passageiros passou a ser menor devido ao aumento dos intervalos das locomotivas. Além disso, as cargas que eram transportadas nos trens e abasteciam o comércio local passaram a ser levadas através das rodovias. Os relatos apontam que antigos moradores e ex-comerciantes da região se queixaram da intervenção do governo e da extinção do comércio via ferrovia. A causa da insatisfação foi que algumas mercadorias transportadas nos trens eram de valor mais acessível. Com a mudança, os comerciantes passaram obrigatoriamente a comprar em distribuidoras de transportes automotores.

Neste sentido, é importante reconhecer a dinâmica local e as mudanças ocorridas após o declínio da ferrovia e o fechamento da estação. Tal reflexão nos permite compreender no âmbito do patrimônio industrial, as adversidades oriundas da desativação dessas estações e o impacto sócio-econômico que recaiu sobre as localidades. Essa reflexão amplia nossa visão, inclusive, sobre os acontecimentos do tempo presente nessas regiões. Essa percepção pode ser confirmada no jornal da época, que denuncia o declínio do povoado em função da extinção dos trens, no ano de 1964, na região de Tinguá (OLIVEIRA; CORRÊA, 2019).

possibilidade de inquirir informações das fontes orais, a experiência) são essenciais” (MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018, p.137).

Contudo, é fundamental considerar e se apropriar de metodologias específicas para a leitura desses patrimônios, em virtude de suas especificidades. Cada patrimônio industrial, cada ferrovia, cada estação possui particularidades próprias, tanto no que diz respeito a sua dimensão material quanto em relação a seus aspectos imateriais, marcados, por exemplo, por reminiscências (OLIVEIRA, 2019). Documentar testemunhos imateriais do transporte ferroviário, por meio das narrativas dos moradores de Cava, auxiliou no reconhecimento das significações da estação que ainda estão presentes no imaginário coletivo.

Após o fechamento da estação, os comerciantes locais sentiram-se, a princípio prejudicados. Além disso, muitos moradores habituados ao itinerário entre Cava e o ramal de Belford Roxo também se sentiram desfavorecidos. Com o fechamento da estação e a ausências dos trens, não havia transporte para essas regiões e suas adjacências. Muitos homens e mulheres do bairro faziam o trajeto a pé ou de bicicleta até a localidade de Miguel Couto. Essa era a única opção que restou na época da extinção dos trens: a viagem até a região do centro da cidade para embarcar em outro transporte até essas duas localidades ou as do entorno. A realidade era que, apesar das locomotivas na época serem deficitárias e apresentarem longos intervalos no tempo entre uma locomotiva e outra, essa ainda era a melhor opção para muitos, já que era a única alternativa existente para seguir o trajeto para chegar ao trabalho ou as suas residências.

Esta afirmativa pode ser evidenciada na *Revista Iguaçu News*, cujo exemplar é referente ao mês de janeiro de 1970. A reportagem deixa evidente que a extinção da ferrovia levaria a consequências irreparáveis para o crescimento econômico da região, prejudicando não só os comerciantes, mas também os moradores que dependiam das locomotivas, que eram necessárias não só para escoamento de produtos, mas para a mobilidade dos moradores dessa região. O acervo da época mostra, ainda, os prejuízos dos lavradores pela falta de opção de transporte para comercializar sua produção parca e escassa devido às recorrentes inundações que marcavam a região.

E, apesar de ser o terceiro distrito da região de Nova Iguaçu, cujo território possui a maior extensão do município, este dependia da barulhenta Maria Fumaça. Mesmo com o surgimento das linhas de ônibus para atender a demanda dos moradores que precisavam de transporte para o antigo distrito de Belford Roxo, as locomotivas ainda faziam falta pela fluidez que esse tipo de transporte proporciona.

Vila de Cava é o Maior Distrito

O terceiro distrito iguaçuano de maior extensão territorial é Vila de Cava, também cognominado José Bulhões. Numa hora oportuna em que o progresso de todas as regiões do município exige uma planificação adequada para o seu crescimento, o Intendente Federal em Nova Iguaçu acaba de dar um passo de renouveau para o desenvolvimento comercial, industrial e residencial de uma área que pobre como é, ficou ainda mais pobre com o suprimento da velha ferrovia. Os habitantes daquela região, na sua maioria, lavadeiros, tinham na velha e barulhenta Maria Fumaça, a solução para o transporte de sua produção tão sacrificada pelas constantes inundações. Hoje não existe mais o tremzinho. Existe em três linhas de ônibus que precariamente servem para o transporte coletivo. Uma ligando o distrito a Nova Iguaçu, uma ligando-o ao distrito de Bedford Roxo e outra Nova Iguaçu — Tingua. Quando chove a coisa piora e as duas únicas vias de acesso ficam intransitáveis — como se não bastassem os socorridos caminhões, os moradores de Vila de Cava ficam privados de todo, inclusive da civilização. A Redenção está na recente criação da III Região Administrativa que, de acordo com os seus próprios meios e esforço comum da população, cuidara na canalização dos moradores dos bairros para o centro de Vila de Cava como no caso de Jacuruba, Santa Rita, Bairro Nova Brasília, Parque Estoril, Figueiras e outros. Sua população é de 43.000 habitantes, mas apenas 5.000 dão vida à sede de Vila de Cava.

ORLANDO DA ESPERANÇAS

Descendente de tradicional família e imbuido dos melhores propósitos, o primeiro Administrador de Vila de Cava, Dr. Orlando Pereira Lopes começa a atuar os dispositivos de sua Administração, notadamente na parte pública, e para isso já elaborou um plano de Obras que à medida que vai sendo cumprido vão se extinguindo as promessas da região. Cesta do Programa: 1) — Desapropriação de prédios velhos da Rua Álvaro Gonçalves 2) — Calçamento da Rua Mário e trecho da Rua Iticuba. 3) — Construção da Ponte ligando Rua Helena ao Bairro Nova Brasília. 4) — Alargamento da Estrada Vila de Cava X Santa Rita. 5) — Galerias das ruas Antonio, Vera Cruz, Genê, R. Careiro, Cândida, Ancora e Batel. 6) — Jardim da Praça Vila de Cava. 7) — Agios em diversos bairros e ruas do centro. 8) — Melhoramento de diversos logradouros. 9) — Escola Municipal Santa Rita. 10) — Reforma Geral do Jardim Tingua. 11) — Jardinamento no bairro Vila Boa Vista. 12) — Jardim da praça Adrianópolis. 13) — Aterro e reforma da praça General Osório. 14) — Galeria: R. dos Marrecas, Jardim Cachoetra e ligação Vila de Cava X Adrianópolis. 15) — Limpeza geral da praça Figuei-

ras. 16) — Complementação da Galeria da Rua Castilho. 17) — Complementação da Galeria da Rua Carmo. 18) — Complementação e manutenção da Rua Mário. 19) — Limpeza geral em Iguaçu Velho. 20) — Limpeza geral no Parque Estoril e Marandá. Com este Plano preliminar, vêm os moradores daquela Região renovadas as esperanças no seu Administrador Orlando Pereira Lopes.

PERSPECTIVAS

A vida normal de Vila de Cava se resume nos seus recursos naturais, pequeno comércio, pequena produção agrícola e em maior escala a industrialização do bairro. No campo educacional, possui Vila de Cava: 1 ginásio, 4 escolas Estaduais e 12 Escolas Municipais. Para o crescimento da Região pretende o Administrador Orlando Lopes, dar, por diversas formas incentivos fiscais para quantos desejarem instalar o seu comércio ou sua fábrica. No campo residencial dois grandes Parques tomam vulto: Vila Boa Vista, tendo à frente do empreendimento o construtor Domingos Ferreira Leão Junior e, V. Iguaçuana — empreendimento da Hábta (Cia. Brasileira de Habitação), sob a direção do Dr. Júlio Rodri-



Figura 31 – Leandro, Camile. Distrito de Vila de Cava e a estação de Vila de Cava do Sapê. CEDIM-IM/UFRRJ.

Fonte: [HTTP://RIMA.IM.UFRRJ.BR:8080/JSPUI/HANDLE/1235813/2083](http://RIMA.IM.UFRRJ.BR:8080/JSPUI/HANDLE/1235813/2083). Acesso em 29/06/2020.

Após a suspensão do tráfego de trens, essas regiões foram abandonadas e ficaram desassistidas por um longo período. Essa carga de lembrança do esquecimento do poder público é muito recorrente na memória dos moradores, mesmo na memória daqueles que não vivenciaram, de fato, o período dos trens e do auge da pequena estação. Essa memória coletiva da prosperidade que a estação de Vila de Cava proporcionava a seus moradores ainda tem ecos na memória social coletiva do tempo presente, pois como bem pontua Bosi, “o tempo da memória é social, não só porque é o calendário do trabalho e da festa, do evento

político e do fato insólito, mas também porque repercute no modo de lembrar” (BOSI, 1979, p.12).

Oliveira (2010) argumenta que o patrimônio, a história e a memória se fazem presentes na construção das narrativas e das significações dadas no tempo presente. Nas lembranças dos moradores mais velhos da região de Cava, é possível encontrar aspectos da historicidade da estação. O patrimônio ferroviário, que integra o campo do patrimônio industrial, reelabora, ainda hoje, narrativas e, no caso da estação de Vila de Cava, essas narrativas enaltecem os tempos áureos das locomotivas à vapor para as gerações que experimentaram o desmonte da estação da localidade de Cava e que vivenciaram os desdobramentos econômicos decorrentes do fim das locomotivas na região. A memória é a reelaboração do passado com discursos hipotéticos, e esses discursos são um exercício constante de poder, que ocorrem em torno de apropriações da memória e se desdobram em práticas sociais e políticas.

À discussão sobre a idéia de memória vem associar-se outra: o da história oral. Alguns são referências para esta linha de estudos históricos – como Halbwachs. E a par deste, no Brasil, a referência que se tornou clássica sobre o tema da memória é do trabalho de Ecléa Bosi (1983), *Memórias de velhos*. A autora recupera de Halbwachs a hipótese psicossocial da memória. Neste sentido, deve-se considerar, por um lado, o tema da construção social da memória; em que se pode considerar a importância do contexto social, da convenção e elaboração grupal. E, por outro, avaliar qual a relevância da dimensão onírica da memória, em que a evocação (ou descarte) das imagens forma uma unidade subjetiva, uma “pessoa”. O lugar da velhice na sociedade industrial e a preeminência do trabalho-produtor de riquezas seria o contexto social (OLIVEIRA, 2010, p.136).

No que tange à estação de Vila de Cava, pode-se afirmar que há narrativas sobre essa estação que estão presentes e, ainda, muito vivas na memória dos moradores da localidade. Essas narrativas apresentam-se de forma memorialística e estão repletas de marcas individuais, com imagens, fatos e episódios do passado que se manifestam e se desdobram no imaginário coletivo (OLIVEIRA, 2010; BOSI, 1979).

As narrativas são a representação e a significação do que um dia, de fato, foi importante para os homens e mulheres dessa região sobre a qual a malha ferroviária avançou. Apesar da edificação da estação estar em condições muito precárias, a estação não perdeu seu significado para os grupos mais antigos da localidade. Os sentidos que se mesclam a mesma são perceptíveis a partir de evidências documentais e das narrativas dos moradores da região, composta por uma especificidade de testemunhos e declarações e podem ser cotejadas com fontes documentais, que permitem atribuir as mesmas fortes indícios de veracidade. É, por

isso, que apesar de se apresentarem, muitas vezes, como relatos individuais, essas narrativas são portadoras de elementos históricos singulares da região de Vila de Cava.

É possível, portanto, estabelecer uma interação entre esses relatos e a memória social da região, pois as narrativas apresentam as informações e testemunhos de eventos e estruturas sociais partilhadas. Apesar de subjetiva, a consciência individual e a memória coletiva convergem, nesse caso em particular, para uma mesma direção, e produzem sentidos semelhantes em relação à pequena estação ainda edificada da cidade de Nova Iguaçu (BOSI, 1979; HALBWACHS, 1990; OLIVEIRA, 2010).

As diferentes temporalidades pelas quais a estação passou ao longo do tempo fizeram dela um objeto de rememoração que se liga, por exemplo, ao tráfego de passageiros e bagagens. Tais passageiros andavam a carona nos trens de carga e se aventuravam entre uma estação e outra. Passageiros que pagavam os bilhetes e passavam pela roleta da bilheteria para chegar à estação do Brejo, atual cidade de Belford Roxo. Vendedores e comerciantes de cargas, que trafegavam nos trens de passeio, trazendo suas encomendas aos comerciantes locais. Comerciantes que se dirigiam à capital em busca de mercadorias mais baratas, levando cerca de seis horas entre o percurso de ida e volta da região da Capital a Cava, porque era vantajoso.

Muitas são, portanto, as lembranças que se associam à estação. Os paradigmas atuais sobre as novas formas de preservação do patrimônio ferroviário consideram que expressões locais como essas narrativas também atribuem sentido para essas localidades, marcadas pela presença dos trens, dos trilhos e das estações. (HALBWACHS, 1990; OLIVEIRA, 2010).

Cabe pontuar aqui a Portaria 407 de 21 de dezembro de 2010, que dispõe os parâmetros que viabilizam a inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Esses parâmetros ajudam a proteger a memória ferroviária a partir das seguintes regras regimentais: o “uso das atribuições que lhe são legalmente conferidas, tendo em vista o disposto no art. 21, inciso V, do Anexo I, do Decreto n.º 6.844, de 07 de maio de 2009, que dispõe sobre a estrutura regimental do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o que consta do Processo Administrativo n.º 01450.014336/2009-61” (BRASIL, 2010). Nele são encontradas as seguintes considerações referentes ao patrimônio ferroviário:

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário;

CONSIDERANDO que o reconhecimento de valor cultural, dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, nos termos da

Constituição da República Federativa do Brasil, pressupõe referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira; CONSIDERANDO a necessidade de criação de um cadastro contendo o arrolamento dos bens, com sua descrição, localização, indicação da espécie de atributo, destinação e demais dados necessários à preservação da Memória Ferroviária, o IPHAN reconhece a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o art. 9º da Lei n.º 11.483/07;

Além dessas especificações, o Manual de Procedimentos do Patrimônio Ferroviário do IPHAN especifica as atribuições às reminiscências. De acordo com a Portaria 407:

- I. O valor universal do Patrimônio Cultural Ferroviário como representante de atividades históricas, principalmente aquelas referentes à Era Industrial, na qual esse patrimônio se insere;
- II. A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações;
- III. A qualidade de tipologias, sítios e paisagens, que apresentam um valor particular deste patrimônio. Para tanto devem ser considerados o caráter de antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade;
- IV. Os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições;
- V. O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário;
- VI. O caráter de “sistema” e “rede” dos bens ferroviários, configurando-se num patrimônio cultural amplo e diversificado, que forma um todo organizado, isto é, um conjunto de elementos interconectados.

No aspecto legislativo, como se pode depreender das considerações acima, as políticas públicas do patrimônio e da memória ferroviária permitem considerar a memória um objeto passível de patrimonialização por sua relevância em fornecer informações sobre os aspectos materiais e imateriais de um bem que integra o patrimônio ferroviário.

A rememoração em torno da estação de Vila de Cava também se manifesta a partir de outros aspectos. Há relatos significativos sobre o funcionamento da escola do Movimento Brasileiro de Alfabetização (MOBRAL), que atendeu a dezenas de moradores da região e do entorno. Também há relatos sobre as gravações da novela “A cabana do Pai Tomas” que se deram no espaço da estação. Esses são referenciais que nos contam a história da estação e se encontram no imaginário social.

Essa rememoração também passa pelo uso do espaço da estação pela CEDAE. A Companhia Estadual de Água e Esgotos (CEDAE), cuja sede ficava no Centro da cidade de Nova Iguaçu, segundo documentação, após a desativação do tráfego de trens, passou para o espaço da estação da localidade de Cava e ali se passou a ser feito o atendimento aos clientes

da companhia. Funcionários da companhia e clientes de toda a região de Cava e entorno transitavam na localidade em busca de informações.

Há muitos referenciais que advêm desse processo de rememoração e esses têm potencial identitário expressivo para a região da Baixada Fluminense. É por isso que a memória pode se tornar um instrumento que pode ser constituído de acautelamento, quando fundamentado de proposições conceituais que visem à preservação da memória ferroviária. Assim, rememorar seria dar direito a proteção e salvaguarda por meio das memórias (IPHAN, 2010; KIRSTE, 2008; OLIVEIRA, 2019).

O direito é dependente da memória cultural, pois parte do princípio de que o direito emerge inicialmente dos costumes, e seus significados e usos foram se tornando mutáveis à medida que as sociedades foram se modificando. Suas variáveis uniam elementos da retórica, transmissão oral, a consciência individual em que o direito seria incapaz de antecipar o futuro. E “basicamente, presente e futuro não são separados, pois o presente é inteligível somente por causa das conquistas mnemônicas duradouras do costume.” (KIRSTE, 2008, p.135)

Segundo o autor, “a memória jurídica separou-se da memória cultural geral porque foi capaz de estabelecer critérios próprios de seletividade para o que deveria ser lembrado e o que poderia ser esquecido.” O que leva a percepção da possibilidade de o direito à memória também ser tratado neta discussão, pela compreensão do mesmo no campo do imaterial, pois

(...) a memória é a unidade de esquecimento e lembrança, com o objetivo de selecionar e estabilizar, e com base em mecanismos tais como ritualização, canonização e conformação. Essas funções podem ser encontradas na memória individual assim como na memória coletiva. O direito como memória cultural não significa que o direito é apenas memória, mas que ele tem um impacto importante na memória cultural (KIRSTE, 2008, p. 143).

Os patrimônios ferroviários são bens materiais palpáveis, e de forma geral, pertencem a ofícios para as atividades humanas, cujos objetos são físicos e relativos às práticas industriais. No entanto, os que o fazem serem reelaborados na perspectiva do campo imaterial são as memórias que se estabelecem no fazer, nos espaços agregados aos conhecimentos, as interações sociais dos indivíduos com os objetos, com os elementos dos locais estabelecidos como referência, com as comunidades e com os aspectos coletivos. Suas referências são repletas de significados e ressignificados, cujas expressões apontam para o sentimento de pertencimento no momento que a dimensão da memória é considerada como um elemento identitário para o fortalecimento da cidadania. É na busca desta cidadania para o qual o capítulo a seguir se volta e para as reflexões sobre uso da memória da estação de Vila de Cava

com seus significados e sentidos (CORDEIRO, 2019; MATOS; SALES; RODRIGUES, 2018; OLIVEIRA, 2019).

CAPÍTULO III - O LUGAR E A CONSTRUÇÃO DE UM DESEJO DE MEMÓRIA: pelo direito à memória ferroviária de Vila de Cava

A memória seria definida muito em função de conceber um universo mental que adquira substância social. Uma das particularidades desta concepção, distinguindo-a de outras dimensões mentais, é ter o passado como foco. Outra é ser uma prática, uma ação presente e recorrente. Desta recorrência, que é ação e refazer do relato sobre o passado, forma-se uma continuidade discursiva e institui-se a herança que se faz presente. A história oral vale-se justamente deste rememorar para compor um documento de memória, de um discurso sobre o passado (OLIVEIRA, 2010, p. 144).

As reflexões acima de Oliveira (2010) norteiam esse capítulo que se voltou para o resgate das lembranças da estação de Vila de Cava, seus significados e suas ressignificações do âmbito individual para o coletivo. Os sentidos atribuídos as reminiscências têm potencial para se desdobrar no tempo presente e refundar identidades. Buscou-se nessa pesquisa a recuperação das memórias dos moradores da localidade de Cava, que abrigou uma pequena estação que enquanto esteve ativa trouxe muita prosperidade e desenvolvimento para a região.

Tomam-se, aqui, essas memórias como formas de ressignificação de espaços sociais que se desdobram na formação de um imaginário coletivo singular em torno das locomotivas, seus apitos e suas estações. A busca pelo estabelecimento das memórias enquanto formas de ressignificação do espaço, privilegiam tanto o imaginário social quanto identificam os lugares de memória ainda não acessados ou subjugados e, a partir desses lugares, busca-se compreender os sentidos presentes nas lembranças do imaginário coletivo, almejando sua salvaguarda na perspectiva de um desejo de direito à memória, vinculados ao patrimônio ferroviário.

São memórias, em vias de apagamento, e que pertencem, como já se demonstrou, ao campo mais amplo da memória ferroviária, mas que no caso da estação de Vila de Cava, não se associaram a esse campo da memória ferroviária na ocasião de seu processo de patrimonialização. Como já se destacou o processo de tombamento que integra a estação de Vila de Cava não estabeleceu pontes com o referencial do campo do patrimônio industrial.

O que se percebe, na atualidade, no caso da estação de Vila de Cava, é que os ditos referenciais que estão presentes no âmbito do patrimônio e da memória ferroviária constituem-se como lugares de memória, sendo esses não acessados por boa parte dos homens e mulheres que vivem atualmente em Cava. O intuito desta pesquisa é identificar esses lugares

de memória para, assim, torná-los também acessíveis e reintegrá-los ao campo da memória ferroviária.

É importante pontuar, então, inicialmente, que o campo da memória, ao qual estão associadas essas lembranças, passou a ser um objeto de discussão na área das Ciências Humanas e se voltou para um diálogo mais amplo, com as dimensões da cultura e do patrimônio. Os estudiosos perceberam a necessidade de reflexões de outros campos do conhecimento para levantar hipóteses e sustentar determinados argumentos sobre o conceito de memória.

As reminiscências tornaram-se, assim, objeto de discussão e análise principalmente no campo da historiografia. Esses estudos, em sua maioria, têm como intuito a redefinição de identidades e seus significados, o compartilhar histórias, a reivindicação do direito à memória e da história dos grupos excluídos. Estes se ancoram, muitas vezes, na recuperação e no reconhecimento de referências culturais. Por isso, esta pesquisa optou pelo campo da história por entender que a memória estaria a serviço da história. E rememorar esse lugar na história é fundamental para elevar os patrimônios vinculados à memória ferroviária de Vila de Cava junto à própria população iguassuana que possui direito à memória.

Acredita-se, por fim, que a estação de Vila de Cava e seus vínculos com essa memória afetiva mais profunda, se apropriadas de forma pertinente por campos como, por exemplo, o da Educação Patrimonial e se inscritas em um diálogo com as discussões do patrimônio ferroviário, podem contribuir para a construção de novas relações de pertencimento da comunidade local de Nova Iguaçu com elementos identitários importantes da historicidade da Baixada Fluminense.

3.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: a ressignificação de referências para a região da Baixada Fluminense

Ao longo do tempo, a estação de Vila de Cava que pertencia à Velha Iguassú gerou significados para a sua comunidade e produziu relações de pertencimento, que tomaram lugar no tempo, na memória e na História. É, por isso, que se inscreve pela perspectiva patrimonial, a possibilidade dessas memórias afetivas serem reconstruídas, pois essas evocam elementos da cultura e da identidade da localidade. Essas percepções e sentidos se formaram a partir da estação e, nesse caso em particular, se vinculam às dimensões da historicidade dessa localidade com a experiência urbana e ferroviária. É relevante destacar que, a partir delas, é possível construir uma perspectiva voltada a novas narrativas que permitam, no tempo

presente, reconhecer o patrimônio ferroviário intrínseco à estação de Vila de Cava e suas representações como um bem coletivo (CARDOSO, 2017; NORA, 1993).

Cabe pontuar que a área das Ciências Humanas apresenta, na contemporaneidade, uma série de estudos vinculados à Filosofia, à Antropologia, à História e à Sociologia, que juntos constroem novos olhares sobre o entendimento dos patrimônios e de seus elementos constitutivos. Kosellek (2006), por exemplo, traz uma instigante reflexão em seus estudos sobre os conceitos e a construção destes em relação à História. Para o estudioso, a constituição do campo da historiografia desvela a teoria da história e induz, conseqüentemente, a confrontar fontes que são capazes de informar ou apontar indícios do passado. O autor ainda destaca que essa dinâmica vai se modificando ao longo do tempo e se amplia de acordo com a necessidade de cada sociedade ao se debruçar sobre pesquisas históricas.

Essa reflexão de Kosellek, acerca do diálogo mais amplo com uma pluralidade de fontes e o cotejamento das mesmas, pode ajudar a lançar novas luzes sobre o processo de patrimonialização da estação de Vila de Cava. Ela auxilia na compreensão da análise que deve ser feita sobre o processo de tombamento da estação e que nesse estudo é tomado como fonte de pesquisa. Há uma historicidade em torno desse processo que não pode deixar de ser considerada, porque essa historicidade explica, em parte, a ausência do diálogo com o campo do patrimônio ferroviário.

A proteção provisória da estação de Vila de Cava se deu na década de 1980 e estava vinculada à legislação estadual manifestada no Decreto nº 5.808 de 13 de julho de 1982 que tratava do tombamento. É somente, a partir dos anos 2000, com o Decreto Lei 3.551, que se amplia a perspectiva legislativa sobre o campo do patrimônio com a instituição do registro e a possibilidade de patrimonialização de bens de natureza intangível.

Já no ano de 2007, o patrimônio e a memória ferroviária recebem uma legislação específica por meio da Lei 11.483, que institucionaliza a proteção dos bens materiais e imateriais, permitindo uma visão diferenciada sobre a forma de acautelamento e proteção desses patrimônios. Essas mudanças no campo legislativo patrimonial permitiram a prosperidade e a difusão de novas abordagens e metodologias para apreensão dos patrimônios ferroviários. Novos olhares, ancorados em novas abordagens, passam, então, a ser considerados quando o objeto de estudo em questão são as estações ferroviárias.

Por trás das estações está o tempo histórico, um tempo mensurável que se apreendido, a partir dos mecanismos científicos do fazer histórico, permite o resgate de experiências singulares pertinentes às formações históricas que prosperaram em torno de estações.

Quem busca encontrar o cotidiano do tempo histórico deve contemplar as rugas no rosto de um homem, ou então as cicatrizes nas quais se delineiam as marcas de um destino já vivido. Ou ainda, deve evocar na memória a presença, lado a lado, de prédios em ruínas e construções recentes, vislumbrando assim a notável transformação de estilo que empresta uma profunda dimensão temporal a uma simples fileira de casas; que observe também o diferente ritmo dos processos de modernização sofrido por diferentes meios de transporte, que, do trenó ao avião, mesclam-se, superpõem-se e assimilam-se uns aos outros, permitindo que se vislumbrem, nessa dinâmica, épocas inteiras. Por fim, que contemple a sucessão das gerações dentro da própria família, assim como no mundo do trabalho, lugares nos quais se dá a justaposição de diferentes espaços da experiência e o entrelaçamento de distintas perspectivas de futuro, ao lado de conflitos ainda em germe (KOSELLEK, 2006, p. 14).

As lembranças que ainda existem na memória afetiva dos moradores de Cava permitem uma aproximação com esse tempo histórico das ferrovias. Esse “evocar na memória a presença”, como sublinha Kosellek, é um dos propósitos desse estudo especialmente porque, hoje, as memórias da estação têm potencial para ressignificar a identidade da localidade na qual a mesma se encontra. Como bem destaca Kosellek (2006), a vida em sociedade e as ações políticas são o que determinam o passado, o futuro e as experiências que constituem o tempo histórico. É por essa razão que o estudioso salienta e chama a atenção para o uso da memória que muitas vezes pode ser seletiva ou de cunho ideológico.

As memórias que se ligam à estação de Vila de Cava estão desaparecendo e acompanham, assim, o próprio processo de desgaste da edificação e de novos usos das antigas instalações ferroviárias. Na ocasião em que foi tombada, não foram vinculadas à estação aspectos de uma memória ferroviária. A estação foi tombada junto com outras edificações, como igrejas que compunham o patrimônio da cidade de Nova Iguaçu.

Cabe lembrar que a noção de memória ferroviária, na ocasião desse processo de patrimonialização, não se constituía como um campo de estudos consolidado como é hoje, cujos referenciais reforçam aspectos da dimensão imaterial dessas edificações que se associam à noção de memória. A noção de memória ferroviária surgiu por conta da necessidade de uma mudança de paradigma dos patrimônios e acervos das ferrovias após a nova visão imposta sobre os mesmos. Nesse sentido, pode-se afirmar que o conceito partiu da evocação da sociedade e se consolidou no âmbito do plano político-social e, assim, acabou atingindo as comunidades que se constituíram, em algum momento, de sua história, em torno da experiência ferroviária.

Segundo Matos (2019) e Oliveira (2019), as discussões acerca do patrimônio e da memória ferroviária possuem certa longevidade, tanto no campo político-social quanto no

campo acadêmico. Tal afirmação pode ser um indício de que as novas políticas em torno da preservação dos patrimônios ferroviários tenham, tornado-se inevitáveis e necessárias, o que fez com que esse novo conceito pudesse não só preservar os bens materiais, mas salvaguardá-los em sua dimensão de patrimônio imaterial

(...) hoje, o trem é muitas vezes acionado pela memória como uma tecnologia do passado, devido às mudanças ocorridas no universo ferroviário. Representa, para alguns, um passado que a todo o momento é buscado pelo presente como uma maneira de amenizar a saudade de outrora (MATOS, 2019, p.8).

Pode-se afirmar, a partir das reflexões de Matos (2019), que a lembrança se torna um fator preponderante na discussão dos patrimônios que vinculam a memória ferroviária a uma perspectiva universal, sobre a qual a estação de Vila de Cava não foi ainda revestida como revela a memória que as gerações mais velhas preservam.

Sabe-se, a partir dos estudos do campo da memória ferroviária, que o que se aprendeu, ouviu ou se viu e se vê sobre as ferrovias é algo que se instituiu por meio de reminiscências e pela construção social das memórias daqueles que em torno das estações viveram. Dessas rememorações nascem aspectos ainda não tratados e que são relevantes para o pensamento coletivo das localidades cuja história foi atravessada pelas ferrovias.

Essas rememorações não devem ser tomadas a partir da ideia de que essas são somente as lembranças de um indivíduo. Essas são memórias que podem se consolidar a ponto de evocar um desejo de memória que venha a se instituir como vontade de um coletivo mais amplo com vistas a um recomeço. Rememorar as lembranças da estação de Vila de Cava pode ser a oportunidade de reconhecer os indivíduos, suas histórias e, ainda, salvaguardar memórias plurais que se desenvolveram em torno da experiência histórica das ferrovias. “Mesmo que as lembranças não sejam exatamente iguais ou necessariamente não sejam evocadas com a mesma intensidade, elas ainda farão parte do universo coletivo” (HALBWACHS, 1990, p.25).

O patrimônio ferroviário, representado por acervos formados por elementos diversos que auxiliaram na funcionalidade da ferrovia e por referenciais de memória nos quais diferentes grupos humanos ainda se reconhecem e se encantam, seguem mobilizando muitas gerações. Esse patrimônio tem como intuito preservar algo que um dia fez parte do cotidiano dos indivíduos que viveram em torno das locomotivas.

Por décadas, as ferrovias serviram não só como um instrumento de deslocamento de produtos e pessoas, mas também se constituíram como importantes espaços de sociabilidade,

que fazem parte significativa do cotidiano das cidades. É relevante apontar que atualmente as ferrovias foram inseridas no imaginário social. A estação de Vila de Cava integra essa herança, mas constitui-se, apenas, como já se ressaltou, como um lugar de memória preenchido por significações que não vão muito além de seu próprio espaço e estão referenciadas por alguns aspectos históricos e sociais (BARASH, 2019; OLIVEIRA, 2019; RODRIGUEZ, 2004).

Há muitas apropriações que ao longo do tempo foram agregando-se a estação de Vila de Cava, especialmente por conta das distintas experiências humanas que ocorreram em seu espaço material. Cada uma dessas apropriações foi vivida em uma dimensão também coletiva e institui reminiscências que se encontram diluídas nas memórias individuais dos homens e mulheres mais antigos da localidade de Vila de Cava.

São reminiscências que poderiam e deveriam ser reapropriadas, quer porque fazem parte do patrimônio ferroviário e da memória ferroviária, quer porque são capazes de trazer à tona referências culturais locais. Esse movimento de reapropriação vem de encontro à proposta de Barash (2019), que destaca o papel e relevância de estudos históricos para melhor apreensão e percepção das identidades coletivas ancoradas nas experiências de distintos grupos sociais.

Acredita-se que os elementos de historicidade presentes nas narrativas dessa geração de moradores de Cava são também vetores expressivos de experiências sócio-culturais que merecem ser recuperadas e transmitidas às novas gerações. São vetores ligados ao patrimônio ferroviário, que compõe um referencial de pertencimento e estão presentes em outras formações históricas que inscreveram em seu cotidiano as ferrovias.

Desta forma, por meio das memórias vividas em torno da ferrovia, busca-se ressaltar as lembranças de saudosos momentos vividos pelas brincadeiras infantis, na ocasião de datas comemorativas, nos passeios ao centro de Cava, nas “traquinagens de adolescência”, nas gravações da novela diária de época e em outros momentos da intimidade de homens e mulheres que por ali passaram. Esses são elementos que definem algumas imagens do cotidiano descritas por indivíduos que vivenciaram o funcionamento da estação ou que possuem alguma memória afetiva a respeito dela. Os relatos desses homens e mulheres encontram-se entre a memória e a história e tangenciam o esquecimento, mas seguem sendo elementos importantes do campo da escrita da história (RICOUER, 2007).

Esses relatos são tomados também nessa pesquisa em sua dimensão de lugar, e direito à memória, sendo o lugar de memória a representação de elementos e significados individuais

que podem potencializar uma visão coletiva associada ao âmbito da reivindicação do direito à memória. Todos os indivíduos têm o direito democrático de conhecer seu passado.

Sobre a perspectiva de ressignificação das lembranças da estação de Vila de Cava, compreende-se que a esse patrimônio pode ser dado o direito de reconhecimento por sua comunidade. Esse direito propiciaria às pessoas que ali habitam a oportunidade de conhecer a estação como um bem cultural, já que a conservação da estação não está, de fato, ocorrendo.

No que se refere às formas legais estabelecidas pelo Estado para organizar os bens ferroviários, forjando a importância da ferrovia em âmbito nacional, entrecruzam-se discursos de memória apenas concatenados à proposição da ferrovia e seu estatuto, sem considerar a relevância do bem para a comunidade e localidade pertencente.

Os mecanismos de resistência em nenhum momento foram levados em consideração, pois, pela própria história da localidade, foi sendo esvaziada a ideia de pertencimento. Isso vem de encontro com a própria história da Baixada Fluminense, corroborando com a formação e dissolução das identidades, escamoteadas por referências políticas, por ações governamentais e mesmo municipais, como é o caso do tombamento do edifício e seu entorno. “Deve-se entender que, necessariamente, não há vida social sem que haja informação, por isso, os indivíduos têm o direito de saber sobre o seu passado” (PIRES; FREITAS, 2013, p.159). Pires, ainda, pontua que

(...) contudo, frente ao direito de informação e diante de todas as formas de esquecimento fazem-se valer os direitos de memória e, por vezes, a necessidade de se ter recordações (OST, 2005). É diante destas circunstâncias não menos relevantes que do direito individual de “ser esquecido” se lança o direito de informação, como alicerce na construção e afirmação histórica de fatos e enredos que não podem ser esquecidos, pois deles dependem a afirmação de um povo em repetir mesmos comportamentos ou com base naquele fazer uma história diferente (PIRES; FREITAS, 2013, p.159).

É sobre a memória e seu uso e apropriação que este estudo se volta. Dialoga-se, por isso, com a ideia de lugar de memória, partindo-se das reflexões propostas por Nora (1993), especialmente no que diz respeito à formação de sentidos dados pela comunidade, pelo próprio território e mesmo pela união de esforços do Estado em organizar os bens ferroviários legalmente, forjando a importância da ferrovia em âmbito nacional. O que importa aqui é trazer os discursos da memória enquanto mecanismos de resistência no tempo presente. Outros aspectos referem-se à ideia de lugar de memória, na concepção de que os sentidos possam motivar e acender o referencial do passado ali posto pelos próprios moradores e suas lembranças afetivas (NORA, 1993).

Nora (1993) buscou a memória nacional francesa como pressuposto fundamental, entretanto, percebeu a permanência de vínculos desta memória a outros elementos ou lugares. Na visão do autor, elementos como a Segunda Guerra Mundial, as mudanças políticas e econômicas são fatores que podem colocar em crise a identidade nacional. Nesse sentido, pode-se recorrer aos “lugares onde a memória se cristaliza e se refugia” (NORA, 1993, p.7), lugares necessários às reminiscências para mudar o quadro de crise dessa identidade. Com base nesta percepção sobre lugares de memória, a pesquisa se ancora, para assim, se dedicar na busca nas lembranças individuais que podem ter ressonância no imaginário coletivo da estação de Vila de Cava. Há memórias cristalizadas que ainda ressoam e resistem ao tempo, mesmo que o cotidiano e a dinâmica local tenham se modificado.

O diálogo com as reflexões de Ricoeur (2007) sobre a prática dos usos da memória também é fundamental para essa pesquisa, pois nestes estudos, o autor aprofunda-se no tema, exemplificando o uso da memória no campo psíquico, e ainda, apontando a contribuição da neurociência para os estudos da memória em uma perspectiva patológica, lançando um olhar nos acontecimentos antes e pós Segunda Guerra mundial. Ricoeur (2007) discorre, assim, sobre os estudos da memória e a prática recorrente do uso deste conceito.

Segundo o autor, muitas vezes, a memória é utilizada de forma coletiva para justificar a reivindicação de um grupo. Entretanto, o autor aborda que essas narrativas podem ser compreendidas em fatos por dimensões temporais, sendo a escrita da história uma das ferramentas para a compreensão desse discurso. Essas provocações de Ricoeur nos incitam a pensar o caso da estação de Vila de Cava, a partir do movimento de constituição de um desejo de memória, o que não permeou o processo de tombamento na década de 1980, que é fruto de uma patrimonialização vertical. No caso da pequena estação que integrava a Estrada de Ferro Rio D’Ouro esse movimento viabilizaria a inscrição efetiva do direito à memória que os moradores de Cava e da própria localidade da Baixada Fluminense merecem vivenciar.

Os estudos de Todorov (2000) também referenciam esse estudo, especialmente, porque esse pesquisador alerta sobre os “usos e abusos” da memória. Ele ancora sua reflexão na perspectiva da sociedade francesa. Trata-se de estudo voltado para o regime totalitário fascista, cuja memória torna-se um objeto para justificativa do passado em que as questões se manifestam pelo controle do estatal.

Para o autor todos tem direito de conhecer a verdade sobre o passado. Porém, o questionamento do autor se dá pelo uso das informações desse passado no tempo presente. Para Todorov (2000), o culto da memória ou os privilégios de um grupo social são consequências de fatores históricos causados por uma memória seletiva e exclusivista a partir

da escolha de um grupo em detrimento de outro. É, por isso, que para esse pesquisador, o dever da memória é sustentado pelo direito democrático do indivíduo e da sociedade em conhecer o seu passado oficial.

As considerações do autor nos levam a reflexão sobre a construção da narrativa da estação de Vila de Cava, pois, como já pontuamos sua comunidade desconhece o seu passado, a história de sua cidade e a história da estação. A ausência de fomentos na área de gestão e educação do patrimônio, campos necessários para o reconhecimento dos mesmos, é expressiva na Baixada Fluminense, local no qual está a estação. Daí advém à depreciação da localidade e de seus patrimônios.

Bouton (2016) também nos provoca a pensar aspectos importantes do dever de memória e suas contradições, fazendo um debate bem interessante. O autor parte da premissa de que todas as partes defenderão as justificativas de seus atos. Para o autor, a memória dificilmente será entendida num sentido unânime e o maior comprometimento da memória seria a noção dos significados do passado. Assim, ele levanta argumentos contrários à noção de dever de memória.

Para esse pesquisador, a lembrança excessiva não é salutar. Outro ponto destacado pelo autor é que história não é memória, pois a história faz uso da memória, mas não se limita a ela. Para Bouton, o dever de lembrar promove uma memória exclusivista, mas o mesmo dever pode ser partilhado entre a culpa e a responsabilidade. O autor defende que o dever da memória pode ser utilizado como imperativo para que se faça justiça.

A reivindicação do direito à memória, ancorada na recuperação de aspectos históricos, incita a pensar que as lembranças em torno da estação de Vila de Cava podem se constituir como objetos da escrita da história e, assim, recompor essa ausência de memória e de desejo de memória em torno da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. Compreender e dar a conhecer essa história aos cidadãos iguaçuanos é fundamental para a consolidação da perspectiva do direito à memória que os moradores de Cava e seu entorno merecem conquistar.

As análises de Heymann (2006) sobre memória na perspectiva contemporânea também estão na base das reflexões dessa pesquisa. A autora analisa os usos e abusos da memória nos campos da antropologia e da historiografia, relacionando os fenômenos que apontem a convergência entre a realidade de dois países: França e Brasil. A autora destaca a importância de se sinalizar o quanto a proliferação das memórias individuais se redefiniu no âmbito das identidades nacionais e se caracterizaram como uma modernidade tardia.

Segundo a autora, isso se deve ao fato de que a redefinição das identidades trouxe processos complexos na busca da legitimação dos grupos na formação das comunidades

nacionais e “na luta do reconhecimento público de sua existência e seu significado para a nação” (HEYMANN, 2006, p.3). Nessa perspectiva, está o reconhecimento da memória a partir da revisão e das interpretações sobre o passado. Ancorados por essas proposições pode-se analisar a estação de Vila de Cava e o seu processo de tombamento, repensando o passado com o intuito de legitimar o sentido de pertencimento evocado a partir de novas interpretações sobre a ascendência da história e das memórias da comunidade de Cava.

Pollak (1996) e seus estudos também nortearam este capítulo. O autor analisa grupos minoritários e excluídos e como estes se opõem em face às memórias oficiais. O autor afirma que, muitas vezes, a memória opressora faz uso do campo metodológico para expor um caráter uniformizador na construção da memória coletiva nacional. Enquanto as minorias, a qual denominou de memórias subterrâneas são submetidas ao silêncio. Porém, Pollak (1996) afirma que, em determinado momento, as memórias que representam a história das minorias podem reivindicar o passado que foi silenciado.

A estação de Vila de Cava se institui como um patrimônio ferroviário cujo passado foi silenciado não só pelo processo de patrimonialização, mas pela própria comunidade. Muitos grupos observam o espaço não como um local onde já funcionou uma estação, e, sim, como um local marcado pelo abandono, cujos significados estão circunscritos a um ciclo de descaso, característico dessa região e de seus patrimônios.

Por fim, Oliveira (2016), pesquisador que se dedica a refletir sobre o patrimônio industrial e memória ferroviária, traz conceitos norteadores para essa pesquisa, especialmente para subsidiar as análises históricas e empíricas, nos apontamentos sobre o mapeamento das ferrovias e suas fontes e, principalmente, nas suas reflexões sobre a importância do estudo da memória para a preservação desses acervos.

Para o autor, a memória ferroviária se constitui desde os acervos documentais e materiais até os seus remanescentes, por estes se instituírem como bens móveis e imóveis e como memória do trabalho. Tais estudos nesta pesquisa se constituem como principais arcabouços teóricos por entender a estação de Vila de Cava como um acervo da memória ferroviária e também como patrimônio cultural da Baixada Fluminense.

Com base nas reflexões sobre as memórias individuais e coletivas, cuja memória se dá pela retomada das lembranças das relações sociais, a pesquisa busca elementos que podem ressaltar os diferentes “lugares de memória” e o direito à memória a partir de sua relação com o patrimônio cultural com o intuito de compreender as lembranças que ainda existem em torno da estação de Vila de Cava para que essas possam ser consolidadas como patrimônio a partir de seus significados e suas ressignificações. Essas reflexões foram feitas por meio de

depoimentos dos moradores da região com intuito de buscar as narrativas do passado e sua influência no tempo presente e, nessa perspectiva, analisar as memórias do bairro de Vila de Cava e da sua estação. Tais reflexões buscam nessas narrativas as significações do passado para que o ato de rememorar encontre as ressonâncias que mais ecoam nesta comunidade a ponto de que esta redescubra e reconheça seus patrimônios.

Esse argumento pode ser sustentado, como já foi dito, pelo fato do processo de tombamento ter sido feito de maneira vertical na década de 1980, ou seja, sem a participação da comunidade. Vale ressaltar a ausência de qualquer intenção de se refutar a forma com que foi conduzido o processo de tombamento da estação e principalmente sua legitimidade, já que o mesmo foi produzido dentro da legislação daquela época. Entretanto, a tentativa dessa análise é a busca da reflexão do direito à memória, das novas políticas de patrimônio e como estas podem auxiliar no processo de preservação, conservação e salvaguarda desses bens e acervos culturais.

No início dos anos 2000, após diversos debates, viu-se a necessidade de políticas públicas que dessem conta da diversidade dos patrimônios e que atuassem na proteção de bens móveis e imóveis. Mas, apesar de existirem legislações mais atuais, muitos desses patrimônios a exemplo da estação de Vila de Cava ainda sofrem com a visão engessada dos patrimônios do século passado e com a ausência de ações políticas efetivas, como gestão e fomentos educativos, que são essenciais para a conservação dos mesmos.

Lugar de memória e direito à memória são dois elementos que convergem nessa pesquisa e que se afirmam como diretrizes importantes para que se pense o sentido da perspectiva patrimonial a partir da estação de Vila de Cava. Entende-se que a memória se torna patrimônio somente quando há significações intrínsecas de algo que se deseja rememorar. As fontes orais são, assim, indícios expressivos que apontam para os lugares nos quais estão às lembranças da estação da localidade de Cava, dando a elas o direito de serem reconhecidas.

3.2 REMINISCÊNCIAS DA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: o direito à memória

A estação de Vila de Cava é um objeto que ocupa espaço importante no tempo e tem valor para a história e a memória da sociedade iguaçuana. Trata-se de um patrimônio cultural carregado de sentidos e significados que, na atualidade, está mais presente no âmbito das memórias individuais. Toma-se, por isso, nesse estudo, a memória a partir do diálogo com a

história. Há, no contexto atual, a necessidade de registrar o que em virtude do tempo pode desaparecer.

No campo cognitivo, a memória se aproxima de concepções historiográficas na pretensão de avaliar um testemunho já que “a recordação bem-sucedida indica que houve o reconhecimento. E o ausente torna-se presente novamente” (SILVA, 2012, p.10). No campo pragmático, a memória é o resultado consciente do prazer pela lembrança de algo que em determinado momento ficou esquecido, mas pode se tornar visível pelo exercício da memória que “brota da espontaneidade do narrador” (SILVA, 2012, p.11).

Alguns autores chamam atenção sobre a importância da cautela nos usos da memória para a formação dos patrimônios. Para que a tendenciosidade acerca desse uso não se torne paradoxal e excessiva. Meneses (2018), ao analisar os estudos sobre lugares de memória de Pierre Nora, toma como exemplo essa tendenciosidade e, em alguns casos, a vulgarização do conceito. O autor afirma que, muitas vezes, o conceito é utilizado para justificar as memórias vicárias (memória substituta) ou um ambiente de memória sobre aquilo que é compartilhado de modo subjetivo. E, ainda, elucida que

(...) proliferam conceitos novos ou renovados. Exemplo: a “memória vicária”. “Vice” designa um substituto; vicário/vigário é o substituto de Cristo na terra. Memória vicária é uma memória substituta, de segunda categoria, externalizada e objetivada, como nos “lugares de memória”. “Lugar de memória” é a expressão criada pelo historiador francês Pierre Nora e hoje vulgarizadíssima, para designar uma memória vicária, portanto, inferior à dos “ambientes de memória”, esta sim, memória primária, como experiência em curso, vivida e compartilhada, agora sobrevivente apenas em bolsões culturais. Tem-se dito que Nora parece denunciar nossa incapacidade de lembrar como sendo a razão que nos condena a preservar freneticamente tudo o que se apresenta diante de nós (MENESES, 2018, p.4).

Para Meneses (2018) seria a memória primária a responsável por apontar esses lugares de memória que são elementos materiais e simbólicos em que a representação histórica de um fato ou acontecimento se manifesta. Tal representação se forma por seus atores em um jogo recíproco entre história e memória fruto dos processos de interação social. Há, em torno de Cava, uma memória primária, nos moldes do que propõe Ulpiano? Essa é uma questão importante que deve ser considerada, a nosso ver, na relação com o campo mais amplo da memória e do patrimônio ferroviário.

Que uso da memória poderia ser apropriado para que se pudesse, efetivamente, constituir, no tempo presente, um diálogo entre aspectos da memória e da história da estação da localidade de Cava? Todorov (2000) nos mostra, a partir de suas reflexões, limites importantes para construção dessas pontes de diálogo.

O pesquisador, em seus estudos sobre o abuso do uso da memória na perspectiva dos regimes totalitários, percebe a mesma a favor de princípios universais. E afirma que, por muitas vezes, há uma carga emocional expressiva sobre aquilo que se quer relembrar. Tal prática pode ocorrer através daqueles que desejam o esclarecimento do vivido outrora e solicitam maior clareza dos fatos. Mas esses são, por vezes, aqueles que, de certa forma, possuem um passado cuja história é composta de privilégios. Nessa perspectiva, o autor afirma “que a memória colocada em jogo é importante demais para deixá-lo à mercê de entusiasmo ou raiva” (TODOROV, 2000, p.13) e, ainda, esclarece que

(...) en primer lugar hay que recordar algo evidente: que la memoria no se opone en absoluto al olvido. Los dos términos para contrastar son la supresión (el olvido) y la conservación; la memoria es, en todo momento y necesariamente, una interacción de ambos. El restablecimiento integral del pasado es algo por supuesto imposible (TODOROV, 2000, p.13).

Assim, para o autor, a memória, ainda que tenha um lado aterrorizante, será fruto de uma seleção que necessariamente estará marcada por recursos em que ora os eventos estarão conservados, ora marginalizados e, alguns ainda seguem progressivamente rumo ao esquecimento. A seleção será a parte mais relevante nesses aspectos, e o que é preservado e consagrado pela memória dependerá do ponto de vista de quem a reivindica.

Cabe pontuar que o lugar da memória não é o mesmo e se modifica em diferentes contextos sociais, podendo ser nutrido por contratos, por realidades históricas e antropológicas e, nesse caso, memória e passado estão submetidos à escolhas. Escolhas que se associam a recuperação do passado, mas este não deve ter governabilidade sobre o presente, ao contrário, o passado é essencial para se lembrar, interpelar, rememorar eventos bons ou ruins, mas também possui o direito de ser esquecido (TODOROV, 2000).

E, apesar de haver críticas sobre as sociedades europeias pelo culto ao passado, não há oposição sobre a legitimidade das identidades coletivas e sobre a importância de se deportar a memória na justificação de um passado em que muitas vezes as lembranças podem ser pertinentes. Estes princípios, traçados sobre a memória, elucidam a pesquisa no que tange à memória ferroviária.

A estação de Vila de Cava também se associa a esses processos, por isso, é fundamental cautela sobre o uso da memória, especialmente no que diz respeito a apropriação para reabilitação das dimensões patrimoniais da estação. É preciso ter atenção à questão da legitimidade das lembranças, que evocam uma memória coletiva ferroviária. É preciso atentar

para a busca de um lugar de convergência e ressonância que se associe a essas reminiscências (HALBWACHS, 1990; TODOROV, 2000).

Pollak (1996), em seus estudos sobre memória, discorre sobre a importância da aplicabilidade desta em privilegiar os excluídos e marginalizados. Aqueles que representavam as culturas minoritárias opostas às culturas dominantes e detentores das chamadas memórias subterrâneas. Para o autor, a história oral é fundamental para a reestruturação da memória oficial nacional, já que muitas vezes essas memórias agem em prol de uma conduta hegemônica de caráter uniformizador. Nessa estrutura, a construção da memória coletiva nacional atua em detrimento da reminiscência de grupos dominados ou marginalizados, mas que podem aflorar em mudanças sociais ou situações de conflito em determinados momentos.

Pollak nos convida a uma ponderação importante quando volta seus estudos para as memórias silenciadas. Ao pensar nas reflexões de Pollak (1996) sobre memórias na perspectiva do patrimônio, devemos levar em conta o próprio conceito de memória ferroviária, cuja premissa partiu da necessidade de preservação dos bens, mas também da reivindicação dos grupos a partir de suas próprias memórias. Entretanto, há também a possibilidade da exclusão ou do impedimento dessas memórias. Esse aspecto pode ser associado, com a devida contextualização, ao movimento político que se desdobrou no processo de tombamento da estação de Vila de Cava. Por ser o único recurso da época, os tombamentos geralmente estavam vinculados à discursos políticos e elitistas, voltados apenas aos aspectos institucionais, e, naquela ocasião, não passavam pelo pleito das comunidades.

No caso de Cava, a comunidade mais ampla não foi consultada e, por isso, essas memórias, acabaram excluídas do processo de tombamento. O Estado e o poder público se colocaram como protagonistas dessa ação de patrimonialização, sem o devido diálogo com os moradores da localidade na qual está edificada a estação. Acredita-se, ainda, que o silenciamento e o desconhecimento da comunidade em relação à história e a memória da estação sejam fatores que explicam, ao menos em parte, a precariedade da edificação. Para Michel Pollak

(...) embora na maioria das vezes esteja ligada a fenômenos de dominação, a clivagem entre memória oficial e dominante e memórias subterrâneas, assim como a significação do silêncio sobre o passado, não remete forçosamente à oposição entre Estado dominador e sociedade civil. Encontramos com mais frequência esse problema nas relações entre grupos minoritários e sociedade englobante (POLLAK, 1996, p.13).

Segundo o autor, as memórias subterrâneas vão se fortalecendo à medida que toma a frente e se liberta do estigma da vergonha, a fim de organizar as lembranças, e se propõe a denunciar os responsáveis pelos mecanismos que, de certa forma, silenciaram a verdade dos fatos. As memórias se vinculam, assim, a um processo de sociabilidade que se associa às experiências vividas no campo individual e que é reconhecido também por meio de práticas vividas e rememoradas no âmbito coletivo.

Para o estudioso “assim como as memórias coletivas e a ordem social as quais elas contribuem para se constituir a memória individual resultam da gestão de um equilíbrio precário, de um sem-número de contradições e de tensões” (POLLAK, 1996, p.13). O rememorar das lembranças da estação de Vila de Cava pode gerar, então, contradições cujos resultados se desdobrem em situações de tensão, mas essas contradições abrem a possibilidade de tornar essas lembranças cotidianas, objeto de diálogo e discurso coletivo concatenado a memória ferroviária.

A memória torna-se uma operação coletiva dos acontecimentos e das visões do passado que se pretende salvaguardar. Porém, essas ações e tentativas relativamente conscientes definem e reforçam o sentimento de pertencimento e as fronteiras sociais entre os grupos, reafirmando um sentido de coletividade. A possibilidade de se pensar a memória da comunidade de Cava, antes excluída, pode também indicar as visões destes grupos sobre a estação, sua vivência e as significações não acionadas.

Não se pode pensar em um Estado silenciador e responsável pela falta de participação dos grupos. Mas, se pode pensar que a legislação da época foi o fator preponderante para a falta de preservação das edificações da estação de Vila de Cava, como também de outros patrimônios tombados no mesmo período. Observando as alternativas passadas e as legislações atuais, pode-se fazer uma análise reflexiva sobre os patrimônios e pensar em ações mais efetivas para a preservação dos mesmos (HEYMANN, 2006; MENESES, 2018; POLLAK, 1996).

Nesse contexto, a estação de Vila de Cava, instituída como patrimônio principalmente pelos elementos arquitetônicos descritos no processo de tombamento, pela inclusão de outras categorias e legislações, pode, hoje, ser compreendida e salvaguardada por outros dispositivos de patrimonialização. A memória, a história e os monumentos são, desde a antiguidade, um sinal do passado e, filosoficamente tendem a evocar a memória sobre aquilo que se deve perpetuar entre as gerações (LE GOFF, 1996).

A própria perspectiva etimológica da palavra *monumentum*, que em latim significa instruir e fazer recordar, durante muito tempo, era a principal premissa para se valorar os

monumentos históricos. A característica das edificações sempre foi o de perpetuar, de forma voluntária ou involuntária, a história das sociedades, com intuito de rememorar um legado coletivo. Estudos contemporâneos mostram a mudança desse paradigma e a tessitura de um novo olhar sobre esses monumentos. Integra-se, hoje, ao campo do patrimônio um olhar também orientado pela história, pela representação da memória e pelos significados plurais dessas edificações (LE GOFF, 1996).

Alves (2004) afirma que, muitas vezes, há certo romantismo na percepção dos monumentos que remontam ao século XIX, já que os mesmos são orientados pelo desejo de patrimonializar construções que remetam a uma historiografia tradicional. Exploraram-se, assim, patrimônios grandiosos. Entretanto, os estudiosos atuais buscam nesses espaços informações sobre a vivência coletiva, os vínculos de cidadania compartilhada, o sentimento de pertencimento e aspectos de uma identidade coletiva. Sabe-se, a partir das novas reflexões no campo patrimonial, que a riqueza do patrimônio não está no monumento ou nas edificações enraizadas, mas na maneira pela qual a comunidade demonstra a capacidade de valorizar o patrimônio. Como bem pontua Pollak “tanto no nível individual como no nível do grupo, tudo se passa como se coerência e continuidade fossem comumente admitidas como os sinais distintivos de uma memória crível e de um sentido de identidade assegurados” (POLLAK, 1996, p.13).

É no sentimento partilhado dos lugares de memória que a estação de Vila de Cava se estabelece como um elemento que potencializa a memória local e a própria função do patrimônio cultural e da memória ferroviária. Tais recursos a elegem como um legado que pertence em um lugar de coletivo, por se tratar de um bem comum para vários grupos. Assim, os lugares de memória estabelecidos pela comunidade da estação e do entorno, fazem dela um objeto, cuja memória, está presente no imaginário coletivo. As identidades e os pontos de vista se tornam também distintos e, por isso, o modo de enxergar a estação torna-se peculiar no espaço, no tempo e em lugares específicos (ALVES, 2004; POLLAK, 1996).

Nora (1993), em seus estudos sobre lugar de memória, baseava-se nas narrativas históricas francesas. O autor buscava se afastar das tendenciosidades de buscar as memórias na perspectiva de estado nação, desnaturalizando uma noção nacionalista. Nesse sentido, a memória é posta em uma função de salvaguarda como uma representação de ofício conservador. O autor percebe a necessidade de se buscar as memórias em lugares em que elas ainda vivem, respiram e pulsam. Lugares em que as lembranças estão cristalizadas e eternizadas para um determinado grupo ou desconhecidas para outros, mas essencialmente

reconhecidas como um lugar comum na memória coletiva (GONÇALVES, 2012; NORA, 1993; SANTOS, 2007).

Segundo Janice Gonçalves (2012), Nora inaugurou em seus estudos o pensamento que se distancia dos lugares em que a memória esteja relacionada a um discurso histórico formador nacionalista. Esse discurso tomado como “contracomemorativo” evidencia o afastamento da hierarquização dos ideais tradicionais e inaugura um novo pensamento cultural e político na identidade francesa. Em seus estudos sobre o autor, a pesquisadora afirma que

(...) associado a esse diagnóstico, o projeto historiográfico contemplado nos Lieux pretendia afinar-se com seu tempo, distanciando-se de uma narrativa histórica construída como memória da nação: tencionava “desnaturalizar” os materiais fundamentais do ofício do historiador e desconstruir os elementos e mecanismos da operação historiográfica, repensando os elos da história com a memória e realizando uma história da história (ou, como Nora também denominaria uma “história de segundo grau”). Os Lieux já efetivavam a ruptura, mesmo que os objetos fossem os mesmos de uma história-memória bastante conhecida (GONÇALVES, 2012, p.31).

Em seu texto *Entre a história e a memória: a problemática dos lugares*, Pierre Nora (1993) afirma que o saber da “sociedade sobre si mesma” possibilita aos indivíduos transformar sua mentalidade sobre o passado. E que a evocação de um passado nacionalista “não é um quadro unitário que se encerra na consciência coletiva”, mas que a legitimação dos acontecimentos futuros se dá pela própria legitimação do passado histórico.

Nora, ainda, sublinha que “o passado só seria possível conhecê-lo e venerá-lo, e a Nação, servi-la; o futuro é preciso prepará-lo”. Assim, a história configura-se como um elemento científico e social e a memória torna-se um fenômeno privado, tomado por um sentido absoluto, em que “a nação-memória terá sido a última encarnação da história-memória” e o estudo da memória e seus lugares tornam-se um objeto de reflexão (NORA, 1993, p.12). Para o estudioso

(...) o tempo dos lugares é esse momento preciso onde desaparece um imenso capital que nós vivíamos na intimidade de uma memória, para só viver sob o olhar de uma história reconstituída. Aprofundamento decisivo do trabalho da história, por um lado, emergência de uma herança consolidada, por outro. Dinâmica interna do princípio crítico, esgotamento de nosso quadro histórico político e mental, suficientemente poderoso ainda para não nos deixar indiferentes, bem pouco consciente para só impor um retorno sobre seus mais evidentes símbolos. Os dois movimentos se combinam para remeter de uma só vez, e com o mesmo élan, aos instrumentos de base do trabalho histórico e aos objetos mais simbólicos de nossa memória (NORA, 1993, p.12).

As afirmações de Pierre Nora (1993) levam em consideração que a memória se constrói a partir do artifício da vontade e da construção coletiva, cujas transformações e renovações se dão pela desritualização dos objetos. Pode-se tomar a estação da localidade de Cava como um lugar de memória, marcado, por um lado, pela ausência do peso ritualístico, mas repleto, por outro lado, de significações que se tornam presentes por meio das lembranças que fazer vir à tona aspectos identitários singulares dessa localidade.

Há sentimentos de nostalgia que emanam também dessas lembranças e que precisam ser relativizados. Para Nora, os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, por isso, é preciso criar arquivos (NORA, 1993, p.13). A história, por isso, na perspectiva do autor, torna-se um discurso da memória. São os vestígios da memória que se materializam e que se institucionalizam de maneira específica com o intuito de guardar aquilo que não se pode esquecer.

Culleton (2011) afirma em estudos sobre memória, lembrança e esquecimento que a formação das identidades depende da memória. Acredita-se que, quando utilizada no âmbito do patrimônio cultural imaterial, este se torna dependente da memória. Os indivíduos e as coletividades dão sentido aos bens culturais a partir da memória. Para Culleton “a identidade depende exclusivamente da memória de relações e não das coisas” (CULLETON, 2011, p.30).

Ao longo do tempo, a estação gerou significados a sua comunidade, sentidos que tomaram lugar no tempo, na memória e na história. A importância de salvaguardá-las se dá pela possibilidade de suas memórias serem reconstruídas pela evocação sobre aquilo que a condiciona como um elemento de cultura e identidade. O seu reconhecimento pode ser ilustrado não somente pelos seus significados, mas também pelos seus ressignificados e a partir da compreensão da memória constituída pelas lembranças dos moradores da região.

As reminiscências ligadas à estação de Vila de Cava, se atualizadas e restituídas a partir do próprio campo historiográfico, são capazes de dar vitalidade à dimensão patrimonial da estação. Em uma análise mais profunda sobre o conceito de memória sob a ótica de Platão, Culleton faz uma instigante provocação que desvela o valor das reminiscências.

A memória parece referir-se a algo que permanece, de alguma maneira se mantém intacto, tal como é, por sua vez, a reminiscência (anamnese ou reevocação) diz respeito a capacidade de recuperar algo que se possuía anteriormente e que foi esquecido. Essa é a base de toda filosofia platônica, segundo a qual conhecer algo é lembrar desse algo de forma original, sendo as formas originais as que significam e dão sentido ao mundo. É a evidência da fragilidade da experiência que conduz a busca daquilo que realmente é e não está sujeito a corrupção. Para Platão esse mundo de coisas verdadeiras e incorruptíveis é anterior à experiência sensível e por

isso deve ser evocada pela alma racional num exercício de atualização pela memória (CULLETON, 2011, p.33).

A estação de Vila de Cava, assim como muitas outras estações, pode ser atualizada e redescoberta a partir do âmbito das memórias. Para tanto, é preciso que se fomentem projetos que promovam uma interação entre o campo da memória industrial e da memória ferroviária com suas metodologias específicas e bens culturais que precisam ser reinseridos socialmente em suas localidades.

A estação de Vila de Cava é um patrimônio da memória ferroviária e, segundo Oliveira (2019), ao longo das últimas décadas, a memória e o patrimônio industrial ferroviário tem sido objeto de estudo e fomento em vários países do mundo, havendo o aumento exponencial nas discussões sobre estes conceitos. As propostas, de modo geral, possuem o objetivo de se consolidar os testemunhos materiais e imateriais do transporte ferroviário para não somente documentar esses testemunhos, mas proporcionar conhecimento para difusão e, em alguns casos, a sua ativação a serviço do bem público.

Essa ponderação de Eduardo Romero de Oliveira nos leva a considerar, portanto, a necessidade de inscrição da reivindicação do direito à memória em relação à estação de Vila de Cava. Como bem sublinha Nora “todos os lugares de memória são objetos de abismo” (NORA, 1993, p.24). Se a estação da localidade de Cava, manifesta-se na atualidade como lugar de memória, a partir das reminiscências de seus antigos moradores e frequentadores, é essencial que se tome o direito à memória para viabilizar políticas públicas que promovam a difusão da estação como bem cultural.

E, apesar de nas últimas décadas, a estação ter sido um objeto passivo a agressões, Benjamim (1994) nos traz a reflexão de que “nunca houve um monumento de cultura que também não fosse um monumento de barbárie”. Neste sentido, o direito à memória também remonta ao direito à cultura, cujos desdobramentos definem o direito à identidade cultural. A sociedade tem a oportunidade de fazer uma reflexão sobre o seu passado e os valores de suas raízes.

E, como no caso da estação de Vila de Cava, esse lugar se vincula às reminiscências, é preciso buscá-las nos relatos dos homens e mulheres que ainda guardam uma relação de pertencimento e de identificação com a estação. O mapeamento dessas lembranças e sua inscrição no âmbito da historiografia e da memória social coletiva são possíveis formas de inscrição do direito à memória que, inclusive, relativizariam os estereótipos que recaem sobre a localidade e a região que ela integra.

Para Paul Ricoeur (2007), a amnésia psíquica é um fator humano, passível de ser vivenciado por todos, assim como as lembranças, que quando acionadas se tornam a progressão de uma memória pura que se apropria de imagens que levam ao reaprendizado do passado no presente. A proposição do reaprender pode ser também considerada a partir da perspectiva da revitalização de bens culturais. Ricoeur ressalta que é principalmente no âmbito da cultura que a memória possui mais espaço. Essas reflexões de Ricoeur trazem subsídios importantes para a compreensão do silenciamento da história e da memória da estação de Vila de Cava, como também o de sua comunidade.

Ricoeur (2007) sinaliza, ainda, os abusos do uso da memória. Para ele, isso acontece quando a mesma é usada como matriz da história e não o contrário. Hierarquicamente, o estudioso defende a história como matriz e a memória como fonte para a escrita da história, cuja hermenêutica pode auxiliar no processo de entendimento dos fatos, ou seja, dos acontecimentos, dos seus fatores e das consequências desses fatos. Em ambos os casos, o uso da memória propõe uma fidelidade com o passado a partir do qual se dá a necessidade de se recordar.

Porém, segundo Paul Ricoeur (2007), sempre haverá algo passível ao esquecimento. No entanto, o autor considera que apesar de ser algo inerente à condição humana, em determinados momentos, o esquecimento pode se tornar um grande inimigo da história. Assim, as reflexões do autor, apesar de serem analisadas pela ótica dos acontecimentos da Segunda Guerra Mundial, também podem ser pensadas em sua relação com o silêncio que se manifesta nos patrimônios tanto em sua dimensão de história como de memória. A fenomenologia nos apresenta a descrição das narrativas da estação de Vila de Cava como a compreensão de sua comunidade em dimensão temporal. É, por isso, que o historiador deve estar atento aos fatos sociais.

Ademais, os historiadores, pouco acostumados, e pôr o discurso histórico, no prolongamento crítico da memória tanto pessoal quanto coletiva, não são propensos a aproximar os dois usos termo “representação” que acabamos de citar de um uso mais primitivo, a não ser na ordem do conhecimento temático, pelo menos na constituição da relação com o tempo, a saber, o ato de fazer memória: ele também tem a sua ambição, sua reivindicação, sua pretensão: a de representar o passado com fidelidade: Ora, a fenomenologia da memória, já na época de Platão e Aristóteles, propôs uma chave de interpretação do fenômeno mnemônico, a saber, o poder da memória de tornar presente uma coisa ausente ocorrida anteriormente. Presença, ausência, anterioridade, representação formam assim a primeiríssima cadeia conceitual do discurso da memória. Assim, a ambição da fidelidade da memória antecederia a ambição da verdade da história, cuja teoria distinta ainda estaria por fazer (RICOEUR, 2007, p.241).

Huysssem (2000), em seus estudos sobre a memória na perspectiva da história das sociedades ocidentais, afirma que ao mesmo tempo que é importante discutir e reconhecer a memória em um horizonte globalizante, os discursos ainda permanecem atrelados especificamente aos estados, suas nações e as suas histórias. Ele acredita que a memória ainda é o fator que caracteriza os argumentos da cultura contemporânea. Hipoteticamente, o autor aborda que a história necessita da memória para construir uma proteção contra o desaparecimento e elucida que os lugares de memória (*lieux de mémoire*), em Nora, compensam a perda de memória (HUYSSSEM, 2000, p.29). Esses lugares de memória, presentes nas lembranças dos indivíduos, que vivem em torno da estação, se revisitados, abrem a possibilidade de integrar as memórias aos acervos culturais.

O reconhecimento da necessidade de rememorar essas lembranças abre espaço para o reconhecimento dos significados da estação e a possibilidade do conhecimento destas significações por outras gerações. O que se busca com essa pesquisa é, dentre outros elementos, a reparação em relação à ausência do Estado na preservação do patrimônio cultural. Percebe-se, hoje, que há um consenso pelo direito democrático à memória, por isso, “o direito fundamental à memória é o direito subjetivo de conhecer, resgatar e refletir sobre o passado da sociedade, através do acesso orientado e gratuito ao patrimônio cultural brasileiro” (PAZZINI; SPAREMBERGER *apud* DANTAS, 2014, p.4550).

No caso específico da estação de Vila de Cava, é necessário sublinhar a falta de ações de preservação causadas, principalmente pelo enrijecimento a respeito dos bens patrimonializados e a falta de perspectiva de incluí-los em outras categorias de referências patrimoniais, já instituídas desde os anos 2000. Por isso, como consequência, o destino de muitos desses patrimônios é o de ficarem no esquecimento não pelo direito de esquecer, mas pelo fato de não terem a oportunidade de serem lembrados. E, assim, Pazzini e Sparenberger (2014, p.16) afirmam que o direito pode se estabelecer como um objeto de eficácia social.

Neste sentido, cabe sublinhar a reflexão de Paulo Cesar Garcez Marins sobre as instituições como o IPHAN órgão federal de gestão e políticas do patrimônio. Para o autor, as ações de tombamento não tiveram medidas efetivas que pudessem garantir a conservação dos bens tombados, e, por isso, as suas metodologias devem ser revistas. Para o pesquisador, a revisão desses paradigmas pode resultar em apropriações mais eficazes e pertinentes.

Seja do ponto de vista de um reconhecimento lento das fraturas e diferenças que constituem o país – e não apenas diversidades ou sínteses apaziguadoras –, seja pela gradual reorientação metodológica que procura trazer os agentes da sociedade civil para o processo de identificação, nomeação e auto-proclamação de valores patrimoniais atribuíveis a seus suportes de memória e práticas culturais, as políticas

federais de preservação cultural vêm se transformando. O peso da tradição, e, sobretudo de uma herança conceitual simultaneamente agregadora e segregadora, sintética e hierarquizadora, é parte constitutiva dessa mesma trajetória de patrimonialização, o que certamente não pode ser olvidado para um devir que seja pautado pelo equilíbrio dos agentes que compõe o país (MARINS, 2016, p.18).

No âmbito do campo da memória estão os estudos em torno do conceito de dever de memória. Conceito que surgiu na França e, segundo Bouton (2016), tornou-se objeto de estudo mais aprofundado a partir da década de 1990. Apesar do autor possuir justificativas contrárias ao que se atribui como dever de memória, alegando que não há uma unanimidade das partes, ele a define “como uma forma especial de responsabilidade em relação ao passado” (BOUTON, 2016, p.272). O estudioso afirma que isso pode promover o excesso de memórias, a culpabilidade e a responsabilidade entre as partes, e, ainda, favorecer memórias exclusivistas. O autor confere, entretanto, o exercício do dever da memória a responsabilidade do passado violento, ao reconhecimento das injustiças e à recuperação da dignidade, e entende que o esquecimento também pode se tornar um fator salutar.

Christopher Bouton (2016) constrói seus argumentos sobre a noção de dever de memória, sustentando haver uma relação espacial e histórica quanto à necessidade de reparação do passado, e nela, também há os seus contra-sensos. Para o autor é necessário o esquecimento, pois o excesso de lembranças prejudica o exercício salutar de esquecer e impede de ficar livre do passado.

Outros estudiosos sobre o assunto acreditam que o dever da memória pode ter um papel fundamental no processo de reparação dos grupos minoritários. Nesse caso, Bouton (2016) defende que alguns pontos de vista podem causar refutas sobre o passado histórico, e o mesmo, pode se transformar em um campo de disputa entre as partes. E que “para ir além dessa disputa entre memória e história, vale a pena lembrar que o dever de memória só é legítimo se baseado no trabalho de historiadores, tornando-se assim um ‘dever de história’” (BOUTON, 2016, p.5).

Vale ressaltar que “o patrimônio é uma construção social, que depende daquilo que um determinado grupo humano, em dado momento, considera digno de ser legado às gerações futuras e no Direito brasileiro, o conceito legal de patrimônio cultural encontra-se na Constituição Federal” (DANTAS, 2015, p.51). A memória a serviço da história são dois elementos relevantes para reescrever a estação de Vila de Cava como um patrimônio cuja lembrança se encontra presente na história de vida de homens, mulheres da localidade, na história do trabalho, da vida cotidiana dessas pessoas e na memória ferroviária perceptível por conta dos aspectos materiais da estação (BOUTON, 2016; OLIVEIRA; CORREA, 2019).

Heymann (2006) destaca que o exponencial discurso sobre o dever da memória na França e alerta sobre os “usos e abusos” da memória no espaço francês. Em seus estudos, compara o uso da memória na França e no Brasil de modo a buscar o ponto de convergência entre esses dois países. A pesquisadora mostra que os processos de globalização flexibilizaram os limites e aumentaram a interação dos indivíduos. A consequência foi uma nova configuração entre as fronteiras e a mudança de percepção entre os grupos e as populações em sua volta. Essa mudança de paradigma incorporou a diversidade e o pluralismo, por isso, “a premissa da unidade cultural das comunidades cede lugar à afirmação do multiculturalismo, ao respeito e à valorização da diferença, discurso que tem se imposto como legítimo, apesar de enfrentar resistências em contextos sociais específicos” (HEYMANN, 2006, p.3). Acredita-se que as lutas e os direitos dão lugar a uma memória viva, que ocupa espaço na história e nas interpretações sobre o passado.

A relação entre memória e identidade é um tema clássico nas ciências sociais, já que os grupos se fundam, também, sobre o compartilhamento de uma memória comum. Um aspecto importante nesse contexto diz respeito ao aparecimento de novas memórias no espaço público - ao imergirem na cena social, afirmando sua identidade, os grupos trazem à luz uma memória, para a qual buscarão reconhecimento (HEYMANN, 2006, p.03).

Quanto à justificativa da reivindicação do dever da memória, Luciana Quillet Heymann (2006) afirma haver um debate crítico sobre as leis que dispõem de eventos históricos. E para atender as demandas das comunidades, suas memórias estão geralmente atreladas a eventos. Mas, ela também afirma que ao Estado cabe a responsabilidade de reconhecer e reparar os danos a esses grupos. Assim, ao analisar os estudos de Todorov, a autora mostra que o dever da memória “propõe uma distinção entre formas de recuperar e, sobretudo, de utilizar a memória de acontecimentos passados. A memória cultivada pelos praticantes do novo culto da memória” (HEYMANN, 2006, p.14).

A autora reitera que tais debates sobre o uso da memória trouxeram consigo a oposição entre história e memória, e, que em certas reflexões, uma age em detrimento da outra. Nesse contexto, em oposição à história, o dever da memória é o de impedir o esquecimento. É, por isso, que ela concorda com autores como Todorov (2000) e Ricoeur (2007), e destaca que só há existência de memória porque existem acontecimentos históricos. No entanto, o discurso aqui apresentado é a tentativa do uso de ambas no campo da memória do patrimônio ferroviário, cujo legado iniciou-se na Segunda Revolução Tecnológica do século XIX, tomando uma esfera global (CUÉLLAR, 2019, p.45). Nesse sentido a história e a

memória têm papéis complementares: a primeira cabe trazer a materialidade dos fatos ocorridos e a segunda deve materializar o que foi construído, através da reminiscência.

Nesse exercício de direito, resgate e reparação, também se faz necessária a revisitação de fontes que podem proporcionar novas leituras no tempo presente. Tal ato auxilia no andamento da pesquisa e ajuda a não correr o risco da monumentalização das fontes. As fontes escritas, documentais e fontes orais são passíveis de novas interpretações, novos usos e leituras, assim, proporcionam novas pesquisas e novas análises. Os estudos dedicados à história, à memória e aos patrimônios possuem fontes que possibilitam seu reuso em novas abordagens ou nas releituras das mesmas, ampliando o entendimento dos argumentos antes não explorados (ALBERTI; HEYMANN, 2018).

Essas novas releituras trouxeram a reflexão sobre como o campo da memória no que se refere à estação de Vila de Cava. Neste caso, a memória se constitui como referência no qual o direito chancelado pelo Estado deve ser uma via a se cumprir, pois (...) é notável a relação do direito à memória com a cultura do povo que o exerce. Ademais, pelo que se entende, pode o direito à memória ser considerado um desdobramento do direito à cultura, ou ainda, ser visto como um corolário de um direito à identidade cultural” (PAZZINI; SPAREMBERGER, 2014, p.4.530).

É preciso, por isso, compreender as relações dos sujeitos com a estação de Vila de Cava em sua dimensão de espaço de sociabilidade e local de vivência. Por meio das lembranças deste espaço compartilhado, se acessam experiências humanas e, por isso, hoje, as reminiscências em torno de Cava se estabelecem como um lugar de memória constituído por significados e ressignificações. E, a partir delas, acredita-se ser possível construir uma perspectiva voltada a novas narrativas que permitam no tempo presente reconhecer o patrimônio e suas representações como um bem coletivo (NORA, 1993; CARDOSO, 2017).

3.3 A ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA: a memória como referência cultural

A memória não é história, é um complexo mecanismo de reconstrução do “passado do presente”, ou seja, de legitimação no presente das opções de uma sociedade, e dos seus diferentes grupos culturais ou sociais. A memória é, por isso, um instrumento estruturador de identidades, o que na prática significa que ela ajuda a segregar: as memórias de uns não são as memórias de outros, pois ambas são informadas por perspectivas actualistas distintas. A memória é, ainda, um mecanismo ideológico de compensação face a perdas ou fragilidades de um determinado grupo ou sociedade: a perplexidade no presente e a ansiedade frente ao futuro são equilibrados pelas “certezas” sobre o passado, num processo muito similar ao que Paul Auster (2003) menciona a respeito da memória no plano individual (OOSTERBEEK, 2015, p.14).

Segundo o autor Oosterbeek (2015), há uma grande dificuldade de se compreender os elementos que alinham e identificam a valorização dos patrimônios culturais no país devido à crescente reorganização das políticas pública e, ainda, devido a multipolaridade de bens culturais. Esses foram se distanciando de conjecturas nas quais subsistem modelos engessados. Sabe-se que “a evolução do conceito de patrimônio cultural nas últimas décadas, deslocando-se progressivamente da esfera dos monumentos e sítios para a esfera das paisagens culturais, visou acomodar a crescente diversidade e divergência de interesses socioculturais” (OOSTERBEEK, 2015, p.17).

O autor argumenta que a memória pode ser algo que atua num processo identitário, apoiando-se em referências hegemônicas para uma sociedade na qual vão reverberar o que foi essencial no passado. A dor pode ser algo excluído, pois, muitas vezes, não são essas lembranças que a memória decide valorizar em um determinado momento. Entretanto

(...) os referenciais da memória colectiva são o que chamamos de patrimônio cultural. Independentemente do seu estatuto de propriedade (que é muitas vezes privado, o que em si mesmo gera contradições e tensões), os objectos de patrimônio cultural material são, neste processo, bem mais importantes do que as memórias intangíveis. Ainda que estas sejam mais impactantes no curto prazo, e com uma carga emocional bem maior (o que explica o seu sempre presente domínio do quotidiano), as materialidades possuem duas características que são fundamentais nas sociedades com plexas: a sua localização espacial (que em muitos casos é inamovível, as sumindo por isso um lugar de destaque na marcação ou delimitação dos territórios reclamados por determinados grupos) e o facto de serem apropriáveis por interesses distintos ao mesmo tempo (OOSTERBEEK, 2015, p. 15).

A reflexão de Halbwachs (1990) sobre memória coletiva auxilia esta pesquisa na análise das lembranças que ainda existem sobre a estação de Vila de Cava, pois há o propósito de investigar essas lembranças por meio da História Oral³¹. As narrativas que se vinculam à estação se constituem como objeto da história e, por isso, ajudam a restituir e reconstruir sentidos em torno desse bem patrimonial que é a estação que está na localidade de Cava.

³¹ História oral é uma metodologia que tem seu início na década de 1950 nos Estados Unidos, na Europa e no México após a invenção do gravador. Consiste em pesquisa empírica por meio de entrevistas gravadas, relatos de pessoas que podem testemunhar acontecimentos, conjunturas, instituições, modos de vida e outros aspectos da história contemporânea. Difundiu-se nos campos da história, da antropologia, sociologia, da pedagogia, das ciências políticas, da literatura e entre outras ciências humanas. Foi introduzida no Brasil a partir da década de 1970, por meio do Programa de História Oral do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - CPDOC um programa de pesquisa pioneiro no Brasil. Após os crescentes estudos utilizando o conceito de história oral a partir de 1990 iniciou-se um movimento que culminou no ano de 1994 na Associação Brasileira de História Oral com membros de todas as regiões do país que produzem periodicamente encontros regionais e nacionais. Destes encontros se produziram várias pesquisas e editais que culminaram na criação da Associação Internacional de História Oral em 1996 com a realização de congressos bianuais. ([Http://cpdoc.fgv.br/acervo/historia](http://cpdoc.fgv.br/acervo/historia))

Pode-se afirmar que, na contemporaneidade, pela perspectiva patrimonial, a estação integra o campo do patrimônio industrial, por isso, projetam-se novas possibilidades dessas memórias afetivas serem revisitadas e ressignificadas já que essas evocam elementos da cultura e da identidade das ferrovias.

Aquilo que percebemos nos ajuda a reconstruir um quadro em que muitas partes estavam esquecidas. Se o que vemos hoje tivesse que tomar lugar dentro do quadro de nossas lembranças antigas, inversamente essas lembranças se adaptariam ao conjunto de nossas percepções atuais. Tudo se passa como se confrontássemos vários depoimentos. É porque concordam no essencial, apesar de algumas divergências que podemos reconstruir um conjunto de lembranças de modo a reconhecê-lo (HALBWACHS, 1990, p.25).

A História Oral permite ao historiador dialogar com o campo político e cultural, produzindo os materiais necessários para o campo investigativo a partir da reflexão de depoimentos e dos dados coletados e esses materiais levam o historiador à análise dos métodos necessários para a sua pesquisa. Ela também se vincula a uma subdivisão historiográfica que “refere-se a um tipo de fonte com a qual o historiador trabalha, a saber, os testemunhos orais” (BARROS, 2010, p.132).

Alberti e Pereira (2008), em seus estudos sobre as possibilidades da utilização das fontes orais em pesquisas históricas, tomam como base as articulações entre a história oral, a história política e o cruzamento de ambas com as fontes escritas, documentais e orais. A autora e o autor afirmam que, ao cruzar essas fontes, abre-se a possibilidade de ampliar o conhecimento sobre o passado, pois os dados empíricos trazem informações das histórias individuais dentro da história. Esse conhecimento sobre o passado pode ser reconhecido por meio do cotidiano dos indivíduos e confrontado com relatos, documentos e outros tipos de fontes. Assim, as reflexões sobre os acontecimentos anteriores podem ser pautadas nas discussões sobre o presente, trazendo conhecimento sobre o passado, disseminando saberes na contemporaneidade.

O intuito desta reflexão, como já se sublinhou, é buscar nas lembranças que ainda subsistem em torno da estação de Vila de Cava o que nelas ainda se manifesta como lugar de memória e que tem potencial de ressignificação e de reinserção social como referência cultural. É, por isso, que a partir dessas reminiscências, presentes em narrativas recolhidas em entrevistas, busca-se identificar as lembranças mais significativas para os cidadãos entrevistados bem como se tenta apreender como essas reverberam no imaginário coletivo.

Tais relatos trouxeram à tona a dimensão intangível que permeia e integra a estação fazendo da mesma, hoje, um patrimônio cultural ferroviário cujas memórias emergem na

perspectiva da História Oral. A análise de relatos segundo as reflexões de Pazzini e Sparemberger (2014) se aproximam do universo do patrimônio como um objeto a ser rememorado pelos indivíduos em que “deve-se priorizar a forma nobre da memória”.

Os elementos da memória coletiva partem de um ponto de vista individual para o coletivo, colaborando para o reconhecimento de outras gerações vindouras que não experienciaram a estação em funcionamento. Entretanto, destaca-se que, neste processo, alguns grupos são valorizados e outros excluídos. Rememorar as lembranças que fizeram parte da região de Cava é também retornar as origens da cidade que cresceu fora de sua freguesia, mas cuja memória e edificação ainda permanecem na região e ajudam a ilustrar a história deste lugar (DIAS, 2015).

As memórias destacam-se como parte da cidadania cultural, proporcionando meios de coesão cultural e também auxiliando na formação das identidades dos grupos, cujos diálogos com a memória, a cultura e a identidade, apontam para a perspectiva dos direitos culturais, pois “o que também, por extensão lógica, pode ser afirmado em relação ao direito à memória” (PAZZINI; SPAREMBERGER, 2014, p. 4533-4534).

Serão apresentados relatos de moradores, pois se compreendeu neste estudo que a essencialidade das vivências e das memórias podem ser recuperadas a partir da História e também podem ser apreendidas a partir da historiografia. Dessa forma, abre-se a possibilidade de reconhecer os diferentes significados que se formaram a partir da estação e perceber como os grupos sociais de Cava os compreendem. Além disso, o uso da noção de patrimônio cultural permite a possibilidade da análise desses lugares de memória que reverberam da estação. Tais narrativas possuem a intenção de produzir “métodos dialéticos e hermenêuticos que polarizam o debate sobre produção de sentidos” (VILLASCHI, 2014), com o intuito de utilizar a escrita da história para o reconhecimento da memória da estação de Vila de Cava (VELHO, 1994).

Na busca de rememorar as lembranças da estação, essa pesquisa optou por entrevistas em formato livre para que os depoentes expusessem suas falas de maneira espontânea. Foram feitas entrevistas com vinte e dois moradores de Vila de Cava e do entorno. Das vinte e duas entrevistas, somente de doze obteve-se a autorização do uso das falas nesta pesquisa. Por isso, os dados empíricos foram feitos com base nas entrevistas concedidas, em que dez são moradores do bairro de Vila de Cava e dois moradores de bairros vizinhos, totalizando doze entrevistados. Nove dos depoentes vivenciaram experiências com a estação em funcionamento e doze com ela desativada. A faixa etária dos entrevistados está entre noventa a oito anos de idade. Assim, a depoente mais experiente no dia da entrevista se apresentou

com a idade de noventa e dois anos e o mais jovem depoente oito anos de idade no dia em que ocorreu a entrevista.

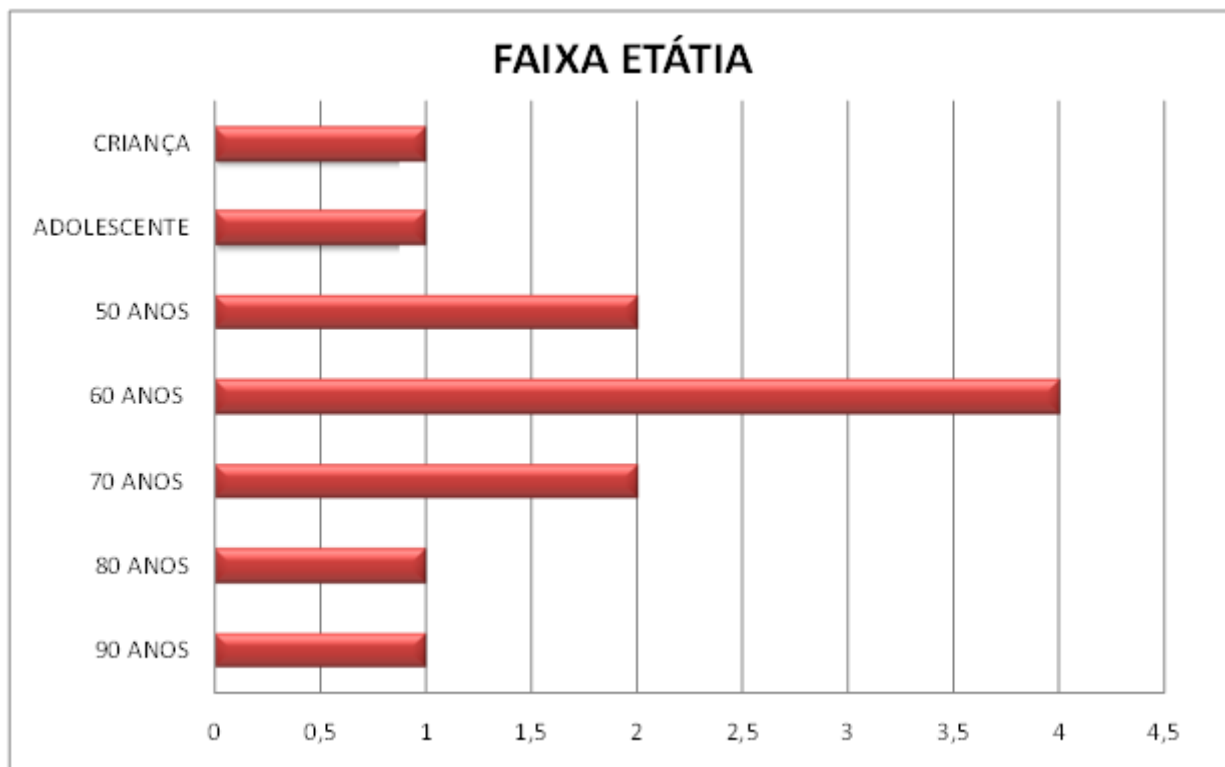


Gráfico 1 – Faixa etária dos depoentes.
Fonte: Dados da pesquisa.

Entre os entrevistados há comerciantes, donas de casa, funcionários públicos, professor e trabalhadores autônomos com diferentes níveis de escolarização.

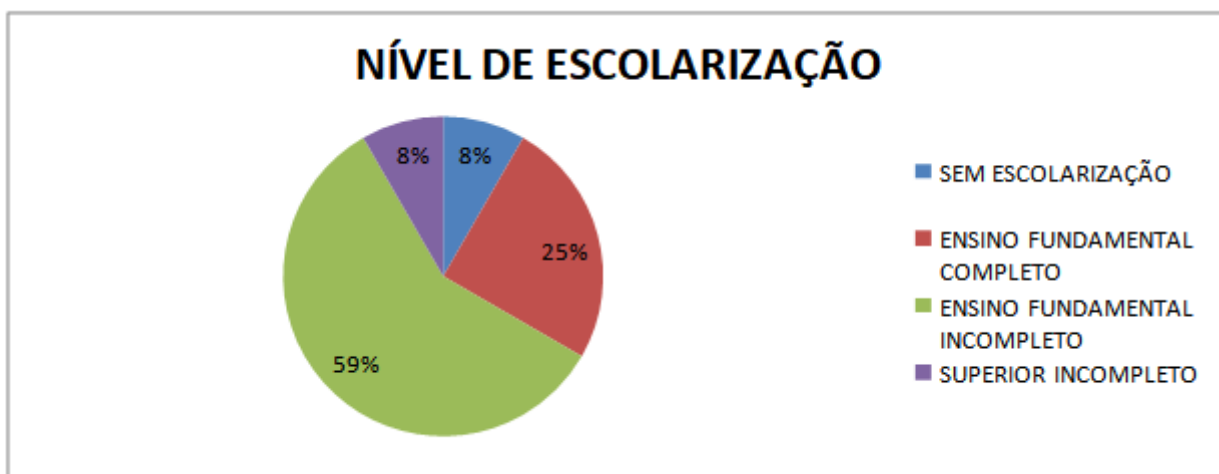


Gráfico 2 – Nível de escolaridade dos depoentes
Fonte: Dados da pesquisa.

Para Villaschi (2014) em seus estudos sobre hermenêutica reflexivo-dialógica do patrimônio, a compreensão dos sentidos inicia-se a partir da reflexão dos sujeitos e dos objetos em diferentes contextos. Segundo ele, isso contribui para o entendimento desses espaços, indicando as interpretações a serem feitas e, ainda, ajuda a distinguir a intervenção e os recursos para o enfrentamento dos problemas. A análise dos relatos deve ser “dirigida a conteúdos semânticos e significações fixadas em símbolos linguísticos e não linguísticos, a habilidade de interpretação individual e coletiva pode ser aprimorada mediante processos de aprendizagem, neste caso pelo patrimônio” (VILLASCHI, 2014, p.295).

É importante pontuar que a memória individual se apoia na memória coletiva, e que o homem evoca seu próprio passado pela necessidade de fazer lembrar acontecimentos, por isso, a sua memória se confunde com as dos outros. Mesmo sendo limitada entre o espaço e o tempo, a memória coletiva é também limitada em si mesma.

Há um conjunto de lembranças em torno da estação de Vila de Cava que ainda subsiste de forma residual e que se institui como um expressivo referencial de memória coletiva. Mas, para recuperar os aspectos dessa memória coletiva que surgiu em torno desta estação é preciso que essas narrativas sejam rememoradas e difundidas, para que possam ser novamente apropriadas e ressignificadas no âmbito da região da Baixada Fluminense, pois

(...) a política de preservação no Brasil é oficial, significando que o Estado é o agente que seleciona e compartilha o patrimônio cultural, que serve à finalidade de constituir o topo partilhado, aceito e transmitido pelo grupo social (SMOLKA, 2000, p.188). Nessa linha de raciocínio, Pollak (1989, p.3) afirma que os monumentos e tradições são os lugares da memória, que servem como indicadores empíricos do que é comum a um grupo, e que ao mesmo tempo o torna singular, diferenciando-o dos outros (DANTAS, 2015, p.49).

Esta pesquisa rememora, a partir da escrita historiográfica, essas narrativas com o intuito de fixá-las como referencial cultural na memória coletiva dos moradores da Baixada Fluminense. E, nesse exercício de rememoração, a partir dos relatos de seus moradores, a pesquisa mostra os vínculos dessa memória com o campo mais amplo do patrimônio industrial e ferroviário. Este estudo buscou, portanto, iniciar um diálogo entre o campo da memória ferroviária e as especificidades da localidade de Cava e seu cotidiano. A investigação voltou-se para a recuperação de memórias que produzem vetores de sentido para a localidade, já que essas são lembranças de experiências de uma região, a partir da qual nasceu parte da Baixada Fluminense.

As memórias descritas e analisadas abaixo contribuem para o enriquecimento do campo do patrimônio e da memória ferroviária, pois enunciam aspectos singulares que foram,

ao longo de mais de um século, associando-se à estação. Suas histórias, os significados que dela são oriundos e sua ressignificação, foram descritas por moradores da região sem perguntas diretas e se deu, assim, por meio de uma observação participante. A escrita dessa pesquisa buscou as experiências desses moradores, sua visão sobre a estação e, sobretudo suas memórias. Para Bosi:

A memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo atual das representações. Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também empurra, desloca estas últimas, ocupando o espaço de consciência. A memória aparece com força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora (BOSI, 1979, p 9).

Descrevem-se, em primeiro lugar, as histórias de uma senhora de noventa e dois anos, que receberá aqui o codinome de Dona C. Moradora do bairro de Iguazu Velho, e muito desconfiada, vive com as filhas e netos. Todos moram no mesmo quintal. Caminhava muito pouco, falava baixo, mas pôde contribuir de forma significativa para essa pesquisa. Apesar de muito idosa e não saber assinar o nome relatou algumas de suas histórias, falou sobre sua família, contou de suas origens e a sua relação com o lugar. Pôde-se, assim, através de seu relato, constituir a ideia de memória e sua conexão com o presente e com o futuro, o que acaba demonstrando a importância das relações sociais através da memória na construção da identidade de uma região (STIGLIANO *et al*, 2010).

Eu vivo aqui há muito tempo. Nasci aqui. Havia poucas casas e não tinha ônibus. Nos dias de culto íamos e voltávamos a pé para igreja. Também comíamos o que plantávamos. O dono das terras vendia leite. Somos todos daqui. E meus pais trabalharam aqui. Trabalhavam para um senhor.³²

A senhora relatou que nasceu na região e vive faz muitos anos no local. Disse que era uma época difícil, de poucas casas e precariedade na oferta de transportes e que por isso, nos dias de sua ida à igreja, tinha que ir e voltar a pé. Ela também relatou que seus pais trabalhavam para um proprietário de terras da região. Trabalhavam na terra, ordenhavam vacas e muito do que produziam era para própria subsistência. Porém, vez por outra, confundia-se com o espaço de tempo dos acontecimentos sobre si mesma e seus pais, em uma época que certamente trabalhavam para pequenos produtores da região. Pela sua idade avançada, provavelmente estes eram escravizados ou forros.

³² Esta entrevista foi concedida a pesquisadora pela senhora que recebeu pseudo de Dona C., em 09 de junho de 2018, na cidade de Nova Iguaçu.

Trata-se talvez de um momento em que as articulações com o passado trazem a ruptura do momento presente e, por se tratar de relatos e da interação de pessoas, ressalta-se aqui que a senhora, sempre entre uma conversa e outra, falava com os netos e dos netos. O que não comprometeu o principal objetivo desta pesquisa, pois a memória nos proporciona conhecimento e, desta forma, os mais velhos nos dão bem essa dimensão de sábia ancestralidade (BATISTELLA, 2015).

As sociedades orais se reconhecem pela fala e por meio de comunicação diária e, mesmo assim, preservam a sua sabedoria. Dona C seguiu com sua narrativa e nos disse “Nós vínhamos de José Bulhões, Vila de Cava agora. O trem passava ali onde está a estrada. Fizeram uma estrada ali. Está ali não é? Então, é isso. Eu ia para Vila de Cava ver as gravações da novela e às vezes levava as crianças.”

Em seguida, Dona C. relembrou quando levava os filhos a pé ao antigo bairro de José Bulhões, hoje Cava, caminhando pela estrada para ver a gravação ao vivo da novela de horário nobre que era filmada na estação (NORA, 1993; BATISTELLA, 2015). Ver ao vivo a novela e seus atores, segundo a senhora, era um evento a parte. Nesse ponto, percebe-se que a fala da senhora possui um tom de saudosismo sobre as lembranças que remetem a essa época. Isso nos leva a perceber traços importantes desse ato de rememorar.

A memória como propriedade de conservar certas informações, remete-nos, em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas. É um elemento essencial da identidade, “individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje (STIGLIANO *et al*, 2010).

Morador de Vila de Cava há mais de sessenta anos, Seu Orlando, filho de Dona Arlete nascido e criado na localidade assim como sua mãe, conta com saudade sobre o período de sua infância, quando o mesmo colocava cacos de vidro na linha do trem esperando que este passasse para moer os vidros, que misturaria com cola para fabricar seu próprio cerol e empinar suas pipas. Ele nos conta: “Nós ficávamos esperando o trem passar. Os vidros ficavam moidinhos. Era como fazíamos o cerol para empinar nossas pipas”.

O depoimento de Seu Orlando revela o cotidiano e a simplicidade dos meninos iguaçuanos. O senhor continuou seu relato dizendo: “Não havia essas casas ali...” falou sorridente apontando em direção às casas. Aos risos e, ao lado de sua mãe, contava suas traquinagens de infância, o quanto a estação e o trem ajudaram a região a ter um pequeno progresso e de como era animada a localidade, na época da circulação de trens à vapor.

Na época do trem isso aqui era cheio, muito animado. Quando o trem chegava apitando a criançada gritava. A novela A Cabana do Pai Tomás, foi filmada na estação de Vila de Cava e em Iguazu Velho. Vila de Cava virou uma festa! Os trens eram todos enfeitados de bandeirinhas. Mas fora esse evento, a realidade é que esta linha férrea foi construída para trazer os tubos de água para o Rio D'Ouro e Jaceruba para a capital do Rio de Janeiro. Depois que terminaram de construir a adutora a linha serviu para a locomoção de passageiro, escoamento de produtos agrícolas e carga. Depois desativaram tudo³³ (Orlando Lopes Portela, 2016).

Seu Orlando relembra o período de sua infância e o de sua adolescência, quando já embarcava nas locomotivas em direção ao centro do Rio de Janeiro, e demonstrou ser conhecedor da própria história da fundação estação e de seus fins. Relatou que na época das locomotivas, o bairro era cheio e animado. Quando os trens chegavam à estação apitando, as crianças se alegravam, gritavam. Também se recordou da novela gravada na estação. Disse que na época da novela, Vila de Cava era um local festivo, que as locomotivas eram enfeitadas com bandeirinhas, mas, em tom de tristeza, contou o motivo pelo qual a estação e os trilhos foram retirados da região.

Disse que era conhecedor da realidade, e que, na verdade, a estrada de ferro havia sido construída para colocação dos dutos para levar água para a capital. Disse, ainda, que depois a estação serviu até para passageiros e para escoamento de cargas, mas apenas por um tempo e que depois foi desativada. De acordo com os próprios depoimentos e os jornais da época, certamente a estação foi desativada no final da década de 1960.

Em seu depoimento, Seu Orlando demonstrou ser conhecedor dos fins que levaram a construção da estação e o que a mesma representou para ele, para sua família e a para população de Vila de Cava no período em que estava em funcionamento. Porém, pouco falou sobre o que levou a desativação da estação, lembrando apenas o que ela representou positivamente enquanto esteve ativa. Sua tentativa demonstra o desejo de apenas lembrar aquilo que traz à memória as boas lembranças.

Seu Orlando produz, em particular, um novo espaço de sentido sobre a estação. Ele rememora a experiência de quem vivenciou diversos momentos que estarão registrados somente na memória daqueles que fizeram parte daquele contexto. Nota-se que a estação e suas locomotivas à vapor, por meio do depoimento de Seu Orlando, fizeram parte do legado histórico deste senhor de maneira positiva, pois sua memória abarca somente aquilo que lhe traz a sensação de prazer, saudade e alegria.

³³ Esta entrevista foi concedida, por Orlando Lopes Portela, à pesquisadora, em 30 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.

Seu relato oculta qualquer abordagem negativa, deixando ausentes as informações sobre o porquê da desativação da estação. O lembrar, nesse caso, trouxe somente as boas lembranças que marcaram a infância de Seu Orlando e o que representou certo valor e certo sentido em sua história de vida. São as imagens do passado elaboradas no presente, que mostram que a narração da própria vida é o testemunho do que não se quer esquecer. Como bem sublinha Bosi “É a sua memória” (BOSI, 1979, p.29).

No mesmo endereço estava Dona Arlete, mãe de Seu Orlando. Senhora de mais de oitenta anos, filha do único farmacêutico da região na época. A senhora contou que nasceu, cresceu, estudou, casou-se e criou os filhos na região de Vila de Cava, bem próxima à estação.

Meu pai era farmacêutico e dono de uma farmácia no centro de Vila de Cava. Ele tinha clientes de Rio D’Ouro e São Pedro, pois ele era um excelente farmacêutico. Meu pai fazia os remédios e os manipulava bem depressa. O trenzinho chegava à estação e depois o maquinista apitava quando estava chegando próximo a farmácia porque os maquinistas já sabiam que havia freguês esperando. O trem se locomovia bem “devagarzinho” meu pai fazia sinal para os fregueses embarcarem³⁴ (Arlete Pereira Lopes Portela, 2016).

Ela falou com certo saudosismo sobre a estação na época que seu pai era o farmacêutico da região, e contou como as pessoas viajavam a carona de Rio D’Ouro e São Pedro até a estação de Vila de Cava, para conversar e se consultar com seu pai. No seu relato, ela ainda conta que seu pai era português e era proprietário de uma farmácia e o único farmacêutico da região. Atendia não só clientes de Vila de Cava, mas também de Rio D’Ouro e São Pedro.

A depoente falou, ainda, como seu pai manipulava os remédios depressa quando ouvia o apito do trem. Os maquinistas conhecedores da região sabiam que os fregueses da farmácia precisavam retornar para as suas casas. Então, a locomotiva se deslocava lentamente, “devagarzinho”, dizia Dona Arlete e paravam ao sinal de seu pai para que os clientes pudessem embarcar.

Dona Arlete relembra com bastante entusiasmo da época de sua adolescência. Ela relatou que esteve perto de seu grande ídolo Sergio Cardoso, no final da década de sessenta, quando na estação de Vila de Cava foram gravadas cenas da novela *A cabana do Pai Tomás*. E conta: “O trem apitava desde a curva e quando chegava à estação as pessoas desembarcavam. Também aconteceu a gravação de uma novela que passou na televisão. Vila

³⁴ Esta entrevista foi concedida, por Arlete Pereira Lopes Portela, à pesquisadora, em 30 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.

de Cava era muito bonito. O artista principal era Sergio Cardoso.” Disse a senhora completando a frase ao falar de seu pai, reafirmando, assim, a forte lembrança que a novela ainda possui na memória dos mais idosos.

Dona Arlete expressou em seu relato alegria, e o tom de sua voz denunciava que ela relembra de sua adolescência com saudade. A reação da senhora pôde levar à reflexão de que a memória possui como elemento a “conservação do passado; este sobrevive, quer chamado pelo presente sob as formas da lembrança, quer em si mesmo, em estado inconsciente” (BOSI, 1979, p.15). Percebe-se, por meio desta afirmativa, que tanto Dona Arlete como seu filho Orlando relembram apenas as histórias que os remetem às boas sensações ligadas à estação. Tal afirmativa mostra o quanto a memória pode ser seletiva quando evoca as memórias afetivas mais profundas e suas significações.

Envolvidos e perdidos nas suas próprias memórias, mãe e filho expressaram em suas narrativas, a sensação de pertencimento e nostalgia. Duas gerações e duas histórias com interseções em um mesmo lugar, porém, com significados singulares. São memórias que se cruzaram, memórias que se sobrepuseram, constituídas em um mesmo espaço, entretanto, em temporalidades diferentes. Seus espaços e suas memórias agregaram e difundiram acontecimentos positivos que fizeram parte da vida de ambos, e, por isso, inscrevem, dessa forma, a estação como um lugar de memória. Tais depoimentos nos remetem à reflexão de Halbwachs que pondera

(...) nossos pais caminhavam a nossa frente, e nos orientava para o futuro. É chegado um momento em que eles se detêm e nós ultrapassamos. Então, devemos nos voltar para eles e parece que no presente foram envolvidos pelo passado, e que são confundidos agora por entre as sombras de outrora (HALBWACHS, 1990, p.69).

Neste sentido, as memórias dos atores se fundem entre o passado e o presente e estes estabelecem significados a ponto de produzir sentidos, por isso, as histórias de Dona Arlete e Seu Orlando estão ligadas à localidade de Vila de Cava e à antiga estação. Nota-se que as memórias afetivas se fundem e ganham dimensão coletiva pela própria perspectiva do ato do rememorar (HALBWACHS, 1990).

Senhora de quase oitenta anos e da mesma geração de Dona Arlete, Maria da Penha, que atende pelo nome de Dona Piedade, mora na localidade de Vila de Cava e acompanhou a prosperidade da estação. Ela tem memórias ainda muito nítidas destes velhos tempos. Nascida em Macuco, Niterói, veio para Baixada Fluminense, ainda menina, com seus pais e mais três irmãos, sendo estes os únicos sobreviventes de uma família em que os pais tiveram quinze filhos. Morava no entorno da cidade de Nova Iguaçu e cresceu nos arredores do Bairro da

Posse. Sua juventude foi praticamente, segundo a depoente, viajando nos trens do ramal de Japeri, no qual começou a embarcar cedo, desde os nove anos, rumo à estação D. Pedro II.

Dona Piedade, apelido de família, segundo ela, contou sobre os tempos difíceis, reclamou das condições dos trens na época, mas elogiou a Era Vargas, sem se dar conta das responsabilidades e atribuições que o governo deixava de cumprir, como a manutenção do sub-ramal que acabou extinto no final da década de 1960. Mesmo assim, Dona Piedade relembrou as idas e vindas à casa de seu irmão mais velho, que morava em José Bulhões, e de como era divertido pegar carona no trem do ramal Rio D'Ouro a caminho de Jaceruba, para saltar dele em movimento em frente à Rua Violeta. As cenas lembradas pela senhora trazem a lembrança da vida difícil, cujas ações cotidianas davam leveza para as dificuldades encontradas.

Naquele tempo não tinha filho, não tinha nada. Eu era uma pessoa cheia de coragem, cabeça mole. Tinha o costume de saltar do trem ainda em movimento. Às vezes pensávamos que o trem estava devagar, mas ainda estava rápido. Então saltava tinha que dá uma corridinha. Muitas vezes perdíamos o equilíbrio ou dávamos um tropeço que terminava em queda³⁵ (Maria da Penha Cesar Viana, 2015).

Gargalhando³⁶, a Senhora quase octogenária disse que era jovem e solteira, não tinha filho e nem juízo. Ela conta que embarcava no trem na estação de Vila de Cava, mas que onde descia não havia estação, então, saltava da locomotiva em movimento e, por muitas vezes, caiu. Mas, segundo ela, era o que dava graça à aventura.

Dona Maria da Penha, assim como outros moradores da região, utilizava essa prática que, apesar de perigosa, mostra lembranças de uma época difícil para a população de Vila de Cava. Essas práticas denunciam as dificuldades que os moradores dessa região enfrentavam, mas enunciam também pequenas ações cotidianas, nas quais, de algum modo, muitos se reconhecem. Práticas que ainda sobrevivem na memória de muitos moradores da localidade de Cava e nos bairros do entorno. Ramos e Lopes (2010), em uma reflexão sobre a constituição dos lugares de memória, trazem a seguinte reflexão baseadas nos estudos de Fernando Catroga (2001) sobre memória e história.

Vista como fonte de experiência e como um dos suportes da identidade individual ou coletiva, a memória está relacionada com a história desses personagens e, quando embasada nas lembranças provocadas por vestígios do passado poderá desempenhar a sua função social, através de liturgias próprias. Por isso, o seu conteúdo é

³⁵ Entrevista concedida por Maria da Penha para a pesquisadora Joana Cesar Viana, em setembro de 2015, na cidade de Nova Iguaçu.

³⁶ A entrevista de história oral nos acena com a chance, ou ilusão, de suspendermos um pouco que seja, a impossibilidade de assistir a um filme contínuo do passado. Quando isso acontece é porque nela encontramos a “vivacidade” do passado, a possibilidade de reviver a experiência do entrevistado (ALBERTI, 2004, p.15).

inseparável dos seus campos de objetivação e de transmissão – linguagem, imagens, relíquias, lugares, escrita, monumentos – e dos ritos que o reproduzem. O que mostra que, nos indivíduos, não haverá memória coletiva sem suportes de memória ritualisticamente compartilhados. Ou seja, não existe memória sem traços (RAMOS; LOPES, 2010, p.174).

A memória é um dos suportes para a formação das identidades, e mesmo sendo individualizada, seus personagens evocam lembranças do passado que exercem uma função social abrangendo diversos campos de linguagens ao serem compartilhadas. Cada uma das memórias assume dogmaticamente a ação do universo coletivo. Assim, como veremos nos epceudos³⁷, a seguir.

A Senhora N, da mesma época e geração de Seu Orlando, é também mais uma moradora de Vila de Cava e vive na área do entroncamento, uma das áreas que servia como casa de turma da antiga estação. Declarou-se uma das filhas de um antigo funcionário da RFFSA. Relatou o tempo em que chegou ao prédio da estação e o que encontrou. Seu relato foi concedido de forma muito breve e desconfiada, pois a mesma, por residir nas áreas da estação, sentiu-se pouco confortável com a entrevista, mesmo que a proposição de sua fala e seu relato tenham sido de teor espontâneo.

Moro aqui há 32 anos. Quando cheguei, a estação era suja e abandonada. Havia muitos morcegos. E mesmo funcionando, já havia muita gente morando dentro da estação e outras já estavam morando em outras partes do terreno. Eles dizem que são parentes do moço que trabalhava na estação. E não sei de mais nada.³⁸

A Senhora, moradora de uns dos prédios da estação, confirmou que reside no local há muitos anos e que, ao chegar à estação havia muita sujeira, animais e muitos moradores já residindo nos prédios da estação, ainda em funcionamento. Disse, ainda, que muitos desses moradores se autodeclaravam ex-funcionários da RFFSA. Apesar da desconfiança, também falou do tempo em que as locomotivas eram abastecidas de água quando paravam na estação e acabou mostrando um anexo próximo a bilheteria onde, segundo ela, funcionava a escola MOBREAL³⁹. Mesmo com sua breve fala, ela contribuiu o suficiente para se compreender o sentimento desta antiga moradora da região.

³⁷ Outros moradores apesar de também contribuírem para o enriquecimento dos estudos aqui apresentados, tiveram certo receio para fornecer a autorização, por isso, serão apresentados como Dona C, Senhora N, Senhor M, adolescente Z e menino Y.

³⁸ Entrevista concedida pela Senhora N a pesquisadora Joana d’Arc Cesar Viana, em setembro de 2015, em Nova Iguaçu.

³⁹ MOBREAL: Movimento Brasileiro de Alfabetização.

Outro depoente é o Senhor M, que assim como a Senhora N, também é morador da estação, nascido e criado no bairro desde 1959. Ele contribuiu espontaneamente com sua breve e alegre fala. Lembrou dos passeios para a Estação São Pedro (Jaceruba), em que pegava carona com seus amigos, dos trabalhadores da antiga fábrica de pólvora próximo à estação, hoje desativada. Segundo o depoente, os operários utilizavam o trem para chegar ao trabalho. Ele mostrou onde passavam os trilhos dos trens a caminho de Tinguá e Rio D'Ouro, descrevendo o tempo da escola MOBREAL no prédio da estação e contou como a população circulava por ali.

Aqui funcionou a estação de Vila de Cava. Antes de receber esse nome, se chamava José Bulhões. Funcionou, mas fechou antes da Copa de 1970. Aqui nessa rua era a Estrada de Ferro onde passavam os trilhos para Tinguá. Era dentro da estação que funcionava a escola MOBREAL no horário da noite. Era bom aquele tempo. O pessoal da Explo pegava carona também era José bulhões, mas que hoje é Nova Brasília. Saltavam bem em frente à fábrica. Depois ficou ruim para eles, tinham que ir a pé.⁴⁰

O Senhor M, assim como todos os outros, também demonstrou saudosismo em seu depoimento ao dizer “Eu nasci nesse lugar, cresci e garoto, brinquei muito aqui. Quando moleque, andava a carona nos trens para ir até a cachoeira de Jaceruba. Depois passei a ir de bicicleta ou de ônibus.” O relato do Senhor M, assim como o da Senhora N, mostra como os indivíduos valorizam as lembranças positivas.

Como bem destaca Bosi “na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado” (BOSI, 1979, p.17). A memória, os significados e as singularidades de cada uma dessas histórias aqui apresentadas, representam para esses depoentes as suas memórias, e nos deixam vislumbrar pequenos acontecimentos que ocorriam na estação e, o quanto certos fatos, vinculados à estação de Vila de Cava, passam a referenciar esse passado (BOSI, 1979).

No que diz respeito aos dois últimos depoentes, Senhor M e Senhora N, percebe-se que há a consciência da importância da historicidade da estação. No entanto, indagações permeiam os relatos dos mesmos. Em que medida o pertencimento como moradores daquele espaço levou os mesmos a apreender o valor da historicidade do passado de Vila de Cava? Será que as circunstâncias obrigaram esses moradores a repensarem o próprio sentido de noção de patrimônio e pertencimento?

⁴⁰ Entrevista concedida por Senhor M a pesquisadora Joana D’Arc Cesar Viana, em setembro de julho de 2015, em Nova Iguaçu.

As indagações feitas anteriormente nos levam às inquietações de Márcia Chuva, especialmente quando a autora trata da necessidade de constituição de práticas de preservação e das dificuldades daí advindas para a proposição de uma nova perspectiva de tratamento do patrimônio cultural (CHUVA, 2012). Projetos com políticas públicas e jurídicas, que possam oferecer medidas para a preservação do patrimônio, respeitando as suas singularidades, são fundamentais, principalmente para bens culturais como a estação de Vila de Cava, que se inscrevem, inclusive, no âmbito mais amplo da memória e do patrimônio ferroviário.

Seu Antônio, outro depoente e morador do Centro de Vila de Cava, um dos mais conhecidos no local, também contou suas experiências em torno da estação. Descendente de imigrantes portugueses, era filho de Dona B, figura muito conhecida no bairro, pois era a dona da “padaria do meio”. Esta, que era portuguesa nascida em São Vilarinho das Furnas, segundo Seu Antonio, veio com seu pai também português. Deste último, o senhor não conseguiu lembrar a cidade portuguesa de origem, o que nos leva a reflexão de que quando as mesmas elucidam “dos poderes da seleção do que se recorda e do que consciente ou inconscientemente se silencia. Memória e esquecimento são, neste caso, face da mesma moeda” (BOSI, 1979, p.21). Sobre sua progenitora, Seu Antônio relata que esta era mais falante, falou com saudosismo e tom de tristeza o motivo que obrigou a sua mãe deixar a sua cidade natal e a adaptar-se em outra pátria.

Minha mãe falava de suas origens para os filhos. Às vezes ficava triste ao falar de sua cidade que foi inundada para a construção de uma represa. Ela ficava triste por saber que tudo que havia antes não existia mais. Porém, minha mãe dizia que aqui também era bom e que gostava desse lugar. Minha mãe viveu até o ano passado. Meu pai não era da mesma cidade da minha mãe. Tentarei lembrar para falar com você⁴¹ (Antônio Oliveira Viana, 2018).

A causa da fala melancólica trazida pelo filho se deu ao fato de que sua mãe era oriunda da cidade do Vilarinho, inundada por uma represa. E, devido a esse fato, sua progenitora não tinha desejo de voltar à sua terra natal. E, assim, ela fez do bairro de Cava o seu lugar. O depoimento levou à reflexão de que a ressurreição da memória remete à representações da infância, da família, dos grupos e das relações sociais. De forma que qualquer modificação no ambiente alcança a qualidade íntima da memória (BOSI, 1979; RAMOS; LOPES, 2010).

⁴¹ Esta entrevista foi concedida por Antônio Oliveira Viana a pesquisadora Joana D’Arc Cesar Viana, em 21 de junho de 2018, em Nova Iguaçu.

No decorrer de sua narrativa, ele lembrou-se da infância ao lado de sua mãe na padaria. Lembrou-se de como ajudava a encher os *freezers*, a atender o elenco da novela *A Cabana do Pai Tomás*, na época das gravações da novela na estação. “Os atores andavam por Vila de Cava toda. Não me lembro de todos.” Contou o depoente sorrindo. “Só dos famosos. A Ruth de Souza, Sergio Cardoso. Aqui havia um banheiro que o elenco usava. E aqui uma mesa onde tomavam café. As pessoas da novela ficavam aqui.” Seu Antônio falou com ar de riso, apontando o local no qual ficavam as mesas dos fregueses.

Ele falou das boas lembranças e até mesmo com certo orgulho dessa época. Entretanto, questiona a desativação das ferrovias e expõe seu ponto de vista no campo econômico e político no depoimento, quando afirmou reconhecer que a estação é um patrimônio do lugar e que o governo deveria ter repensado as consequências e os impactos econômicos que alguns locais sofreriam após o cessar das locomotivas.

A estação é um patrimônio, é importante para a história do lugar. A respeito das ferrovias em minha opinião o governo deveria ter colocado outro tipo de ferrovia no local. A coisa estancou e todas as cidades que eram cortadas por essa ferrovia sofreram com o impacto do não crescimento. Essas cidades deixaram de crescer. Essas cidades pagaram o preço de perder a ferrovia. Tinguá, Vila de Cava, Jaceruba, Adrianópolis. Miguel Couto por ser mais próximo de Nova Iguaçu pagou menor preço (Antônio Oliveira Viana, 2018).

A análise de Seu Antônio⁴² demonstrou que o mesmo detém certo conhecimento, o que lhe permitiu criticar as políticas adotadas na época. Ele nos conta a falta de políticas públicas voltadas para a localidade, apontando como principal motivo o decréscimo da região, e ainda pontua que a falta da ferrovia prejudicou o comércio e as negociações feitas pela sua família como as compras e vendas no espaço da estação. “Tudo isso foi algo que me foi cortado. Minha relação com essa estação é de perda e de muita lembrança boa. Minha mãe, inclusive”.

Seu Antônio lembrou, mais uma vez, não só das relações da família com a estação, mas também de sua mãe, suas origens e suas raízes. Ao dar procedimento a seu depoimento, a fala de Seu Antônio representou a imagem simbólica do que fazia parte não só do seu cotidiano, mas de outros meninos da região. Coincidindo com o depoimento anterior de Seu Orlando, ambos ainda meninos usavam da mesma prática para fazer cerol (BOSI, 1979; ENNES; MARCON, 2014; OLIVEIRA, 2010).

⁴² Na história oral, o objeto de estudo do historiador é recuperar do por intermédio da memória dos informantes; a instância da memória passa, necessariamente a nortear as reflexões históricas, acarretando desdobramentos teóricos e metodológicos importantes (FERREIRA; AMADO, 2006 p. 15).

Eu era pequeno e me juntava com outros moleques para fazer cerol. O legal era colocar os cacos nos trilhos e deixar o trem passar. Era uma expectativa danada. O trem passando, a gente ouvindo o vidro quebrando e depois dividia os cacos para passar na linha pra gente soltar pipa (Antônio Oliveira Viana, 2018).

Pode-se afirmar que as lembranças dessas gerações se relacionam com o tempo presente e com o tempo passado. Nesse contexto, a memória apresenta-se como força ativa munida de subjetividade. As percepções são complexas e, por vezes, desconexas, mas ainda podem ser cronologicamente localizadas no tempo.⁴³

Estes relatos, como os anteriores, nos levam ao mesmo lugar: a estação. Espaço de interação entre pessoas que ajudaram a formar essa região. Local que agrega vivências, que são perceptíveis no âmbito da memória social coletiva da localidade e nas memórias individuais. Estas, que se funde em espaço-tempo, num conjunto da consciência e inconsciência pessoal (HALBWACHS, 1990; STIGLIANO, 2010).

Seu Willian Guilherme, morador da localidade, disse ser nascido e criado na região. Falou com saudade do tempo que seu pai andava no trem à carona com ele, do Centro de Vila de Cava até o bairro de Nova Brasília.

Meu pai trabalhava na construção civil, era mestre de obras. Recebia toda sexta. No dia seguinte me levava pra fazer compras com ele. Também tomávamos caldo de cana e comíamos bolinho de aipim no centro de Vila de Cava. Na hora da volta, a gente vinha para casa de trem. Não vínhamos sozinhos, mas em grupo. Era um bando de colega. O moço da carroça era quem trazia as compras⁴⁴ (Willian Guilherme, 2018).

Em seu depoimento, Seu Willian começa falando de seu pai, trabalhador da construção civil, que recebia seu pagamento as sextas e conta, ainda, que seu passeio era ir até o Centro de Vila de Cava para comer pastel com caldo de cana. No retorno para casa, embarcavam na locomotiva na estação com outros amigos que saltavam do trem em movimento, e sublinha que as compras eram transportadas por carroceiros. No relato do Senhor Willian⁴⁵, percebeu-se o quanto há de felicidade nas lembranças de seu pai, através daquilo que o mesmo julgou ser uma aventura muito divertida. Entretanto, vale ressaltar que a linha auxiliar Rio D'Ouro

⁴³ CÉSAR, Pedro de Alcântara Bitencourt, MARQUES, Patrícia Kresusbirg, STIGLIANO, Beatriz Veroneze, Identidade italiana e memória da imigração: estudos de museus da Serra Gaúcha. In Artigo - Seminário em Mesa Redonda, Universidade de Caxias do sul, RS, 2010.

⁴⁴ Esta entrevista foi concedida, por seu Willian Guilherme, à pesquisadora Joana César D'Arc Viana, em 10 de junho de 2018, em Nova Iguaçu.

⁴⁵ Esse fascínio do vivido é sem dúvida em grande parte responsável pelo sucesso que a história oral tem alcançado (ALBERTI, 2004, p.15).

obteve um expressivo número de acidentes devido a essa prática da população local. Cabe também pontuar as próprias condições da região marcada pela falta de transporte coletivo de qualidade e acessível (RODRIGUEZ, 2004). Nessa perspectiva, o uso da memória:

Irá demonstrar que estas lembranças individuais estão marcadas pelas temporalidades do contexto: do tempo social que data as lembranças; do tempo da geração que vivenciou e que ao lembrar junto traz uma linha que guia o curso das imagens passadas. Pelo tempo da família que na lembrança de um episódio ou membro dá a moral e a unidade ao grupo (OLIVEIRA et al; BOSI, 1983, p. 136).

O relato de Seu Willian confirma o depoimento de Dona Piedade, que era um hábito dos moradores da região viajar nos trens a carona até as proximidades de suas residências. Tal afirmativa nos faz refletir sobre o conceito de “costume” e o que antes seriam os seus sentidos, hábito e forma de vida, hoje é denominado de cultura, e a lógica do tempo fez com que esses trabalhadores adotassem tal prática. Se antes caminhavam, com os trens, outra prática foi incorporada para atender as demandas e as necessidades daquela sociedade (THOMPSON, 1998, p.14).

Em outras palavras, a falta de transporte alternativo e a condição desses trabalhadores pelo distanciamento do comércio de suas residências fizeram com que a cultura local fosse modificada. E, andar a carona nos trens de carga e saltar dele ainda em movimento, era o meio mais rápido de chegar ao local desejado. Seu Willian também se lembrou do tempo que passeava com o pai e da prova de amor de seu progenitor a sua mãe. Ele conta que toda região na época comentou o fato.

Eu gostava de sair com ele, era bom. Minha mãe e minha tia que conta, aliás, o povo todo daqui fala do maluco apaixonado que surtou. Meu pai foi para a estação e deitou na linha do trem por causa da esposa. Minha mãe. Eles haviam brigado e a minha mãe foi embora. Mas ela voltou no outro dia (Willian Guilherme, 2018).

Em sua fala espontânea o Senhor demonstra que a sua relação de memória afetiva ligada à estação está associada principalmente a sua família. A estação traz tantas lembranças, que apesar de muito difíceis ao nosso olhar, a fala otimista do depoente demonstra tempos não tão maus assim, mesmo com as expressivas dificuldades cotidianas, o que nos leva a reflexão abaixo.

A vida cotidiana, em grande medida, heterogenia; e isso sob vários aspectos, sobretudo, no que se refere ao conteúdo e à significação ou importância de nossos tipos de atividade. São partes orgânicas da vida cotidiana: a organização do trabalho e da vida privada, os lazeres e o descanso, a atividade social e a purificação..., mas a significação da vida cotidiana não é apenas heterogenia, mas igualmente hierárquica, se modifica de modo específico em função das diferentes estruturas socioeconômicas (HELLER, 2008, p.33).

Assim, pode-se pensar que a significação da vida cotidiana está para o olhar e a visão dos sujeitos que vivem no seu tempo. Estes irão hierarquizar as diversas significações de sua vida em diferentes contextos, incluindo aí os que se referem às estruturas sociais e econômicas. Nesta perspectiva, a reflexão do vivido remete também ao entorno da estação. Nela se percebem as dinâmicas sociais que podem ser compreendidas não de forma isolada, mas de maneira interdisciplinar (HELLER, 2008).

Moradora de Vila de Cava desde o seu nascimento, Dona Ana Barreto, senhora da faixa etária de sessenta anos, também contribuiu espontaneamente para esta pesquisa. A depoente iniciou sua fala contando de forma muito clara suas memórias da antiga Maria Fumaça nos tempos em que era criança. Disse que suas lembranças são de infância, de quando brincava na praça e viajava nas locomotivas com seus pais todas as manhãs de domingo.

Segundo a depoente, toda família embarcava no trem, por volta das oito horas, e se dirigiam até a estação de Adrianópolis, local que se situava a Igreja Batista que frequentavam. Conta que seu pai trabalhava na fábrica de tijolos no bairro de Nova Brasília e, que era costume da família, só frequentar a igreja aos domingos por conta da despesa com a condução em tempos muito difíceis. Ela também fala com prazer dessa época, que aos olhos adultos parecia difícil, mas que para ela, trazia lembranças muito boas. E relata:

Embarcávamos na estaçãozinha de Vila de Cava por volta de sete e meia a oito horas da manhã. Íamos para a igreja em Adrianópolis, pois nós éramos membros dessa igreja. Quando terminava o culto pegávamos o trem de novo e desembarcávamos e retornávamos para Jardim Cachoeira onde meus avós moravam, o local era chamado de Cantão. À tarde voltávamos para igreja e retornávamos para casa no trem por volta das nove horas⁴⁶ (Ana Barreto dos Santos, 2019).

A senhora conta que viajou na última locomotiva entre Cava e Rio D'Ouro. Disse que embarcou no trem e foi ao sítio de seu avô com sua mãe logo pela manhã e que não foi um dia de domingo, mas sabia que era uma época de final de ano e, participou de um almoço de confraternização com seus familiares, pais, tios e avós. A depoente relata que, ao retornar para casa, ela e a família aguardaram durante muito tempo o trem na paradinha de Jardim Cachoeira, termo que os moradores usavam na época, porém o trem não passou. Relatou que nunca esqueceu este dia, pois se recordou da preocupação de sua mãe em atrasar o jantar de seu pai que estava no trabalho e porque chorava muito por ser obrigada a deixar os gêneros colhidos no sítio de seus progenitores. Ela conta que:

⁴⁶ Entrevista concedida à pesquisadora Joana Cesar D'Arc Viana, pela senhora Ana Barreto dos Santos, em 15 de outubro de 2019.

A gente estava com uma jaca, um cacho de coco de pindoba e algumas verduras. Tivemos que deixar todas as frutas, pois choveu muito. Nós víamos andando a pé pelos trilhos da linha do trem no trecho de Jardim Cachoeira até Vila de Cava. Minha mãe subiu o morro correndo. E olha chegamos à praça de Vila de Cava embaixo daquela chuva e o trem ainda não havia passado (Ana Barreto dos Santos, 2019).

Dona Ana relatou que ao chegar ao bairro de Vila de Cava, o trem ainda não havia passado. E, quando, finalmente passou, segundo a depoente foi rebocado, ou seja, puxado por outra locomotiva de tração para deslocamento. Diante de tantas informações desta depoente, podem-se alcançar registros de memória pessoal, familiar e até de grupos sociais. Seu relato mostra aspectos da vida cotidiana, do mundo do trabalho e do tempo corrido e sublinha essa fronteira a partir da qual se cruzam os indivíduos e a sua cultura nos espaços de sociabilidade (BOSI, 1979).

Dona Ana seguiu seu relato dizendo que as informações eram que o trem havia sofrido uma avaria na Estação de Rio D'Ouro e, por isso, não pôde mais atender a população. Ela lembra-se bem que aquele havia sido o último trem, porque no dia seguinte, avisaram que as locomotivas não fariam mais o trajeto e que ele havia sido suspenso. E relata: “Nossa eu lembro bem, foi muita tristeza. Vila de Cava parou. Acho que o pessoal tentou até com a política da época para trazer os trens de volta, mas não adiantou.”

Ela ainda afirma, em seu depoimento, que era pequena, mas sabia que havia a gravação de uma novela nos trens Maria Fumaça e na região em que se localiza o chamado “Cemitério⁴⁷ dos Escravos” no bairro da Vila Iguacu. Recordando-se, assim como os outros depoentes, que o nome da novela era *A Cabana do Pai Tomás*, que fez muito sucesso na época. Neste sentido, é provável que muito do que seja recordado não se disponha de imediato, mas da própria lembrança pode ressurgir uma significação histórica (HALBWACHS, 1990).

Após os relatos desses moradores locais, que possuem a memória viva e a experiência de um passado em contato direto com as locomotivas e com a estação de trem em funcionamento, Dona Lídia, senhora na faixa de cinquenta anos, também moradora de Vila de Cava, relata suas experiências. Porém, ainda criança, residia na casa da Estação Rio 'D'Ouro até a década de 1970. Seu relato foi, por isso, baseado em memórias construídas por outros atores, mas que se mantiveram viva no imaginário social. As memórias possuem uma relação

⁴⁷ Cemitério atualmente aberto para visitação no Parque Histórico da antiga Vila Iguassu. Localizado na Estrada Zumbi dos Palmares, s/n, Vila de Cava, Nova Iguacu. Segundo fontes históricas, sem indícios de ser um sepulcrário de escravizados.

entre o presente e o passado, havendo uma constante interação diante do que é vivido e do que é transmitido, cujas constatações acontecem de diversas formas e se aplicam no campo do individual ou do coletivo e, emergem do sentido de pertencimento nacionalista, nas instituições familiares ou em pequenos grupos (POLLAK, 1996).

A ex-moradora da estação relatou que seu pai, cujo nome atendia por Senhor Manoel Verly, era funcionário da Rede Ferroviária Federal e trabalhava na manutenção dos trens de carga que, obrigatoriamente paravam na estação Rio D'Ouro. De forma saudosa, também relembrou algumas de suas memórias sobre a estação, revelando que a varanda da casa era a própria plataforma da estação.

Também se lembrou das várias festividades da região, usando como exemplo a Folia de Reis, em que os participantes dançavam na plataforma, que além de ser local de embarque e desembarque de passageiros, também era uma parte da edificação de sua moradia. “A casa da estação era legal. Nossa varanda era a plataforma da estação. As pessoas paravam lá quando tinha festividade e as pessoas usavam a plataforma como espaço de suas festas. Os integrantes do grupo da Folia de Reis usavam a plataforma para dançar” (Lídia de Freitas Verly Gouvêa, 2016).

Provavelmente as festas citadas por Dona Lídia são as Festas do Milho e da Banana, que ocorrem no bairro de Jaceruba. Estas festividades são iniciativas criadas pela própria comunidade. As comemorações aquecem o comércio da região e fortalecem os laços de pertencimento, de sociabilidade, auxiliando no processo de definição da identidade local. Ambas são festas tradicionais da localidade e fazem parte da cultura imaterial de cidade de Nova Iguaçu, que apesar das exclusões sociais, agregam outros sentidos aos moradores da região. As festividades se constituem como uma forma de identificação que auxiliam na construção dos patrimônios imateriais, ao mesmo tempo em que despertam as suas interpretações. Com isso, promovem o fortalecimento das identidades coletivas contribuindo para a sua proteção e salvaguarda (ANGELO; FOGAÇA, 2015).

Dona Lídia prossegue seu relato afirmando que, ao ir morar em Vila de Cava próximo à praça do Centro, na década de 1970, não se lembrava dos trens e nem da estação em funcionamento. Vale ressaltar que parte da linha Rio D'Ouro foi desativada em 1964 e a estação perde sua funcionalidade no final da década de 1960, por meio do Decreto nº 58.992, a partir do qual o primeiro sub-ramal Tinguá e Vila de Cava foram definitivamente extintos. Posteriormente, desativaram os trechos Belford Roxo e Cava e, ainda, Cava e Rio D'Ouro (RODRIGUEZ, 2004). É, por isso, que Dona Lídia não poderia se recordar da passagem das locomotivas.

Então, diferente dos relatos anteriores, a relação de Dona Lídia com a estação toma outro sentido e outro significado. Trata-se de uma apropriação de lugares de memórias (NORA, 1993) através de outras memórias locais, a memória dos mais antigos moradores da região presente na memória dos moradores mais recentes: “a memória da memória”. Assim, a memória de outrem se torna a referência a partir da qual se rememora algo que lhe foi passado e mesmo que o indivíduo não tenha participado do evento contado de forma efetiva, a lembrança o faz presente no espaço, no tempo e nas histórias contadas (POLLAK, 1989; TEDESCO, 2013).

Eu tinha entre doze a treze anos e fui trabalhar em uma padaria. As pessoas chamavam de padaria do meio porque havia três padarias na localidade e geograficamente e essa ficava no meio. A minha presença era mais para ajudar a dona da padaria. Não era um trabalho formal. Essa senhora contava que houve gravações de uma novela nessa estação. E que a novela se chamava *A cabana do Pai Tomás*. A dona da padaria também falou que o elenco e a produção da novela usaram a casa dela para troca de roupa. Mas eu não sou dessa época. Ela era que contava para as pessoas⁴⁸ (Lídia de Freitas Verly Gouvêa, 2016).

O relato de Dona Lídia descreve a memória dos mais velhos de seu lugar, em especial a Senhora B, que segundo Dona Lídia, era a proprietária da extinta padaria “a padaria do meio”, de certa mãe de Seu Antônio, um dos depoentes desta pesquisa, que curiosamente foram entrevistados em épocas diferentes, sem um mencionar outro. Segundo Dona Lídia, a Senhora B contava suas memórias a respeito da estação e sobre o tempo que o elenco da novela *A Cabana do Pai Tomás* tomava café, lanchava em sua padaria e usava sua casa para trocar de roupas.

A depoente disse que, entre os doze e treze anos, trabalhou na padaria do meio no Centro de Vila de Cava. Segundo ela, a padaria era assim identificada pelos moradores porque havia somente três padarias no bairro. E, especialmente, a padaria na qual Dona Lídia se refere ficava no meio. Ela disse que não havia nenhum compromisso ou vínculo trabalhista e que somente prestava auxílio à dona da padaria. O depoimento da senhora demonstra a constituição da sua memória por meio de outra. Em seus estudos sobre memória e esquecimento Tedesco (2013) ao analisar os estudos de Gagnebin (1998) diz que

(...) a lembrança é capacidade de efetivação da memória, de recuperar algo do passado; ela escava na busca dos conteúdos da consciência e da experiência vivida subjetiva e coletivamente. Ela permite transmissão, capacidade do ser humano poder transcender-se, exteriorizar-se, dizer quem o mesmo foi ou correlacionar sua existência a algo externo e de significação. Sem transmissão, não deixaremos

⁴⁸ Entrevista concedida por Lídia de Freitas Verly Gouvêa, à pesquisadora Joana D’Arc César Viana, em 31 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.

marcas e, são essas que nos identificam no tempo, nas coisas e na consciência das pessoas, nas linguagens, nos símbolos, nas imagens (TEDESCO, 2013, p.344).

O relato de Dona Lídia nos remete a análise dessa memória ainda presente nos moradores antigos, mas que constituem outro sentido para aqueles que vivem no entorno da estação sem a experiência de vê-la em funcionamento. Viajar nas locomotivas ou participar das instituições e apropriações que ocorreram nos prédios da mesma, naquela época não se constitui como uma experiência de todos os depoentes.

Portanto, a estação para Dona Lídia toma outro sentido, sendo constituída por meio de outras memórias e de outros legados que se tornam parte também de sua história, pelo sentimento de pertencimento e identidade local. Nesse caso, a memória coletiva parte do pressuposto individual que constitui uma ordem social, porém tanto as memórias individuais quanto as coletivas possuem variações limitadas. O que torna essas variações suscetíveis são a coerência e os processos de continuidades das comunidades e dos grupos (POLLAK, 1996).

As narrativas de Dona Lídia⁴⁹ apontam para a reflexão de que o sentimento e a visão dos mais jovens a respeito da estação possam se diferenciar das anteriores, pois pela constatação de alguns relatos recolhidos de moradores entre oito a dezesseis anos, percebe-se uma relação distanciada deste bem. Os adolescentes, por exemplo, possuem a consciência que há uma relação histórica entre a estação e a localidade de Vila de Cava.

A afirmativa parte da informação de uma das depoentes, a “adolescente Y” que em seu depoimento afirma: “Sei que funcionou sim, não sei dizer quando. Sei que há alguma história. Minha avó me contou.”⁵⁰ A adolescente certamente possui alguma informação a respeito da estação por meio das histórias contadas pela sua avó. Apesar disso, ela não soube explicar exatamente o quê. Acredita-se que as significações desse espaço em seu tempo são diferentes e talvez muito distantes do tempo de sua progenitora.

Ângela de Castro Gomes (1996) em seus estudos sobre a memória nos fala desses indivíduos que dela se tornam guardiãs. Segundo a pesquisadora “guardião, nesta perspectiva, é um profissional da memória. No meio familiar, é comum que os avós assumam esta função” (GOMES, 1996, p.7). Ainda sobre a afirmação da adolescente, Halbwachs (1990) em seus

⁴⁹ A entrevista nos revela pedaços do passado, encadeados em um sentido no momento em que são contados e em que perguntamos a respeito. Através desses pedaços, temos a sensação que o passado está presente (ALBERTI, 2004, p.15)

⁵⁰ Entrevista concedida pela adolescente Y, à pesquisadora Joana D’Arc Cesar Viana, em maio de 2016, em Nova Iguaçu.

estudos acrescenta que “não somente os fatos, mas a maneira de se pensar de outrora que se fixam assim dentro da memória” e, ainda, elucidada:

Em todo caso, geralmente é na medida em que a presença de um parente idoso está de algum modo impresso em tudo aquilo que nos revelou de um período e de uma sociedade antiga, que ela se destaca em nossa memória não como uma aparência física um pouco apagada, mas com o relevo e a cor de um personagem que está no centro de todo um quadro que o resume e o condensa (HALBWACHS, 1990, p.66).

Algumas crianças também foram entrevistadas, e apesar da informalidade, as respostas espontâneas conduziram essa pesquisa a reflexão das temporalidades e as ressignificações que esse patrimônio trouxe para a comunidade de Cava. Apesar de não terem uma memória constituída sobre a estação, foi interessante ouvir delas como as mesmas percebem a estação em sua materialidade.

Como se percebe na fala do “menino Z” de oito anos. Ao se interpelar sobre a estação no que ela representava ou o que ele sabia a respeito, este, sem retrucar, respondeu: “Um lava-jato.”⁵¹ Nota-se, assim, a ausência de um saber comum, de informações e da própria conscientização dos habitantes mais novos da comunidade de Cava. É interessante pontuar que sobre esta lacuna a Educação Patrimonial poderia agir de forma a dar continuidade aos mais jovens e aos mais velhos a oportunidade de vincular as experiências ao conhecimento.

Há, como se pode depreender dos relatos acima, diferentes percepções da estação de Vila de Cava. Essas percepções são memórias⁵² individuais cujas significações vão de encontro às memórias coletivas e ambas se cruzam no mesmo espaço, com visões e concepções diferentes que mudam de geração para geração. São o que se pode chamar de “Histórias Interconectadas” que “pode deslocar-se através de diferentes grupos sociais, identidades étnicas, definições de gênero, minorias” (BARROS, 2014, p.280). Aos primeiros, uma relação de pertencimento, saudades e nostalgia, para os outros a memória de algo fora de seu tempo e para os últimos o sentido da memória do tempo presente e do que se perdeu no passado. Como bem pontua Tedesco

(...) a memória é uma realidade complexa e produto de múltiplas interveniências, intencionalidades, condições e situações temporais. A mesma expressa capacidade de armazenar, de conservar traços de experiências passadas, sentidas, vividas e observadas, de ter acesso a elas, posteriormente, pelo horizonte da lembrança, ou, então, evitá-la por meio de esquecimento (TEDESCO, 2013, p.343).

⁵¹ Entrevista concedida pelo menino Z, à pesquisadora Joana D’Arc Cesar Viana, em agosto de 2016, em Nova Iguaçu.

⁵² A história do tempo presente, perspectiva temporal por excelência da história oral, é legitimada como objeto da pesquisa e da reflexão histórica. (FERREIRA; AMADO, 2006, p. 15)

A afirmativa do autor nos leva a refletir acerca da complexidade do ato de lembrar, pois a interpretação das lembranças recebe diferentes sentidos e significações. A vivência e as experiências tornam os indivíduos capazes de armazenar experiências, mas os indivíduos também possuem o direito à liberdade de optar pelo esquecimento (OLIVEIRA, 2010).

Fomentar a consciência e valorização histórica da estação de Vila de Cava poderá contribuir para a reconstrução de suas memórias, estabelecendo, a partir dela, outros sentidos que produzam um sentimento de identidade e pertencimento às memórias ainda não acessadas e já reivindicadas no processo de tombamento, desde 1989. O depoimento dos entrevistados nos remete à memória de um objeto cuja materialidade transpõe a existência do monumento de “pedra e cal”.

A memória dos moradores se projeta em outro valor e sentido. O viver, o lembrar, o lembrar o espaço coletivo. A memória é algo que alimenta um grupo, e que remete a algo que poderá reivindicar memória, história e pertencimento. É salutar compreender essas lembranças em um processo político de memórias, que devem ser associadas à escrita da história e, assim, se fazem reminiscências, que estão na base das memórias coletivas, serem reconhecidas (HALBWACHS, 1990; RICOEUR, 2007).

As memórias revelam a história da estação que pertence ao campo do patrimônio ferroviário que funciona como um elemento intermediário importante capaz de conjugar memória e história, permitindo que a memória vire história. Afinal, como pontua Chuva, é importante reconhecer “o papel do historiador como produtor de narrativas que também fabricam o patrimônio” (CHUVA, 2012, p.23).

Escrever a história da estação de Vila de Cava permite converter memória em história. As lembranças fazem parte de um mesmo grupo, e podem ser reconhecidas e reconstruídas a partir de dados e de noções comuns. Aqui, a memória tem como elemento concomitante a estação, em que muitas histórias se cruzam e/ou se identificam. Valorizar as memórias da estação seria, ao mesmo tempo, atribuir valor a algo que já se constitui como patrimônio ferroviário, porém, necessita que suas vozes se disseminem para que se construa um legado para outras ascendências (BARROS, 2010; HALBWACHS, 1990; OLIVEIRA, 2010).

3.4 O PATRIMÔNIO E SUAS SIGNIFICAÇÕES: a memória e o patrimônio ferroviário

Patrimônio cultural é todo bem constituído material e imaterial portador de referência à memória, à ação e à identidade. Pode se tratar de elemento que representa o testemunho e/ou referência identitária que atravessou o tempo, constituiu significados históricos e instituiu-se de valor. Tais considerações elegem o patrimônio a um bem que pode ser preservado, conservado e salvaguardado para o reconhecimento das futuras gerações (CHOAY, 2006; FONSECA, 2005).

Segundo Fonseca (2005), em seus estudos sobre o valor dado ao patrimônio e suas categorias, “no caso específico do bem tombado, a tutela do Estado recai sobre aqueles aspectos do bem considerados de interesse público – valores culturais, referências da nacionalidade. O valor patrimonial é qualificado” (p.39). Dentro dos parâmetros da legalidade do próprio Decreto de 25/37, a atribuição desse valor era dada exclusivamente pelo Estado. Porém, a Constituição Federal de 1988 tornou-se um marco ao ampliar a noção de patrimônio e mencionar a garantia do exercício pleno dos direitos e acesso às fontes de cultura nacional e as manifestações culturais.

Em 1989, a Recomendação da UNESCO discutiu sobre a importância do patrimônio cultural imaterial e as políticas de patrimônio começaram a ser repensadas. Os debates no final da década de 1980 culminaram no Grupo de Trabalho do Patrimônio Imaterial, formada por comissão criada pelo Ministério da Cultura. A finalidade deste grupo era o de elaborar meios jurídicos que atendessem às especificidades do patrimônio cultural em conformidade com a Constituição Federal de 1988.

O resultado do trabalho se deu logo no ano seguinte, com o Decreto – Lei de 3.551/2000, que ampliou noção de patrimônio no campo imaterial. Assim, a visão de bens culturais e a patrimonialização em forma de registro fizeram com que os patrimônios não se limitassem a regras reducionistas em detrimento de sua dimensão múltipla e plural (CHUVA, 2012). Dantas (2015) em suas reflexões afirma que a participação efetiva e o acesso aos bens culturais são primazias de uma democracia real com participação cidadã em que o conhecimento leva a clareza dos objetivos essenciais para a formação das identidades.

Em um Estado Democrático de Direito é imperativo realizar a preservação e a difusão do patrimônio cultural como “conjunto de objetivos (ziele ou valores) morais, intelectuais e estéticos, considerados por uma sociedade como meta (zweck) da organização, da divisão e da direção do seu trabalho – o ‘Bem’ (das Gut) – que deve ser alcançado mediante o modo de vida por ela instituído” (MARCUSE, 2001,

p. 78). O patrimônio, e a memória que dele resulta, é processo de humanização caracterizado pelo esforço coletivo de realizar o bem comum, implicando a conservação e a qualidade de vida humana, bem como a consolidação da organização produtiva da sociedade, o desenvolvimento das capacidades intelectuais dos indivíduos e a diminuição das desigualdades, violência, agressão e miséria (DANTAS, 2015, p.50).

Entretanto, segundo a autora Márcia Chuva (2011) os patrimônios culturais ainda são objetos de disputa política. Isso se deve ao fato do próprio contexto cultural persiste no preservacionismo elitista de cultura branca e colonizadora. Em geral, as bases da patrimonialização são voltadas a patrimônios históricos de arquitetura classista que remetam ao passado dominante. Porém, a autora ressalta que apesar de esse senso comum ainda permanecer em muitas instituições, já buscam os movimentos que tomam o patrimônio como algo que envolva práticas culturais do tempo presente. E reitera sobre o quão é importante a inclusão de novos bens passíveis de patrimonialização, mas que não se devem esquecer os significados existentes nos bens já tombados.

Em 12 de março de 2002, a Lei 10.413 determinou o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização, assim todos os bens foram desincorporados de suas empresas e passaram a pertencer ao acervo histórico e artístico da União. Nesse período, o governo Fernando Henrique Cardoso implantou em 1995 a alienação de grandes empresas de energia elétrica e a concessão dos transportes ferroviários. A intenção do governo, na época, era abandonar a noção de Estado-empresário, ou seja, responsável pelas obrigações basilares dos órgãos, para se tornar um Estado-regulador, aquele que fiscaliza as instituições. Dentre as empresas de transporte ferroviário estava a RFFSA cuja transição da concessão ocorreu entre os anos de 1996 a 1998. Em 1999, a empresa tornou-se extinta e seus bens passaram a pertencer ao Estado dois anos após o programa de desestatização (IPHAN, 2007).

Cinco anos depois da Lei de Desestatização, criou-se a Lei 11.483, em 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e outras providências. Assim, os bens móveis operacionais e não operacionais foram inventariados e, posteriormente, transferidos para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, porém ambos estão sob a responsabilidade do IPHAN, que tem por obrigação administrar os bens móveis e imóveis. Ao órgão, cabe garantir o compartilhamento do bem operacional e zelar pela salvaguarda e manutenção dos bens pelo seu valor histórico, artístico e cultural. Também cabe a instituição preservar e difundir a memória ferroviária constituída pelos espaços mediante a administração, construção, formação, manutenção de museus, bibliotecas, restauração de

logradouros, conservação de prédios e sítios e outras organizações culturais que estejam relacionadas a locais vinculados a extinta RFFSA.⁵³

A Lei em si tem a pretensão de preservar a memória e o patrimônio ferroviário, conceito que parte da premissa dos patrimônios industriais. E, apesar de muitas vezes, os termos serem indissociáveis um do outro, vale ressaltar que é compreensível tal visão desconexa por se tratar de bens que envolvam meios de transporte e que fogem ao paradoxo dos pátios industriais constituídos pelo imaginário coletivo.

O patrimônio cultural ferroviário engloba os bens imóveis, bens móveis, acervos documentais, além do patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências. Segundo Köhl (1998), o patrimônio ferroviário é um importante testemunho do esforço do transporte do café, produto responsável pela geração de riquezas que impulsionaram o Estado. Focada em questões específicas de conservação e restauro, trata da preservação da arquitetura do ferro, contemplando também o patrimônio ferroviário. Para a autora, a preservação da arquitetura do ferro é indissociável desse patrimônio ferroviário e do patrimônio industrial, apresentado como um elemento maior, mas que abarca também o primeiro (MORAES; OLIVEIRA, 2016, p.25).

Cada patrimônio possui sua própria história composta por contextos que podem ser desconexos ou conversarem entre si. O inegável é que, seja qual for o contexto, haverá sempre as relações humanas de vivência compartilhada entre os sujeitos. Os patrimônios estão inseridos nas práticas desses sujeitos, que constroem suas histórias a partir das experiências, o que torna esse bem cultural repleto de significados. Essas experiências tornam os indivíduos sujeitos de memória, e os significados produzidos nessa relação entre o sujeito e os espaços recriam outras ressignificações.⁵⁴

É importante, porém, que se faça uma reflexão de como a história e a memória dos patrimônios foram constituídas. Essa análise se faz necessária pela disputa que ainda existe no campo do patrimônio. A dicotomia que ainda faz com que os bens culturais e suas memórias sejam suscetíveis ao silenciamento, a dominação e a segregação causadas pelo discurso elitista dominante.

O patrimônio industrial ferroviário também é fruto dessa seleção, pois apesar da abrangência do termo e as políticas recentes, os conjuntos de critérios e as metodologias anteriormente aplicadas ainda são reforçadas pela cultura hegemônica classista e pelas políticas de gestão (CHUVA, 2011; CARDOSO, 2017; MORAES; OLIVEIRA, 2016).

⁵³BRASIL, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. Lei nº11.483 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, 31 de maio de 2007.

⁵⁴ CHUVA, 2011; CARDOSO, 2017; MORAES; OLIVEIRA, 2016.

Por esse motivo, faz-se necessária uma reflexão sobre os mecanismos de proteção por meio das humanidades, repensando a legislação e as resilientes faces e estruturas do “patrimônio cultural através de mecanismos de convergência apoiados na diversidade e não na supressão destes”, pois

(...) há quase 2.500 anos, Sófocles definia dois princípios fundamentais para superar dificuldades e potenciar dinâmicas convergentes de futuro: por um lado agir pensando para além do curto prazo; por outro lado compreender que as leis escritas são sempre mais fracas do que os valores culturais (que se exprimem como leis não escritas, ou *agrapha nomoi*). É, aliás, por isso que as leis mudam, já que são elas que se acomodam ao “espírito do tempo” (nele se incluindo as tendências culturais emergentes), e não o oposto. As contradições que atravessam a temática da gestão patrimonial são crescentes. Num ciclo em que se enfraquece a esfera pública (base das fronteiras existentes) em favor dos direitos individuais (que favorecem recomposições de fronteira) e dos direitos difusos em grande medida “não escritos”, o enquadramento jurídico internacional, largamente vertido para as legislações nacionais, revela-se cada vez mais frágil e insuficiente, exigindo novas abordagens (OOSTERBEEK, 2015, p.23).

Guazzelli (2010) possui um estudo com base nas reflexões de Heymann e Todorov. O autor concorda com ambos os pesquisadores sobre o uso da memória. E reitera que quando obrigada torna-se um abuso, mas quando reparadora trata-se da possibilidade de as reminiscências ocuparem um lugar o qual antes o fora negado ou negligenciado. O autor afirma em seu discurso que muitos pesquisadores exercem certa militância sobre os estudos da memória quanto ao silenciamento e ao isolamento de determinados grupos, e que são os membros da academia que levam essas comunidades a dignidade científica⁵⁵ e, conseqüentemente ao seu reconhecimento. O estudioso ainda mostra que as análises sobre a teorização da memória na academia possuem um valor diferenciado em relação a outros questionamentos (GUAZZELLI, 2010, p.66).

Esta reflexão pressupõe que seja este o forte motivo do grande crescimento de estudos sobre ferrovias no Brasil nas últimas décadas, pois, segundo Oliveira e Corrêa (2019), houve um aumento nos programas de pós-graduação no âmbito da economia, do turismo, das ciências humanas e no campo cultural. Assim, a temática sobre as ferrovias se abriu em novas possibilidades, havendo uma notória mudança nas metodologias, na dinâmica dos trabalhos e nas concepções historiográficas.

Para Oliveira e Corrêa (2019), os estudos sobre as ferrovias se dividem em três momentos muito distintos. O primeiro na perspectiva econômica, o segundo elevando as ferrovias a significados mais plurais, ou seja, no campo da história, da cultura, da arte e do

55- GRECO, Heloisa Amélia. Dimensões fundacionais da luta pela anistia. Tese de doutorado em História. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

entretenimento e, o terceiro inclui as ferrovias ao imaginário social, o que elevou às ferrovias a evidência de ser não somente um objeto de estudo do campo material, mas também imaterial. E, quanto ao discurso sobre as pesquisas, os autores afirmam que

(...) para a temática da ferrovia, podemos destacar basicamente três momentos de mudanças na forma de análise. Em princípio prevaleceram análises econômicas, ainda mais por se tratar de um objeto que, no país, sempre esteve associado ao desenvolvimento a dinamização da economia de todo o território. Essas pesquisas dedicaram-se ao desempenho e a formação econômica das empresas, relacionando-a com a outra atividade econômica, a agricultura. Num segundo momento, a partir dos anos de 1990, as novas metodologias abrem espaços as diferentes interpretações, mesmo que em números reduzidos. Aparecem novos trabalhos Já na tentativa de reinterpretar as ferrovias brasileiras, demonstrando-as como um objeto mais plural, além da compreensão pura de elemento econômico. Dentre esses trabalhos, apareceu o trabalhador, seu dia-a-dia, suas lutas e conflitos e seus costumes. A importância da oralidade em foi trazer outras fontes, de outros agentes sociais e, conseqüentemente, outras perspectivas, já que foge simplesmente dos números e discursos oficiais, tão utilizados anteriormente. Num terceiro momento a ferrovia é inserida na problemática do imaginário e da memória. As pesquisas passam a compreendê-la como algo mais amplo do que simplesmente um transporte de carga ou pessoas, tomando-a como ponte para a compreensão de outras problemáticas da história brasileira. Ficou evidente que a ferrovia se tornou um importante elemento criador de espaços, de cidades, de memória e imaginários sociais em determinadas regiões (OLIVEIRA; CORRÊA, 2019, p.101).

É evidente que o estudo das ferrovias toma novas formas, amplia sua temática no âmbito da historiografia, da cultura e do patrimônio, tornando-se um objeto plural em que as fontes se ressignificam à medida que as análises se ampliam. E a estação passa a ser tomada como patrimônio cultural e objeto de memória e história. Nela “a memória pendura-se em lugares, como a história em acontecimentos.”⁵⁶ Na medida em que a ideia de construção social dialoga com a ideia de patrimônio cultural, a história e memória tornam-se referência na ação de grupos e na construção de suas representações (CHARTIER, 1989; OLIVEIRA; CORRÊA, 2019).

Os lugares de memória estão em locais simbólicos em que memória e história coexistem de forma simultânea e sem rigidez, constituídos de uma ação recíproca em que a consolidação desses lugares se revela pela narrativa e a partir dos fatos que se deseja rememorar. E o papel do conhecimento seria, então, viabilizar a consolidação dessas lembranças e reinscrevê-las no campo da história. Essas lembranças ocupam lugares distintos: lugar da história e lugares de memória simultaneamente. O lugar da história se vincula a investigação de historiadores na construção do conhecimento e os lugares de memória buscam

⁵⁶ NORA, 1993, p.25.

os significados para compreender a produção social dos indivíduos (GONÇALVES, 2012, p.33).

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. São os rituais de uma sociedade sem ritual; sacralizações passageiras numa sociedade que dessacraliza; fidelidades particulares de uma sociedade que aplaina os particularismos; diferenciações efetivas numa sociedade que nivela por princípio; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos (NORA, 1993, p.12).

Nessa perspectiva, os lugares de memória se colocam como um espaço privilegiado na compreensão do tempo presente, podendo ser lido como um processo dinâmico em que o passado conduz a pesquisa para se obter respostas do presente. Nesse contexto, as memórias podem ressurgir do passado provocado por ações dos grupos que partem de pressupostos distintos sobre a defesa, os direitos e os deveres de memória.

Assim, a memória é conduzida a outra natureza, de ser evocada à medida que se reivindica o direito à inscrição de novas referências culturais associadas ao patrimônio, inclusive, àqueles tombados e não preservados. Uma vez que se abre a possibilidade para o saber, o conhecimento e os estudos acadêmicos consequentemente abrem-se possibilidades de reparação (GONÇALVES, 2012; NORA, 1993).

Os estudos acerca da memória das ferrovias, nessas últimas décadas, possibilitaram o entendimento de conceito de memória ferroviária em um âmbito mais amplo. No caso da estação de Vila de Cava é fundamental investir no estudo de suas memórias que são, inclusive marcadas por várias ressignificações, pois como monumento a mesma já se encontra consolidada em virtude de seu processo de tombamento. Assim, a memória pode se tornar um capital que irá ressaltar as lembranças e legitimar seu prestígio, na relação do passado com o passado, passado-presente e o passado-futuro, mobilizados pelos símbolos existentes e vividos repletos de conteúdos e presença histórica, que fazem com que os “lugares de memória sejam aquilo que, exatamente, eles escapam da história. *Templum*: recorte no intermediário profano – espaço ou tempo, espaço e tempo – de um círculo no interior do qual tudo conta, tudo simboliza, tudo significa” (NORA, 1993, p.27).

É importante refletir, então, sobre o direito à memória para que, assim, ocorra de fato não só o restauro da estação de Vila de Cava como também se promova o reconhecimento da história local e a ressignificação de suas memórias constituídas também como patrimônios. Cada lembrança possui um significado particular para determinados grupos e gerações e, a memória possui a potencialidade de reconstruir as representações simbólicas dos patrimônios

e consolidar culturas distintas, pois o uso da memória se torna objeto conciliador entre as disputas quando abordagem é moderada (HEYMANN, 2006).

Sem reiterar estereótipos ou projetar idealizações, parece claro que a memória assume significados diferentes dependendo da realidade social na qual se manifesta. Os “usos” feitos da memória, portanto, diferem de forma significativa de acordo com cada formação social e política, com suas características históricas e culturais. Se é verdade que o interesse pela memória, nos dias de hoje, assumiu uma dimensão bastante generalizada, manifestando-se em diferentes domínios, da política às artes, da ciência ao mercado, o que levou alguns analistas a sugerirem que a memória teria se tornado objeto de um verdadeiro culto parece importante frisar que o lugar político que a memória ocupa difere de um contexto social para outro (HEYMANN, 2006, p. 16).

A partir dessas premissas compreende-se a estação de Vila de Cava como patrimônio cultural tombado, cercado de experiências e de vivências, elementos essenciais para os estudos de suas memórias. Porém, também há de se destacar os elementos de construção histórica que possibilitem a ampliação do reconhecimento acerca dos debates direcionados a instrumentos que tematizem a memória e patrimônio, a fim de mobilizar estratégias voltadas à preservação da memória em que a mesma é compreendida como um espaço demarcado por enfrentamentos e disputas (CAVALCANTI, 2019).

Ulpiano Bezerra Toledo de Meneses (2018) alerta que é aceitável a memória coletiva como realidade social, porém é essencial que elas sejam passíveis a críticas. O autor propõe que o uso da memória seja justo, mas não deve prevalecer sobre a justiça ao mesmo tempo em que proporcione ações no presente e ações futuras. Que a memória não seja restrita e inclua o acesso a investigação, o direito à história, ao conhecimento das raízes identitárias e seus traumas, aos pleitos das comunidades ou a quem interessar. Que a memória não deve proferir sentenças, mas seja utilizada para o exercício do saber sem descartar o cotidiano em que o passado é desnaturalizado a partir da consciência histórica.

Nessa perspectiva, a lembrança do tempo em que a Maria Fumaça era um evento à parte ao chegar apitando na estação, nos tempos atuais torna-se uma evocação do passado, histórias e enunciados que se rememoram. Assim, cada memória tem seu tempo e tem seu lugar. Como bem salienta Pierre Nora “(...) o dever de memória faz de cada um historiador de si mesmo” (p.17) e, por isso, abre possibilidades de se perceber os diferentes ressignificados de estação, suas memórias individuais e, ainda, uma memória coletiva associada ao campo da memória ferroviária. É relevante, por isso, a reivindicação do direito à memória para que assim ocorra, de fato, o reconhecimento por parte da comunidade de Cava de sua história bem como se dê o uso e apropriação da estação como patrimônio cultural.

É importante que se faça compreender a estação como um patrimônio cultural que faz parte da memória ferroviária, da história local e da história do Brasil, bem como entender que estas premissas possam ser revertidas em dados consistentes que auxiliem na dimensão macro do uso coletivo e da própria extensão da memória. Halbwachs bem sublinha que “nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais, só nós estivéssemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. É porque, em realidade, nunca estamos sós” (HALBWACHS, 1990, p.26).

Entretanto, Meneses (1998) em seus estudos sobre a museologia e a memória na cultura material faz um alerta sobre a construção subjetiva dos objetos e como ela funciona na qualificação social. Ele chama atenção para essas novas funcionalidades que podem alterar a função dos significados os quais a integridade deve corresponder à verdade objetiva. Para o autor o objeto não mente, porém alguns discursos podem ser forjados.

As ponderações e Ulpiano Bezerra de Meneses (2018) ajudam a compreender que a estação de Vila de Cava se põe como um objeto que está entre o que lhe foi subjetivamente imposto e como a sua comunidade a identifica. A reflexão se dá pelo fato de que a estação de Vila de Cava é um exemplo de patrimônio cultural patrimonializado, e utilizado como objeto de âmbito político. E o esquecimento pode levar ao próprio sentido de não pertencer.

Heymann (2006) chama a atenção para os estudos das interpretações do passado e de como a história de um determinado grupo e a releitura de seu passado pode contribuir nas novas visões do tempo presente, pois

(...) o patrimônio cultural brasileiro rico e diversificado, não se restringe aos bens “consagrados” e deve ser pensado de maneira interdisciplinar. Além disso, alguns bens culturais já protegidos por lei deveriam ter seus processos reavaliados, mesmo que para serem complementados e atualizados sob novos paradigmas técnicos e científicos, uma vez que até os bens ditos “materiais” possuem uma dinâmica e não permanecem intactos como comumente costuma se pensar (LOURENÇO, 2015, p.58).

Essas novas interpretações podem ser o início do ponto de partida para a reflexão sobre o processo de tombamento da estação de Vila de Cava, instrumento legal na década de 1980 e instituído pelo Decreto lei 5.808/1982 que trata da Lei de Tombamento. Atualmente, os patrimônios já contam com medidas de proteção instituídas por legislações mais atuais que oferecem aos patrimônios tombados outros dispositivos de proteção (CHUVA, 2011; OLIVEIRA, 2019).

Dantas (2015) ao analisar o direito à memória afirma que há três maneiras para a escolha de um bem, a fim de que ele seja preservado no nível da esfera federal. A autora

afirma que seria diretamente por leis que possam conferir o *status* de bem preservado, os quais são descritos, escolhidos e administrados pelo IPHAN. Em seguida, os que possuem caráter técnico e administrativo passíveis de tombamento e, por último, os bens selecionados com a interferência e atuação do poder judiciário. Segue, abaixo, a reflexão da autora.

Fazendo uma síntese apertada, podem ser considerados bens preserváveis federais os seguintes: bens tombados (e em processo de tombamento), bens registrados (e em processo de registro), os bens valorados do patrimônio ferroviário (definidos pela Lei 11.483/07), bens arqueológicos, bens paleontológicos, paisagens chanceladas, e bens protegidos por legislação específica (por exemplo, os bens produzidos no Brasil até o fim do período monárquico, que não podem ser exportados por força da Lei 4.845/65 A variedade de instrumentos decorre da heterogeneidade dos bens protegidos (DANTAS, 2015, p. 39).

A Carta de Nizhny Tagil foi elaborada pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial em 17 de julho 2003, e seu caráter é o de valorizar todos os patrimônios industriais pelo seu valor histórico, artístico, social, tecnológico, arquitetônico e científico, por serem compreendidos pela transmissão do saber-fazer já que nesses espaços havia os mestres que ensinavam a prática do ofício fabril. Por isso, a indústria e seus espaços também abrangem a perspectiva imaterial prevista na Lei 3.551/2000 que trata dos bens intangíveis.

Em 2007, a Lei 11.483 institui as ferrovias como patrimônios e memória ferroviária por entender as especificidades das ferrovias e a elas foram vinculados órgãos como o IPHAN e meios de proteção mais específicos. Com base nessas afirmativas, chama-se atenção para uma nova releitura e um novo olhar para a história e a memória da estação de Vila de Cava, por se tratar não apenas de um patrimônio histórico da cidade de Nova Iguaçu, mas por esta se tornar um patrimônio industrial da memória ferroviária repleto de significados e ressignificações que foram surgindo ao longo do tempo.

Alerta-se também sobre a imagem desse patrimônio, pois, se os estereótipos atribuídos são somente aqueles de conotação negativa, os aspectos do patrimônio serão simplesmente a resposta a todos os tipos de trivialidades concedidas a ele. Contudo, a memória ferroviária e a história da estação têm a função de dar luz a essa reflexão, compreendendo os mecanismos do uso da memória e da história da estação de Vila de Cava. Há, ainda, a reflexão a partir das narrativas da filosofia de Plutarco publicadas por David Lowenthal⁵⁷, que discorre sobre a substituição das pranchas do navio de Teseu. Diante deste discurso paradoxal, o autor não

⁵⁷ Exemplo dado pelo autor Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses sobre o paradoxo do navio de Teseu. Uma narrativa do filósofo grego Plutarco e elucidada pelo autor Lowenthal (1992) - LOWENTHAL, David. Counterfit art: authentic fakes?. International Journaghl of Cultural. Properry, 1 (1), p. 79-103, London, 1992.

trata simplesmente de algo que foi substituído no âmbito do material, mas faz uma profunda reflexão sobre o assunto.

Não acredito, contudo, que sejam bem estas alternativas que mereçam registro pelo historiador. Ambas contêm um desvio essencialista que polariza as dimensões material/não material do fenômeno. O cerne da questão, para o historiador (e, portanto, para tomar o navio de Teseu como documento) é, acredito, que os artefatos estão permanentemente sujeitos a transformações de toda espécie, em particular de morfologia, função e sentido, isolada, alternada ou cumulativamente. Isto é, os objetos materiais têm uma trajetória, uma biografia. Se as observações acima expostas continuarem válidas, para traçar e explicar as biografias dos objetos é necessário examiná-los 'em situação', nas diversas modalidades e efeitos das apropriações de que foram parte. Não se trata de recompor um cenário material, mas de entender os artefatos na interação social (MENESES, 1998, p. 92).

Essas elucidações do autor, apesar de serem no campo material e apropriação da cultura na historiografia as observações feitas prezam principalmente o âmbito das interações sociais entre os indivíduos e o objeto em que ambos são repletos de história e estão em constante renovação. Assim, são os patrimônios da região da Baixada Fluminense, repletos de histórias e significações, e não importam o quão foram às mudanças, mas as relações sociais, os significados e as representações são os paradigmas que norteiam o que compõe a história e a memória que foram resignificando os patrimônios da região da Vila Iguassu.

Observam-se boas iniciativas no campo da museologia social em relação aos patrimônios da Baixada Fluminense, em que se destacam as visitas técnicas e as aulas passeio a região da Vila Iguassu em especial, Fazenda São Bernardino⁵⁸ tombada pelo IPHAN. Acredita-se que, apesar de válidas, necessitam de maior engajamento do poder público por ainda serem insipientes e de pouco alcance as comunidades locais. No que tange à estação de Vila de Cava por ela ser um patrimônio da memória ferroviária, a estação possui significados e lembranças que traduzem o testemunho do patrimônio industrial ferroviário e patrimônio histórico da região.

Nesse sentido ela também potencializa as pessoas e as memórias do seu lugar. Vale ressaltar que a visão dos patrimônios culturais deve ter como premissa a valoração que reforce seus significados nas comunidades. De acordo com Oliveira “as ferramentas devem partir de abordagens, cuja concepção resulte de um coletivo que enxergue o passado através de lentes criadas por suas próprias experiências para que delas partam a noção de pertencimento, as significações coletivas e os elementos identitários” (OLIVEIRA, 2019, p.280).

⁵⁸ Fazenda histórica fundada em 1875 localizada na RJ 111, região do Parque Histórico da cidade de Nova Iguaçu. A Fazenda São Bernardino foi tombada como Patrimônio Histórico da cidade pelo IPHAN desde 1951.

A educação em seu contexto histórico traça seu percurso em diferentes sociedades e em diferentes épocas, se tornando um fenômeno histórico, político e científico ao longo do tempo. Assim, pensar esses fenômenos é pensar a História da Educação como um meio de revisitar o passado fora de um sentido cronológico, mas uma forma salutar de evocar a consciência crítica para se falar em soluções no presente. Nesse sentido, é de suma importância compreender as sociedades em uma época de fenômenos da globalização em que há o esvaziamento de diversas ideias e conceitos e, ao mesmo tempo, uma exacerbada disputa de espaço das múltiplas identidades na qual se destaca a importância da educação no cumprimento de seu papel nas sociedades (ARANHA, 2008).

A prática educativa se dá por um processo global, no qual os fenômenos são universais. Assim, o exercício humano torna-se uma prática essencial nas sociedades e cada indivíduo em formação desenvolve suas capacidades que visam aprimorar a sua existência. O conhecimento leva o indivíduo a experiências culturais que o torna apto ao meio social, a ponto de transformá-lo de acordo com as necessidades coletivas. No sentido estrito “a educação ocorre em instituições específicas, escolares ou não, com as finalidades explícitas de instrução e ensino mediante uma ação consciente, deliberada e planejada, embora sem separar-se daqueles processos formativos gerais” (LIBANIO, 1994, p.17).

Nos Parâmetros Curriculares Nacionais do Ensino Médio, a área de história frisa a necessidade da contribuição da mesma para as gerações mais novas, pois considera que a atual sociedade está voltada a viver um presente contínuo com certa tendência ao esquecimento e a anulação das relações que o presente possui com o passado. E responsabiliza a cultura capitalista e o consumo a valorizar o que considera moderno, em que as explicações apresentadas como novas são difundidas de maneira reduzida e simplificada, por isso, se faz necessário

(...) um compromisso fundamental da História encontra-se na sua relação com a Memória, livrando as novas gerações da “amnésia social” que compromete a constituição de suas identidades individuais e coletivas. O direito à memória faz parte da cidadania cultural e revela a necessidade de debates sobre o conceito de preservação das obras humanas. A constituição do Patrimônio Cultural e sua importância para a formação de uma memória social e nacional sem exclusões e discriminações é uma abordagem necessária a ser realizada com os educandos, situando-os nos “lugares de memória” construídos pela sociedade e pelos poderes constituídos, que estabelecem o que deve ser preservado e lembrado e o que deve ser silenciado e “esquecido” (BRASIL, 1998, p.26-27).

Nessa perspectiva, a educação pode ser caracterizada por processos intencionais ou não-intencionais, tendo os objetivos bem definidos, propícios ao método educativo

institucional, e ao passo em que correspondam ao meio do contexto social por meio de práticas, valores, experiências, conhecimento e ideias que ligam determinados grupos.

No que se refere à Educação Patrimonial, esta é compreendida como um processo, um instrumento como deixa evidente a etimologia dos próprios termos. Processo refere-se a uma ação prolongada e contínua, um procedimento, um método e “instrumento”, por isso, ela se refere a todo objeto de ajuda para levar a ação ou efeito de algum fim. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) dá a Educação Patrimonial a seguinte definição.

A Educação Patrimonial se constitui de todos os processos educativos formais e não formais que têm como foco o patrimônio cultural apropriado socialmente como recurso para a compreensão sócia histórica das referências culturais em todas as suas manifestações com o objetivo de colaborar para o seu reconhecimento, valorização e preservação. Considera ainda que os processos educativos de base democrática devem primar pela construção coletiva e democrática do conhecimento, por meio do diálogo permanente entre os agentes culturais e sociais e pela participação efetiva das comunidades detentoras e produtoras das referências culturais onde convivem noções de patrimônio cultural diversas (FLORENCIO et al, 2014, p.24).

Observa-se que a proposta é essencial para a formação e preservação do patrimônio cultural como afirma a ONU e seu órgão, à UNESCO, responsável pela educação e cultura a nível mundial desde a década de 70. A mesma ainda é analisada segundo o IPHAN como um instrumento de alfabetização cultural (CAIMI; CASSOL, 2012). Cuche (1999) em seus estudos sobre cultura analisa que “(...) toda cultura pode ser considerada como um conjunto de sistema simbólico”. Esta afirmativa leva à reflexão de que todo indivíduo é cultural pela construção de suas significações simbólicas, em que a educação possui a intenção de aprimorar. E segue afirmando que é a cultura

(...) que possibilita ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sócio-cultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido. Este processo leva ao reforço da auto-estima dos indivíduos e comunidades e à valorização da cultura brasileira, compreendida como múltipla e plural. (CUCHE, 1999, p.24).

Nessa perspectiva, a Educação Patrimonial é utilizada como um procedimento metodológico que auxilia a aprendizagem dentro das perspectivas do campo pedagógico sendo constituída na mediação de diversos campos do saber estando a serviço da aprendizagem. Estudos e abordagens sobre as diretrizes e conceitos acerca do patrimônio presentes em materiais do IPHAN, especialmente em seu guia de projetos, abordam temáticas a respeito da conservação e preservação e apresentam a seguinte observação.

Nos últimos anos, multiplicaram-se iniciativas educacionais voltadas à preservação patrimonial. Ao se adotar expressão Educação Patrimonial, uma grande variedade de ações e projetos com concepções, métodos, práticas e objetivos pedagógicos distintos foi realizada por todo o país. Não obstante a extrema pertinência e a importância dos resultados alcançados por essas iniciativas nem sempre se discernem uma orientação programática definida, subjacente a esse conjunto heterogêneo: ações pontuais e esporádicas de promoção e divulgação se acotovelam com propostas educativas continuadas, inseridas na dinâmica social das localidades; projetos e encontros, materiais de apoio, cadernos temáticos e publicações resultantes de oficinas se misturam a práticas significativas em que esses materiais não constituem um fim em si mesmo; ao contrário, compõem partes de processos educativos. (In. Educação Patrimonial: Histórico, conceitos e processos, IPHAN, 2014, p.19).

A Educação Patrimonial é utilizada no campo da ação pedagógica, como um instrumento a ser trabalhado no campo do patrimônio, cujo processo educativo é elaborado de maneira interdisciplinar com metodologias em campos apontados pelo próprio patrimônio à sua comunidade, de forma direcional que, pensados em um movimento de percepção e leitura. Torna-se, por isso, relevante caminho para se aplicar a Educação Patrimonial e garantir às referências culturais plurais sua conservação e salvaguarda.

Neste sentido, aponta-se que se deve compreender como o patrimônio é entendido por sua comunidade, e sua relação com a mesma, pode ser esse o princípio para que se organizem estratégias a fim de que se desenvolvam processos educativos que levem a apropriação de uma aprendizagem que construa significados. Nessa perspectiva, a Educação Patrimonial pode ser vista, de fato, como um meio de instrução a partir de suas metodologias, auxiliando o reconhecimento do patrimônio cultural no meio social no qual, os participantes do processo estão envolvidos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As lembranças individuais ainda se fazem presentes no cotidiano dos moradores de Vila de Cava e do entorno. Estas continuam vivas no imaginário coletivo dos grupos sociais que vivem nas proximidades da estação de Vila de Cava e traduzem os significados e as ressignificações da estação, o que faz dela um objeto de memória a serviço da história e permite a criação de um espaço no qual as narrativas tornam-se elementos fundamentais de referência cultural a partir do campo da memória.

Essa ponderação aponta para o campo da memória a partir das análises feitas por meio das leituras dos autores que nortearam esta pesquisa, pelas novas políticas de proteção ao

patrimônio e as legislações vigentes pós Decreto 25/37, pois a estação de Vila de Cava foi tombada na década de 1989 com o auxílio do Grupo de Trabalho do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu, os técnicos de INEPAC e o Estado. Esses tomaram como base o Decreto Lei nº 5.808 de 13 de julho de 1982, que trata da regulamentação da Lei de nº 509 de 03 de dezembro de 1981 que dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento. Naquele período, o único mecanismo disponível como medida de proteção aos patrimônios era o recurso de tombamento. Um método institucionalizado, realizado por grupos que tinham como objetivo principal valorar os elementos históricos, artísticos e arquitetônicos com a seleção prévia dos acervos a serem patrimonializados.

Somente a partir dos anos 2000 essa prática começa a se modificar no Brasil, por meio do Decreto 3.551, que dispõe da institucionalização ao registro de bens culturais de natureza imaterial. Abriu-se, assim, a possibilidade de proteção à cultura imaterial e a salvaguarda desses patrimônios por meio do Livro de Registro instituído por um Conselho Consultivo e o pleito das comunidades detentoras do bem, recurso este que não existia nas instituições voltadas aos patrimônios culturais na década de 1980, o que justifica a prática de tombamento da Estação de Vila de Cava possuir um tombamento verticalizado de cima para baixo.

Na época, não houve a horizontalidade necessária para que fosse possível o reconhecimento do patrimônio por sua comunidade. Entretanto, a estação a partir dessas novas medidas de proteção, constitui-se como um bem cultural da cidade de Nova Iguaçu, um patrimônio histórico do município tutelado pelo Estado, atualmente, acervo do patrimônio e da memória ferroviária já pleiteada e chancelada por organizações internacionais e, institucionalizada pelo IPHAN.

Essa mudança de paradigma só foi possível a partir da Carta de Nizhny Tagil de 2003, que aborda a compreensão multidisciplinar do conceito de patrimônio industrial. Nessa perspectiva, o entendimento do conceito sobre o patrimônio fabril apontou para a reflexão do patrimônio industrial ferroviário. Após muitos debates, em 2007, criou-se a Lei 11.483. Assim, os bens pertencentes à extinta RFFSA foram inventariados e passaram a fazer parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. É a Portaria 407 de 21 de dezembro de 2010 que dispõe dos parâmetros de valoração na inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário visando proteger a memória ferroviária instituindo normativas e regras regimentais.

A estação de Vila de Cava, patrimônio ferroviário da cidade de Nova Iguaçu, Baixada Fluminense, passou por diversas ressignificações, cujas lembranças se inserem em

representações e significados no campo da arte, da arquitetura e da história local. Com sua arquitetura modesta e estilo eclético⁵⁹, fruto das mudanças causadas pela Revolução Industrial do século XIX e o pensamento intelectual modernista que levou as intervenções Art-Décor no século XX. Fato muito comum no início do século aos patrimônios industriais, com intuito de atribuir modernidade as edificações. Nesse contexto, a estação foi se constituindo de significados e ressignificados, construindo história e memória.

Essa afirmativa também se atribui ao fato da própria singularidade da história da construção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro e suas estações no período do Império. Ela, ao contrário da maioria das estradas de ferro no Brasil, foi construída a caminho das águas e não para lavouras ou minas de ferro e carvão. Suas respectivas estações suburbanas e as da região da Baixada Fluminense se constituíram por singularidades e, no caso da estação de Vila de Cava, suas singularidades estão inscritas no processo de Tombamento Provisório, pois no documento seus aspectos arquitetônicos são diferenciados das demais estações de seu ramal.

A estação ainda pode se diferenciar pelas ressignificações recebidas nas suas edificações e edículas. Ambas foram transformadas anos mais tarde em local de comercialização de produtos agrícolas, em escola MOBRAL, em sede administrativa da CEDAE, como entretenimento na gravação da novela *A cabana do Pai Tomás* e/ou como um local de moradia, comércio e subsistência. É, nesse contexto, que a memória se apresenta a serviço da história para recontar esses processos de ressignificações pelas quais as lembranças são elaboradas a partir da construção da história com intuito rememorar a serviço de uma reconstrução histórica.

Identificar as memórias mais presentes no imaginário social leva a percepção de que esse conjunto de ressignificações e representações ainda se encontram presentes no universo individual e passam para o universo coletivo em um permanente processo de elaboração e reelaboração dos acontecimentos. As narrativas tornam-se parte do processo hermenêutico entre história e memória, cujo lugar, tempo e espaço buscou o direito à memória e suas relações estreitas, na contemporaneidade, com o campo patrimonial.

Na localidade de Cava, a ausência do direito de conhecer agiu em detrimento do direito de esquecer, ou seja, seria preciso apresentar a Velha e a Nova Iguaçu aos iguaçuanos para que os mesmos pudessem definir, redefinir, selecionar, lembrar ou esquecer as suas histórias e suas memórias. Fato que lamentavelmente trouxe prejuízos significativos a

⁵⁹Expressão que refere-se a mistura de estilos arquitetônicos usada no final do século XIX com combinação de elementos da arquitetura clássica, medieval, renascentista, neoclássica e barroca.

população que desconhece a sua história, as edificações, acervos, pátios, sítios históricos e os parques naturais considerados patrimônios da cidade.

A estação de Vila de Cava é só um dos muitos exemplos de como a falta de conhecimento ou o esquecimento das origens pode causar prejuízos e até a violência aos patrimônios culturais. O esquecimento e o apagamento da memória podem levar ao sentimento de não pertencimento e, muitas vezes, o que faz um indivíduo se sentir pertencente a algo ou lugar são os julgamentos que lhe são postos. No entanto, ressalta-se mais uma vez, que os patrimônios da antiga Nossa Senhora da Piedade do Iguassu e as lembranças dos depoentes trazem à luz o direito de lembrar sobre o que as memórias foram impedidas de esquecer, porque não tiveram a oportunidade de reconhecer as suas histórias.

No caso da Baixada Fluminense e dos indivíduos que nela residem, foi imposto o estereótipo de local com estigmas de pobreza, violência e abandono, estigmas estes que também são atribuídos aos seus patrimônios. Como exemplo, usa-se um fato estarrecedor que ocorreu com as ruínas da Fazenda São Bernardino em 2016, patrimônio histórico cultural tombado pelo IPHAN na década de 1950. Uma das paredes das ruínas da fazenda foi demolida e, utilizada como aterro para tapar buracos de uma via. O acontecimento causou muita indignação de alguns moradores locais.

Na época, como informa a reportagem do Jornal de Hoje, de 09 de abril de 2016, abriu-se ocorrência e denúncia aos órgãos públicos municipais que consideraram a ação um ato vandalismo. Órgãos e representantes de instituições parlamentares se comprometeram em investigar e instaurar inquérito para apurar a responsabilidade da empresa pela demolição das ruínas. O que restou da fazenda ainda permanece para rememorar e contar a história local da antiga Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu. Local que deu origem ao surgimento das cidades da Baixada Fluminense.



Figura 32 – Fazenda São Bernardino em Vila Iguazu.
Fonte: Acervo pessoal fotografado em 04/12/2019.

O fato ocorrido e atribuído a vandalismo se deve principalmente ao desconhecimento dos funcionários da empresa que cometeu o ato. Mas, infelizmente, não se tratava de um fato isolado já que cidadãos da própria cidade também cometem atos iconoclastas⁶⁰ no local como também em outros patrimônios do município. Muitos moradores compreendem esses espaços em outras dimensões, distantes dos seus significados históricos e fora da perspectiva de patrimônio cultural.

Pode-se atribuir as ações ao fato de desconhecerem a história da cidade onde nasceram e convivem. Esses moradores possuem outras referências de patrimônios instituídos na capital ou em outras cidades do país e do mundo. Estas já consideradas referências turísticas e culturais pela construção histórica, pela propaganda, pelo trabalho de gestão e pelos fomentos já realizados pelos órgãos municipais, estaduais e federais há décadas.

Entende-se que este triste e lamentável desconhecimento da história e da memória da Baixada Fluminense não só neste caso específico, mas como em outros patrimônios ocorre por falta de conhecimento da historiografia da cidade, o desconhecimento dos patrimônios culturais que contam a história da região e, principalmente, pela falta de um programa de incentivo à cultura com propostas que possuam ações efetivas e organizadas compostas e um planejamento que pense a infraestrutura das cidades, no seu desenvolvimento urbano, turístico e cultural. É preciso conhecer os símbolos que geram a identidade local para o

⁶⁰ A origem do termo iconoclastia refere-se a doutrina de destruir ícones religiosos. O ato difundiu-se a partir do século VII e aborda estudos na contemporaneidade. Ato de destruir imagens ou monumentos em geral.

desenvolvimento da consciência cidadã de cada indivíduo, e, assim, reverter o estereótipo marginal atribuído aos municípios da Baixada Fluminense (FOGAÇA, 2020).

Os estudos e as reflexões levaram aos apontamentos que o patrimônio não deve ser algo posto, mas de forma unânime que deve ser passível de conhecimento, para que seja reconhecido como parte da cultura de seu lugar. Nesse sentido, a história e a memória possuem papéis importantes. A história para a compreensão dos processos historiográficos da região e a memória como formadora dos significados e ressignificados do patrimônio. Nesse sentido, a memória pode atuar na perspectiva de reparar a violência dos patrimônios causada não só pelo esquecimento, mas também pela falta do direito de lembrar, pois as comunidades têm direito à memória. E, assim, justifica-se o uso da memória como um direito justo ao indivíduo de reconhecer a história e os patrimônios de sua cidade.

A responsabilidade pela gestão dos bens tombados em áreas urbanas deve ser compartilhada pelo poder público (União, estados e municípios) e pela sociedade como um todo. Esta competência não pode ser atribuída exclusivamente ao IPHAN, pois os bens culturais, antes de serem considerados “nacionais”, participam de uma história local, regional ou estadual. De acordo com Rabello (2009, p. 33. Grifo nosso.), para a ação de cada um dos entes políticos, “o limite mais evidente, e sem qualquer questionamento, é o limite territorial de cada uma dessas entidades”. Mas, no entanto, a gestão compartilhada é quase inexistente na gestão de bens culturais (LOURENÇO, 2015 p. 62).

A estação de Vila de Cava hoje faz parte da memória ferroviária do país, cujo recurso lhe foi investido em 2007. Entretanto, o Decreto 25/37 que lhe concedeu o tombamento estadual desde 1989 não garantiu sua preservação e nem sua proteção quanto patrimônio histórico da cidade. Os moradores da região em sua maioria desconheciam que a estação é um patrimônio do município e tombado pelo INEPAC.

É importante considerar que essa estação, que integra o acervo de bens tombados da Baixada Fluminense no Estado do Rio de Janeiro, encontra-se hoje bastante deteriorada do ponto de vista material e apresenta outros usos e apropriações que não estão vinculados ao campo do patrimônio. Não há, por boa parte da comunidade, seu reconhecimento como referencial cultural. Grupos de homens e mulheres mais velhos e que ainda moram na localidade é que ainda preservam relações de pertencimento com a estação de Vila de Cava e com outros patrimônios da região.

A resposta a estação de Vila de Cava e a tantos outros patrimônios históricos da localidade de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu, como a Fazenda São Bernardino, O Parque Histórico da Vila Iguazu e, as estações ferroviárias de Tinguá, Jaceruba, Rio D'Ouro,

o reservatório Rio D'Ouro tombados também pelo INEPAC na década de 1980 e todos os vestígios deixados pela Estrada de Ferro Rio D'Ouro são visíveis. A falta de gestão e de políticas públicas que potencializasse e fomentasse atividades voltadas a mecanismos de incentivo cultural causaram a apagamento da própria identidade local. É como se na Baixada Fluminense não existisse história e não existisse memória e não houvesse patrimônios culturais.

Os apontamentos desta reflexão pensam a memória na perspectiva dos patrimônios culturais e incitam a que se repense os patrimônios da Baixada Fluminense. Um local repleto de estereótipos negativos e posto ao esquecimento, e ao contrário do que lhe é posto, possui potencial histórico, turístico e musicológico, mas invisibilizado pelo desconhecimento. Essa pesquisa aponta para a necessidade de mais ações concretas e objetivas do Estado para além dos debates que já se fazem hoje.

Como bem sublinha Bouton “este é o ponto em que a nossa responsabilidade pelo passado se junta a nossa responsabilidade para o futuro. Responsabilidades para as gerações presentes e futuras” (BOUTON, 2016, p.283). Que se possam ter patrimônios culturais não como simples imagens ou um lugar na memória, mas que sejam propiciadores e formadores de identidade. E, na prática se consolide a perspectiva de que o melhor caminho para a preservação, a conservação e salvaguarda dos bens culturais é o conhecimento por meio de estímulos de uma gestão eficiente que promova incentivo às políticas de educação.

No que se refere ao campo educacional, tais fomentos são de suma importância para que se constitua um sentido mais amplo de pertencimento e identidade. Estes devem apoiar-se para ter mais eficácia e alcance nas políticas de Educação Patrimonial⁶¹ e no Turismo Cultural⁶². Investir nestes campos pode ser o caminho para a recuperação da identidade cultural e do reconhecimento da história dos patrimônios culturais de Nova Iguaçu e dos demais municípios da Baixada Fluminense.

⁶¹ Educação Patrimonial se dá pelo levantamento de bens culturais com o intuito de fomentar processos educativos e formais ou não, tendo como foco a compreensão social e histórica de um patrimônio cultural em todas as manifestações e representações, a fim de colaborar para o seu reconhecimento, sua valorização e preservação.

⁶² Turismo Cultural é uma forma de desenvolvimento econômico e cultural, que além de promover a busca pela preservação da memória, difundi e potencializa o turismo de uma localidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Regina; CHAGAS, Mario (org.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 2003.

ABREU, Regina. Patrimonialização das diferenças e os novos sujeitos de direito coletivo no Brasil. *In*: TARDY, Cécille; DODEBEL, Vera (org.). **Memória e novos patrimônios**, 2015. p. 67-93. v. 1.

ALAMBERT, Clara Correia d'. **Manifestações da arquitetura residencial paulistana entre as grandes guerras**. 2003. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2003. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis//16/16131/tde-03072014-164814/pt-br.php>. Acesso em: 22 mai. 2020.

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ALBERTI, Verena. **Ouvir contar: textos em história oral**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALBERTI, Verena; PEREIRA, Amilcar Araujo. Possibilidades das fontes orais: um exemplo de pesquisa. **Anos 90**, v. 15, n. 28, p. 73-98, 2008.

ALBERTI, Verena; HEYMANN, Luciana Quillet. Acervos de História Oral: um patrimônio silencioso. *In*: BAUER, Letícia; BORGES, Viviane Trindade (org.). **História Oral e Patrimônio Cultural: potencialidades e transformações**. São Paulo: Letra e Voz, 2018. p. 11-29.

ALVES, Jorge Fernandes. Patrimônio industrial, educação e investigação: a propósito da Rota do Patrimônio Industrial do Vale do Ave. **História: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, Porto, v. 5, p. 251-256, jan. 2004.

ANGELO, Elis Regina Barbosa. **Trajetórias dos imigrantes açorianos em São Paulo: Processos de formação, transformação e ressignificação das representações culturais**. 2011. São Paulo, Paco Editorial, 2015. Tese (Doutorado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo. 2015. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/12671>. Acesso em 22 mai. 2020.

ANGELO, Elis Regina Barbosa; FOGAÇA, Isabela de Fátima. Festas populares: Representações Culturais como estratégia de resistência e de Melhorias Sociais, a Compreensão a partir de Nova Iguaçu. **O Ideário Patrimonial**, Rio de Janeiro, n. 5, p. 144-160, dez. 2015.

ANGELO, Elis Regina Barbosa; SIQUEIRA, Euler David de (org.). **Concepções, Memória Patrimônio cultural: História, Sociedade e Educação em foco**. Paraná: Editora Prismas, 2016.

ASSIS, Wilson Rocha. **O Patrimônio cultural e a tutela jurídica da identidade**. Belo Horizonte: Editora Delta, 2011. p. 63-77.

ARANHA, Maria Lúcia de Arruda de. **História da Educação e da Pedagogia**. 3. ed. São Paulo: Editora Moderna, 2008.

AZEVEDO, Paulo Ormino David de; CORRÊA, Elyane Lins (org.). **Estado e sociedade na preservação do patrimônio**. Salvador: EDUFBA, 2013. v. 3.

BARASH, Jeffrey Andrew. **Memória Coletiva e finitude do conhecimento histórico**. Colóquio Internacional: Mito, Modernidade, Religião. Belo Horizonte, 2019.

BARROS, José D'Assunção. **O Campo da História: Especialidades e Abordagens**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2010.

BARROS, José D' Assunção. Histórias Cruzadas: considerações sobre uma nova modalidade baseada nos procedimentos relacionais. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 21, n. 40, p. 277-310, dez. 2014.

BARROS, José D' Assunção. Os usos da temporalidade na escrita da História. **Sæculum – Revista de História**, [S. l.], n. 13, 2005.

BATTISTELLA, Roberta Navas. As redes de saberes: o diálogo entre a tradição oral, a produção partilhada do conhecimento e a história de Mestre Alcides. *In: XXVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 2015, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: UDESC, 2015.

BAUER, Letícia; BORGES, Viviane Trindade (org.). **História Oral e Patrimônio Cultural: potencialidades e transformações**. São Paulo: Letra e Voz, 2018.

BENJAMIN, Walter. **Sobre o conceito da história. Ensaio sobre literatura e história da cultura**. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet.– Obras escolhidas. São Paulo: Brasiliense, 1994. v. 1, n. 7.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças dos velhos**. São Paulo: Biblioteca de Letras e Ciências Humanas, 1979. v. 1.

BOURDIEU, P. **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro, Marco Zero, 1993.

BOUTON, Christopher. Responsabilidade pelo passado: lançando luz no debate sobre o “dever da memória” na França. **Revista Expedições: Teoria da História e Historiografia**, Goiás, v. 7, n. 1, p. 271-283, jan./jul. 2016.

BRAGATO, Fernanda Frizzo; CULLETON, Alfredo Santiago. Do pluralismo cultural na Idade Média aos desafios do Direito na contemporaneidade. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**, v. 7, n. 1, p. 28-37, 2015.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988, atualizada 45 até a Emenda Constitucional nº 39, de 19 de dezembro de 2002. 31. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

BRASIL. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 06 dez. 1937. Seção 1, p. 24056.

BRASIL. Decreto nº 3.551, de 04 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, 07 ago. 2000. Seção 1, p. 2.

BRASIL. Decreto nº 5.808 de 13 de julho de 1981. Trata da regulamentação da lei de nº 509 de 13 de dezembro de 1981, que dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília.

BRASIL. **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] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília 31 maio 2007. Seção 1, p. 7.

BRASIL. Portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018. Institui a Política de Patrimônio Material do Iphan e dá outras providências **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 20 set. 2018. Seção 1, p. 7-11

BRASIL. Portaria de nº 407 de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros da valorização e procedimentos na lista do Patrimônio Cultural ferroviário, visando a proteção da memória ferroviária em conformidade com o art. 9º da Lei de nº 11.483/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, 2010.

BRASIL. Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF. Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHA. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**, Brasília, 2010.

BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: terceiro e quarto ciclos do Ensino Fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1998. 174 p.

BRAYNER, Natália Guerra. **Patrimônio cultural imaterial: para saber mais**. IPHAN/MinC, 2007.

CAIMI, Flavia Eloisa. **História Escolar e memória coletiva: como se ensina? Como se aprende?** Rio de Janeiro: FGV, 2001. p. 65-79.

CAIMI, Flavia Eloisa; CASSOL, Francielle Moreira. **Detetives na aula de História: simulação da prática arqueológica para conhecer o passado**. São Paulo: Paco editorial, 2012. p. 79 – 94.

CALDAS, Marcos José de Araújo. **Patrimônio e cultura material**. Curitiba: Prisma, 2016.

CAMPOS, Juliano Bitencourt; PREVE, Daniel Ribeiro; SOUZA, Ismael Francisco de. **Patrimônio Cultural, Direito, Meio Ambiente: um debate sobre a Globalização, Cidadania e sustentabilidade**. Paraná: Editora Multideia, 2015. v. 1.

CARAN, André Luís Balsante. **Arquitetura de Ferro no grande ABC**: História da ferrovia. São Paulo: Raízes, 2004.

CARDOSO, Diogo *et al.* Espacialidades e ressonâncias do patrimônio cultural: reflexões sobre identidade e pertencimento. **GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n. 11, p. 83-97, 2017.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem**: a elite política imperial; Teatro das Sombras: A política imperial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

CAVALCANTI, Erinaldo. Para destruir a memória e demolir o patrimônio: algumas questões sobre a história e seu ensino. **Revista Brasileira de História da Educação**, v. 19, 2019.

CHARTIER, Roger. **A história cultural entre práticas e representações**. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: Difusão Editora, 1988. 244 p.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 5ª. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2006.

CHUVA, Márcia. **Entre os vestígios do passado e interpretações da História**: introdução aos estudos sobre patrimônio no Brasil. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. p. 37-48.

CHUVA, Márcia. **Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil**. In: Revista do Patrimônio Histórico Nacional, nº 34, Brasília, DF, 2012.

Comissão Internacional para Conservação do patrimônio Industrial (TICCIH). Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil, 2003.

CORDEIRO, José Manoel Lopes. Universidade do Ninho. **Associação Portuguesa para o patrimônio industrial**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

CORREIA, Telma de Barro. Art Déco e indústria Brasil, década de 1930 e 1940. **Anais do Museu Paulista**, v. 16, n. 2, p. 47-104, jul./dez., 2008.

CUCHE, Dennys. **A noção de cultura nas ciências sociais**. Tradução Viviane Ribeiro. São Paulo: Editora EDUSC, 1999.

CUÉLLAR, Domingo. **Nascença e sistema ferroviário paulista (1835- 1970) ao caso espanhol**. São Paulo: Cultura Acadêmica, FEPESP, 2019. p.45- 81.

CULLETON, Alfredo Santiago. **A vida entre a lembrança e o esquecimento (ou a lembrança como virtude)**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. p.29-33.

CUREAU, Sandra *et al.* **Olhar multidisciplinar sobre a efetividade da proteção do patrimônio cultural**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

DANTAS, Fabiana Santos. **O patrimônio cultural protegido pelo Estado brasileiro**. Paraná: Editora Multideia, 2015. v. 1.

DEMPSEY, Amy. **Estilos, Escolas e Movimentos**. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Editora Cosac Naify, 2003.

DIAS, Guilherme, Imigração e identidade étnica no Rio Grande do Sul: O patrimônio histórico sob a ótica dos grupos étnicos. *In: XXVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA; LUGARES DOS HISTORIADORES: VELHOS E NOVOS DESAFIOS. Anais [...]* Rio Grande do Sul, 2015.

ELIAS, Nobert. Processos de formação do Estado e construção de nações. *In: ELIAS, Nobert. Escritos e ensaios*. Rio de Janeiro: J. Zhar, 2006. v. 1.

ENCIBRA S.A. Estudos e Projetos de Engenharia. Plano Municipal de Saneamento Básico - Água e Esgoto - do município de Nova Iguaçu. Documento nº 1206-C-00-GER-RT-010 Relatório do SNIS em dezembro 2013 a CEDAE, fl. 25.

ENNES, Marcelo Alario; MARCON, Frank. Das identidades aos processos identitários: repensando conexões entre cultura e poder. **Sociologias**, v. 16, p. 274-305, 2014.

FERNANDES, Otair. Cultura afro-brasileira e patrimônio cultural: considerações preliminares. *In: XIV ENECULT. Anais [...]* Salvador, 2018.

FERREIRA, Marieta de; AMADO, Janaina. Usos e abusos da História Oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

FILHO, José Carlos Moreira da Silva. **Dever de memória e a construção da história viva: a atuação da Comissão de Anistia do Brasil na concretização do Direito a Memória e a Verdade**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

FLORENCIO, Sônia R. Rampim *et al.* **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília: Iphan, 2014.

FONSECA, Maria Cecília. **O patrimônio em processo: trajetórias da Política Federal de Preservação no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/IPHAN, 2005.

GIDDENS, Anthony. **A consequência da modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo: Editora Unesp Fundação (FUNDUNESP), 1991.

GOMES, Angela. A guardiã da memória. **Acervo**, v. 9, n. 1-2, p. 17-30, 1996.

GONÇALVES, Janice. Pierre Nora e o tempo presente: entre a memória e o patrimônio cultural. **Historiæ**, Rio Grande do Sul, v. 3, n. 3, p. 27-46, 2012.

GONÇALVES, José Reginaldo. **A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

GONÇALVES, José Reginaldo; GUIMARÃES, Roberta Sampaio; BITAR, Nina Pinheiro. **A alma das coisas: patrimônios, materialidade e ressonância**. Rio de Janeiro: Mauad Editora Ltda, 2013.

GOYENA, Alberto. O sorriso irônico dos Budas: demolição e patrimônio no vale sagrado de Bamiyan. GONÇALVES, José Reginaldo; GUIMARÃES, Roberta Sampaio; BITAR, Nina Pinheiro. **A alma das coisas**. Rio de Janeiro: Mauad/Faperj, 2013.

GRECO, Heloisa Amélia. **Dimensões fundacionais da luta pela anistia**. 2003. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Belo Horizonte, 2003.

GUAZZELLI, Dante Guimaraens. O dever de memória e o historiador: uma análise de dois casos brasileiros. **Mosaico**, v. 2, n. 4, p. 46-68, 2010.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. São Paulo: Editora Vértice, 1990.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Editora Paz e Terra, 2008.

HEYMANN, Luciana Quillet. **O “devoir de mémoire” na França contemporânea: entre memória, história, legislação e direitos**. Rio de Janeiro: CPDOC, 2006.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: Iphan, 1999.

HUYSSSEN, Andreas. **Seduzidos pela Memória**. Arquitetura, monumento, mídia. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

IPHAN. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**, 2010.

KESSEL, Carlos. Estilo, discurso, poder: arquitetura neocolonial no Brasil. **História Social**, n. 6, p. 65-94, 1999.

KIRSTE, Stephan. O direito como memória cultural. **Revista do Mestrado em Direito–Direitos Humanos Fundamentais**, ano, v. 8, 2008.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereir. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006, 368p.

LE GOFF, Jacques. Memória. *In*: **História e Memória**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1994. p. 105-165

LEMME, Arie Van de. **Art Déco–Guía Ilustrada del Estilo Decorativo**. Tradução de Gloria Mora. Madri: Editorial Ágata, 1997.

LIBÂNEO, José Carlos. **Didática**. (Coleção Magistério) Série formação do professor. São Paulo: Cortez Editora, 1994.

LIMA, Maria. As diferentes concepções de ensino e aprendizagem no ensino de história. **Fronteiras**, v. 11, n. 20, p. 43-57, 2009.

LOURENÇO, Alessandra Spitz Guedes Alcoforado. **Patrimônio Cultural e Cidadania**. Paraná: Editora Multideia, 2015. v. 1.

MACEDO, Marta Sofia Simões Costa Marques. **Patrimônio Ferroviário do D'Ouro** – Proposta de reativação do tronco abandonado entre Côa e Barca d'Alva. 2019. Dissertação (Mestrado), Faculdade de Lisboa, 2019.

MAGALHÃES, Manuela. **Estrutura, Ecologia da Paisagem de Lisboa**. Isapress, 2007.

MARQUES, E. C. A higiene na construção da cidade do Rio de Janeiro. **História, Ciência, Saúde – Manguinhos**, v. 2, n. 2, p. 51 – 67, jul./out. 1995.

MARIANO FILHO, José. **Debate sobre estilos e urbanismo**. Rio de Janeiro: C. Mendes Junior, 1943.

MARINS, Paulo César Garcez. Novos patrimônios no Brasil: um balanço das políticas patrimoniais após a década de 1980. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 9-28, jan./abr. 2016.

MARTINS, Ronaldo Luiz. Rio D'Ouro: caminho de ferro e caminho das águas. **Resenha Digital**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 2, jan./mar. 2012.

MATOS, Ana Cardoso de; SALES, Telma Bessa; RODRIGUES, Ronaldo André. **Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias**: palavras, espaços, imagens. Ceará: Edições UVA, 2018.

MATOS, Lucina Ferreira. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Revista CPC**, v. 14, n. 27, p. 86-113, 2019.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**. 2010. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) - Escola de Ciências Sociais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Memória e cultura material: Documentos pessoais no espaço público. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 89-103, 1998.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. **Os museus e as ambigüidades da memória: a memória traumática**. In. Conferência – 10º Encontro Paulista de Museus – Memorial da América Latina. jul., 2018.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. **O patrimônio ferroviário no estado de São Paulo**: interpretação de técnicos e conselheiros do CONDEPHAAT (1969 – 1982). São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del Rey e Juiz de Fora [1875-1930]**. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

MONTENEGRO, Antônio Torres. **História, Metodologia, Memória**. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. Diversidade e sentidos do patrimônio cultural: uma proposta de leitura da trajetória de reconhecimento da cultura afro-brasileira como patrimônio nacional. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 15, n. 27, p.233-255, jul. 2008.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. **Revista Projeto História**, São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. Leituras e releituras: história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós – graduação no Brasil (1972-2017). *In*: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica FAPESP, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; DELVISIO, Ivani Azevedo; LATTANZI, Jéssica Suellen Caetano. Levantamento da terminologia de Cartas Patrimoniais. *In*: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica FAPESP, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica FAPESP, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial. *In*: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica FAPESP, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória, História e patrimônio – perspectivas contemporâneas da pesquisa de histórica. **Fronteiras**, Campo Grande, v. 12, p. 131-151, 2010.

OOSTERBEEK, Luiz. **Revisitando o Antígona**. O patrimônio cultural na fronteira da globalização. Paraná: Editora Multideia, 2015. v. 1.

PAIM, Elison Antônio, GUIMARÃES, Maria de Fátima, (orgs). **História, Memória e Patrimônio**: Possibilidades Educativas. São Paulo: Paco Editorial, 2012.

PAZZINI, Bianca; SPAREMBERGER, Raquel Fabiana Lopes. O direito à memória e a identidade no Brasil: perspectiva de efetivação da preservação de patrimônio cultural. **RIDB**, ano 3, n. 6, p. 4527-4555, 2014.

PERES, Guilherme. Estrada de ferro Rio D'Ouro: A ferrovia das Águas. **Revista Pilares da História**, Rio de Janeiro, n. 2, maio 2003.

PESSOA, José. **Reflexões sobre preservação urbana no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. p. 51-57.

PINTO, Leonardo Aguiar Rocha. **Fregueses e freguesias**: ação do Estado português sobre o povoado ao longo das vias de comunicação entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Rio de Janeiro: Editora STAMPA, 2007.

PINTO JUNIOR, Rafael Alves. Modernidade e imprensa: o interesse das revistas pelo espaço arquitetônico urbano no Rio de Janeiro 1902 à 1934. *In*: IV SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA, CULTURA E IDENTIDADE. **Anais** [...] Goiás, 2009.

PIRES, Mixilini Chemin; FREITAS, Riva Sobrado de. O direito à memória e o direito ao esquecimento: o tempo como paradigma de proteção à dignidade da pessoa humana. *In*: **Unoesc International Legal Seminar**. 2013. p. 157-172.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Revista estudos históricos**, v. 5, n. 10, p. 3-15, 1996.

PRADO, Walter. **História social da baixada Fluminense**: das sesmarias a foros de cidade. Rio de Janeiro: Ecomuseu Fluminense, 2000.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: Iphan, 2009.

RAMOS, Eloisa Helena Capovilla da Luz; LOPES, Maíne Barbosa. Lugares de memória da imigração na América Latina: as hospedarias dos imigrantes de São Paulo e Buenos Aires. **Revista Maracanan**, v. 6, n. 6, p. 171-182, 2010.

RICOEUR, PAUL. **A Memória, a história, o esquecimento**. Campinas: Editora Unicamp, 2007.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o regate de sua memória. Rio de Janeiro: Editora Open Plus Gráfica e Editora, 2004.

RUSEN, Jorn. **Cultura faz sentido**: orientações entre o ontem e o amanhã. Tradução de Nélio Schneider. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2014.

SAMPAIO, José Adécio Leite. **Patrimônio cultural e função social da propriedade**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, p. 283-291

SAMPAIO, Julio Cesar Ribeiro. **Inventário Arquitetônico da Baixada Fluminense**: A contribuição do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Prisma, 2016. p. 213-229

SANTOS, Márcia Pereira dos. História e memória: desafios de uma relação teórica. **Revista OPSIS**, São Paulo, v. 7, n. 9, jul/dez, 2007.

SILVA, Leonardo Mello e. Patrimônio Industrial: passado e presente. **Revista Patrimônio: Dossiê Herança industrial**, IPHAN, São Paulo, maio. 2012.

SILVA, Lucia. A Trajetória de um Conceito: Patrimônio, entre a Memória e a História. **Mosaico: Revista Multidisciplinar de Humanidades**, Vassouras, v. 1, n. 1, p. 36-42, jan./jun., 2010.

SILVA, Lucia Helena Pereira da. De Recôncavo da Guanabara a Baixada Fluminense: leitura de um território pela história. **RECONCAVO: Revista de História da UNIABEU**, v. 3, n. 5, p. 47-63, 2013.

SOARES, Inês Virgínia Prado; QUINALHA, Renan Honório. Lugares de Memória: Bens Culturais? *In*: CUREAU, S.; KISHI, S. A. S.; SOARES, I. V. P.; LAGE, C. M. F. (Org.). **Olhar Multidisciplinar sobre a Efetividade da Proteção do Patrimônio Cultural**. Led. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, v. 1, p. 509-535.

STIGLIANO, Beatriz Veroneze, *et al.* Identidade italiana e memória da imigração: estudos de museus da Serra Gaúcha. *In*: Seminário em Mesa Redonda, Universidade de Caxias do Sul, RS, 2010.

TEDESCO, João Carlos. Ruminantes de memórias: sentimentos, experiências e silêncios deliberados. **História: Debates e Tendências**, v. 13, n. 2, p. 343-353, jul./dez, 2013.

TORRES, Gêneses. **Baixada Fluminense: a construção de uma história**. Sociedade, economia, política. Rio de Janeiro: Editora IPAHB, 2004.

TODOROV, Tzvetan. **Los abusos de La memoria**. Barcelona: Pai dós, 2000.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

VIEIRA, Álvaro Siza, citado por COSTA, Alexandre, Acções Patrimoniais - Perspectivas Críticas. Futuro Magazine Editora, Arq7a, nº 82/83, Lisboa, 2010.

VILLASCHI, João Nazario Simões. **Hermenêutica do patrimônio e apropriação do território em Ouro Preto-MG**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. 303f.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Rede Ferroviária Federal S/A. **Histórico da antiga RFFSA**. Disponível em: <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em: 07 fev. 2020.

CULTURA E GÊNERO. Disponível em: <https://www.culturaegenero.com.br/download/silencio.pd>. Acesso em: 20 abr. 2019

EURAIL. **Portugal**. Disponível em: <https://www.eurail.com/pt/>. Acesso em: 10 jun. 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Estado do Rio de Janeiro. E. F. Central do Brasil - E. F. Rio de Ouro. Disponível em <https://www.estacoesferroviarias.com/>. Acesso: 30 jul. 2016.

IPHAN. **Carta de Atenas**. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2018

IPHAN. **Carta de Veneza**. 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2018

IPHAN. **Carta de Washington**. 1987. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2018

IPHAN. **Declaração do México**. 1985. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20do%20Mexico%201985.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2018

IPHAN. **Educação Patrimonial: Histórias, Conceitos e Processos**, 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf. Acesso em: 16 jan. 2017.

IPHAN. **Patrimônio Imaterial**. 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso em: 01 jul. 2017

IPHAN. **Recomendação de Paris**. 1969. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201964.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2018

PLANEJAMENTO e Desenvolvimento do Turismo nos próximos 4 anos [S. l.: s. n.], 2020. 1 vídeo (54 min 30 seg). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=L8-Kx1P9nls>. Acesso em:

JORNAL DE HOJE. Reportagem de 09 de abril de 2016. Disponível em <https://jornalhoje.inf.br>. Acesso em: 22 ago. 2020.

NASCIMENTO Emanuel Braga; FERREIRA, Márcia Conceição; RICHTER, Monika. **A Ferrovia À Serviço Das Águas: Estrada De Ferro Rio D'ouro**. 2016. Disponível em: <https://eventos.ufrj.br/raic/files/2016/06/2928-10225-3-SM.pdf>. Acesso em: 22 maio 2020.

TGVBR – Trens de Alta Velocidade no Brasil. **Ferrovias Brasil**. Disponível em: <https://www.tgvbr.org/viewtopic.php?t=4844&start=620>. Acesso em: 17 mar. 2020.

FONTES ORAIS

- 1.1 - Entrevista concedida pelo Senhor M morador dos interiores da estação a pesquisa em setembro de julho de 2015, em Nova Iguaçu.
- 1.2 - Entrevista concedida pela Senhora N moradora dos interiores da estação a pesquisa em setembro de 2015, em Nova Iguaçu.
- 1.3 - Entrevista concedida pela Senhora Maria da Penha Cesar Viana a pesquisa em setembro de 2015 e 30 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.4 - Entrevista concedida pela adolescente Z de 16 anos a pesquisa em maio de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.5 - Entrevista concedida pelo Senhor Orlando Lopes Portela a pesquisa em 30 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.6 - Entrevista concedida pela senhora Arlete Pereira Lopes Portela a pesquisa em 30 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.7 - Entrevista concedida pela Senhora Lídia de Freitas Verly Gouveia pesquisa a em 31 de julho de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.8 - Entrevista concedida pelo menino Z de 08 anos a pesquisa em agosto de 2016, em Nova Iguaçu.
- 1.9 - Esta entrevista foi concedida pela senhora C em 09 de junho de 2018 na cidade de Nova Iguaçu.
- 1.10 - Entrevista concedida pelo Senhor Willian Guilherme a pesquisa em 10 de junho de 2018 em Nova Iguaçu.
- 1.11 - Entrevista concedida pelo senhor Antônio Oliveira Viana a pesquisa em 21 de junho de 2018, em Nova Iguaçu.
- 1.12 - Entrevista concedida pela senhora Ana Barreto dos Santos a pesquisa em 15 de outubro de 2019, em Nova Iguaçu.

FONTES DOCUMENTAIS

- 2.1 - Documento de Nova Iguaçu, Processo de Tombamento Provisório nº E-12/000117/89 de 05 de janeiro de 1989 a 12 de junho de 1989 – INEPAC
- 2.2 - Documentos cedidos pela Gerência de Patrimônio da Companhia Estadual de Água e Esgoto (CEDAE) – Av. Presidente Vargas – nº 2655 – Centro – Rio de Janeiro.
- 2.3 - Acervo do site TGVBR ferrovias Brasil. Almanak Administrativo, mercantil e Indústria do Rio de Janeiro (1844 a 1889).

APÊNDICES

Apêndice A – Ata de Aprovação nº 22

Apêndice B - Carta de autorização

Apêndice C - Termo de autorização

Apêndice A – Ata de Aprovação nº 22



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE**

ATA Nº 2301/2021 - PPGPACS (12.28.01.00.00.00.22)

Nº do Protocolo: 23083.043289/2021-17

Seropédica - RJ, 22 de junho de 2021.

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E SOCIEDADE

ATA Nº 22

Aos quatorze dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e um, às 10h:00, no endereço da sala virtual <https://meet.google.com/aqg-acvv-dyo>, instalou-se a banca examinadora de dissertação de mestrado da aluna **JOANA D ARC CESAR VIANA** sob a orientação da professora RAQUEL ALVITOS PEREIRA e coorientação da professora ELIS REGINA BARBOSA ANGELO. A banca examinadora foi composta pelos professores/pesquisadores: RAQUEL ALVITOS PEREIRA (Orientadora); ELIS REGINA BARBOSA ANGELO (Coorientadora); ISABELA DE FATIMA FOGACA (Examinadora Interna); OTAIR FERNANDES DE OLIVEIRA (Examinador Interno); LUCIANA QUILLET HEYMANN (Examinadora Externa à Instituição - FIOCRUZ).

A apresentação da dissertação intitulada **MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VILA DE CAVA: o lugar e o dever da memória na construção do patrimônio cultural da Baixada Fluminense** foi iniciada às 10h10 minutos e teve a duração de 1h10 minutos.

O Candidato, após avaliado pela banca examinadora obteve o resultado:

(X) APROVADO (a), devendo o (a) Candidato (a) entregar a versão final em até 60 dias à sua coordenação de curso (de acordo com a Deliberação Nº 84 de 22 de agosto de 2017).

() APROVADO (a) COM RESSALVA, devendo o (a) Candidato (a) satisfazer, no prazo estipulado pela banca, as exigências constantes da Folha de Modificações de Dissertação de

Mestrado anexa à presente ata. Após, entregar a versão final em até 60 dias à sua coordenação de curso (de acordo com a Deliberação Nº 84 de 22 de agosto de 2017).

() REPROVADO (a).

Considerações adicionais (a critério de a banca emitir parecer descritivo):

A banca aprova o trabalho da discente, considerando a necessidade de uma revisão cuidadosa ortográfica, indicação pertinente das imagens e apropriação adequada das normas da ABNT bem como uma reorganização dos capítulos, enxugando o texto, revisando títulos, verificando as redundâncias e revendo os conceitos utilizados a fim de redimensionar algumas reflexões como o dever de memória. A banca também sugere o uso de categorias tais como direito à memória e direito à cidade.

Nova Iguaçu, 14 de junho de 2021.

(Assinado digitalmente em 22/06/2021 17h16min)

ELIS REGINA BARBOSA ANGELO
COORDENADOR CURS/POS-GRADUACAO - TITULAR
CoordGT (12.28.01.00.00.08)
Matrícula: 1744846

(Assinado digitalmente em 22/06/2021 15h04min)

ISABELA DE FATIMA FOGAÇA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptAdT/IM (12.28.01.00.00.82)
Matrícula: 1771910

(Assinado digitalmente em 22/06/2021 14h03min)

OTAIR FERNANDES DE OLIVEIRA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptES (12.28.01.00.00.86)
Matrícula: 1491734

(Assinado digitalmente em 22/06/2021 19h29min)

RAQUEL ALVITOS PEREIRA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)
Matrícula: 1862824

(Assinado digitalmente em 23/06/2021 10h32min)

LUCIANA QUILLET HEYMANN
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 806.007.947-68

(Assinado digitalmente em 22/06/2021 18h40min)

JOANA D ARC CESAR VIANA
DISCENTE
Matrícula: 20181002077

Para verificar a autenticidade deste documento entre
em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **2301**,
ano: **2021** tipo: **ATA**, data de emissão: **22/06/2021** e o código de verificação: **8de1f4eb1f**

Apêndice B – Carta de autorização

Rio de Janeiro, 24 de janeiro de 2017

Companhia Estadual de Água e Esgoto - CEDAE

Ao Excelentíssimo Senhor Presidente.

Eu, Joana D`Arc Cesar Viana, portadora do RG XXXXXXXX, estudante da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro UFRRJ – Instituto Multidisciplinar, matrícula 201270559-4, venho através deste, pedir autorização para pesquisar no setor de patrimônio desta sede, documentos sobre a estação de tratamento Rio D`Ouro, documentações referentes à construção da adutora e uma possível sede administrativa da CEDAE na estação de trem no bairro de Vila de Cava, cidade de Nova Iguaçu, Rio de Janeiro.

A pesquisa tem o intuito de recuperar a memória coletiva local e salvaguardar as memórias da estação e da adutora por meio da Educação Patrimonial. A colaboração do senhor presidente seria de grande importância para o desenvolvimento da pesquisa.

Desde já agradeço, respeitosamente.

Joana D`Arc Cesar Viana

Apêndice C – Termo de autorização



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E NOME

Declaro para devidos fins que eu _____ de nacionalidade _____, estado civil _____ portador da identidade de nº _____, residente na _____, bairro _____ cidade _____ estado _____ autorizo de maneira livre e espontânea, o uso de minha imagem e nome como material e fonte de pesquisa a Joana D'Arc Cesar Viana, mestranda do curso de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Nova Iguaçu, ____ de _____ de 2018

(CONCEDENTE)

PESQUISADORA: JOANA D'ARC CESAR VIANA
PROFESSORA, PEDAGOGA E HISTORIADORA
MESTRANDA PELA UFRRJ

<http://lattes.cnpq.br/7326042579890952>

ANEXOS

Anexo A - Estações da ferrovia Rio D'Ouro

Anexo B - Antiga freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu

Anexo C - Almanak Almmelmert

Anexo A – Estações da ferrovia Rio D'Ouro



Quinta do Caju na década de 1883.



Caju na década dos anos 2000.



Estação São Francisco na Década de 1930.



Estação Liberdade na década de 1930.



Estação Inhaúma na década de 1960.



Estação Engenho da Rainha na década de 1883.



Estação Engenho da Rainha na década de 1968.



Estação Irajá na década de 1920 - Fonte: Jornal da Noite

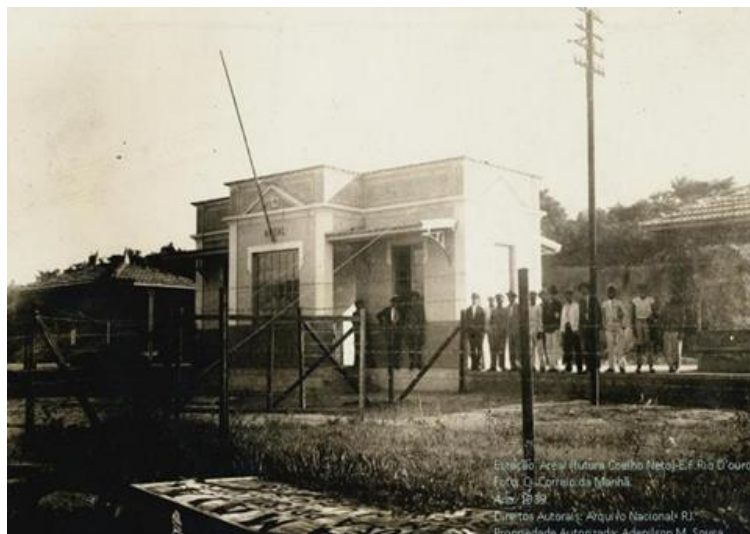


Estação Irará E.F. Rio D'ouro.
Foto: O. Corrêa da Manhã.
Período pro: José Simões, Arq. do
Estado, Aut. do Patrimônio Histórico e
Arquitetônico, Administração, M. C. 100/100.

Estação Irará na década de 1960 – (novo prédio inaugurado em 1929).



Estação Colégio na década de 1930 (novo prédio inaugurado em 1928).



Estação Coelho Neto na década de 1930.



Estação Acari na década de 1960.



Estação Pavuna na década de 1960.



Estação Vila Rosali (antiga Vila Alcântara) década de 1920.



Estação Agostinho Porto no ano 2000 (estação inaugurada em 1929).



Estação Coelho da Rocha na década de 1929.



Estação de Belford Roxo (antiga estação Brejo inaugurada em 1883).



Estação de Belford Roxo em 2020.



Estação Areia Branca na década de 1960 (inaugurada em 1883 – era somente uma cobertura).



Estação Itaipu na década de 1990 (inaugurada em 1883).



Estação Miguel Couto (antiga estação Retiro inaugurada em 1883).



Estação Figueira inaugurada em 1883 – (no local só há praça sem vestígios da estação).



Estação de Vila de Cava 1989 - Fonte: INEPAC.



Estação de Vila de Cava década de 1960 (inaugurada em 1883).



Estação Adrianópolis década de 1980 (estação inaugurada em 1883).



Estação Rio D'ouro década de 1970 (estação inaugurada em 1883).



Estação Rio D'ouro década de 1990.



Estação Santo Antônio 2010 (Inaugurada em 1883).



Entroncamento da estação Saudade ano de 2018.



Estação Jaceruba ano 2000 (Antiga estação São Pedro inaugurada em 1883).



Caixa D'água do entroncamento no bairro de Jaceruba ano de 2003

Anexo B - Antiga freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu



Ruínas da Igreja de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu



Cemitério dos escravos



Ruínas da antiga Câmara Municipal



Leito assoreado do Porto Iguassu



Ruínas do Centro da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassu



Estrada de acesso ao Porto Iguassu



Hidrante da estação São Bernardino situado na Estrada de Ferro – Vila Iguaçú
Acervo pessoal – foto de 19/01/2021.



Duto situado na Via estrada de Ferro. Ligação Tinguá - Acarí.
Acervo pessoal – foto de 19/01/2021.



Vestígios da Estrada de Ferro Rio D'Ouro
Acervo pessoal – foto de 19/01/2021.

Anexo C – Almanak Almmelmert

Acervo do site TGVBR ferrovias Brasil de sete páginas do Almanak Administrativo, Mercantil e Indústria do Rio de Janeiro, conhecido como Almanaque Almmelmert. De acordo com as informações do site, as informações foram escritas entre os anos de 1844 a 1889. Porém, no site e na pesquisa encontram-se disponíveis somente informações sobre a tabela de horários das locomotivas, suas respectivas estações e o fluxo de cargas e passageiros.

Art. 1040 **ESTRADAS DE FERRO. Grupo 3º.** 1075

1040] Rio d'Ouro (Estrada de Ferro do).
 Pertence ao Estado e é dependente do Ministerio da Agricultura.
 Escriptorio, rua de S. Pedro, 102, 2º andar, Corte.
 Estação Central, quinta do Cajá.
 CHEFE INTERINO PAULO DE FRONTIN.

Horário

PARA O INTERIOR R. O. 1		NOS DIAS DE SEMANA	NOS DOMINGOS E DIAS GOS E DIAS SANTOS	PARA A CORTE R. O. 2		NOS DIAS DE SEMANA	NOS DOMINGOS E DIAS SANTOS
Cajá.....	part.	3-00	7-30	Regresso.....	part.	12-40	
Rua Bella.....	cheg.	3-07	7-37	Rio d'Ouro.....	cheg.	3-50	
".....	part.	3-08	7-42	".....	part.	3-50	
Bemfica.....	cheg.	3-16	7-47	Cava.....	cheg.	3-50	
".....	part.	3-16	7-47	".....	part.	3-52	
Praia-Pequena.....	cheg.	3-25	7-55	Brejo.....	cheg.	4-05	
".....	part.	3-25	7-55	".....	part.	4-05	
Pilares.....	cheg.	3-34	8-04	Pavuna.....	cheg.	4-14	
".....	part.	3-34	8-04	".....	part.	4-14	
Irajá.....	cheg.	4-00	8-30	Irajá.....	cheg.	4-50	
".....	part.	4-00	8-30	".....	part.	4-50	
Pavuna.....	cheg.	4-08	8-40	".....	cheg.	4-57	
".....	part.	4-08	8-40	Pilares.....	cheg.	4-58	
Brejo.....	cheg.	4-28	9-01	".....	part.	4-58	
".....	part.	4-28	9-01	Praia-Pequena.....	cheg.	5-13	
Cava.....	cheg.	4-49	9-22	".....	part.	5-13	
".....	part.	4-54	9-21	Bemfica.....	cheg.	5-25	
Rio d'Ouro.....	cheg.	5-38	10-00	".....	part.	5-25	
".....	part.	5-38	10-00	Rua Bella.....	cheg.	5-48	
Regresso.....	cheg.	6-07	10-30	".....	part.	5-48	
".....	part.	6-07	10-30	Cajá.....	cheg.	6-00	

A tarifa para transporte de passageiros é regulada à razão de 50 réis por kilometro para os de 1ª classe e de 25 réis para os de 2ª.

1041] Santo Antonio de Padua (Comp. Estrada do Ferro).

Escriptorio, r. da Saúde, 39.
 Capital social 2,000,000\$000
 Capital realizado 1,000,000\$000

Directores.
 Hermann Joppert, r. de S. Christovão, 113.
 Antonio Leite Monteiro de Barros, Fazenda de Monte-Alegre, Santo Antonio de Padua.
 Eduardo Augusto Pacheco, r. de Carvalho de Ss, 30.
Guarda-Novas.
 M. R. Fimenta da Cunha, r. do Riochuelo, 208.

Ano de 1883 – Disponível em: <https://www.tgvbr.org/viewtopic.php?t=4844&start=620>

Horario dos trens

ESTAÇÕES	Trem ordinario R O 1		Trem de passeio P 1		ESTAÇÕES	Trem ordinario R O 2		Trem de passeio P 2	
	De tarde		De manhã			De manhã		De tarde	
	chegada	partida	chegada	partida		chegada	partida	chegada	partida
Para o interior.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	Para a côrte.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Cajú.		4		8-10	Represas.			1-30	
Rua Bella.	4-07	4-09	8-17	8-19	Rio d'Ouro.	5	8-42	3-45	
Benfica, p.	4-14	4-14	8-24	8-24	Cava.	5-30	5-33	4-15	1-18
Praia-Pequena.	4-20	4-22	8-30	8-32	Itaipú, p.	5-40	5-49	4-35	1-35
V. Grande, p.	4-27	4-29	8-37	8-39	Brejo.	6-06	6-08	4-53	1-58
Pilares.	4-33	4-14	8-42	8-54	Pavuna, (†)	6-24	6-29	5-14	1-24
Eng. do Matto, p.	4-52	4-52	9-02	9-02	Areal, p.	6-40	6-40	5-35	5-35
Irajá, p.	5	5-02	9-10	9-13	Irajá, p.	6-50	6-52	5-45	5-17
Areal, p.	5-12	5-12	9-22	9-22	Eng. do Matto, p.	7	7	5-55	5-55
Pavuna, (†)	5-23	5-23	9-33	9-38	Pilares.	7-08	7-13	6-03	6-05
Brejo.	5-44	5-46	9-54	9-56	Venda-Grande, p.	7-24	7-25	6-15	6-17
Itaipú, p.	6-3	6-03	10-13	10-13	Praia-Pequena.	7-30	7-32	6-22	6-24
Cava.	6-20	6-22	10-30	10-32	Benfica, p.	7-38	7-38	6-30	6-30
Rio d'Ouro.	6-52		11-02	11-07	Rua Bella.	7-43	7-45	6-35	6-37
Represas.			11-23		Cajú.	7-52		6-44	

Observação.—(†) O R O 1 crusa com o P 2 em Pavuna, P indica parada. Os trens P 1 e P 2 são de passeio às Represas, e só terão lugar aos Domingos e dias Santos. A tarifa para transporte de passageiros é regulada a razão de 50 réis por kilometro para os de 1.ª e de 25 réis para os de 2.ª classe.

Santa Izabel do Rio-Preto, E. de F. de,
(Prov. do Rio de Janeiro). Escript. Central, na côrte,
r. da Quit., 80. Escript. tecnico, em Conservatoria.

[1063]

Capital 3.300:000.000. Garantia provincial de 7 % por 30 annos. Estrada de bitola de um metro entre trilhos, tendo 75 kilometros de extensão, estando 44 abertos ao trafego, até a Conservatoria, e 31 em adiantada construcção, até Santa Izabel.

DIRECTORIA

Presidente. — José Leite de Souza, Ten.-cor.
Directores. — Pedro Carlos da Silva, capitão.
— José Pedro Martins de Almeida.

PESSOAL TECHNICO

Eng. em chefe. — Henrique Barreto Galvão.
Engenheiros. — Francisco Manoel das Chagas Doria.
— Antonio Pinto da Silva Valle.
— Arthur Noronha.
Auxiliar. — Jonathan Paço.

Santo Amaro, E. de F. de, (Prov. da Bahia),
Sem garantia do Estado. Bitola 1 metro. Extensão 36 kilometros.

[1034]

Rio-Grande do Sul, Railway Co. Ld.:

[1060]

Séde em Londres.

Concessão feita por Decreto n. 8831 de 5 de Janeiro de 1883. Tem por fim a construção de uma ou mais estradas do ferro de Cacoçul a Urugayana ou de Bagé a Cacoçul ou do Rio-Grande do Sul a Bagé.

Rio á Minas, E. de F. do, (Prov. de Minas).Vide *Minas and Rio, Railway Comp. Ltd.* art. 1032.**Rio d'Ouro, E. de F. do, (Município Neutro).**

[1062]

Estação Central, Quinta do Cajá

Escritório central na Côte, r. de S. Pedro, 192, 2º andar.

Pertencente ao Estado. Bitola 1 metro. Aberta ao tráfego publico a 15 de Janeiro de 1883.

Director.

Francisco de Paula Bicalho, Dr., r. Olinda, 27.

Chefe do tráfego.

Henrique Scheid, r. do Retiro Saudoso, 21.

Thesoureiro.

Presciliano Sabino Pessoa de Mello, r. do Riachuelo, 148.

Guarda-Livros.

Jacintho Lopes de Azevedo, r. de D. Zeferina, 11, Todos os Santos.

Agente da estação central no Cajá.

Alexandre Ferreira Ramos, estação do Cajá.

Trens ordinarios (diarios)

ESTAÇÕES	Trem R O 1		Trem R O 3		ESTAÇÕES	Trem R O 2		Trem R O 4	
	<i>De tarde</i>		<i>De manhã</i>			<i>De manhã</i>		<i>De tarde</i>	
	chegada	partida	chegada	partida		chegada	partida	chegada	partida
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.		h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Para o interior					Para a côte.				
Cajá.....	4			6-10	Rio d'Ouro.....	5			
Rua Bella.....	4-07	4-00	6-17	6-19	Cava.....	5-30	5-32		2-40
Bemfica..... P	4-14	4-14	6-24	6-28	Figueira..... P	5-40	5-40	2-48	2-50
Praia-Pequena..	4-20	4-22	6-32	6-34	Itaipá..... P	5-49	5-49	2-58	3
V.-Grande.. P	4-27	4-29	6-39	6-41	Brejo.....	6-06	6-08	3-17	3-22
Pilares.....	4-39	4-44	6-51	7-14	Pavuna.....	6-24	6-29	3-38	3-43
Eng.doMatto P	4-52	4-52	7-22	7-24	Areal..... P	6-40	6-40	3-54	3-56
Irajá..... P	5	5-02	7-32	7-34	Irajá..... P	6-50	6-52	4-06	4-08
Areal..... P	5-12	5-12	7-44	7-46	Eng.doMatto P	7	7	4-16	4-18
Pavuna.....	5-23	5-28	7-57	8	Pilares.....	7-08	7-12	4-26	4-45
Brejo.....	5-44	5-46	8-16	8-18	V.-Grande... P	7-23	7-25	4-55	4-57
Itaipá..... P	6-3	6-03	8-35	8-37	Praia-Pequena.	7-30	7-32	5-02	5-04
Figueira..... P	6-11	6-11	8-15	8-17	Bemfica..... P	7-38	7-38	5-10	5-13
Cava.....	6-20	6-22	8-55		Rua Bella.....	7-43	7-45	5-17	5-19
Rio d'Ouro.....	6-52				Cajá.....	7-52		5-26	

67

85

Trens de passeio nos domingos e dias santificados

ESTAÇÕES	Trem P 1		ESTAÇÕES	Trem P 2	
	De manhã			De tarde	
	chegada	partida		chegada	partida
	h. m.	h. m.		h. m.	h. m.
Para o interior			Para o Cajá:		
Cajá.....		8-10	Reprezas.....	3-30	3-30
Rua Bella.....	8-17	8-10	Rio d'Ouro.....	3-42	3-45
Bemfica..... P	8-24	8-21	Cava.....	4-15	4-18
Praia Pequena.....	8-30	8-33	Pigueira..... P	4-26	4-26
Venda-Grande..... P	8-37	8-39	Itaipá..... P	4-35	4-35
Pilares.....	8-49	8-51	Brejo.....	4-53	4-58
Engenho do Matto.... P	9-02	9-02	Pavuna.....	5-14	5-24
Irajá..... P	9-10	9-12	Areal..... P	5-35	5-35
Areal..... P	9-22	9-22	Irajá..... P	5-45	5-47
Pavuna.....	9-35	9-38	Engenho do Matto... P	5-55	5-55
Brejo.....	9-51	9-56	Pilares.....	6-03	6-05
Itaipá..... P	10-13	10-13	Venda Grande..... P	6-15	6-17
Pigueira..... P	10-22	10-22	Praia Pequena.....	6-22	6-24
Cava.....	10-30	10-32	Bemfica..... P	6-31	6-30
Rio d'Ouro.....	11-02	11-07	Rua Bella.....	6-35	6-37
Reprezas.....	11-22		Cajá.....	6-44	

NOTA.—Os trens R O 3 e R O 4 só circularão nos dias uteis e cruzarão sempre, na estação dos Pilares, com os trens R O 1 e R O 2. Nas paradas, designadas acima pela letra P, não haverá estacionario; receber-se-ão, porém, passageiros, bagagens e cargas, mediante aviso prévio e a applicação das tarifas em vigor.

Santa Izabel do Rio-Preto, E. de F. de.

[1063]

Escrip. Central na Côte, r. da Quit. 80.

Escrip. tecnico, em Conservatoria. Prov. do Rio de Janeiro.

Capital 3.800:000\$000. Garantia provincial de 7%, por 30 annos Estrada de bitola de um metro entre trilhos, tendo 75 kilometros de extensão, estando 54 abertos ao trafego, até a Conservatoria, e 31 em adiantada construcção, até Santa Izabel.

DIRECTORIA

Presidente. —José Leite de Souza, Ten.-cor.
Directores. —Pedro Carlos da Silva, capitão.
 —José Pedro Martins de Almeida.

PESSOAL TECHNICO

Eng. em chefe.—Henrique Barreto Galvão.
Engenheiros. —Francisco Manoel das Chagas Doris.
 —Antonio Pinto da Silva Valle.
 —Arthur Noronha.
Auxiliar. —Jonathas Paço.

Santo Amaro, E. de F. de, (Prov. da Bahia),

[1064]

Sem garantia do Estado. Bitola 1 metro. Extensão 36 kilometros.

Foi construida á custa da Provincia e aberta ao trafego em 23 de Dezembro de 1853.

Rio á Minas, E. de F. do, (Prov. de Minas-Geraes).
Vide *Minas and Rio Railway Comp. Ltd.* art. 1032.

Art. 1062

Rio d'Ouro, E. de F. do, (Município Neutro).

Estação Central, Quinta do Cajú.

Escritório central na Côte, r. Sr. dos Passos, 2, sobr.

Pertencente ao Estado. Bitola 1 metro. Aberta ao trafego a 15 de Janeiro de 1883.

*Director.*Francisco de Paula Bicalhò, Dr., r. Passagem, 16, *Teleph.* 1580.*Chefe do trafego.*

Henrique Schaid, Quinta do Cajú.

Thesoureiro.

Presiliano Sabino Pessoa de Mello, r. Sr. dos Passos, 2, sobr.

Guarda-Livros.

Jacintho Lopes de Azevedo, r. Imperial, 6, Eng.-Novo e r. Sr. dos Passos, 2, sobr.

Trens ordinarios (diarios)

ESTAÇÕES E PARADAS	Trem R O 1		Trem C R O 1		ESTAÇÕES E PARADAS	Trem R O 2		Trem C R O 2	
	<i>De tarde</i>		<i>De tarde</i>			<i>De manhã</i>		<i>De manhã</i>	
	chegada	partida	chegada	partida		chegada	partida	chegada	partida
Para o interior					Para o Cajú				
Cajú.....	4.00	2.00			Tinguá.....	5.03			
Rua Bella.....	4.07	2.07	2.10		Barreira.....	5.12	5.12		
Bemfica.....	4.13	2.15	2.25		Iguassú.....	5.26	5.28		
Praia-Pequena.....	4.18	2.30	2.45		S. Bernardino.....	5.31	5.31		
Venda Grande.....	4.24	2.50	2.50		Cava.....	5.37	5.47	6.20	
José dos Reis.....	4.32	2.58	3.10		Figueira.....	5.51	5.51	6.25	6.28
Pilares.....	4.36	3.13	3.15		Itaipú.....	6.03	6.03	6.41	6.44
Eng. do Matto.....	4.45	3.23	3.23		Brejo.....	6.16	6.21	6.58	7.13
Irajá.....	4.53	3.32	3.35		Coqueiros.....	6.30	6.30	7.23	7.23
Areal.....	5.02	3.43	3.48		Pavuna.....	6.37	6.42	7.32	7.42
Pavuna.....	5.10	3.58	4.06		Areal.....	6.50	6.50	7.52	7.55
Coqueiros.....	5.22	4.16	4.16		Irajá.....	6.57	6.59	8.03	8.06
Brejo.....	5.31	4.24	4.50		Eng. do Matto.....	7.07	7.07	8.15	8.15
Itaipú.....	5.50	5.04	5.08		José dos Reis.....	7.14	7.16	8.23	8.28
Figueira.....	6.02	5.20	5.23		Pilares.....	7.18	7.20	8.30	8.45
Cava.....	6.06	5.28			Venda-Grande.....	7.28	7.28	8.53	8.56
S. Bernardino.....	6.22	6.22			Praia-Pequena.....	7.32	7.34	9.00	9.15
Iguassú.....	6.25	6.27			Bemfica.....	7.39	7.39	9.20	9.35
Barreira.....	6.41	6.41			Rua Bella.....	7.44	7.46	9.40	9.48
Tinguá.....	6.50				Cajú.....	7.52		10.10	

Trens de passeio nos domingos e dias santificados

ESTAÇÕES E PARADAS	Trem P 1		ESTAÇÕES E PARADAS	Trem P 2	
	De manhã			De tarde	
	chegada	partida		chegada	partida
	h. m.	h. m.		h. m.	h. m.
Para o interior			Para o Cajú		
Cajú		8.10	Tinguaú		3.31
Rua Bella	8.17	8.19	Barreira	3.40	3.40
Bemfica	8.23	8.23	Iguassú	3.54	3.56
Praia Pequena	8.28	8.30	S. Bernardino	3.59	3.59
Venda-Grande	8.34	8.34	Cava	4.05	4.15
José dos Reis	8.42	8.44	Figueira	4.19	4.19
Pilares	8.46	8.48	Itaipú	4.31	4.31
Engenho do Matto	8.55	8.55	Brejo	4.44	4.49
Irajá	9.03	9.05	Coqueiros	4.58	4.58
Areal	9.12	9.12	Pavuna	5.05	5.12
Pavuna	9.20	9.25	Areal	5.20	5.20
Coqueiros	9.32	9.32	Irajá	5.27	5.23
Brejo	9.41	9.46	Engenho do Matto	5.37	5.37
Itaipú	10.00	10.00	Pilares	5.41	5.46
Figueira	10.12	10.12	José dos Reis	5.48	5.50
Cava	10.16	10.20	Venda Grande	5.58	5.58
S. Bernardino	10.32	10.32	Praia Pequena	6.02	6.04
Iguassú	10.35	10.37	Bemfica	6.09	6.09
Barreira	10.51	10.51	Rua Bella	6.14	6.18
Tinguaú	11.00		Cajú	6.25	

Trens em correspondencia entre Cava, Rio d'Ouro e Reprezas

ESTAÇÕES E PARADAS	CRO 1		CP 1		ESTAÇÕES E PARADAS	CRO 2		CP 2	
	De tarde		De manhã			De manhã		De tarde	
	chegada	partida	chegada	partida		chegada	partida	chegada	partida
Para o interior									
Cava		6.16		10.25	Reprezas				3.21
Paineiras	6.37	6.37	10.47	10.47	Rio d'Ouro	5.00	3.33	3.36	
Rio d'Ouro	6.50		10.59	11.04	Paineiras	5.18	5.13	3.40	3.43
Reprezas			11.19		Cava	5.34		4.10	

OBSERVAÇÃO.—Os trens de passeio P 1, P 2, CP 1 e CP 2, só tem logar aos Domingos e dias Santos.

Os trens RO 1 e RO 2 são de passageiros entre Cajú e Cava, e mixtos entre Cava e Tinguaú.

Os trens CRO 1 e CRO 2 são de cargas entre Cajú e Cava, e mixto entre Cava e Rio d'Ouro.

Nos Domingos e dias santificados não haverá trens de cargas.

O cruzamento do P 2 com o RO 1 nos Domingos é na Pavuna.

O Chefe do Trafego, H. Scheid.

ESTAÇÕES E PARADAS	P 1 DE MANHÃ		ESTAÇÕES E PARADAS	P 2 DE TARDE	
	Chegada	Partida		Chegada	Partida
Cajá.....		8.10	Tinguá.....		3.30
Rua Bella.....	8.17	8.19	Barreira.....P	3.30	3.40
Bemfica.....P	8.23	8.23	Ignassã.....	3.51	3.55
Praia Pequena.....	8.28	8.30	S. Bernardino.....P	3.50	3.50
Venda-Grande.....P	8.34	8.34	Cava.....	4.05	4.15
José dos Reis.....	8.42	8.41	Figueira.....P	4.19	4.19
Pilares.....P	8.45	8.18	Itaipú.....P	4.31	4.31
Engenho do Matto.....P	8.55	8.55	Brejo.....	4.44	4.49
Irajá.....P	9.03	9.05	Coqueiros.....P	4.58	4.58
Areal.....P	9.12	9.12	Pavuna.....	5.05	5.12
Pavuna.....	9.20	9.25	Areal.....P	5.20	5.29
Coqueiros.....P	9.32	9.32	Irajá.....P	5.27	5.29
Brejo.....	9.41	9.45	Engenho do Matto.....P	5.37	5.37
Itaipú.....P	10.00	10.00	Pilares.....P	5.41	5.45
Figueira.....P	10.12	10.12	José dos Reis.....	5.48	5.50
Cava.....	10.16	10.25	Venda Grande.....P	5.58	5.58
S. Bernardino.....P	10.32	10.32	Praia Pequena.....	6.02	6.04
Ignassã.....	10.35	10.37	Bemfica.....P	6.00	6.04
Barreira.....P	10.51	10.51	Rua Bella.....	6.11	6.18
Tinguá.....	11.00		Cajá.....	6.25	

Trens em correspondencia entre Cava e Rio d'Ouro

ESTAÇÕES E PARADAS	CRO 1 DE TARDE		CP 1 DE MANHÃ		ESTAÇÕES E PARADAS	CRO 2 DE MANHÃ		CP 2 DE TARDE	
	Chegada	Partida	Chegada	Partida		Chegada	Partida	Chegada	Partida
Cava.....		6.16	.....	10.20	Reprezas.....			.....	3.30
Paineiras.....P	6.35	6.37	10.40	10.47	Rio d'Ouro.....	.....	5.09	3.32	3.35
Rio d'Ouro.....	6.50	.....	10.50	11.01	Paineiras.....P	5.14	5.13	3.48	3.49
Reprezas.....			11.10		Cava.....	5.31	.....	4.10	

Todos os trens achão-se em correspondencia com os bonds da Companhia de S. Christovão, por accôrdo de trafego mutuo.

Os trens R O 1 e R O 2 são de passageiros entre Cajá e Tinguá.

Os trens M O 1 e M O 2 são de cargas, e nelles serão addicionados carros de passageiros de 1.ª e 2.ª classe, trazendo o M O 2 os generos de pequena lavoura para o mercado.

Os trens P 1 e P 2, CP 1 e CP 2 são de passelo, e só terão logar nos domingos e dias santificados.

Os trens CRO 1 e CRO 2 estão em correspondencia com os trens RO 1 e RO 2 entre Cava e Rio d'Ouro.

CRUZAMENTOS

O trem P 2 cruza com o R O 1 na Pavuna.

O trem M O 1 cruza nos domingos e dias santos com o P 2 em Ignassã.

Cajá, 1.º de Outubro de 1888.

O Chefe do Trafego, H. Scheid.