



## O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA CONSTITUIÇÃO DA IDENTIDADE CULTURAL NAS PAISAGENS DE MINAS GERAIS

**RODRIGUES, Karla Cavalari (1); FERREIRA, Daniele (2); MENDES, Jessica Mazzini (3); BARBOSA, Pedro Gomes (4); OLENDER, Marcos (5); OLENDER, Mônica (6)**

1. Universidade Federal de Juiz de Fora. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. [rodriguesckarla@gmail.com](mailto:rodriguesckarla@gmail.com)
2. Universidade Federal de Juiz de Fora. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. [daniele.ferreira@arquitetura.ufjf.br](mailto:daniele.ferreira@arquitetura.ufjf.br)
3. Universidade de São Paulo. Departamento de Sociologia. [jessica.mazzini@usp.br](mailto:jessica.mazzini@usp.br)
4. Universidade Federal de Juiz de Fora. Faculdade de Serviço Social. [pedrobs95@gmail.com](mailto:pedrobs95@gmail.com)
5. Universidade Federal de Juiz de Fora. Departamento de História. [olender@terra.com.br](mailto:olender@terra.com.br)
6. Universidade Federal de Juiz de Fora. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. [monicaolender@ufjf.edu.br](mailto:monicaolender@ufjf.edu.br)

### RESUMO

O presente artigo tem como objetivo refletir sobre a preservação e valorização da memória ferroviária nas regiões da Zona da Mata e do Campo das Vertentes, em Minas Gerais. Parte-se da noção de que a paisagem é forma e sentimento no intento de compreender a importância que o trem desempenhou na conformação das paisagens mineiras, conferindo-lhe unicidade. Ressalta-se a sua marcante presença, ainda hoje, no cotidiano de seus habitantes e em seu imaginário, contribuindo para a conformação de identidades locais. Destarte, este artigo visa expor o vínculo existente entre o patrimônio ferroviário e as paisagens culturais, bem como os laços desenvolvidos pelos moradores com a ferrovia ao longo do tempo, destacando o remanescente desse patrimônio nos municípios, o que nos conduz à reflexão sobre a preservação do patrimônio ferroviário face às gerações futuras. Este artigo baseia-se em documentações e depoimentos coletados pelo programa de extensão Memória Trilho. Este programa, promovido pelo grupo de pesquisa e extensão Laboratório de Patrimônios Culturais (LAPA), vinculado à Universidade Federal de Juiz de Fora, tem como objetivo valorizar o patrimônio e a memória ferroviários, procurando identificar, registrar e divulgar o patrimônio material e imaterial dos caminhos mineiros da antiga SR-3 da R.F.F.S.A. de seis municípios das regiões ora mencionadas.

**Palavras-chave:** Paisagem cultural; Memória ferroviária; Identidade social.

## ***RAILWAY HERITAGE IN THE CONSTRUCTION OF CULTURAL IDENTITY IN MINAS GERAIS LANDSCAPES***

### ABSTRACT

*This article aims to reflect on the preservation and enhancement of railway memory in the regions of Zona da Mata and Campo das Vertentes of the state of Minas Gerais. The article considers the notion that the landscape is form and feeling in an attempt to understand the importance that the train played in shaping the landscapes of Minas Gerais, giving them uniqueness. Its remarkable presence is highlighted, even today, in the daily lives of its inhabitants and in their imagination, contributing to the shaping of local identities. Thus, this article aims to expose the link between the railway heritage and cultural landscapes, as well as the ties developed by residents with the railway over time, highlighting*

*the remainder of this heritage in the municipalities, which leads us to reflect on the preservation railway heritage vis-à-vis future generations. This article is based on documentation and testimonials collected by the Memória Trilho extension program. This program, promoted by the research and extension group Laboratory of Cultural Patrimony (LAPA), linked to the Federal University of Juiz de Fora, aims to enhance rail heritage and memory, seeking to identify, register and disseminate the material and immaterial heritage of routes of the old RFFSA SR-3 in six municipalities in the regions mentioned above.*

**Keywords: Cultural landscape; Railway Memory; Social Identity.**

## O TREM SOB O OLHAR HISTÓRICO

Resultado da Revolução Industrial iniciada na Inglaterra no século XIX, a ferrovia foi o maior e mais importante invento no que diz respeito aos meios de transporte de mercadorias da época. Toda Europa foi cortada por linhas férreas que transportavam ferro, minério e carvão para sustentar as grandes indústrias que estavam crescendo a números exponenciais. Logo depois, os países asiáticos, africanos e americanos experimentariam o meio de transporte do Novo Mundo (OLENDER, 2017, p.322).

O momento no continente é de afirmação de uma burguesia urbana imitadora de valores e hábitos de sua congênera europeia mesmo quando não tem indústrias. [...] a Europa industrializada viu-se como um imenso contingente de mão-de-obra desocupada, ameaçada constante de conflitos sociais. Criou-se então a política de imigração, atendendo-se às necessidades da burguesia europeia e latinoamericana. Dentre muitos interesses latino-americanos podemos perceber: branqueamento da população em áreas de concentração africana, palcos de constantes revoltas negras, saneamento de áreas insalubres, e necessidades de mão de obra especializada para o funcionamento de uma economia urbana (país independente) em oposição à rural (colônia) (VALE, 1995).

Como percebemos no trecho acima, esse período (principalmente entre 1880 a 1930, auge da industrialização no país), foi significativo na expansão e urbanização no território nacional. A ferrovia representa importante fator que condicionou e possibilitou as transformações ocorridas na sociedade, como aquelas relativas ao desenvolvimento industrial. As mudanças ocorridas concernentes à sociedade e economia tiveram rebatimento significativo no espaço urbano. A industrialização, em conjunto com a malha ferroviária, contribuiu em várias localidades para a conformação do território e para a sua expansão.

No Brasil, a instalação da primeira ferrovia foi trazida por seu principal incentivador, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Com grande entusiasmo, este símbolo do progresso e da civilização brasileira, que ligava o Porto de Estrela, na Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra, próxima à cidade de Petrópolis, foi inaugurado no dia 30 de abril de 1854, por D. Pedro II. Após 16 anos de muitas histórias, pessoas e mercadorias transportadas pela locomotiva “Baronesa”, foi ativada a segunda ferrovia que ligava as principais cidades brasileiras: Rio de Janeiro e São Paulo. Nos anos seguintes, a malha ferroviária

Brasileira se multiplicou, e o trem se tornou o mais importante meio de transporte. Por realizar a conexão entre as cidades e os estados, a ferrovia se mostrou decisiva no desenvolvimento dos lugares onde se instalava. No ano de 1922, quando o país comemorava o centenário da Independência do Brasil, já existia um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas e 30.000 vagões em tráfego (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010).

Fruto da agricultura do estado, principalmente da economia cafeeira e da necessidade de distribuição do produto, Minas Gerais apresentava quase 50% da malha ferroviária do território nacional. Assim como nos demais estados do país, Minas Gerais teve o desenvolvimento de seus municípios marcado pelas instalações das linhas férreas. Cúmplices de chegadas e partidas, as estações foram, por muito tempo, o principal eixo econômico dos centros em expansão, bem como um importante marco da malha urbana.

Portanto, no século XIX, surge uma paisagem urbana dinâmica e moderna, com as fábricas, linhas ferroviárias, novos meios de comunicação, como o telefone, telégrafo e jornais diários, movimentos em massa que lutavam contra a imposição dos ideais de modernização (SILVA, 2008, p. 25). Essa era a identidade que se tentava construir, de uma cidade moderna, empreendedora e dinâmica.

Os anos 1930 foram um marco na história não somente de Juiz de Fora, mas de um modo geral, do país, que passa por profundas mudanças políticas e econômicas. O início da década é marcado pela Grande Depressão e a Revolução de 1930, que colocou Getúlio Vargas no poder, iniciando um período político com ideais diferentes dos até então vistos no Brasil.

A estagnação da expansão da malha ferroviária do país se inicia no primeiro mandato de Getúlio Vargas, que lançava em seu plano de governo as preferências pelo modelo rodoviário (OLENDER, 2017, p.325). Nos anos 1950, o país decide unificar 18 malhas ferroviárias, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo território brasileiro. Em 1957, Juscelino Kubitschek cria a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, com o objetivo de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010). As ferrovias passariam a transportar prioritariamente mercadorias em detrimento de passageiros. A partir daí, os investimentos na manutenção das linhas reduziram drasticamente, gerando impossibilidade de trazer recursos para o país,

uma vez que seu serviço gerava mais despesas de manutenção do que de renda, perdendo cada vez mais mercado para o transporte rodoviário. Para suprir o déficit gerado pela estagnação da ferrovia, o país cria a Companhia Brasileira de Transporte Urbano – CBTU, empresa responsável pela prestação dos serviços não mais prestados pela ferrovia. Como consequência dos planos de expansão da malha rodoviária no país, inicia-se o processo de privatização da ferrovia no Brasil e em 1999 se dissolve e extingue a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. (OLENDER, 2017, p.326). Com isso, o movimento de passageiros e cargas pelas estações reduziu drasticamente, até serem desativadas. Esse fato teve um rebatimento significativo na dinâmica urbana, com o fim do transporte de passageiros nos trens, que ocasiona certo abandono na região central, principalmente as que margeavam as linhas férreas. Alguns estabelecimentos comerciais e fábricas acabam fechando, caracterizando um processo de degradação urbana.

Fruto da crise da Rede Ferroviária, o sistema que envolvia todo o seu funcionamento ficou em situação de abandono, no que tange os edifícios de estações, bem como a paisagem construída pela dinâmica do cotidiano dos moradores, funcionários e usuários.

Diante deste fato, o presente trabalho, construído no âmbito do Laboratório de Patrimônios Culturais (LAPA), da Universidade Federal de Juiz de Fora, tem por objetivo compreender o elo existente entre o patrimônio ferroviário e as paisagens culturais construídas nos municípios de Barbacena, Antônio Carlos, Santos Dumont, Ewbank da Câmara, Juiz de Fora e Matias Barbosa, por onde passava a extinta R.F.F.S.A., assim como o elo que os moradores desenvolveram com a ferrovia com o passar do tempo, destacando o remanescente desse patrimônio nesses municípios, bem como as relações de identidade construídas entre elas, para que tais relações possam ser novamente fortalecidas e refletirmos sobre a preservação do patrimônio ferroviário para as gerações futuras.



Figura 1 Estação Ferroviária de Ewbank da Câmara. Acervo LAPA.

## A FERROVIA COMO ATRIBUTO DA PAISAGEM MINEIRA

Na contemporaneidade, vivenciamos o que alguns autores chamam de cultura paisagística. O conceito de paisagem surgiu no renascimento, quando os artistas passam a contemplar o entorno do que vivenciavam como paisagem, e a representá-la através dos novos recursos advindos com a noção da perspectiva (MADERUELO, 2005, p. 30). A partir desse ponto, o conceito de paisagem foi ampliando com o passar dos anos, até o entendimento múltiplo que adotamos para esse termo, como explicita Ribeiro (2007):

A paisagem pode ser lida como um documento que expressa a relação do homem com o seu meio natural, mostrando as transformações que ocorrem ao longo do tempo. A paisagem pode ser lida como um testemunho da história dos grupos humanos que ocuparam determinado espaço. Pode ser lida, também, como um produto da sociedade que a produziu ou ainda como a base material para a produção de diferentes simbologias, *locus* de interação entre a materialidade e as representações simbólicas. Em 1976, Donald Meining identificava dez formas diferentes de encarar a paisagem: como natureza, como habitat, como artefato, como sistema, como problema, como riqueza, como ideologia, como história, como lugar e como estética (MEINING, 1979). Existem, enfim, diferentes olhares possíveis sobre a paisagem (RIBEIRO, 2007, p. 20).

Fica evidente, portanto, o olhar ampliado e diverso que devemos adotar ao compreender uma paisagem, sendo ela natural, urbana, industrial, entre outras. Uma contribuição relevante para esse estudo é a abordagem da filósofa Anne Cauquelin

(2007) ao considerar a ideia da construção da paisagem, no sentido de desconstrução da paisagem como a própria natureza, algo posto diante de nós. A autora nos ajuda a compreender que a noção permeada pelo senso comum é de considerar as imagens que vemos como existentes, como se os nossos olhos apenas as captassem como uma máquina. Entretanto, os nossos olhos captam a luz, e a imagem é formada no nosso cérebro, que, por sua vez, orienta a nossa compreensão de acordo com condicionantes da nossa formação como seres sociais no mundo.

Cada indivíduo experimenta e apreende o espaço de maneira que lhe é própria, de acordo com valores que se formaram ao longo de sua trajetória individual, vinculados a aspectos culturais e sociais desenvolvidos com o lugar. Trata-se, assim, de influências fundamentais que atuam sobre a percepção que o indivíduo desenvolve e a construção que faz da paisagem. Nesse sentido, compreendemos que o trem foi muito mais que um meio de transporte. No transcurso do tempo, ao se firmar no cotidiano das pessoas por onde transitava, passou a representar um importante elemento simbólico, integrante nas relações e no sentido de pertencimento que as comunidades desenvolveram com o lugar que habitam. Como veremos na pesquisa realizada pelo projeto Memória Trilho, são relações de pertencimento que ainda existem e fazem parte do modo de vida dessas pessoas.

Mas, por ora, exploremos um fator importante: as redes ferroviárias contribuem como elementos e atributos da paisagem. Nesse sentido, adotamos a contribuição de Carneiro (2001) ao analisar os “bens patrimoniais como artefatos, ou seja, como manifestação física de pensamentos ou ideias de uma cultura” (CARNEIRO, 2001, p. 148). Dessa forma, podemos identificar esses bens, no caso aplicando também ao trem, de três formas: (a) como instrumentos, que fazem parte do cotidiano; (b) como símbolos, por se constituírem expressões culturais; (c) como documentos históricos, por fazerem parte de uma experiência passada. Assim, a autora nos ajuda a compreender que a identidade atribuída a um bem ou a uma paisagem depende do conjunto de seus atributos e a interação existente entre eles, sejam elementos construídos ou naturais (CARNEIRO, 2001, p. 149).

A respeito do trem, das linhas ferroviárias, e seus elementos constituintes, como habitações, estações, pontes, entre outros, podemos compreendê-los como elementos definidores que integram e caracterizam as paisagens mineiras. Não de

forma isolada, mas no conjunto das relações estabelecidas seja com as práticas sociais ou com os atributos da paisagem mineira, como topografia, vegetação, usos do solo, organização espacial.



Figura 2 Paisagem urbana da cidade de Barbacena. Acervo LAPA

## **A FERROVIA COMO PATRIMÔNIO**

A palavra patrimônio foi adquirindo diferentes significados ao longo do tempo. Françoise Choay (2001) mostra que o conceito de patrimônio possui uma natureza nômade, capaz de deslocar-se no tempo de forma a assumir novos sentidos e se ramificar nas diversas áreas do conhecimento. A exemplo, Azevedo (2012) mostra que o significado inicial atribuído a patrimônio estava ligado à esfera privada, de natureza familiar. Com o tempo, passou para o domínio público, vinculando-se a uma herança coletiva. Esse deslocamento possibilitou o Estado assumir a tarefa de proteção e promoção do seu patrimônio.

Rebatendo esse entendimento para a esfera da rede ferroviária, enquanto existiam como forma de transporte para as pessoas, os seus elementos estavam vivos no cotidiano do lugar. Com a extinção desse tipo de uso, a ferrovia e seus elementos passam a ser considerados como patrimônio no imaginário das pessoas. Podemos nos referir dessa forma a esses lugares como sendo lugares de memória, sejam simbólicos ou, ainda, de sociabilidade e novos usos.

Quando nos referimos à memória, não podemos deixar de mencionar que ela tem o seu suporte no presente. Em determinado lugar, os diversos grupos que compõem tal comunidade se apoderam de uma representação do meio externo que lhes é comum porque corresponde a um determinado tempo e espaço definido pelas tradições, costumes e referências desse lugar. Torna-se importante compreender que as imagens que temos do passado são formadas por lembranças reais juntamente com lembranças fictícias. Para que uma imagem, seja ela oral (contada por alguém) ou visual, se transforme em lembrança de algo que já vivemos, é preciso que uma espécie de semente de rememoração esteja ainda guardada em nós, caso contrário, tal fato não se apresentará como uma lembrança. Dessa forma, percebemos que as imagens que temos do passado são construídas com base nas lembranças reais que guardamos, e fatos contatos por fatores externos e terceiros. Para reconhecer e reconstruir uma lembrança não basta apenas o testemunho de outros, é preciso que a reconstrução da imagem no passado tenha contato comum em nós e neles (HALBWACHS, 2006). As memórias estão relacionadas aos sentimentos e emoções mais profundos. Um exemplo pode ser encontrado na seguinte passagem:

(...) quando entramos num quarto pela primeira vez e vemos ali os móveis e objetos mergulhados numa semiobscuridade, essas formas fantásticas ou misteriosas permanecem em nossa memória como o quadro quase irreal da sensação de inquietude, de surpresa ou de tristeza que nos acompanhava no momento em que nossos olhares as surpreendiam (HALBWACHS, 2006, p. 41).

Como pode ser observado acima, é importante ter em mente que os sentimentos estão envolvidos em nossas lembranças e, por sua vez, não podemos nos esquecer de que nossos sentimentos e pensamentos mais pessoais têm origem em meios e circunstâncias sociais definidos. Portanto, guardamos lembranças que nos são únicas, não reveladas a outros, mas isso não significa que nossa memória basta em si e não tem necessidade de basear na memória dos demais do grupo. Isso é o que descreve a formação do nosso ser social. Nós não andamos sós, mesmo que aparentemente assim estejamos: nossos atos e pensamentos refletem que estamos inseridos em sociedade. Ou seja, conforme apontado por Halbwachs (2006), aquilo que adquirimos em contato com a sociedade, nas nossas relações pessoais, fica retido em nossa consciência e influencia nossas ações e pensamento.

Portanto, conseguimos perceber como é significativa a preservação do meio externo a nós, daquilo que faz parte do nosso cotidiano, do meio no qual estabelecemos laços e onde estão ancoradas nossas percepções e memórias, não importando o quão excepcionais ou modestos sejam esses objetos ou bens. Além disso, como é importante a valorização dessa memória junto à comunidade. O que torna pertinente os estudos promovidos pelo projeto Memória Trilho.

## **PROJETO MEMÓRIA TRILHO: AS MEMÓRIAS CONSTRUÍDAS PELO TREM**

O projeto Memória Trilho, cujos orientadores são o Prof. Dr. Marcos Olender (coordenador geral), a Prof<sup>a</sup>. Ms. Mônica Cristina Henriques Leite Olender (vice coordenadora) e a Prof<sup>a</sup>. Ms. Raphaela Maciel Corrêa (coordenadora executiva), vem percorrendo, desde 2013, os seis municípios de Minas Gerais mencionados anteriormente, realizando registros fotográficos, oficinas e entrevistas com as comunidades envolvidas no projeto. A partir de estudos da história oral, foi identificado que existe, além do forte vínculo dos municípios com a ferrovia, uma intensa relação entre as comunidades envolvidas e o trem, tanto pela memória construída durante a existência da ferrovia quanto pelas paisagens, resultado da forte presença da dinâmica dos trens.

Os pontos abordados nas entrevistas enriqueceram de forma significativa nossas informações e compreensão sobre esse imaginário. Assim, a memória desses lugares trouxe possibilidades que vão além da história dos municípios. De forma complementar, foi possível incluir memórias em suas particularidades, que não estão descartadas da construção coletiva da memória de bairro, uma vez que trata da construção permanente de um espaço e de um tempo coletivo (COSTA, 2008).



Figura 3 Participantes da oficina em Antônio Carlos. Acervo LAPA

A estação ferroviária de Matias Barbosa, por exemplo, era um local de sociabilidade. As idas e vindas dos trens movimentavam a cidade e eram importantes não só do ponto de vista econômico, mas o trem também era uma opção de lazer frequente dos moradores. O trem de passageiros é mencionado com nostalgia, e o retorno de sua operação é um desejo de grande parcela da população saudosa do “Xangai” (meio de transporte utilizado pelas pessoas que moravam em Matias Barbosa e trabalhavam em Juiz de Fora).

A Estação de Matias Barbosa sofreu algumas intervenções que a descaracterizaram, sendo as principais ocorridas na década de 1940 e 1971. Atualmente, a estação abriga o acervo da Biblioteca Municipal Professora Maria da Glória Queiroz de Magalhães, assim como ocorre com diversos edifícios remanescentes da história da ferrovia.

Como as demais cidades percorridas pelo projeto, Santos Dumont experimentou grande e acelerado desenvolvimento com a chegada da estrada de ferro. A configuração da arquitetura e de suas paisagens se modificou em função de todo o aparato que chegou com as linhas do trem. Com a extinção da R.F.F.S.A., os projetos antes criados pela ferrovia foram também à falência, como a Escola Profissional Fernando Guimarães, criada em 1941, que ocupava lugar de destaque no setor ferroviário nacional em razão de sua excelência no ensino. Esta situação afetou agudamente a economia da cidade, causando uma forte onda de

desemprego e uma onda de migração de parte da população, principalmente daquela com formação profissional na área ferroviária, para outras regiões do país.

Podemos dizer que Santos Dumont ainda hoje é uma cidade ferroviária, tendo em vista os vários indícios e testemunhos da época áurea da ferrovia. São muitas as memórias ainda vivas na comunidade, como a do Sr. Ayrton Baptista da Silva, conhecido como “Sabará”, que dizia: “vinha do sangue a vontade de trabalhar na Rede”, pois vindo “de uma família humilde” esta era uma forma de “dar um conforto para a sua família”. (APITE, 2014).

Sabará guarda com muito carinho a camisa do seu uniforme, que foi preenchida pelas assinaturas dos funcionários da oficina no seu último dia de trabalho. Ele reside em uma antiga casa de ferramentas da própria Rede, no distrito de Patrimônio da Serra, no município de Santos Dumont, casa cuja estrutura é toda feita por trilhos de ferro.

A ferrovia foi também o principal meio de chegada aos municípios, como lembra o Sr. Edson Carlo Brandão Silva, morador de Barbacena:

O João Guimarães Rosa que morou em Barbacena, o Carlos Drummond de Andrade, o Emelico Macieira, todas essas personalidades que marcam aí o início do século XX, tiveram que passar pelos portões da Estação Ferroviária de Barbacena antes de chegar à cidade. Então, ela era a nossa porta de entrada literalmente (APITE, 2014).

Além de personalidades, a estação de Barbacena foi o meio mais importante de chegada dos pacientes do Hospital Colônia, hospital psiquiátrico<sup>1</sup> instalado na cidade que recebia como internos não apenas os cidadãos, mas pessoas de outras cidades do país que ali desembarcavam. Por esta razão, para suprir a demanda de atendimento, segundo relato dos moradores, foi construída a estação Sanatório, que era equipada com os mais avançados aparelhos da época.

A passagem do trem na cidade dividiu o município. Em consequência, a malha urbana se adaptou e pontilhões para as vias de automóveis foram construídos. De Barbacena a Antônio Carlos, então distrito de Barbacena, era

---

1 O Hospital Colônia não recebia apenas pessoas que possuíam doenças mentais. Estima-se que 70% dos internos não eram diagnosticados com quaisquer doenças mentais. Eram, antes, pessoas consideradas “párias sociais”, indivíduos vistos como indesejáveis e que eram, assim, barbaramente alijados do convívio social e privados de suas liberdades, da autonomia de seus corpos, de suas vidas enfim. Para mais informações acerca deste triste episódio da história brasileira Cf. ARBEX, Daniela. Holocausto Brasileiro. São Paulo: Geração Editorial, 2013.

possível usar a linha de Ferro D. Pedro II, que integrava boa parte do território mineiro.

O grande empreendedor da ferrovia no distrito foi Major Neca Andrade, que contribuiu decisivamente na criação deste aglomerado urbano, doando não só a edificação que sediaría a estação, mas “as primeiras casas para os engenheiros construtores e para os ferroviários.

O movimento na estação era muito grande. O trem era o mais importante meio de transporte, uma vez que o povoado, devido à sua extensão, não possuía outro meio de locomoção. As paisagens observadas das janelas das locomotivas eram um deleite. Sr. Norberto José de Souza lembra, saudosos, que as ferrovias eram mais prazerosas do que as rodovias:

As viagens ferroviárias eram muito mais bonitas do que as rodoviárias. A gente conversava com o pessoal, o trajeto era aproveitado, havia as paradas nas cidades... Apanhávamos muito mais conhecimento do que hoje (APITE, 2014).

Percebemos através dos relatos dos moradores em cada região indicada pela própria comunidade como a memória da ferrovia continua viva nas localidades. E a forma em que essa memória permanece ancorada é diversa, seja em bens materiais existentes (a exemplo das estações, locomotivas, vagões, pontes, entre outros) ou pelos bens imateriais (a exemplo dos saberes ligados ao ofício na ferrovia, como os maquinistas, operadores, mecânicos) ou pelas organizações existentes criadas (como clubes de futebol ou escolas de samba) (OLENDER, 2017).



Figura 4 Estação Ferroviária Antônio Carlos. Acervo LAPA.

## APONTAMENTOS FINAIS: EM PROL DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Ler a cidade traduz-se por apreender a significação simbólica do social via uma sensação subjetiva do que foi objetivamente construído. Aí está a chave de se fazer parte da cidade, de se fazer da história da cidade a sua própria história, pois “a síntese espacial urbana tira das relações metafóricas sua maior eficiência. Os lugares, por serem como são, dizem, de uma só vez, uma porção de coisas, para um monte de gente” (SANTOS, 1985, p. 4 apud AZEVEDO, 2012, p.17).

Por tudo que abordamos anteriormente, tentamos evidenciar como é importante a memória ancorada na vivência cotidiana da cidade para a nossa constituição como seres sociais. Como evidenciado na citação acima, torna-se significativo à comunidade identificar a história da cidade que vive como pertencente a sua própria história de vida para se sentirem sensibilizados na salvaguarda dessa memória, ou seja, na preservação do seu patrimônio. Nos referindo à Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial (2003), conseguimos extrair como o patrimônio industrial é também portador de sentido, significado e história da sociedade:

[...] os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as cidades e as paisagens nas quais se localizam, assim como todas as manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, o seu sentido e o seu significado devem ser explorados e clarificados para todos. Os exemplos mais característicos devem ser identificados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da Carta de Veneza, ao serviço e em proveito do presente e do futuro. (Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial (2003) (MOREIRA, 2007, p. 258).

Como nos lembra o teórico Christian Norberg-Shultz, as relações que estabelecemos com o meio, com o ambiente construído deveriam estimular o sentido de pertencimento por meio da identificação e da permanência no lugar. Dessa forma, o sentido da preservação, do equilíbrio que deve haver entre desenvolvimento e preservação de nossas identidades é algo que vem se ampliando conceitualmente na sociedade contemporânea com a valorização do passado das cidades. A prática, contudo, encontra-se distante de tal ideal (NORBERGSHULTZ, 2006). Cabe a cada um de nós contribuirmos, na condição de seres sociais e políticos, para a seguinte reflexão: a sociedade que estamos construindo é a que almejamos para as próximas gerações?

Os municípios visitados possuem um privilegiado patrimônio cultural, inclusive industrial, apresentado aqui por meio das ferrovias e de elementos que as integram. No que tange tal indagação, o projeto Memória Trilho busca desenvolver nos municípios escolhidos diversas atividades, como o inventário dos bens culturais ferroviários da região, documentação, oficinas e cursos, e produzir materiais como cartilhas, vídeos, exposições, em prol do fortalecimento das relações estabelecidas nos lugares e, assim, refletir junto à comunidade sobre a preservação do patrimônio ferroviário.

## REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, N. L; JABOUR, W.C. **Reflexões e Olhares: o patrimônio cultural em Juiz de Fora**. Funalfa, 2012. Juiz de Fora.
- CARNEIRO, Ana Rita Sá. Caracterização dos Atributos dos Bens Patrimoniais. In: **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos/ Norma Lacerda e Sílvio Mendes Zancheti / Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012. 304 p.: il. Cartilha de orientação para proposição de projetos de trens turísticos e culturais - Ministério do Turismo - Brasília. 2010.**
- CAUQUELIN, Anne. **A Invenção da Paisagem**. São Paulo: Martins Fontes, 2007, p.180.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade. Editora UNESP, 2001.
- HALBWACKS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- LAPA. **APITE**. Memória Trilho. Direção: Laboratório de Patrimônios Culturais – LAPA/UFJF. Documentário. 2014. 1h10min.
- MADERUELO, Javier. **El Paisaje: génesis de un concepto**. Madrid: Abada Editores, 2005.
- MOREIRA, Daniele Couto. **Arquitetura Ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-10092007-133334/ptbr.php>.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. In: NESBITT, Kate. **Uma nova agenda para a arquitetura**. São Paulo: Cosac Naify, 2006.
- OLENDER, Marcos. **Memória Trilho: A Universidade Envolvida na Preservação do Patrimônio Ferroviário da Zona da Mata Mineira**. IV Seminário Internacional - Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa - AEAUP. Minas Gerais. 2017.
- RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio – Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC**. 2007 p. 152; 16 x 23 cm. – (Pesquisa e Documentação do IPHAN: 1).
- SILVA, Maíra Carvalho. **Lugar de trabalhador é na área de serviço: moradia popular em Juiz de Fora (1892-1930)**. UFJF. ICH. Programa de Pós-graduação, 2008.
- VALE, Vanda Arantes do. **A arquitetura Latino-Americana da industrialização – Juiz de Fora (1880-1930)**. 1995, p. 83