

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

CAROLINA DE SOUZA BESERRA

**Acervo fotográfico como fonte documental:
análises dos bens ferroviários em Araguari/MG.**

UBERLÂNDIA/MG

2021

CAROLINA DE SOUZA BESERRA

Acervo fotográfico como fonte documental: análises dos bens ferroviários em Araguari/MG.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para obtenção do título de mestre, sob a orientação do Profº Drº Marco Antônio Pasqualini de Andrade.

UBERLÂNDIA/MG

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

B554a Beserra, Carolina de Souza, 1992-
2021 Acervo fotográfico como fonte documental [recurso eletrônico] :
análise dos bens ferroviários em Araguari/MG / Carolina de Souza
Beserra. - 2021.

Orientador: Marco Antônio Pasqualini de Andrade.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia.
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2022.5309>
Inclui bibliografia.

I. Arquitetura. I. Andrade, Marco Antônio Pasqualini de, 1965-,
(Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-
graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDU: 72

Glória Aparecida
Bibliotecária - CRB-6/2047



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
 Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 11, Sala 234 - Bairro Santa Mônica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902
 Telefone: (34) 3239-4433 - www.ppgau.faued.ufu.br - coord.ppgau@faued.ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Arquitetura e Urbanismo				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico PPGAU				
Data:	vinte e dois de novembro de 2021	Hora de início:	10:10 h	Hora de encerramento:	12:47 h
Matrícula do Discente:	11922ARQ001				
Nome do Discente:	Carolina de Souza Beserra				
Título do Trabalho:	Acervo fotográfico como fonte documental: análises dos bens ferroviários em Araguari/MG.				
Área de concentração:	Projeto, Espaço e Cultura				
Linha de pesquisa:	Arquitetura e Cidade: teoria, história e conservação				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	Arte fora dos eixos: subsídios para a construção de uma História das Artes Visuais no Triângulo Mineiro e Entorno				

Reuniu-se em web conferência pela plataforma Mconf-RNP, em conformidade com a PORTARIA nº 36, de 19 de março de 2020 da COORDENAÇÃO DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR - CAPES, pela Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, assim composta: Professores Doutores: Maria Emília Lopes Freire - IPHAN; Denise Fernandes Geribello – PPGAU.FAUeD.UFU e Marco Antônio Pasqualini de Andrade – PPGAU.IARTE.UFU orientador(a) do(a) candidato(a).

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). Marco Antônio Pasqualini de Andrade, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação da Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovada.

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antonio Pasqualini de Andrade, Presidente**, em 22/11/2021, às 12:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carolina de Souza Beserra, Usuário Externo**, em 24/11/2021, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Denise Fernandes Geribello, Professor(a) do Magistério Superior**, em 25/11/2021, às 11:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARIA EMILIA LOPES FREIRE, Usuário Externo**, em 29/11/2021, às 15:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3173537** e o código CRC **9ECEFF5**.

RESUMO:

O processo de construção e desenvolvimento das ferrovias brasileiras em especial a cidade de Araguari localizada no Triângulo Mineiro considerado como um dos maiores entroncamentos ferroviários nacionais, foi vastamente representado em documentos históricos, como as fotografias. Algumas não mais existem em sua completude formal, outras estruturas são ocupadas com novos usos fora do contexto ferroviário, além das que permanecem inutilizadas a mercê do tempo e do descaso. A presente pesquisa toma a fotografia não só como a materialização da memória e do imaginário, mas também como documento, fonte histórica e ponto de partida para refletir sobre a doação e reconhecimento de valor dos bens ferroviários herdados pelo transporte na cidade.

O objetivo da pesquisa é reconhecer e revelar os limites e possibilidades do uso do Acervo Fotográfico do Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto” como documento testemunhal e suporte material da memória local, para identificar e interpretar os elementos remanescentes do patrimônio ferroviário em Araguari.

Sabe-se que as perdas estruturais e o atual estado de conservação dos bens ferroviários são fruto das constantes transformações vividas pela sociedade, dentre elas o incentivo a indústria automobilística, processos de reestruturação urbana, de industrialização e desindustrialização, desativação da Rede Ferroviária Federal S.A. e consequente despertar tardio do interesse pela preservação do patrimônio ferroviário. A questão central da dissertação é compreender, portanto, até que ponto as fotografias do acervo transmitem o reconhecimento de valor e elucidam todos estes processos?

Como embasamento teórico e metodológico serão levantados conceitos e teorias sobre o patrimônio industrial ferroviário, a fotografia como documento, fotografia e memória, reconhecimento do complexo ferroviário de Araguari e levantamento do acervo fotográfico do aludido Arquivo Público, considerado polo histórico e cultural do município.

PALAVRAS CHAVES: Araguari, acervo fotográfico, documento, memória, bens ferroviários.

ABSTRACT:

Some structures remaining from the railways in the city of Araguari located in the Triângulo Mineiro, considered to be one of the largest railway junctions, were vastly represented in photographs. Some no longer exist in their formal completeness, other structures are occupied with new uses outside the railway context, in addition to those that remain unusable due to time and neglect. This research takes photography not only as the materialization of memory and imagination, but also as a document, historical source and starting point to reflect on the donation and recognition of the value of railway goods inherited by transport in the city.

The objective of the research is to recognize and reveal the limits and possibilities of using the Photographic Collection of the Municipal Public Archive and Museum "Dr. Calil Porto" as testimonial document and material support of local memory, to identify and interpret the remaining elements of the railway heritage in Araguari.

It is known that structural losses and the current state of conservation of railway assets are the result of constant changes experienced by society, including the encouragement of the automobile industry, urban restructuring processes, industrialization and deindustrialization, deactivation of Rede Ferroviária Federal SA and consequent late awakening of interest in the preservation of railway heritage. The central question of the dissertation is to understand, therefore, to what extent do the photographs in the collection convey the recognition of value and elucidate all these processes?

As a theoretical and methodological basis, concepts and theories about the railway industrial heritage will be raised, photography as a document, photography and memory, recognition of the Araguari railway complex and a survey of the photographic collection of the aforementioned Public Archive, considered a historical and cultural center of the municipality.

KEYWORD: Araguari, photographic collection, document, memory, railway goods.

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO:	8
Cap. 01	11
1.1 Reconhecendo o patrimônio industrial, em especial o ferroviário.	12
1.2 Rede Ferroviária – complexidade e visão sistêmica	23
Cap. 02	27
2.1 Desenvolvimento urbano de Araguari e a chegada da Ferrovia.....	28
2.2 Araguari como entroncamento ferroviário	32
2.3 Breve caracterização do Complexo Ferroviário em Araguari.....	38
.....	42
Cap. 03	43
3.1 Fotografia como documento, possível reflexão.....	44
Cap. 04	50
4.1 Arquivo Histórico e Museu “Dr Calil Porto” como fonte primária.....	51
4.2 Construindo análises por meio das fotografias.....	60
Considerações finais:	70
Referências:.....	71

ÍNDICE DE FIGURAS:

Figura 1: Estação Mogiana em Araguari (1942).....	30
Figura 2: Prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás na inauguração (1928).	34
Figura 3: Imagem de uma locomotiva abandonada no pátio do Complexo Ferroviário em Araguari.....	38
Figura 4: Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - EFG, Araguari/MG	40
Figura 5: Mapa esquemático do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Goiás.	41
Figura 6: Vista da Secretaria da Educação dentro do Complexo Ferroviário.	42
Figura 7: Atual situação do antigo hospital da Goiás.	42
Figura 8: Atual situação do antigo hospital da Goiás.	42
Figura 9: Esquema dos três elementos para o produto final da fotografia.	48
Figura 10: Moças da sessão pessoal da E. F. Goiás, cedida ao Arquivo Histórico. (código: 5.148)	54
Figura 11: Início da Rua Rui Barbosa. Ao fundo Clube Recreativo Araguarino, Palace Hotel e Cine Rex, situados na Praça Manoel Bonito. (código: 5.2)	54
Figura 12: Hospital São Sebastião. (código: 6.3)	55
Figura 13: Casas Pernambucanas. (códigos: 5.122)	55
Figura 14: Igreja matriz do senhor bom Jesus da cana verde. (código: 5.10) ..	55
Figura 15: Desfile na Praça Manoel Bonito, em destaque uma criança aparentemente pobre nua assistindo ao evento - 1957. (código: 5.121).....	56
Figura 16: Bosque Jonh Kennedy -22/08/1983. (código: 8.84)	56
Figura 17: Carro Ford – 1951. (código: 6.120).....	57
Figura 18: Construção da antiga Estação Rodoviária. (código: 5.31)	57
Figura 19: Fachada da Estação de passageiros da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro. (código: 5.182)	57
Figura 20: Vista aérea. (código: 7.33)	57
Figura 21: Desfile cívico – 28/10/1968 (código: 6.18)	64

Figura 22: Av Mato Grosso, na época de sua pavimentação asfáltica. (código: 6.75)	65
Figura 23: Vista geral da cidade. (código: 5.93)	66
Figura 24: Vila da Estrada de Ferro Goiás. (código: 5.98-1)	66
Figura 25: Tratores transportados pela Estrada de Ferro Goiás com destino ao Planalto Central para construção de Brasília – 1956 (código: 5.132)	67
Figura 26: Fachada da Estação de passageiros da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro. (código: 5.182)	67
Figura 27: Funcionários da Estrada de Ferro Goiás frente ao prédio da estação (maquinistas). (Código: 5.188).....	68
Figura 28: Asfaltamento da Praça Gaiosso Neves, em frente a Estação da Estrada de Ferro Goiás. (código: 6.16)	68
Figura 29: Mostra de ferramentas e trabalhos executados na Escola Profissional Ferroviária de Araguari (código: 6.52)	69

ÍNDICE DE GRÁFICOS:

Gráfico 1: Gráfico estatístico de fotografias da década de 50 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto"	58
Gráfico 2: Gráfico estatístico de fotografias da década de 60 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto"	58
Gráfico 3: Gráfico estatístico de fotografias da década de 70 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto"	59
Gráfico 4: Estatísticas de fotografias da década de 80 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".	59

ÍNDICE DE TABELAS:

Tabela 1: Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF.	32
Tabela 2: Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Estrada de Ferro Goiás – EFG.....	33

INTRODUÇÃO:

Araguari, uma cidade média localizada no interior do estado de Minas Gerais, ao norte do Triângulo Mineiro foi o centro das atenções no quesito transporte ferroviário. Considerado como um dos maiores entroncamentos ferroviários nacionais devido a sua localização estratégica, Araguari recebeu a ferrovia e suas tecnologias símbolos de desenvolvimento da época.

Que a ferrovia transformou e desenvolveu a cidade mineira é indiscutível, faz-se então necessário compreender como a imagem representativa deste meio de transporte, tão importante para a memória da cidade foi se modificando ao longo dos anos, principalmente a partir dos anos 50, quando em 1954 a matriz da Estrada de Ferro Goyas foi transferida para Goiânia, transformando a cidade de Araguari como a 2ª divisão.

O processo de construção e desenvolvimento das ferrovias brasileiras, em especial na cidade mineira, foi vastamente registrado nos vários contextos e por diversos documento históricos produzidos ao longo dos anos, e um deles, foi a fotografia. Com o objetivo de se identificar e interpretar os elementos remanescentes do patrimônio ferroviário em Araguari surgiu o interesse de se levantar e analisar fotografias catalogadas unicamente no Arquivo Histórico¹ e Museu Dr. Calil Porto da Fundação Aragarina de Educação e Cultura (FAEC). Reconhecido como referência no Triângulo Mineiro por salvaguardar dentre outros, um memorável acervo fotográfico registrado por grandes nomes da fotografia regional e nacional como Geraldo Vieira e Antônio Gebhardt. Fomentando o setor de pesquisa e salvaguardando a memória local, o Arquivo também acondiciona fontes textuais, jornalísticas, manuscritas e museológicas.

Através de um novo viés, o da fotografia, pretende-se entender como a imagem deste sistema de transporte é representada ao longo dos anos e se sofreu transformações junto aos acontecimentos históricos vividos pela cidade e pelo país como um todo. Desta forma atribuindo à fotografia o aspecto de

¹ Fonte primária que sede o direito de uso textual e de imagens com as devidas citações.

documento histórico², de alta relevância no que diz respeito à compreensão de uma determinada cronologia, à memória afetiva e a possibilidade de tecer interpretações subjetivas. Lançar então reflexões sobre os limites e as possibilidades do uso da fotografia como documento testemunhal no processo de reconhecimento de valor e preservação dos bens ferroviários locais.

A inquietação que gerou este tema veio de uma trajetória de estudos desde a faculdade de Arquitetura e Urbanismo³, passando por uma iniciação científica⁴ e uma graduação sanduíche na França⁵. Todos ligados à ferrovia e a compreensão da importância dos bens herdados desse meio de transporte.

A pesquisa foi conduzida em 04 capítulos, o primeiro compreendendo os conceitos de arqueologia industrial, patrimônio industrial, complexo e rede ferroviária. Na busca de se compreender sua complexidade e visão sistêmica para se tecer futuras análises. Em seguida trata-se do desenvolvimento urbano e econômico de Araguari com a chegada da ferrovia no município, tornando-o em um entroncamento ferroviário relevante para a economia nacional. Além de demonstrar os bens ferroviários do complexo na cidade.

No terceiro capítulo aborda-se a questão da fotografia como documento, tema central da pesquisa e sua referência à memória ferroviária e principalmente seus limites e possibilidades na tentativa de se ter reflexões sobre os bens ferroviários remanescentes. O quarto e último capítulo tece análises sobre a fonte documental adotada, Arquivo Histórico e Museu "Dr. Calil Porto", a justificando como polo detentor de grande acervo fotográfico na região. E por fim, construir análises por meio das fotográficas catalogadas e digitalizadas do arquivo, afim de responder a questão central da

² Conceituando as fotografias ferroviárias como documentos históricos baseado principalmente em três autores: Freire (2016), Lima (1988), Kossoy (2003), Ulpiano (2002) e BORGES (2005).

³ Trabalho final de Graduação entregue em 2016 intitulado Parque Linear Estrada de Ferro: Revitalização da antiga linha férrea de Araguari. Orientado pelo professor Mr. Clayton França Carili referência no tema e estudioso da área.

⁴ Programa de Iniciação Científica (2014-2015) com bolsa na agência financiadora FAPEMIG, orientada pelo Prof. Mr. Clayton França Carolo e com o título A ferrovia no Triângulo Mineiro e suas interfaces: Patrimônio, Preservação e Restauro.

⁵ Master em Urbanismo e Planejamento pelo programa Ciências sem Fronteiras nos anos 2014 e 2015 na *Université Paris-Est Créteil (UPEC)*.

dissertação, utilizando a fotografia como reflexo da existência e da sua história.

Cap. 01



1.1 Reconhecendo o patrimônio industrial, em especial o ferroviário.

Para fundamentar futuras análises sobre o tema proposto nesta dissertação, compreensão do Patrimônio⁶ Industrial Ferroviário, faz-se necessário reconhecer e esclarecer os conceitos vinculados a ele. De modo a construir um diálogo multifacetado e compreender a complexidade dos termos e estudos sobre o Patrimônio citado adotam-se autores⁷ e estudos sobre o tema dentre eles, Maria Emília Lopes Freire⁸.

Em seu contexto embrionário, leva-nos a iniciar os esclarecimentos ao início do interesse pela preservação do legado industrial, particularmente o ferroviário. No âmbito internacional Freire (2017) se apoiando em Kühl esclarece que “de forma incipiente e pontual” houve uma preocupação com a preservação dos bens industriais na França no fim do século XXVIII, quando:

No que concerne aos monumentos históricos, foi uma época desastrosa pelas destruições, saques e vandalismos praticados contra obras de arte e arquitetura, no intuito de destruir e apagar os símbolos das antigas classes dominantes, nobreza e clero. No entanto, a reação a esse “vandalismo”, resultou nas primeiras providências oficiais tomadas por um Estado visando a preservação, levando, ainda, à criação da primeira legislação sobre o assunto. (KÜHL, 1998, p. 186)

O movimento preservacionista ganhou força na segunda metade do século XX, “quando as tentativas em reconstruir e modernizar as cidades por meio de intervenções de reconversão urbanística” (FREIRE, 2017, p. 21 e 22) resultantes dos danos provocados pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial, “cujos alvos estratégicos eram muitas vezes as unidades

⁶ Em *Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural* – SOTO (2012, p esclarece que: “*El concepto de patrimonio, como bien colectivo que merece ser salvaguardado, es próprio de la época contemporánea, [...] há seguido estando vinculado a la idea de perderabilidad, bien sea ésta una intención desde el principio-el monumento como una manifestación del poder-o bien provenda de um valor sobrenido, y también a la noción de obsolescência, al sentimiento de pérdida.*”

⁷ Destacam-se ainda José Luis Lalana Soto (2012), Eusebi Casanelles (2007) e Beatriz Mugayar Kühl fontes após citadas e devidamente referenciadas na bibliografia desta dissertação.

⁸ A autora destaca-se nesta dissertação por transmitir principalmente na sua tese intitulada *Patrimônio Ferroviário: A preservação para além das estações, sua proximidade e experiência com o tema no âmbito nacional, atuando no campo da preservação na RFFSA (1985 a 2006) e no Iphan desde 2006, elucidando com clareza aspectos inerentes à preservação industrial no país, principalmente a ferroviária.*

industriais" (CORDEIRO, 2011a, p. 155) e da desindustrialização expandida na Europa no pós Guerra. "Provocavam uma série de transformações que ameaçavam de destruição os remanescentes da industrialização." (FREIRE, 2017, p. 22) Não diferente, na Inglaterra, a partir da década de 1950, o movimento também ganhou força por meio de um fato marcado pela destruição: demolição da entrada monumental da *Euston Station*, o imponente pórtico neoclássico da primeira grande estação do mundo, em Londres.

Consideradas até então obstáculos à modernidade, as estruturas industriais e ferroviárias começaram a ser vistas como elementos a serem preservados por possuírem "um valor etnográfico e antropológico, porque são testemunho de uma época que foi protagonista de uma grande revolução social e econômica que mudou a sociedade"⁹. (tradução nossa) (CASANELLES, 2007, p.62) O autor ainda argumenta que o conhecimento destes elementos se torna necessário para compreender a sociedade pós-industrial atual, portanto,

A manter-se este ritmo de destruição não seletiva e não organizada, num futuro próximo quase não restará um só edifício industrial dos séculos XIX ou XX que possa constituir um testemunho de como se desenrolou uma das maiores transformações experimentadas pela humanidade, como foi o período da industrialização. (CORDEIRO, 2011a, p. 157)

Esta perspectiva ganhou impulso com o surgimento da Carta de Veneza, fruto do II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de Monumentos Históricos, em 1964. A Carta "é considerada documento-base do Icomos (International Council on Monuments and Sites) por ser um balizador das práticas de conservação e restauração em todo o mundo." (FREIRE, 2017, p. 23). Era em suma, reversa aos princípios até então "modernistas" que visava discutir uma nova arquitetura e urbanismo defendido pela Carta de Atenas (1931). Onde o termo "monumento histórico e artístico" eram baseados unicamente em aspectos monumentais, singulares, arquitetônicos e estéticos:

⁹ Texto original: "[...] un valor etnológico o antropológico, porque son testimonio de una época que fue el protagonista de una gran revolución social y económica que cambió la sociedade [...].

Os monumentos históricos seriam conservados quando não contrariassem as novas posturas em relação à higiene, salubridade e circulação. Grande parte do tecido urbano e de edifícios passados estavam condenados à demolição. Em alguns de seus tópicos é discutido o papel do patrimônio histórico e é reconhecida a importância, responsabilidade e obrigação de transmitir para o futuro os valores arquitetônicos de gerações precedentes, desde que a sua permanência: seja de interesse para a cidade e não a prejudique; não implique sacrifício das populações carentes; não interfira em uma melhor circulação. Exceção feita aos “obstáculos” que fossem “verdadeiros valores arquitetônicos, históricos ou espirituais [...]”. (KÜHL, 1998, p. 200)

Oferecendo um entendimento mais amplo sobre o termo “monumento histórico” a Carta de Veneza abria cominhos, até então reducionistas, para avaliar bens como de interesse cultural. Freire (2017) apoia-se na análise feita por Kühl para exemplificar esta nova concepção:

Neste artigo [se dirigindo ao Artigo 1º da Carta de Veneza - onde defini o monumento histórico] está especificado o campo de interesse da Carta, propondo uma visão bem mais alargada do que a Carta de Atenas. Note-se que, em vez de “monumentos históricos e artísticos”, designação que predominava no século XIX (e comparece na Carta de Atenas, voltada a obras de grande interesse histórico-artístico), tem-se aqui um “monumento histórico”, que pode ser uma obra arquitetônica ou também um sítio, urbano ou rural, que não tenha necessariamente “valor” excepcional do ponto de vista formal e documental, mas que tenha adquirido uma significação de cunho cultural, que abarca um leque mais amplo de significados (lembrando a expressão “portadores de mensagem espiritual do passado” do preâmbulo). Ou seja, pela definição, o interesse pode voltar-se a bens por seus aspectos memoriais e simbólicos. Não são estabelecidos limites cronológicos e, por isso, a Carta refere-se ao patrimônio construído de qualquer época, inclusive a arquitetura recente. (KÜHL, *apud* FREIRE, 2017, p. 23 e 24)

Além da expansão conceitual e cronológica houve também a físico-territorial, cita-se no Artigo 1º que a compreensão do monumento histórico se dá além da arquitetônica de forma isolada, a do “sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico.” (Artigo 1º - Carta de Veneza *apud* FREIRE,

2017, p. 23). Abria-se então, discussões sobre os novos desafios para se operacionalizar tais conceitos, emergindo novas exigências.

Se por um lado, o cenário de devastação patrimonial e a expansão do conceito de patrimônio contribuíram para impulsionar o interesse pela preservação da herança industrial, por outro, instigaram discussões científicas mais abrangentes com impacto internacional. Estes debates possibilitaram uma compreensão mais ampla dos vários aspectos vinculados à herança da industrialização, a exemplo da maturação do conceito de “arqueologia industrial” – como uma nova área de investigação –, e de “patrimônio industrial” – delimitando o entendimento daquilo que é considerado bem industrial – avanço conceitual que trouxe importante suporte teórico à discussão que vinha se dando no cenário internacional. (FREIRE, 2017, p. 25 e 26)

Sem cessar aludidas discussões, em 2003 na XII Conferência Internacional do TICCIH, realizada em Nizhny Tagil, na Rússia, criou-se o primeiro documento de referência internacional voltado ao patrimônio industrial: a Carta de Nizhny Tagil. Tal documento “além de definir os conceitos de arqueologia industrial¹⁰ e de patrimônio industrial, trouxe recomendações sobre os valores, proteção legal, meios de manutenção e conservação desses bens.” (FREIRE, 2017, p.26) Arqueologia industrial se configurava como:

[...] um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial. (Carta de Nizhny Tagil, TICCHI, 2003, p. 3 *apud* FREIRE, 2017, p. 26).

¹⁰ KÜHL (sd) assim como a Carta de Nizhny Tagil (TICCHI, 2003) ressalta o caráter multidisciplinar do conceito de arqueologia industrial, embasando o interesse desta dissertação pelas fotografias como suporte no processo de identificação e interpretação do patrimônio ferroviário, associado a outros suportes documentais. Para KÜHL (sd, p. 2) “por ser entendida como o esforço multidisciplinar – de inventários, de registro, de pesquisas histórico-documentais e iconográficas, de entrevistas, de levantamento métrico e análises de artefatos e de edifícios e conjuntos e de sua transformação no decorrer do tempo, de seus materiais, de suas estruturas, de suas atuais patologias, de sua inserção na cidade ou território, de sua forma de ligação com os vários setores da sociedade, de suas formas de recepção e percepção, e sendo reconhecidos como bem cultural, de projeto de restauração – para se estudar as manifestações físicas, sociais e culturais de formas de industrialização do passado, com o intuito de registrá-las, revelá-las, preservá-las e valorizá-las. Estudos dessa natureza alcançam maior profundidade se forem realizados esforços consistentes e constantes pelos variados domínios do saber de maneira articulada.”

Já no que tange a percepção da extensa diversidade do patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil defini que o conceito:

[...] compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (Carta de Nizhny Tagil, TICCHI, 2003, p. 3 *apud* FREIRE, 2017, p. 27).

Mesmos com todos os avanços citados, Freire (2017) reforça por meio de Kühl que a Carta de Nizhny Tagil ainda possui uma lacuna no caso do patrimônio ferroviário, não mencionar os métodos de preservação dos bens, além de ressaltar sua importância. E apresenta a ausência de referências explícitas à dimensão imaterial dos bens ferroviários, como as técnicas utilizadas, costumes, cotidiano social dos trabalhadores, entre outros. Elementos estes que contribuem para esclarecer o tempo passado, as formas espaciais e os processos ferroviários e que muitas vezes estão ainda presentes na paisagem atual.

Em busca de preencher as lacunas citadas, os Princípios de Dublin (Icomos-TICCHI, 2011) ofereceram algumas mudanças no conceito de patrimônio industrial, como englobar explicitamente as dimensões imateriais como estruturas, áreas e paisagens, afirmando a diversidade dos bens atrelados ao patrimônio.

Com incidência ainda no campo teórico percebe-se a conotação de valorização apenas material dos bens quando se detecta, além de um número reduzido de bens ferroviários inscritos na Lista de Patrimônio Mundial¹¹ da *United Nations Educational Scientific and Cultural Organization* - UNESCO, um critério de “valor universal excepcional” para suas escolhas.

¹¹ Como esclarecimento FREIRE (2017, p.30) enumera tais ferroviárias: “O primeiro bem a ser inscrito foi a Ferrovia Semmering, inaugurada em 1854 na Áustria, e inscrita em 1998. O segundo bem foi a Ferrovia Montanhosa da Índia formada por três segmentos: a Darjeeling (inscrita em 1999), a Nilgiri (inscrita em 2005) e a Kalka Shimla (inscrita em 2008). Por fim, a Ferrovia Rhaetian, situada entre a Suíça e Itália (inscrita em 2008).”

Reconhecendo nestes bens uma característica em comum: ferrovias montanhosas implantadas num cenário de paisagens excepcionais. O que dificulta a abrangência de reconhecimentos que não se limitam a avaliar apenas a materialidade e excepcionalidades, desconsiderando o até então movimento de valoração imaterial, da cultura e da memória.

Pode-se reconhecer uma outra vertente que dificulta o reconhecimento mais abrangente dos bens patrimoniais industriais, em especial o ferroviário: “uma das características do patrimônio industrial móvel e imóvel é a falta de singularidade, não são únicos e são repetitivos”¹² (tradução nossa) (CASANELLES, 2007, p. 63). Os bens móveis são muitas das vezes produzidos em série e os imóveis desenhados com elementos que se repetem aplicados em várias construções, sem se atentar exclusivamente na lógica estética. Mas não excluindo a necessidade de avaliação como interesse cultural, pois são elementos que “[...] podem testemunhar – a história da técnica, da função, da arquitetura dos elementos constitutivos da rede ferroviária [...]. São bens que estratificados ao longo do tempo foram adquirindo uma significação de cunho cultural.” (FREIRE, 2017, p. 31. Casanelles ainda salienta que a

singularidad de diferentes lugares productivos de un mismo sector productivo y su importancia universal no los da la técnica, sino su entorno natural y social. Muy a menudo, las máquinas son idénticas o similares en diferentes sitios, pero la historia y el testimonio que ellas contienen no. El conocimiento de la historia del lugar, que siempre añade un valor a todo lugar patrimonial, es de vital importancia en el patrimonio industrial en cuanto se refiere a su valoración. Por este motivo es necesario promover los estudios antes de cualquier actuación para conocer su importancia relativa. (CASANELLES, 2007, p. 63)

Levando-nos novamente a supracitada importância da promoção de discussões e reconhecimentos dos envolventes da memória e cultura que incidem na complexidade do bem industrial. Complexidade essa contraposta a realidade ainda vista em práticas preservacionistas pautadas na visão simplista e redutora do patrimônio.

¹² Texto original: “Una de las características del patrimonio industrial mueble e inmueble es su falta de singularidad, no son únicos y son repetitivos.”

No cenário nacional, como em outros momentos históricos, as questões relacionadas à preservação do patrimônio ferroviário, tanto no campo teórico-conceitual quanto nas práticas, sofreram influências do Ocidente europeu (FREIRE, 2017). Com suas peculiaridades como um país em desenvolvimento, no Brasil deve-se considerar outras questões que se faz diferenciar dos países desenvolvidos.

De forma pertinente Freire (2017) aponta três fatores importantes que contribuíram para as significativas perdas de estruturas ferroviárias no país. Em **primeiro** o processo de industrialização e desindustrialização que foram posteriores aos ocorridos nos países desenvolvidos. Somente na década de 1950/1960 se dá no Brasil, de forma tardia, o processo de industrialização pesada, onde “[...] não valorizou o parque ferroviário já consolidado, ao contrário, priorizou a construção de rodovias, muitas vezes implantadas paralelas às ferrovias.” (FREIRE, 2017, p.32)

Freire (2017) revela por meio de Cechin a existência de três modelos de situações relacionadas ao processo de industrialização e a implantação das ferrovias. E detecta-se rapidamente a situação ocorrida no Brasil, onde as ferrovias foram inseridas de maneira desconexa ao processo de industrialização pesada. Estes modelos são:

[...] a situação das ferrovias implantadas quando o parque industrial já se encontrava instalado; o modelo das ferrovias surgidas ao mesmo tempo da implantação do parque industrial; e a situação da instalação do parque no momento posterior a consolidação das ferrovias como foi o caso do Brasil. (FREIRE, 2017, p. 32)

No que se refere a desindustrialização percebe-se também a ineficiência no âmbito de preservação dos bens industriais. É comum do período citado mudanças estruturais que afetarem diretamente os bens, deixando-os a mercê da degradação pela sua não mais utilização, entre elas a:

a necessidade de reconversão econômica por parte de largos setores industriais, acompanhada por um fenômeno relativamente novo, o da deslocalização generalizada das empresas, principalmente para o Leste da Europa e diversos países asiáticos, onde usufruem de inúmeras vantagens, entre as quais o custo da mão de obra. (CORDEIRO, 2011a, p. 156)

Esta “deslocalização” culminava no abandono do patrimônio industrial pelas empresas, resultando no processo de degradação das mesmas seguidas de suas demolições. CORDEIRO (2011a, p.156) afirma ainda que “o fenômeno da desindustrialização tem conduzido também a situações em que uma vasta zona urbana ou uma região industrial encontra-se degradada em virtude do encerramento ou transferência das atividades.” Agravado pela visão político-econômica, as demolições eram viáveis para abrir portas para a criação de novas vias e para empreendimentos imobiliários, quase sempre associados às especulações.

Para muitos destes vestígios não existe documentação escrita ou, quando muito, existe uma documentação parcelar e incompleta, tanto mais que uma vez terminada a sua função, na maioria dos casos as entidades que os administram deixam de se interessar pela sua conservação, incluindo da documentação que lhes está associada. A sua própria conservação física está, inclusivamente, ameaçada, freqüentemente por projetos imobiliários, e a sua destruição mais cedo ou mais tarde acabará por se verificar. A paisagem industrial urbana¹³ encontra-se, deste modo, sob a dupla situação de uma permanente reescrita, suscitada pelas próprias necessidades da indústria em se reconverter e modernizar, e de um desaparecimento puro e simples, fruto da reconversão urbanística das áreas industriais que se tornaram obsoletas. (CORDEIRO, 2011b, p. 5)

Em **segundo**, associado ao processo de desindustrialização, ocorreu na década de 1980 o processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. A empresa então operadora do transporte ferroviário de carga, passageiros e operadora do Programa foi desmobilizada, o que agravou ainda mais o processo de obsolescência funcional das estruturas ferroviárias brasileiras e a perda mais acentuada de algumas delas.

¹³ Paisagem industrial urbana - termo utilizado por CORDEIRO (2011b) se referindo ao resultado do processo vivido pelas cidades principalmente a partir da segunda metade do século XIX. Onde a locomotiva a vapor trouxe novas tecnologias e liberdades para a época, como a liberação do condicionalismo de instalação das fábricas junto aos cursos hídricos buscando obter energia para seu funcionamento. Nesta nova condição as fábricas migravam cada vez mais para os centros urbanos, modificando suas tradicionais fisionomias e lhes conferindo uma nova disposição territorial. Gerou-se conseqüentemente um aumento populacional, novas exigências estruturais e necessidades tecnológicas que iam evoluindo junto à civilização.

Por **último** e não menos importante, o supracitado reconhecimento tardio do patrimônio industrial e ferroviário como patrimônio cultural, onde no Brasil a prática se institucionaliza em 1937, com a criação de SPHAN- Serviço Histórico e Artístico Nacional¹⁴, mediante Decreto (Lei nº 25, de 30 de setembro de 1937). Vale destacar que o momento político era pautado no governo autoritário de Getúlio Vargas (Estado Novo), onde o objetivo estava voltado a construção da identidade da Nação. “Ao tempo em que se estruturava o pensamento preservacionista no Brasil, buscava-se constituir um conceito de “nação”, um momento de discussão sobre a cultura associado a um movimento artístico de vanguarda, [...] (FREIRE, 2017, p. 33). Freire (2017) ancorando em Ulpiano Bezerra de Meneses, ressalta o importante papel dos grupos sociais do que vem a ser considerado patrimônio nacional e não só o poder público como destaca o Decreto-Lei.

[...] em seu Artigo 1º, conceitua o termo *patrimônio histórico e artístico nacional* como: “[...] o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.” O aludido Decreto-Lei instituiu o instrumento do tombamento e determinou o registro dos bens identificados como representativos da identidade nacional em quatro livros do tomo, assim divididos: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Livro do Tombo Histórico; Livro do Tombo das Belas Artes; e, Livro do Tombo das Artes Aplicadas. (FREIRE, 2017, p. 33 e 34)

Em busca de novas perspectivas preservacionistas, em meados de 1980, foram realizadas iniciativas de organizações civis¹⁵ e instituído pelo Governo

¹⁴ Após 9 anos, o SPHAN foi designado à Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN). Em 1970 até os dias atuais passou a ser nomeado como Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), referência em órgão de preservação que abrange todo o território brasileiro, somado aos órgãos estaduais e municipais.

¹⁵ Exemplos de organizações referidas por FREIRE (2017): Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). “[...] é uma entidade civil sem fins lucrativos de cunho histórico, cultural e educativo, que é reconhecida como OSCIP – Organização Social de Interesse Público (publicado no D.O.U. de 24 de dezembro de 2004). Nossa missão é promover o resgate e a conservação do patrimônio histórico ferroviário brasileiro, disponibilizando os bens à visitação pública, desde que a conservação do bem não seja colocada em risco.” (<http://www.abpf.com.br/inicio/>) E Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC). “[...] é uma entidade reconhecida por congregar e representar com excelência os interesses das operadoras de trens turístico-culturais em âmbito nacional e internacional. Difusora de uma nova cara para o

Federal, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE). Seu objetivo era preservar a memória dos meios de transportes no Brasil.

Considerada iniciativa pioneira, suas ações envolviam os diversos segmentos do transporte – ferroviário, rodoviário, portuário e aeroviário –, sendo o modal ferroviário o que apresentou melhores resultados. Mérito este do competente corpo técnico e do corpo gerencial da Rede Ferroviária Federal S.A., então operadora das ferrovias no País. (FREIRE, 2017, p. 38)

Infelizmente na mesma década o programa foi extinto justamente quando se fazia ainda mais necessário: no processo da já citada desestatização e desmobilização da RFFSA. Frente ao acontecimento, a Rede mesmo sem o até então apoio federal, cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário-PRESERFE e dá continuidade às ações previstas no escopo do Programa anterior.

Alinhando novos instrumentos legais, ações de preservação e expansão do conceito de patrimônio cultural¹⁶, o Brasil seguia em direção a novos caminhos preservacionistas, fazendo necessário incorporar a complexidade e diversidade dos mesmos. Contudo, as práticas ainda não mostravam resultados esperados por tais caminhos. Sem progredir nas questões teóricas e metodológicas para efetiva proteção do patrimônio ferroviário, foi realizado em 2017 o Simpósio Científico do Icomos-BRASIL, um evento com seção dedicada à sua preservação.

Por essas razões, aponta-se para a necessidade de se avançar, nas discussões técnico-científicas e na produção acadêmica, no sentido de construir metodologia de reconhecimento do patrimônio ferroviário – compreendido à luz do conceito de patrimônio industrial no âmbito do patrimônio cultural –, de maneira a subsidiar a elaboração de estratégias para orientar a escolha do patrimônio ferroviário de interesse cultural. Mais especificamente, avançar em pesquisas voltadas à maneira em como operacionalizar essa preservação, fundamentada em abordagens multidisciplinar aplicadas à escala mais abrangente. (FREIRE, 2017, p. 37)

transporte ferroviário de passageiros no Brasil, que atenta tanto para a preservação quanto para a revitalização dos trechos em atividade e os desativados.” (<http://abottc.fpsrio.com/quemsomos.aspx>)

¹⁶ Por se tratar nesta dissertação de uma breve retrospectiva, para mais informações e conhecimento detalhado da trajetória sobre a preservação do legado ferroviário consultar FREIRE 2017 e inúmeros autores por ela citados.

São incansáveis as análises e evoluções prático-teóricas no que diz respeito ao patrimônio industrial ferroviário devido a sua abrangência, complexidade e importância para o reconhecimento cultural de uma geração.

1.2 Rede Ferroviária – complexidade e visão sistêmica

Mesmo com o respaldo conceitual e teórico aludidos oferecidos pela Carta de Veneza (1964), Carta de Nizhny Tagil (TICCHI, 2003) e dos Princípios de Dublin (TICCHI, Icomos, 2011) Freire (2017) acentua que devido à variedade de vestígios herdados das redes ferroviárias¹⁷ é necessário compreender seu caráter complexo e sistêmico. Tem-se a rede ferroviária com um entrelaçamento de vários aspectos sintetizados:

- (i) apresenta traçado linear que ocupa vastas áreas territoriais;
- (ii) exhibe uma quantidade diversificada de elementos, interdependentes e articulados mediante uma lógica funcional específica, ainda pouco estudada, mas indispensável conhecê-la quando se trata de preservar os bens ferroviários estruturados em rede; e (iii) conforma-se por bens não singulares e por vezes repetitivos, que foram produzidos/construídos para exercerem funções utilitárias. (FREIRE, 2017, p. 9)

Dentre estes aspectos entende-se, portanto que estabelecidos na paisagem urbana junto aos seus avanços e mudanças quanto à dinâmica de trabalho e de produção sofrem frequentes transformações, gerando “os potenciais conflitos entre o uso econômico, as necessidades da modernização e os critérios de integridade e autenticidade, no modo geral os clássicos limites aceitáveis de mudança”¹⁸ (tradução nossa) (SOTO, 2012, p.1). E outrora abriga por sua completude, intenção artística e patrimonial declarada, mesmo não sendo seu aspecto principal e inicial (FREIRE, 2017).

Históricamente, los dos parámetros que configuraron la valoración de los bienes materiales como bienes del patrimonio cultural fueron su valor artístico y su antigüedad, que no son justamente los valores que caracterizan el patrimonio industrial. Estos dos valores tampoco han permanecido inmutables a lo largo de los siglos sino que han ido evolucionando. (CASANELLES, 2007, p. 59)

¹⁷ FREIRE (2017, p.9) refere-se ao termo Rede Ferroviária “[...] como um objeto técnico do espaço geográfico, constituída por um entrelaçamento de diversas linhas férreas (leito de linha, obras de arte, superestruturas e infraestrutura, sinalização e comunicação, etc.) funcionalmente interligadas e articuladas, entre si e com o todo, por um conjunto de “nós” (pátios), tecendo uma trama sobre a qual circulam mercadorias, informações e passageiros.”

¹⁸ Texto original: “los potenciales conflictos entre el uso económico, las necesidades de modernización y los criterios de integridad y autenticidad, o, por expresarlo en términos más generalizados, los clásicos “limites aceptables del cambio””.

Por meio deste vínculo patrimonial atrelado à Rede entende-se que as ferrovias são sua expressão máxima¹⁹, mas que existem inúmeros desafios ao seu reconhecimento como bem cultural em sua completude, como já enunciadas. Dentre eles o já esclarecido anteriormente:

[...] discurso patrimonial ainda centrado na busca por aspectos relacionados à “excepcionalidade” e à “monumentalidade” formal e documental dos bens. Isso significa dizer que o legado deixado pelas ferrovias por não corresponder a este discurso, enfrenta dificuldades para ser reconhecido como de interesse cultural. (FREIRE, 2012, p. 10)

Casanelles em seu artigo *Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad em el contexto internecional* destaca, logo à primeira vista, o confronto da aceitação do reconhecimento dos bens industriais como patrimônio:

El «patrimonio industrial» seguramente ha sido el patrimonio más interesante y controvertido que ha aparecido a partir de la segunda mitad del siglo XX. Interesante, porque ha significado la existencia de una gama muy diversa de edificios patrimoniales y porque conceptualmente su valor se mide por unos nuevos parámetros. Controvertido, porque no corresponde exactamente a los paradigmas que la sociedad tenía sobre el concepto de patrimonio, lo que ha significado que su aceptación no haya sido fácil. (CASANELLES, 2007, p. 59)

Freire (2012) ainda salienta que por um entendimento mais abrangente do reconhecimento do legado ferroviário faz-se necessário uma visão sistêmica dos bens constitutivos de uma rede ferroviária. Levando em consideração que quase sempre as informações são:

[...] muy centrada em determinados elementos (locomotoras y edificios de viajeros) o aspectos de la explotación ferroviária (las compañías ferroviárias como grandes empresas) [...] e [...] la mayor parte de los estudios ha sido el edificio de viajeros, lo cual es lógico, ya que se trata del punto de conexión entre los sistemas urbano (territorial) y ferroviário, del elemento más perceptible del ferrocarril por parte de los usuarios [...] sin duda, del elemento más “monumental” del sistema. (SOTO, 2012, p. 4)

¹⁹ Expressão utilizada por Freire enunciando o entendimento de Soto (2012) referindo-se às ferrovias. Ver nota de rodapé FREIRE (2017).

Por se tratar de uma conexão entre o sistema urbano-territorial e o ferroviário, as Estações são símbolo de reconhecimento, marco e por vezes monumento, mas não são as únicas constituintes no que diz respeito a representatividade do sistema ferroviário e não evidenciam, de forma geral, suas articulações e conexões. Sem se diferenciar da prática internacional, no Brasil o reconhecimento do patrimônio industrial também se reduz à elementos físicos da produção arquitetônica como enuncia Freire:

[...] observando a partir da experiência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) – que a prática preservacionista voltada ao patrimônio ferroviário, frequentemente, se restringe aos elementos físicos da produção arquitetônica – em geral o edifício da estação ferroviária –, apreendidos de maneira fragmentada do contexto funcional e espacial da rede ferroviária da qual fazem parte, e de forma descontextualizada do território no qual se inscrevem. (FREIRE, 2017, p. 11)

No cenário nacional, vale destacar a significância do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Por ele consegue-se observar a lista de bens ferroviários protegidos em âmbito federal, fornecendo uma visão macro dos processos de tombamento elucidando as constatações ditas acima em que:

[...] ao tutelar o bem isolado do seu contexto socioespacial, deixa de fora do processo de preservação as estruturas e as conexões. Elementos [...] essenciais para ampliar a compreensão funcional dos bens no âmbito da operação da rede. A compreensão parcial de um bem o deixa exposto a intervenções arquitetônicas e urbanísticas inadequadas, colocando em risco, na maioria das vezes, sua permanência no território. (FREIRE, 2017, p. 12)

Mesmo considerando que “nos grandes centros urbanos, as estações adquiriam enorme importância e suas dimensões tornaram-se então condizentes com esse fato [...]” (KÜHL, 1998, p. 59) Mas não se resumem a elas toda a diversidade e complexidade das redes ferroviárias.

Decorre se de tal arcabouço que a complexidade do patrimônio ferroviário se instala não na escala de bens apreendidos de maneira isolada da rede e do território onde se inscrevem, mas quando se compreende serem constituídos (i)

por objetos interdependentes e adaptativos inscritos sobre vastas áreas territoriais seguindo uma estrutura linear em rede ; (ii) por uma quantidade diversificada de elementos , articulados e interligados por um a lógica funcional que opera e comanda a rede na qual cada objeto exerce função específica. Fato que os tornam diferentes entre si frente à história acumulada no espaço ao longo do tempo por cada um. (FREIRE, 2017, p. 16)

Com suas peculiaridades e complexidades historicamente enunciadas, conclui-se a necessidades de um arremate multifacetado do bem patrimonial ferroviário. Por um domínio multidisciplinar e entrelaçados por vários campos do saber se tem uma compreensão e análise mais sistemática das estruturas remanescentes de interesse patrimonial. (FREIRE, 2017).

Sendo assim, fica claro que a análise dos aspectos funcionais, estruturais, da forma espacial e dos processos de uma rede ferroviária na busca por desvendar seus lugares centrais passa por sua apreensão em dois tempos distintos mas que mantêm relação estreita: o pretérito e o atual. O intuito é demonstrar que momentos atuais de uma rede ferroviária são também influenciados por momentos anteriores, os quais legaram ao espaço ferroviário atual forma e conteúdo. Ou seja, entende-se que a materialidade de uma rede ferroviária ainda presente, mesmo que fragmentada, associada aos registros documentais (fotografias, mapas, relatos orais e etc.) permite um estreitamento de lapso temporal, mostrando o que do passado chegou ao presente de maneira reconhecível, inteligível. (FREIRE, 2017, p. 17)

Por meio de uma nova perspectiva, onde se propõe o uso da fotografia, até então pouco utilizada, como documento e suporte de memória relevante para o processo de identificação e interpretação das estruturas remanescentes na conjuntura atual. Acreditando ser uma lacuna nos processos de reconhecimento de valor até então enunciados. Para aprimorar essa conjectura elencamos um objeto empírico, o Complexo Ferroviário na cidade de Araguari/MG a ser analisado no decorrer dos próximos capítulos. Baseando sobretudo, no aporte teórico de alguns autores relacionados aos conceitos de fotografia como documento e suporte afetivo/memorial. Compreender de fato, quais os limites e possibilidades do uso da fotografia como suporte material e memorial, para identificar e interpretar os elementos remanescentes do patrimônio ferroviário de Araguari.

Cap. 02



2.1 Desenvolvimento urbano de Araguari e a chegada da Ferrovia

Sabe-se que “[...] a partir da transposição Rio Grande pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro no ano de 1888 com a construção da ponte férrea” (BESERRA, CARILI, JUNQUEIRA, SANT’ANA, 2014, p. 187) foi “[...] a primeira companhia férrea a chegar à região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba [...], sendo construídas quarenta e seis estações²⁰ a partir da Estação da Jaguará (1888), em Sacramento.” (CARILI, 2015, p.41) É importante, portanto, contextualizar este processo de instalação e a cronologia dos fatos relevantes da CMEF, principalmente, relacionados a região mineira em especial a cidade de Araguari.

Sendo a primeira Companhia a atingir os limites da divisa de São Paulo/Minas Gerais tinha a pretensão de chegar até o Estado de Goiás. “Em 1892, chega até a zona urbana de Uberaba; 1895 até Uberlândia e em 1896 até Araguari, final da linha, [...]”. (CARILI, 2015, p. 42) Não atingindo, portanto, seu plano inicial de chegar até a cidade de Catalão em Goiás, como veremos mais adiante.

De fato, a história de Araguari se entrelaça com a história da ferrovia no Brasil e em Minas, quando ocorreu a efetiva instalação da Companhia na cidade. O até então pequeno município do oeste mineiro e seu vizinho Estado de Goiás agora teriam ligação ferroviária direta com a economia cafeeira, com grandes centros urbanos e com a região portuária nacional. (PEIXOTO E VIEIRA, 2012)

No contexto de transformação de município à cidade que os núcleos populacionais começam a ser conectados pelas ferrovias. Ressalta-se a importância deste transporte para a reorganização espacial e o desenvolvimento socioeconômico das regiões brasileiras e em Araguari não foi diferente, Bessa afirma que a:

Convergência entre Uberaba, Araguari e Uberlândia foi desencadeada pelo aperfeiçoamento da infraestrutura de transporte, que possibilitou a ampliação das atividades

²⁰ Para conhecimento de todas as Estações consultar CARILI, 2015, p.41 e 42. Fonte devidamente referenciada na bibliografia desta dissertação.

urbanas, com destaque para o comércio, e também das atividades agropecuárias, aumentando as interações espaciais, que, numa relação de causa e efeito, acabaram por fomentar ainda mais tais atividades, incorporando novos centros aos circuitos comerciais, que prioritariamente, demandavam de São Paulo (BESSA apud BARBOSA, 2008, p. 33).

Araguari se tornou um entroncamento ferroviário entre o Estado de Goiás, Estado de São Paulo e Minas Gerais. “Dessa maneira, o município de Araguari se projeta como pólo econômico regional e dividirá com Uberaba o domínio do Brasil - Central” (BARBOSA, 2008, p. 34).

A chegada da ferrovia à pequena cidade, ainda em moldes coloniais, trouxe um grande choque e novas experiências para a população. Em 1896 em sua viagem do Rio de Janeiro a Goiás Velho, Augusta de Faria Fleury Curado narrou em seu diário de bordo, publicado posteriormente por sua filha em 1961, sua experiência e percepção sobre as reações da população de Araguari quando a primeira locomotiva chegou à estação:

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem partes com o diabo”... Houve mesa de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeiras. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviram de semelhante cousa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tableiros de biscoito. E enquanto isso, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguari. Muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (O diário de Araguari – 31/11/1996)

O impacto cultural desta experiência era perceptível também na própria paisagem urbana quando a ferrovia introduziu novos edifícios com programas, funções específicas e novas tipologias arquitetônicas ligadas ao ecletismo. KÜHL (1998, p. 60 e 61) já esclarecia que “o ecletismo, muitas vezes com pretensões a um estilo compósito, destacou-se e buscava-se uma opulência que fosse condizente com a importância da própria cidade e também da companhia.” Fugia-se, portanto, das experiências locais onde via-se características similares a arquitetura colonial, trazendo a linhagem

inglesa, tijolos de São Paulo, telhas de Marselha na França e ferragens da Alemanha, introduzindo então novos conceitos e correntes estilísticas.

Passado o período de euforia e adaptação, o município transformou sua dinâmica de crescimento, recebendo investimentos de várias ordens e regiões e dinamizando a distribuição dos produtos manufaturados. Nascia um novo quadro econômico: com desenvolvimento local, incrementação do comércio e a movimentação de migrantes e imigrantes. Neste novo cenário de ascendente progressão, a maior parte dos negócios na cidade girava em torno da circulação de produtos, promovida pelo sistema ferroviário. Portanto, a relação de dependência entre a cidade e a ferrovia se tornava cada dia mais intrínseca. (PEIXOTO E VIEIRA, 2012).

Vale ressaltar que a Companhia Mogiana (figura 1) foi de extrema importância para o desenvolvimento araguarino e trouxe para a região muitas tecnologias da época:

(...) a Mogiana foi a primeira estrada de ferro, no Brasil, que constrói suas próprias locomotivas, carros e alto de linha, além de prestar serviços a outras ferrovias. Porém o declínio da produção cafeeira e a introdução dos transportes rodoviários, somados à grande dívida da companhia, provocou uma crise financeira que levou o Governo do Estado de São Paulo a tornar-se sócio majoritário da CMEF em 1952 (GERODETTI e CORNEJO apud CARILLI, 2015, p. 42-43).



Figura 1: Estação Mogiana em Araguari (1942).

Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Após 80 anos de funcionamento, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro se desligou na cidade de Araguari e em 1979 os bens imóveis foram demolidos:

[...] Em Araguari, os trilhos foram arrancados, o acervo de grande valor histórico – prédios em que as telhas eram importadas da França, Marselha, as paredes amarradas com trilhos importados da Europa e Estados Unidos; prédios, como íamos dizendo, juntamente com barracões de maquinas e armazéns, foram demolidos, para dar lugar à passagem da Avenida Mauá [...] (MAMERI apud Histórico do Município de Araguari).

A tabela 1 resume as principais datas e momentos relevantes na trajetória da Companhia, relacionados principalmente ao Triângulo Mineiro. Em 1971 a companhia foi incorporada à Ferrovia Paulista S. A – FEPASA e em 1998 “a FEPASA é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA que no seu processo de concessão passa a ser explorada no mesmo ano pela Ferrovia Bandeirantes S.A – FERROBAN.” (CARILI, 2015, p. 43) A partir de 2002, a FERROBAN e a FCA acordam que a exploração do trecho ficará a cargo da FCA. A mesma opera a ferrovia, até os dias atuais (2021) com o transporte de cargas na região do Triângulo Mineiro, passando pelo perímetro urbano de Araguari.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO				
DATAS	1872	1888	1896	1951
FATOS RELEVANTES DA CMEF	Fundação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Campinas/SP.	Chegada da CMEF a região do Triângulo Mineiro com a construção da primeira Estação da companhia – Estação da Jaguará, município de Sacramento.	Efetiva instalação da Companhia na cidade de Araguari/MG.	Crise na companhia, leva o Governo do Estado de São Paulo a ser sócio majoritário da CMEF.
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	CMEF	A companhia passa a se chamar Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação - CMEFN	CMEF	CMEF

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO					
DATAS	1971	1979	1998		2002
FATOS RELEVANTES DA CMEF	CMEF é incorporada à Ferrovia Paulista S.A.	O prédio da Estação em Araguari foi demolido e retirado os trilhos, para abertura da atual Av. Mauá.	FEPASA é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A.	A FERROBAN explora o processo de concessão da linha da FEPASA	FERROBAN e a FCA acordam que a exploração do trecho ficará a cargo da FCA
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	FEPASA	CMEF	RFFSA	FERROBAN	FCA

Tabela 1: Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF.

Fonte: Elaboração CARILI (2015) adaptado pela autora.

2.2 Araguari como entroncamento ferroviário

Através dos caminhos traçados pela Cia Mogiana nasceu o interesse pelas terras goianas. Projetou-se então a Estrada de Ferro Alto Tocantins, denominado posteriormente de Estrada de Ferro Goiás que interligava Minas Gerais a Goiás²¹ e a São Paulo através da Mogiana. Nesta segunda tabela elaborada por CARILI (2015, p. 46) e adaptado por nós, vemos o quadro cronológico resumindo as principais datas e fatos relevantes da EFG, no âmbito do Triângulo mineiro. Destaca-se os fatos relacionados à cidade estabelecida por esta dissertação (tabela 2). Em 1909 houve a construção da linha EFG que a partir de Araguari ligava Minas Gerais ou Estado de Goiás.

²¹ CARILI (2015, p.45) esclarece que “Devido à proximidade do complexo ferroviário da EFG, em Araguari, com a divisa do estado de Goiás, na área de estudo [referenciando à região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba], foram construídas somente seis estações: Estação da Goiás em Araguari/MG (1909), Estação de Amanhece (1911), Estação de Ararapira(1924), Estação Km 38 (1960), Estação Horto Florestal (1944) e Engenheiro Bethout (1911), [...] ligação entre Formiga a Patrocínio, quatro estações da Goiás: Estação de Ibiá (1913), Estação Salitre de Minas (1918), Estação de São Benedito (sem data), Estação de Patrocínio (1918), incorporada posteriormente à EFOM (1920).”

ESTRADA DE FERRO GOIÁS				
DATAS	1890	1906	1907	1909
FATOS RELEVANTES DA EFG	Concessão do Governo Federal para construção da Estrada de Ferro Alto Tocantins	EFAT passa a denominar Estrada de Ferro Goiás	Construção da Linha da EFG a partir de Formiga chegando até Patrocínio em 1918	Construção da linha da EFG a partir de Araguari ligando Minas a Goiás
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFAT	EFG	EFG	EFG

ESTRADA DE FERRO GOIÁS				
DATAS	1920	1928	1954	1957
FATOS RELEVANTES DA EFG	A linha da EFG de Formiga a Patrocínio é incorporada à EFOM	Inauguração do prédio da Estação da EFG em Araguari	A matriz da EFG foi transferida de Araguari para Goiânia/GO	A EFG também é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFOM	EFG	EFG	RFFSA
DATAS	1965	1992	1996	
FATOS RELEVANTES DA EFG	É criada a Viação Ferroviária Centro Oeste – VFCO com a fusão da antiga EFG e da RMV ambas também já incorporadas à RFFSA	RFFSA é inserida no Plano Nacional de Desestatização, onde as malhas ferroviárias são cedidas para exploração do capital privado.	O trecho ferroviário é concedido a Ferrovias Centro Atlântico S.A - FCA que opera os trens de carga até os dias atuais.	
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	VFCO	-	FCA	

Tabela 2: Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Estrada de Ferro Goiás – EFG.

Fonte: Elaboração CARILI (2015) adaptado pela autora.

A busca inicial era alavancar e interligar a economia do interior do país às cidades portuárias de Santos-SP e Rio de Janeiro-RJ. Em 1920 o Governo Federal toma posse da Estrada de Ferro Goiás, que inicia uma reforma e amplia as instalações. Neste contexto o prédio da estação (figura 2) foi inaugurado (1928) em uma área doada pela Prefeitura Municipal de Araguari. Para dar apoio ao complexo foram implantadas oficinas para reparos, escritórios, almoxarifados, hospital, tipografia, depósitos, escola profissional e a vila habitacional para os funcionários, fornecendo um desenvolvimento para a cidade (CARILI, 2015).



Figura 2: Prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás na inauguração (1928).
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

A partir dos anos 1930 inicia-se um longo período de "decadência" nacional da ferrovia, visto que a "onda verde" do café que assegurava o desenvolvimento e a expansão das estradas de ferro entra em colapso com a crise de 1929. Neste período de profundas mudanças, encerra-se a chamada República Velha limitando o poder dos coronéis com a centralização do poder e intensifica-se o processo de industrialização do país mais precisamente a região Sudeste.

A política governamental voltada para o rodoviarismo, com o investimento na construção de rodovias e incentivo à indústria automobilística, iniciada pelo presidente Washington Luís (1926-1930) e intensificada pelo presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), priorizava esse tipo de transporte, deixando a ferrovia, tão importante para o desenvolvimento do País, com poucos investimentos. Claramente não houve igualdade de investimentos nos dois modais e sim uma nítida priorização de investimento das rodovias, ficando a ferrovia relegada a um segundo plano [...]. (CARILI E VALE, 2016, p. 5)

Testemunham-se investimentos pesados no rodoviarismo, seguindo a diretriz econômica mundial com base nas indústrias automobilísticas. Este processo iniciado em 1930 segue a todo vapor cujo ponto alto é a implantação no país do parque industrial da indústria automobilística estrangeira na década de 50, também com amplo incentivo e participação do Estado. Como aludido no capítulo 01, este processo de industrialização e posteriormente desindustrialização, considerado tardio em relação aos países desenvolvidos, procedeu de forma a não levar em consideração os parques ferroviários já consolidados e construindo muitas vezes rodovias paralelas às ferrovias.

Em 1950 a EFG atingiu a nova capital do Estado goiano, Goiânia localizada a 450km de Araguari e não mais em Catalão, como era o plano inicial. Diante desta concepção de modernidade, a Companhia aliada à força política do diretor da Estrada Goiás também queria transparecer a sensação de mudanças e dentro do contexto araguarino em 1954 a matriz da Estrada de Ferro Goiás foi transferida para Goiânia (PEIXOTO E VIEIRA, 2012). Transformando a cidade de Araguari como a 2ª divisão, contribuindo para a estagnação da economia local. CARILI (2015, p. 46) informa que em Araguari, a 2ª Divisão da EFG passa a ter: Chefia, Administração, Mecânica, Transportes, Via permanente, Serviço de Assistência Social e Hospital e Serviço Florestal Agrícola.

Mediante esta determinação, os ferroviários fizeram inúmeras manifestações de protestos, com o apoio de políticos, da

imprensa e da sociedade, para que a Portaria²² não fosse cumprida. Apesar dos esforços, o ato foi irrevogável. Esta medida, aliada à intensificação de projetos do Governo Federal de construção de estradas de rodagem, contribuíram para uma progressiva desarticulação do setor férreo na cidade de Araguari. (PEIXOTO E VIEIRA, 2012, p. 89)

Em seu depoimento localizado no Histórico do Município de Araguari, Sr Arcênio P. Lopes ex funcionário da EFG (1948- 1977) afirma que aproximadamente, 500 funcionários trabalhavam na Estrada de Ferro. Com a sua transferência metade desses funcionários foram transferidos para outras cidades sedes e isso afetou drasticamente a cidade.

As companhias Mogiana Estrada de Ferro e Estrada de Ferro Goiás foram encampadas com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA em 1957.

[...] empresa de capital misto a RFFSA explorou por mais de 40 anos o transporte ferroviário brasileiro, modernizando a ferrovia com a substituição da locomotiva a vapor por locomotiva a diesel, construindo carros de passageiros e cargas, na contra mão da política nacional, que privilegiava os transportes rodoviários com maiores investimentos, sendo que a “modernização” proporcionada pela RFFSA das ferrovias não acompanhou a evolução deste meio de transporte, pela falta de investimentos e privilégios ao transporte rodoviário, acarretando a desativação do transporte ferroviário de passageiros e a decadência da RFFSA com o acúmulo de prejuízos, má administração e falta de investimentos. (BESERRA, CARILI, JUNQUEIRA, SANT’ANA, 2014, p. 187)

Devido a diversos fatores já enunciados e sobretudo, o aumento da demanda do transporte rodoviário na década de 1960, a marcha das linhas férreas entrou em decadência. Portanto, ao longo dos anos, muitos bens industriais ferroviários perderam a sua função e o seu uso. As edificações, os sítios ferroviários e as linhas férreas desativadas passaram a ser alvo de destruição, sucateamento e utilização indevida. As estações e seus trilhos passaram a ser encaradas como um entrave ao desenvolvimento das cidades e das novas políticas urbanas que jogaram por terra todo o legado cultural.

²² Portaria nº1 formatada por meio de uma resolução baixada pelo diretor Major Borges Teixeira, que transferiu em definitivo a sede da Estrada.

Desta forma as prioridades e a história seguiam caminhos contrários à ferrovia deixando-a de lado e seguindo o caminho da modernidade. Lançou-se mão então da cultura patrimonial ferroviária para privilegiar a abertura de novas vias para a circulação dos automóveis.

E, neste contexto, uma autovia federal iniciou seu processo de construção, incluindo Araguari no trajeto: a BR-050. Atualmente, seu ponto inicial está situado na cidade de Brasília (DF) e o final em Santos (SP), perpassando pelos Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. Com isso, o Estado de Minas passou a dispor de estratégica malha rodoviária de ligação intermunicipal e com os Estados circunvizinhos. (PEIXOTO E VIEIRA, 2012, p. 116)

Existiram vários fatores que levaram a decadência e ao abandono da ferrovia no Brasil além da política rodoviarista dita anteriormente, entre elas a extinção do transporte de passageiros, a liquidação da RFFSA em 1999 e a concessão de exploração à iniciativa privada do transporte ferroviário.

Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, como em todo o Brasil as empresas privadas iniciam o processo de operação de transportes com a concessão das linhas e imóveis necessários a sua operação, ficando assim dividido o patrimônio da RFFSA em bens operacionais e não operacionais. (BESERRA, CARILI, JUNQUEIRA, SANT'ANA, 2014, p. 187)

Com a RFFSA em crise financeira e sendo extinta, parte do seu acervo imóvel e móvel como máquinas, ferramentas, material rodante (figura 3) ficou abandonada, sem utilização e sem função. Houveram mudanças no traçado ferroviário, a retirada da linha férrea da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e a perda da função do edifício da Estação da Goiás. Alguns imóveis foram demolidos, outros estão em situação precária de conservação e outros foram comprados pelas prefeituras sendo utilizados com outros usos, sendo outros restaurados.



Figura 3: Imagem de uma locomotiva abandonada no pátio do Complexo Ferroviário em Araguari.

Fonte: Acervo pessoal.

2.3 Breve caracterização do Complexo Ferroviário em Araguari

Na tentativa de não se deixar diluir a história ferroviária com o passar dos anos foram realizadas várias ações municipais importantes, como inventariados de tombamento, que culminaram o tombamento estadual da Estação da EFG, valorização do conjunto ferroviário como um todo e ações de restauro.

Os representantes municipais, institucionais e a comunidade caminhavam rumo à preservação do acervo cultural atrelado a paisagem urbana, traduzindo diretamente na identidade cultural do araguarino, construindo uma cidade para os que valorizam a memória ferroviária.

Dentre as principais iniciativas, estão os trabalhos a partir de 1984, que diante do valor cultural da Estrada de Ferro Goiás para Araguari, para o Triângulo Mineiro e para estado de Minas Gerais e Goiás, culminaram em 2008 o tombamento definitivo pelo Instituto Estadual de Patrimônio Cultural de Minas Gerais-IEPHA/MG do Conjunto Ferroviário da Estrada de Ferro, cuja Estação é o principal alvo. A cidade passou a fazer parte dos locais oficiais que ajudavam a contar a história de Minas Gerais.

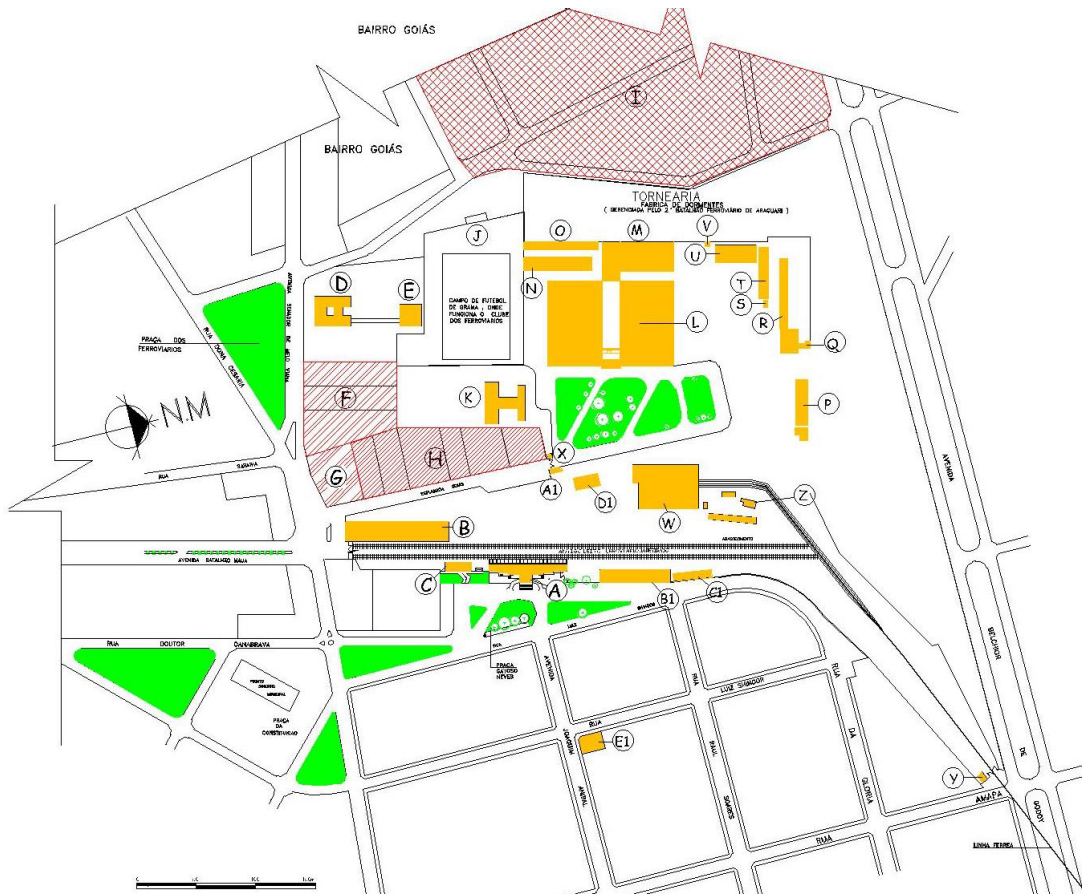
O prédio da Estação, tornou-se o centro das ações culturais, chamando a atenção da população para a riqueza histórica da ferrovia. Desfiles, shows, palestras e feiras gastronômicas foram realizados em frente ao prédio ainda degradado, enquanto os projetos da restauração eram elaborados.

Em 2007, dentro de um contexto de revitalização do conjunto ferroviário, iniciou-se o projeto de restauração do Armazém de Cargas para instalação da Secretaria Municipal de Educação. O projeto, devidamente autorizado e dentro das normas de preservação, se abre como um rico processo educação patrimonial, diante das parcerias entre diversos órgãos públicos e Conselho do Patrimônio Cultural local.

Com relação a permanência da memória ferroviária, foram feitos estudos na Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari sobre a importância dos trilhos como elemento primordial no que se abrange a História Ferroviária. Eles são sem sombra de dúvidas a capitação imediata da memória dos trens na cidade, mesmo não inseridos no complexo tombado, quando vistos são identificados e relacionados instantaneamente.

O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás (figura 4) é constituído por diversos prédios ferroviários construídos em épocas distintas, formando o maior conjunto ferroviário do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (CARILLI, 2015):

O conjunto destaca-se tanto com relação a arquitetura dos prédios como a diversidade de edifícios que auxiliam tanto o trabalho ferroviário (estações, armazéns, oficinas), quanto ao trabalhador (vila operária, hospital, cooperativa, escola profissional, escola feminina). (CARILLI, 2015, ficha visita de campo, 2ª Estação da Goiás – Araguari, Apêndice D)



LEGENDA:

- | | | |
|-----------------------------------|--|---|
| A – Estação da Goiás | K – Escola Profissional Ferroviária | U – Seção de Autos |
| B – Armazém de Cargas | L – Oficina de Locomoção | V – Prédio do Compressor e poço artesiano |
| C – Prédio do Telégrafo | M - Galpões para construção de carros metálicos | W- Prédio da Oficina a diesel |
| D - Hospital da Goiás | N- Fundação | X - Casa de Forças |
| E- Lavanderia do Hospital | O- Depósito de Sucatas e Serviços Elétricos | Y - Depósito e Balança |
| F- Casa dos Engenheiros | P – Prédio da Tipografia | Z- Banheiros |
| G- Casa do Engenheiro Chefe | Q – Almoxarifado 1 e 2 | A1 – guarita |
| H- Casa engenheiros e funcionário | S – Caixa d’água | B1 – Cantina, Refeitório e depósito |
| I – Vila Operária da Goiás | T- Carpintaria, Ferraria, Marcenaria e Escritório da Garagem | C1- Anexo a Cantina – refeitório |
| J – Clube dos ferroviários | | D1- Prédio da Via Permanente |

Figura 4: Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - EFG, Araguari/MG
Fonte: CARILI, 2015, p. 104.

O Complexo Ferroviário é classificado como grande porte de acordo com o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas – RFFSA (CARILI, 2015) e é composto por: Estação da Goiás (Atual sede da Prefeitura Municipal de Araguari e Gabinete do Prefeito e principais assessores); Vila Operária (casa dos funcionários da EFG, casa do engenheiro chefe, casa do chefe da estação, casa dos engenheiros); Telegrafo; Armazém de Cargas; Locomoção; Oficina a Diesel; Tipografia; Escola Profissionalizante; Carpintaria;

Almoxarifado; Hospital; Lavanderia do hospital; banheiros; Casa de força; Depósito de balanças; Guarita; Cantina; Alojamento da via permanente.

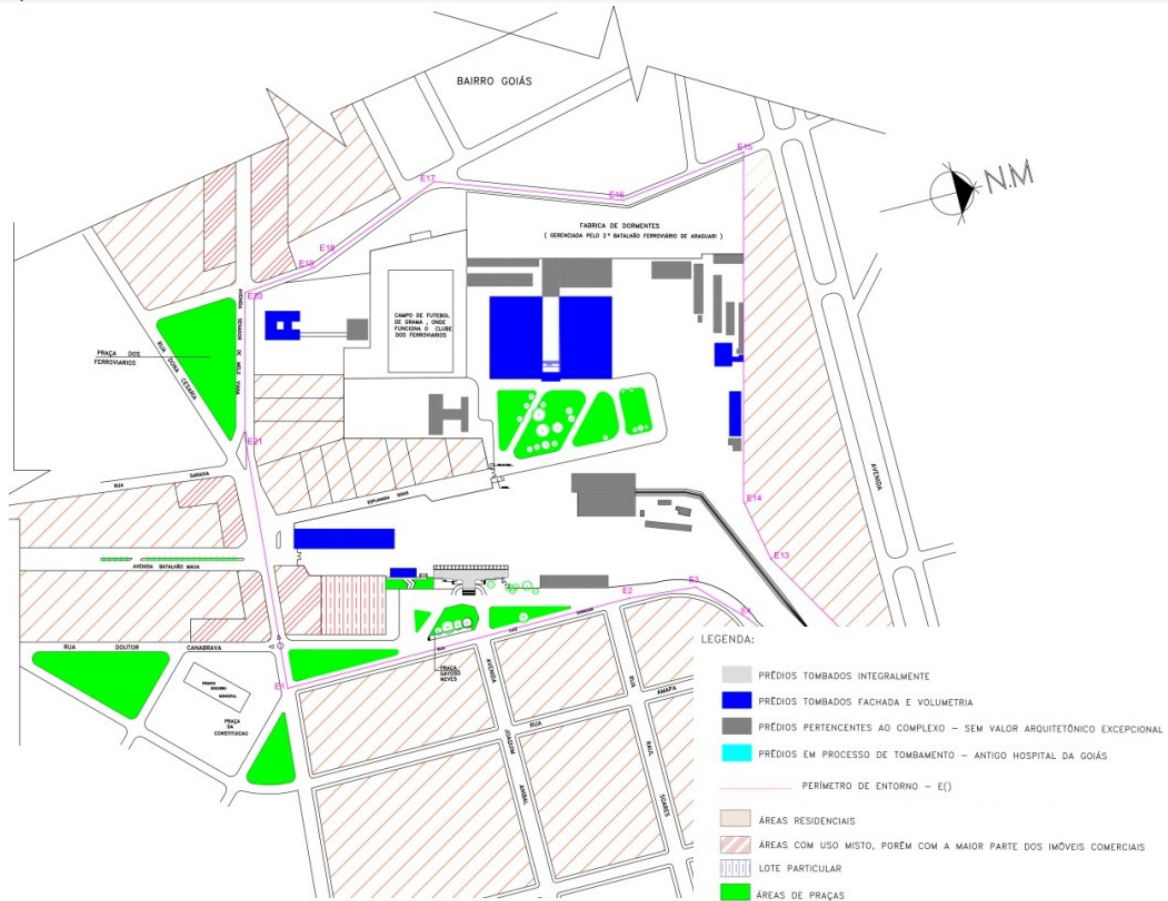


Figura 5: Mapa esquemático do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Goiás.
Fonte: Arquivo da Secretaria de obras Araguaçu, 2016

Percebe-se no mapa esquemático (figura 5) que apenas a Estação da Goiás, atual Palácio dos Ferroviários é tombada integralmente, os trilhos da antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros foram retirados e em alguns trechos do pátio próximo a entrada do Complexo na Rua Luiz Schnoor ainda existem resquícios da malha férrea e vagões abandonados.

A implantação do conjunto é em terreno plano, com grandes áreas livres com várias linhas férreas formando o leito ferroviário. Essas linhas hoje grandes partes foram retiradas. Pela grande dimensão do complexo este possui vários acessos, uma praça interna, sendo cercado por muros e alambrados e duas praças externas. (CARILI, 2015, p.112)

Num contexto geral, o que está resguardado na chancela patrimonial está em bom estado de conservação e em atual uso, como a Estação da Goiás atual Prefeitura e o antigo armazém de cargas atual Secretaria da Educação de Araguari-MG (figura 6). O mesmo não se vê, por exemplo, no antigo Hospital da Goiás que é tombado (fachadas e volumetria) mas sem atual uso (figuras 7 e 8).



Figura 6: Vista da Secretaria da Educação dentro do Complexo Ferroviário.
Fonte: Acervo pessoal.



Figura 7: Atual situação do antigo hospital da Goiás.
Fonte: Acervo pessoal.

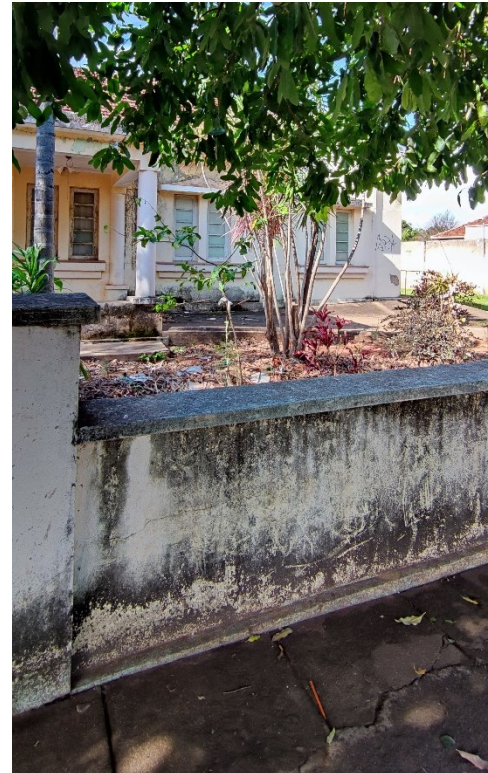


Figura 8: Atual situação do antigo hospital da Goiás.
Fonte: Acervo pessoal.

Cap. 03



3.1 Fotografia como documento, possível reflexão

A fotografia, resultante de uma descoberta humana, desde o início da sua existência já mostrava seu eminente potencial em documentar fatos de natureza social, histórico, científicos, culturas e etc (FREIRE, 2016). Estes fragmentos do passado registram e preservam memórias visuais, simbólicas e afetivas de determinado grupo social. Freire (2016, p. 4) afirma que “Tais registros permitem ainda, por meio de estudos comparativos associados a outros fatores históricos, revelar a evolução cronológica dos lugares e das paisagens de determinado território.”

As fontes fotográficas são uma possibilidade de investigação e descoberta que promete frutos na medida em que se tenta sistematizar suas informações, estabelecer metodologias adequadas de pesquisa e análise para a decifração de seus conteúdos e, por consequência, da realidade que os originou. (KOSSOY, 2003, p. 32)

A presente pesquisa se propõe a refletir sobre a utilização da fotografia como documento histórico e forma de construção e preservação de uma memória local ferroviária. Registros fotográficos que representem uma associação com a doação e reconhecimento de valor dos bens ferroviários herdados pelo transporte de passageiros e mercadorias em Araguari que se instalou na cidade com o intuito de conectar os estados do Sudeste brasileiro São Paulo, Minas Gerais e Goiás, tema aprofundado no próximo capítulo.

A fotografia, de certa forma, congela momentos considerados importantes para uma certa sociedade em determinada época, por meio de uma natureza testemunhal²³. Tais enquadramentos bidimensionais revelam acontecimentos históricos com relevância para o entendimento de atuais paisagens urbanas.

Assim como os documentos dão conta de mostrar os seus silêncios lacunares, as fotografias sugerem o que está fora do enquadramento, aquilo que foi descartado como imagem, mas que se faz presente justamente neste paradoxo com a

²³ Expressão utilizada por Kossoy, 2003, p. 27.

ausência que o constitui, enquanto inferência. (FERREIRA, 2007, p. 22)

Para Kossoy (2003) as fontes fotográficas são instrumento metodológico para investigação histórica, enquanto andaimes auxiliares para a obra de reconstituição histórica. No artigo Fotografia e História: ensaio bibliográfico foram divididos um conjunto bibliográfico em cinco categorias básicas, através das quais caracterizou-se as obras relacionadas a fotográfica em 5 conjuntos²⁴ e acredita-se que esta pesquisa abordaria o quinto conjunto:

O quinto e último conjunto (significação histórica) reúne obras que, apesar de apresentarem procedimentos tanto de ordem documental quanto conceitual, diferenciam-se dos demais por efetivamente utilizar a fotografia como fonte de pesquisa para o conhecimento dos processos sociais de construção de sentidos. À fotografia são atribuídas funções sociais estruturantes. A história da fotografia se transforma aqui em história da visualidade. (CARVALHO, LIMA, CARVALHO, RODRIGUES, 1994, p. 255)

Entretanto, Kossoy (2003) ressalta que mesmo com amplo potencial de informação as imagens não conseguem substituir a realidade exatamente como se deu no passado, pois elas apenas imprimem informações visuais de um determinado assunto, recortado e organizada esteticamente e ideologicamente. Desta forma, “toda fotografia tem sua origem a partir do desejo de um indivíduo que se viu motivado a congelar em imagem um aspecto dado do real, em determinado lugar e época.” (KOSSOY, 2003, p. 36)

Percebe-se que apesar de todos os esforços em guardar lembranças do passado em um material sensível, sempre haverá dúvidas e questionamentos sobre a realidade dos fatos que são irrecuperáveis em sua totalidade. Mesmo conhecendo essas limitações e moderações lembramos que Ulpiano (2002, p. 132) ressalta que a imagem fotográfica considerada como um documento histórico legítimo “[...] pela sua própria intenção e natureza, como suporte visual programado para registro de informações, cuja historicidade, à primeira vista, não parece oferecer graves obstáculos à identificação e à análise.”

²⁴ Para melhor entendimento dos 5 conjuntos ver Artigo Fotografia e história: ensaio bibliográfico, 1994.

Parece-me, contudo, que seria preferível considerar a fotografia (e as imagens em geral), como ingredientes de nossa realidade social. Vivemos a imagem em nosso cotidiano, em várias dimensões e funções. O uso de imagens como documento é apenas um entre tantos, e não altera a natureza da coisa, mas integra uma situação cultura específica entre várias outras. A passagem de uma semiótica sígnica para uma semiótica da significação, por exemplo, abre espaço, a meu ver, para introduzir a fotografia como código histórico-cultural no seio mesmo da vida social. (ULPIANO, 2002, p.146)

Percebe-se não haver outro direcionamento a ser seguido a não ser interpretar tais fragmentos do passado a partir do seu momento histórico, compreendendo-os junto à outras fontes históricas, orais e escritas. (FREIRE, 2016).

[...] supõe-se que é possível recuperar a consciência dos acontecimentos do passado relacionados a memória visual das estruturas ferroviárias, percorrendo-as e compreendendo-as no presente a partir da interpretação do conteúdo latente das fotografias, associadas a outros suportes documentais escritos e orais, a fim de identificar elementos que deveriam ser preservados para gerações futuras, bem como para a parcela da população presente que os recebem. (FREIRE, 2016, p. 3)

CARVALHO, LIMA, CARVALHO, RODRIGUES (1994) em seu texto *Fotografia e História: ensaio bibliográfico* analisam um quadro de tendências do uso da fotografia na cidade de São Paulo, incluindo produções críticas e acadêmicas, especialmente nos anos 80. Identificando o uso da fotografia numa perspectiva histórica detectaram que 49% dos livros publicados reúnem imagens cujo eixo organizador é o espaço urbano. “Em seguida, com 25% do conjunto, encontramos os repertórios de coleções. O restante está distribuído entre temas como retrato, estrada de ferro, arquitetura, carnaval, automóvel, etc.” (CARVALHO, LIMA, CARVALHO, RODRIGUES, 1994, p. 256)

A intensa transformação que as cidades conhecem e, simultaneamente, a prática de documentá-las através da fotografia para fins políticos ou administrativos certamente concorreram para a geração de arquivos fotográficos sobre a temática urbana. [...] Não é por acaso que a apresentação de imagens do passado é quase sempre associada à intenção de conservar a memória. Entretanto, apesar da maioria destas imagens estar inserida em um processo intensamente dinâmico, como o das transformações urbanas, o fenômeno da memória

é, ao contrário, tratado de forma estanque, imutável, quase absoluta. (CARVALHO, LIMA, CARVALHO, RODRIGUES, 1994, p. 256 e 257)

Como a fotografia eterniza e materializa momentos históricos acabou se concretizando ao longo dos anos como forma de documentação:

Com a “revolução documental” das últimas décadas e, com o alargamento do conceito que o termo “documento” passou a ter, a fotográfica começou a ser tratada de forma diferenciada. “Não há história sem documentos” assinalou Samaran. “Há que tomar a palavra ‘documento’ no sentido mais amplo, documento escrito, ilustrado, transmitido pelo som, imagem, ou de qualquer outra maneira”. (KOSSOY, 2003, p. 31)

Desta forma constrói e preserva-se memórias, muitas vezes afetivas, desta forma justificando e subsidiando pesquisas.

É fotografia um intrigante documento visual cujo conteúdo é a um só tempo revelador de informação e detonador de emoções. Segunda vida²⁵ perene e imóvel preservando a imagem-miniatura de seu referente: reflexos de existências/ocorrências conservados congelados pelo registro fotográfico. Conteúdos que despertam sentimentos profundos de afeto, ódio ou nostalgia para uns, ou exclusivamente meios de conhecimento e informação para outros que os observam livres de paixões [...]. Desaparecidos os cenários, personagens e monumentos, sobrevivem, por vezes, **os documentos**. (KOSSOY, 2003, p. 28 grifo nosso)

Kossoy (2003) afirma que existem três elementos essenciais para se ter uma imagem fotográfica: o assunto, o fotógrafo e a tecnologia (figura 9). Portanto a fotografia é resultante de uma ação humana em que o fotógrafo em um determinado espaço e tempo escolheu um determinado assunto, por vários motivos, e para registrar, utilizou-se dos recursos tecnológicos disponíveis.

²⁵ Kossoy (2003) define que o documento fotográfico se classifica como segunda realidade, sendo a primeira o contexto da vida passada.

ASSUNTO/FOTÓGRAFO/TECNOLOGIA = FOTOGRAFIA
elementos constitutivos produto final

ESPAÇO E TEMPO
coordenadas de situação

CS Digitalizada com CamScanner

Figura 9: Esquema dos três elementos para o produto final da fotografia.

Fonte: KOSSOY, B. Fotografia & história. São Paulo: 2 ed. rev. 1 reimp. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

Faz-se necessário portanto uma análise da essência do elemento fotográfico em que o assunto pode-se considerar o tema escolhido e o referente fragmento do mundo exterior (natural, social, etc.); o fotógrafo sendo o autor do registro, o agente e personagem do processo e por último a tecnologia empregada onde se considera os equipamentos e tecnologias²⁶ para a obtenção do registro. Levando em consideração também as coordenadas de situação: espaço (local do registro) e o tempo (cronológico, época e data).

Para além das particularidades de cada área do conhecimento, o analista das imagens fotográficas deverá ter consciência do tipo de indagações que elas comportam. Caso contrário, sua entrada na pesquisa estará reduzida à mera ilustração. Portanto, além de investigar as condições de produção da imagem; de explicitar as redes de interesses existentes entre fotógrafo e seus possíveis patrocinadores; de conhecer os mecanismos utilizados para sua veiculação; de considerar as metamorfoses da percepção e da recepção; espera-se, de seu analista, clareza quanto ao tipo de convenções que regem a confecção das imagens fotográficas. (BORGES, 2005 p. 44 e 45)

Por meio de uma leitura elucidativa do artigo O uso da fotografia do passado na interpretação das estruturas ferroviárias do presente: o complexo das oficinas em Jaboação dos Guararapes-PE de Maria Emília Lopes Freire revela-se também um outro parâmetro metodológico para leitura de fotografias. Levantado por LIMA (1988) este procedimento orienta a leitura dos

²⁶ A evolução dos processos fotográficos facilitou o acesso às fotografias e conseqüentemente houve o aumento do seu volume, mas que foi inversamente proporcional ao número de registro dos elementos ligados à ferrovia.

conteúdos das imagens através de 3 elementos que podem responder futuras questões. Estes elementos são percepção, identificação e interpretação.

A percepção é puramente ótica: os olhos percebem as formas e as tonalidades dominantes sem as identificar. Ela é igualmente muito rápida e não ultrapassa cerca de meio segundo [...]. A leitura de identificação é uma ação às vezes ótica às vezes mental, como a leitura de um texto. O leitor identifica os componentes da imagem e registra mentalmente o seu conteúdo. A terceira fase que é a interpretação, é uma ação puramente mental. É nesse estado que se manifesta o caráter polissêmico da fotografia. (LIMA, 1988. P. 22)

A interpretação é a fase mais múltipla e subjetiva, devendo ser cautelosa, pois cada leitor mesmo fazendo a mesma leitura de identificação interpreta da sua maneira, de acordo com sua idade, sexo e profissão, entre outros fatores. O que não descredibiliza a fonte, apenas assegura suas funções e limitações. Ferreira (2007) ressalta que aquele que interpreta a imagem, a faz também segundo os seus valores (sociais, culturais, subjetivos, sua bagagem de conhecimento, etc.). Canabarro (2005) se apoiando em Michel Frizot, historiador francês, afirma que ele

considera que a análise da imagem fotográfica depende de uma outra mediação, estabelecida individualmente e definida por cada autor um ponto de vista que é histórico, confrontando o olhar do fotógrafo e do espectador em suas diferentes variações temporais e espaciais. Neste sentido, adentrando no campo de análise das representações visuais, as quais podem apresentar diferentes significados ao longo de sua historicidade (FRIZOT *apud* CANABARRO, 2005, p. 33).

É inevitável mesmo com seu caráter polissêmico, considerar a fotografia como a materialidade dos fatos, participando do processo de valorização do patrimônio ferroviário, oferecendo informações particulares e alicerce para sua preservação histórica.

Cap. 04



4.1 Arquivo Histórico e Museu “Dr Calil Porto” como fonte primária

A pesquisa a ser defendida com tema central: preservação do Patrimônio Ferroviário tomou como ponto de partida o uso da fotografia, um dos suportes da memória, para entender, interpretar e identificar os elementos remanescentes do transporte ferroviário na cidade de Araguari. Para tal, adotou-se uma fonte primária como referência, além das pesquisas bibliográficas e visitas de campo. Fonte essa denominada Arquivo Histórico e Museu “Dr. Calil Porto”, departamento da Fundação Aragarina de Educação e Cultura – FAEC²⁷.

Além do contínuo trabalho de seus departamentos, a FAEC como gestora cultural, recentemente integrante do SNC (Sistema Nacional de Cultura), atua em várias frentes suportando e incentivando os produtores de cultura. A gama de atividades é intensa e se pode elencar: intervenção de restauro em bens culturais, participação e apoio nos Conselhos ligados à fiscalização da cultura, organização de feiras gastronômicas, apoio ao turismo e cicloturismo, efetivação anual do fórum de valorização do patrimônio histórico e cultural, incentivo à classe artística por meio de editais, organização do fórum permanente de cultura, promoção de cursos e oficinas culturais, apoio aos festivais de teatro e feiras artesanais, fomento de conferências municipais de cultura, apoio à eventos de secretarias municipais e entidades locais, e outros. (PEIXOTO, VIEIRA, 2021)

O Arquivo Histórico e Museu foi implantado em agosto de 1994, como parte integrante da ex- Secretaria Municipal de Educação e Cultura, sendo seu Regimento regulamentado pelo Decreto nº 32, de 1º de novembro de 1994. Denominado Arquivo Público Municipal de Araguari, no ano de 1999, por intermédio da Lei nº 3446, passou a designar-se Arquivo Público “Dr. Calil Porto”, em homenagem ao pesquisador de fatos sobre Araguari. “Sua criação

²⁷ Em 21 de setembro de 2001, em substituição à Secretaria de Cultura, foi criada a FAEC (Fundação Aragarina de Educação e Cultura). Subordinados a ela ficaram departamentos que já operavam dentro da prefeitura e eram ligados efetivamente a nova proposta, como: Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”, Biblioteca Pública “Prof. Paulo de Oliveira”, Casa do Artesão, Divisão de Patrimônio Histórico, Casa da Cultura “Abdala Mameri”, Centro Cultural “Abdala Mameri” e, depois, o Centro de Referência Negra “Rainha Benedita Gonçalves”. (PEIXOTO, VIEIRA, 2021)

foi objetivada pela necessidade de busca e resguardo de documentos sobre o passado do município, implementando ações para sua guarda.” (PEIXOTO, VIEIRA, 2021) No ano de 2002, o Arquivo Público foi dividido, criando-se dois setores: o “Arquivo Geral”, destinado a guarda de materiais funcionais, administrativos, jurídicos e legais do Poder Executivo e o “Arquivo Histórico”. Esta ruptura, possibilitou ao arquivo histórico, que continuou com a denominação Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto, a efetivação de suas funções voltadas à história do município, fomentando a pesquisa e divulgação da memória local. Neste contexto de reorganização, as atividades foram direcionadas inicialmente para o recebimento da documentação do acervo intermediário e permanente do Poder Executivo, contando ainda com doações particulares de fotografias dos principais profissionais²⁸ da época, jornais locais e revistas.

Peixoto e Vieira (2021) afirmam que além de atualmente subsidiar e fomentar o setor de pesquisa, o Arquivo Público é referência no Triângulo Mineiro. Composto por um trabalho contínuo de resgate do passado por meio de investigações e pela catalogação e acondicionamento de fontes textuais, manuscritas, iconográficas e museológicas. Promove-se também, mediante agendamento, mostras culturais permanentes e palestras a alunos da rede escolar de ensino.

A iniciativa de resgatar objetos e expô-los aos visitantes, paralelamente ao expressivo acervo formado, oportunizou às novas gerações conhecimento dos usos, costumes, valores e ideias que identificaram períodos da história local. Procurando instituir ludicamente a junção do imaginário com a realidade, sua apreciação visa, sobretudo, projetar estudos quanto aos objetos ou simplesmente sua apreciação, além de permitir uma observação saudosista aos usuários. (PEIXOTO, VIEIRA, 2021)

O Arquivo Público é localizado no Centro de Araguari na Rua Virgílio de Melo Franco, nº 11. Está registrado no Cadastro Nacional de Entidades

²⁸ Dentre eles os fotógrafos Geraldo Vieira e Antônio Gebhardt, abordados com maior clareza a seguir no item: Construindo análises por meio das fotografias.

Custodiadoras de Arquivos²⁹ - CODEARQ no Estado de Minas Gerais. Confirmando-se, portanto, sua projeção como polo histórico cultural do município de Araguari e maior fonte municipal sobre a cidade voltado ao público. Portanto, o Arquivo Histórico e Museu "Dr. Calil Porto" foi considerado para a dissertação como fonte primária da pesquisa fotográfica documental. O processo de digitalização das fotográficas iniciou em meados de 2009 e 2010, no intuito de evitar perdas permanentes e salvaguarda-las, considerando que os originais também estão presentes no local. Em constante crescimento, hoje o Arquivo possui aproximadamente 3800 fotografias catalogadas e digitalizadas, que subsidiou a metodologia de pesquisa da dissertação aludida.

Além do uso da fotografia como base documental, tem-se a pretensão de compreender e interpretar as lacunas e ausências compreendidas no âmbito histórico do patrimônio ferroviário da cidade mineira. E claro, ressaltar os limites e possibilidades do uso da fotografia como suporte material da memória.

Em um primeiro momento foram analisadas e revisadas as fotografias digitalizadas das décadas de 1950 a 1980. Na década de 1950 foram encontradas 407 imagens, na década de 1960 constam 323 fotografias, na década de 1970 são 254 itens e por fim a década de 1980 com 1808 fotografias.

Para se ter uma visão geral do acervo foram realizados gráficos estatísticos que classificam os assuntos das imagens em 11 categorias. São elas: fotografias de pessoas, fotografias de ruas e avenidas, fotografias de equipamentos de saúde, fotografias de equipamentos institucionais, comércios e serviços, fotografias de lazer, eventos, veículos, aeroporto e rodoviária, ferrovia e outros. A intenção desta classificação inicialmente é compreender o número de imagens relacionadas a ferrovia e seus bens materiais e imateriais.

²⁹ Identificador da entidade custodiadora: BR MGAHMDCP. Disponível em: <https://www.gov.br/conarq/pt-br/servicos-1/consulta-as-entidades-custodiadoras-de-acervos-arquivisticos-cadastradas/entidades-custodiadoras-no-estado-de-minas-gerais/arquivo-historico-e-museu-dr-calil-porto> último acesso: 06/10/2021

Na categoria fotografia de pessoas (figura 10) foram consideradas: fotografias de momentos sociais não identificados, retratos de pessoas anônimas e pessoas conhecidas pela comunidade.



Figura 10: Moças da sessão pessoal da E. F. Goiás, cedida ao Arquivo Histórico. (código: 5.148)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Fotografia de ruas e avenidas (figura 11) foi a segunda categoria adotada para a composição dos gráficos. Nela está contida fotografias de ruas e avenidas da cidade de Araguari, com edifícios importantes para a construção da cidade como o clube recreativo Araguarino e o Cine Rex. Vemos também as novas formas de organização da cidade após a chegada dos automóveis, onde as ruas largas dividem espaço entre charretes, ciclistas e carros.



Figura 11: Início da Rua Rui Barbosa. Ao fundo Clube Recreativo Araguarino, Palace Hotel e Cine Rex, situados na Praça Manoel Bonito. (código: 5.2)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

As três categorias fotografias de equipamentos de saúde, fotografias de equipamentos institucionais e fotografias de comércios e serviços enquadram respectivamente: imagens de hospitais (figura 12) e postos de saúde; imagens de escolas, imagens de fachada de comércios (figura 13), cadeia, asilos, abrigos, setor policial e associações; igrejas (figura 14), bancos, INSS e fórum.



Figura 12: Hospital São Sebastião. (código: 6.3)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Figura 13: Casas Pernambucanas. (códigos: 5.122)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Figura 14: Igreja matriz do senhor bom Jesus da cana verde. (código: 5.10)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Na categoria eventos constam fotografias de carreatas, desfiles, carnavais, formaturas, exposições artísticas, inaugurações, missas, homenagens e procissões já na categoria fotografias de lazer engloba imagens de parques, bosques, praças, clubes e ginásio como mostram respectivamente as figuras 15 e 16.



Figura 15: Desfile na Praça Manoel Bonito, em destaque uma criança aparentemente pobre nua assistindo ao evento - 1957. (código: 5.121)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Figura 16: Bosque Jonh Kennedy - 22/08/1983. (código: 8.84)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Por último, mas não menos importante as categorias fotografias de veículos (figura 17), fotografias relacionadas ao aeroporto e à rodoviária (figura 18), a categoria "outros" onde consideramos imagens de vários assuntos como obras, vistas aéreas (figura 19), cartões postais, lugares desconhecidos, residências, acidentes, fotografias de outras cidades e lembranças e finalmente as fotografias de maior interesse da dissertação: as relacionadas a ferrovia (figura 20).



Figura 17: Carro Ford – 1951. (código: 6.120)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.



Figura 18: Construção da antiga Estação Rodoviária. (código: 5.31)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.



Figura 20: Vista aérea. (código: 7.33)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.



Figura 19: Fachada da Estação de passageiros da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro. (código: 5.182)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.

No gráfico 1 representando a década de 50 percebemos a ainda existência de imagens representativas da ferrovia até maior que a quantidade de fotografias que ilustram os veículos, aeroporto e rodoviária.

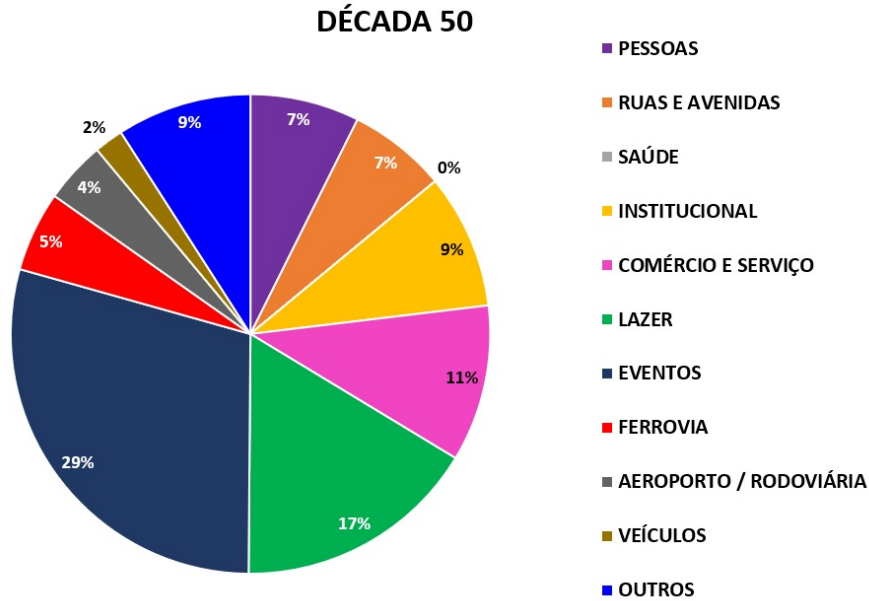


Gráfico 1: Gráfico estatístico de fotografias da década de 50 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".
Fonte: Elaborado pela autora.

Na década de 60 vemos através do gráfico 2 que a categoria veículos cresce e a ferrovia diminui em relação a década passada. Logo a estrada de ferro fica em último plano atrás dos eventos que acontecem nas ruas e no aeroporto e imagens de ônibus e carros se tornam mais frequentes.

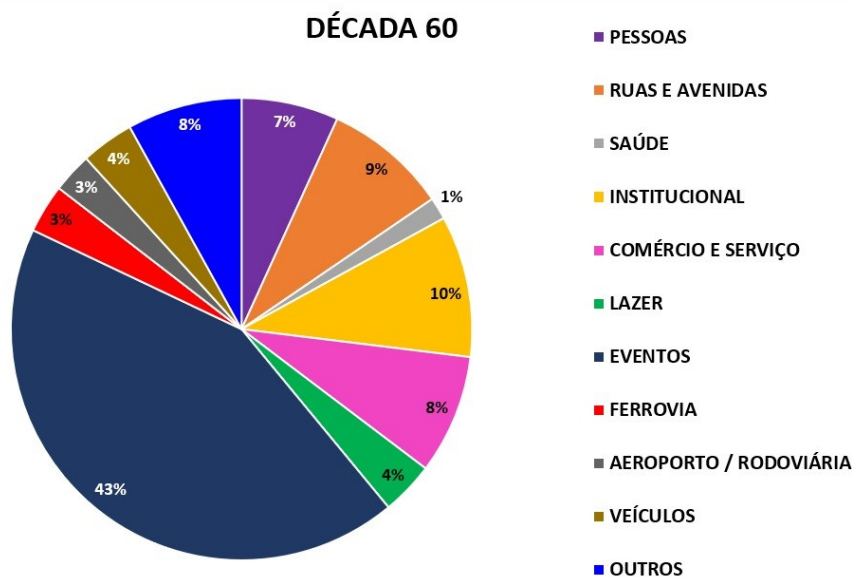


Gráfico 2: Gráfico estatístico de fotografias da década de 60 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".
Fonte: Elaborado pela autora.

O terceiro gráfico relacionado à década de 70 mostra que restam apenas quatro imagens com a temática da ferrovia na cidade sendo o assunto das fotos: o Batalhão Mauá e imagem de uma locomotiva em frente ao Palácio dos Ferroviários (atual Prefeitura).

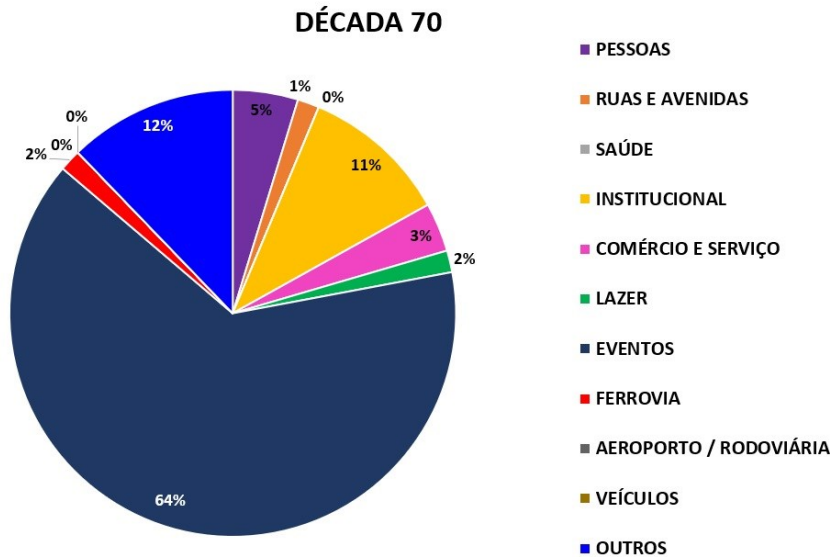


Gráfico 3: Gráfico estatístico de fotografias da década de 70 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.
Fonte: Elaborado pela autora.

O quarto gráfico (década de 80) reforça o que foi acontecendo ao longo dos anos, o desaparecimento gradativo da imagem da ferrovia nos registros da cidade em contramão os registros de eventos aumentaram drasticamente, ocupando 75% do total de imagens da década.

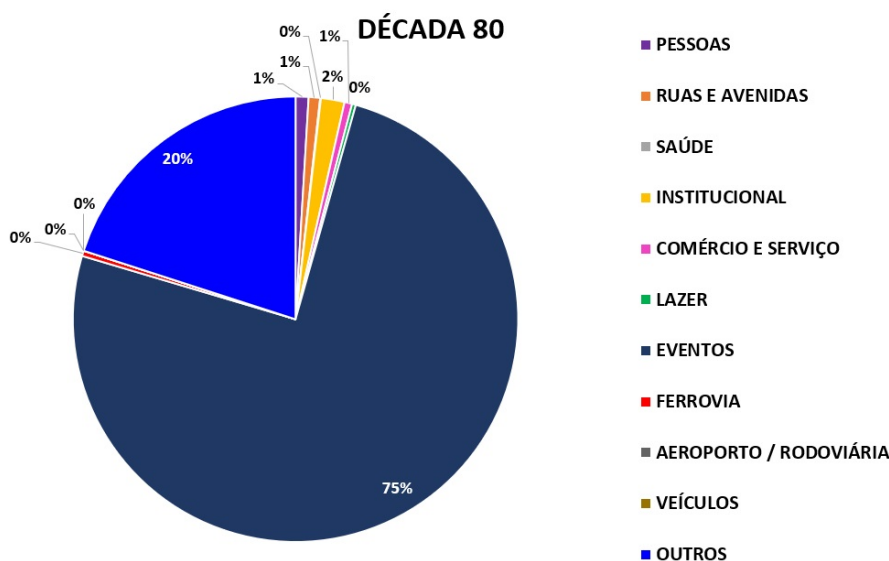


Gráfico 4: Estatísticas de fotografias da década de 80 levantadas no Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.
Fonte: Elaborado pela autora.

A título de esclarecimento, as descrições das imagens são fornecidas junto as mesmas e foram preservadas nesta dissertação, assim como seus códigos de catalogação e digitalização. Os mesmos são identificados com o primeiro número representando a década correspondente e após a pontuação a ordem da fotografia dentro da pasta. Foram separadas e fornecidas pastas digitais para cada década, com muita organização e facilidade na disponibilização das imagens. Por exemplo, a figura 10 referente a uma vista aérea da cidade possui o código 7.33, portanto, a imagem é da década de 1970 e está na trigésima terceira ordem no total de 254 fotografias catalogadas e digitalizadas desta pasta/década.

Reforçando a maneira organizacional do Arquivo, estes acessos foram registrados no livro de visitas ao local e assinado um Termo de Conduta – Uso Textual e de Imagens. O mesmo oficializa a disponibilidade e entrega dos acervos fotográficos e regulamenta a necessidade de referência ao departamento quando os mesmos forem utilizados em pesquisas científicas, como é o nosso caso. O acesso às fotografias e outros itens que contam a história da cidade é fornecido apenas presencialmente, não tendo atualmente uma plataforma online.

Em um segundo momento, após algumas visitas já realizadas fez-se necessário coletar imagens das décadas anteriores a já fornecidas. Mas não puderam ser fornecidas em sua integridade como foram nas décadas de 1950 a 1980, pois se realizada a disponibilização, teríamos o acervo completo do Arquivo. No entretanto, acordado ente as partes, foram entregues apenas as imagens relacionadas à ferrovia, tema da pesquisa. Seguem assim, os estudos e análises das fotografias prontamente fornecidas.

4.2 Construindo análises por meio das fotografias.

Seguindo os pressupostos analisados no capítulo 03 desta dissertação, sobre as características das fotografias e principalmente tomando-as como documento, temos sustentação para análises e reflexões.

Para qualquer pesquisador, então, a leitura de suas fontes requer trabalho de reflexão, mas também hipóteses, incursões analíticas que permitam questionamentos mais intensivos a seus documentos, fazendo-os revelar aquilo que se apresenta apenas como indício, na forma e no conteúdo que o caracterizam. (FERREIRA, 2007, p. 26)

Neste sentido, as fotografias devem ser tomadas nestas análises como tentativas de montagens históricas, além de possuírem importância pelas coisas que identificam, representam e referenciam, principalmente quando são apenas fragmentos de mundos que já não mais existem. Vemos isto claramente quando nos dirigimos ao prédio da Estação da Mogiana em Araguari, demolida em 1979 para a abertura da atual Avenida Mauá.

Como aludido no capítulo anterior, Kossoy elenca três elementos constitutivos para se resultar uma fotografia: assunto, o fotógrafo e a tecnologia. A partir desse preceito iniciamos as análises das fotografias digitalizadas do Arquivo Histórico. O elemento “assunto” já destrinchamos por meio de gráficos no subitem anterior, para esta classificação levamos em consideração a descrição advinda do próprio Arquivo e os conceitos de “percepção e identificação” de LIMA (1988). Portanto, tem-se inicialmente uma percepção puramente ótica, uma análise visual e de identificação dos componentes da imagem. Constatou-se um drástico desaparecimento de representações iconográficas relacionadas direta ou indiretamente à ferrovia. Percebe-se também a deficiência de imagens da malha ferroviária que corta o tecido urbano da cidade, alavancando a questão desta ausência ao atual estado de abandono e descaso da mesma. Malha esta que não foi incluída no processo de tombamento e hoje sofre com o descaso público prejudicando a paisagem cultural, patrimonial e a memória ferroviária da cidade.

O próximo elemento apontado por Kossoy, o fotógrafo, é de certa forma mais abrangente, pois todo o acervo iconográfico do Arquivo é composto por doações, sem denominação clara de suas autorias. Doações estas, feitas por habitantes, jornalistas e fotógrafos, em múltiplas épocas e com diversos temas. Contudo, sabe-se que as maiores e mais relevantes doações

foram de dois fotógrafos reconhecidos nacionalmente, Geraldo Vieira e Antônio Gebhardt. Este último, fotógrafo que se destacou por realizar registros da vida da cidade de Araguari era natural da Alemanha e estabeleceu-se em Araguari em 1925. (SILVA, 2010) Sua história profissional efetivou as fotografias da cidade, consagrando seu nome e profissão. Inúmeros são seus registros, na maioria relacionados à praça Manoel Bonito.

Silva (2019) em seu trabalho intitulado Brasília pelas lentes de Geraldo Vieira: uma estética do progresso expõe que em 1935 o fotógrafo Geraldo Vieira, natural de Estrela do Sul-MG, decide fixar residência em Araguari e iniciou seus registros do cotidiano da cidade, empunhando seu ofício por onde passava. Em 16 de agosto de 1996, seu filho Bruno Vieira com o objetivo de perpetuar a memória e o trabalho do pai, resolveu doar grande parte do acervo de negativos e fotografias ao então Arquivo Público Municipal, atual Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”. O conglomerado fotográfico³⁰ foi considerado excepcionalmente relevante, sendo um dos maiores conjuntos reunidos³¹ de um único fotógrafo no Brasil.

Através dele é possível perceber com clareza toda a evolução urbana e transformações ocorridas na cidade de Araguari. A variedade de temas registrados pelo referido fotógrafo torna o acervo ainda mais valioso constituindo um grande bem patrimonial para a comunidade. Geraldo Vieira fotografou vários acontecimentos políticos, eventos sociais, casamentos, batizados, desfiles cívicos, procissões religiosas, formaturas, inaugurações, construções, monumentos, praças, o cotidiano das pessoas, o dia a dia da cidade, políticos e pessoas de destaque na sociedade, fotos de família, etc. Através do seu trabalho podem ser detectados da época, valores vivenciados por várias gerações, a moda e momentos importantes da história de Araguari e região. (VIEIRA *apud* SILVA, 2019, p. 2)

Geraldo iniciou seus trabalhos fora dos estúdios fotografando devotos de Nossa Senhora d'Abadia que iam para Romaria-MG, e tinha o costume de procurar por aglomerações de pessoas e oferecer seus serviços. (VIEIRA,

³⁰ A coleção de negativos “Geraldo Vieira” foi tomada como propriedade pública, a partir da sua doação, tombado pelo Decreto nº 018/06, em agosto de 2006 e inventariado, totalizando um número de 81.605 negativos.

³¹ Considerado pelo especialista em assuntos culturais, Pedro José Braz em visita ao Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto. (PEIXOTO; VIERA, 2013)

PEIXOTO, 2013) Sabe-se que no início, Geraldo teve dificuldades de reconhecimento de sua profissão e portava de um maquinário precário para estúdio. Contudo, ao passar do tempo, o fotógrafo foi ganhando notoriedade na cidade, na região e melhorando seus equipamentos fotográficos, se tornando um dos mais influentes fotógrafos da época.

Registrando os momentos importantes da história de Araguari, Geraldo Vieira se tornava um grande captador de registros, configurando a ele o olhar e o requadro desejado. Percebe-se aqui a relevância da análise dos três elementos propostos por Kossoy (2003), em destaque os elementos “fotógrafo e tecnologia”. Portanto, um acervo particular doado é resultante da ação do fotógrafo, perante suas necessidades de registro e rede de interesses entre o mesmo e seus patrocinadores, dentro de um determinado espaço e tempo, evoluindo e crescendo de acordo com a disponibilidade dos recursos tecnológicos.

É relevante considerar nesta análise que o fotógrafo supracitado tinha grande apreço pela modernidade e foi um dos fotógrafos que registrou o nascimento de Brasília, capital federal. Com espírito progressista, Geraldo era a favor dos ideais pregados pelo presidente Juscelino Kubitschek. (SILVA, 2019)

No acervo também se encontram fotografias que mostram a movimentação nas Estradas de Ferro Goiás e Mogiana que passavam por Araguari, além de construções de rodovias. Essa parte do acervo já mostra uma predileção de Geraldo Vieira pelo progresso e pela modernidade. (SILVA, 2019, p.3)

Por meio deste método de análise supracitado e compreendendo a fotografia além da percepção puramente ótica, descortina-se a sensação de desaparecimento dos registros fotográficos relacionados a Ferrovia na cidade. Não se resume apenas a um momento histórico, a uma mudança de investimentos dos modais, a um não reconhecimento de valor dos bens ferroviários é um emaranhado de fatores.

De fato, tem-se um aumento do número de registros, atrelado ao crescimento e reconhecimento profissional dos fotógrafos, além do aumento

de recursos e disponibilidade de tecnologias mais avançadas para se ter imagens mais nítidas em um processo menos lento. Ao tempo em que os profissionais ganhavam notoriedade, seus registros se voltavam ao seu interesse e ao interesse de quem os contratava, esclarecendo a grande maioria do acervo nas décadas de 60, 70 e 80 estar relacionado a imagens de ruas, avenidas e principalmente eventos sociais (figura 21).



Figura 21: Desfile cívico – 28/10/1968 (código: 6.18)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.

Em uma época em que a ferrovia já entrava em crise pelos diversos fatores elucidados nesta dissertação os interesses se renovavam, explicando a diminuição dos registros fotográficos sobre a ferrovia e o aumento dos registros relacionados ao novo símbolo de progresso e desenvolvimento: avenidas (figura 22), rodovias e os automóveis.



Figura 22: Av Mato Grosso, na época de sua pavimentação asfáltica. (código: 6.75)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Os registros relacionados a ferrovia nas décadas de 1950 a 1970 totalizam em 31 unidades, não constando registros na década de 1980. São múltiplos os registros com a temática em ênfase: vista aérea da cidade mostrando o perímetro do complexo ferroviário (figura 23), vila da Estrada de Ferro Goiás (figura 24), tratores transportados pela EFG para a construção de Brasília (figura 25), Fachada da Estação de passageiros da Cia Mogiana já em abandono (figura 26), funcionários da EFG em frente à Estação da Goiás (figura 27), asfaltamento da Praça Gaioso Neves em frente à Estação da Goiás (figura 28), mostra de ferramentas (figura 29), dentre outros.



Araguari - Minas

Figura 23: Vista geral da cidade. (código: 5.93)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Vila E. F. Goiás — Araguari-Minas

Figura 24: Vila da Estrada de Ferro Goiás. (código: 5.98-1)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

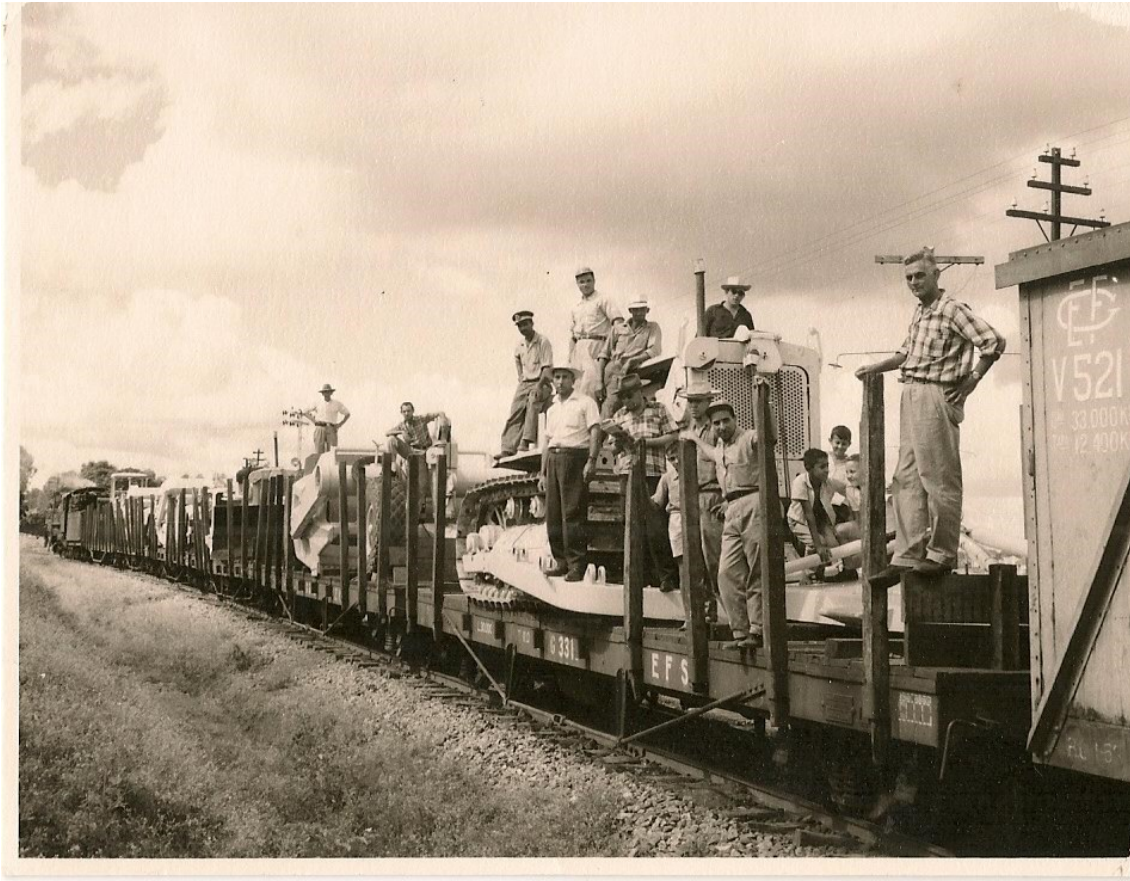


Figura 25: Tratores transportados pela Estrada de Ferro Goiás com destino ao Planalto Central para construção de Brasília – 1956 (código: 5.132)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.



Figura 26: Fachada da Estação de passageiros da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro. (código: 5.182)
Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu “Dr. Calil Porto”.



Figura 27: Funcionários da Estrada de Ferro Goiás frente ao prédio da estação (maquinistas). (Código: 5.188)

Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Figura 28: Asfaltamento da Praça Gaiosso Neves, em frente a Estação da Estrada de Ferro Goiás. (código: 6.16)

Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".



Figura 29: Mostra de ferramentas e trabalhos executados na Escola Profissional Ferroviária de Araguari (código: 6.52)

Fonte: Arquivo Público Municipal e Museu "Dr. Calil Porto".

Considerações finais:

Entende-se nesta pesquisa a importância da valorização dos bens ferroviários enquanto bem de interesse patrimonial e cultural. Subsidiar sua conservação e identificação como gerador de memórias é fundamental. Conhecendo os limites e as possibilidades do acervo fotográfico, do uso da fotografia como documento e instrumento de reconhecimento, sabe-se que não se esgotarão desafios, análises e estudos. Como supracitado as fotografias são o reflexo da sociedade e de suas transformações. Para considerá-las como documento esclarecedor é inevitável elencar seus limites e possibilidades. Sobretudo, compreender todo o processo histórico vivido e estudos comparativos associados a fatores históricos, levando em consideração sua essência: um requadro do tempo/espço, definido por um ser humano com uma tecnologia específica.

Atribui-se a fotografia mesmo com seus limites, como qualquer documento, função social estrutural que salvaguarda memórias, bens patrimoniais e registros que refletem a sociedade, seu desenvolvimento e os bens remanescentes atuais. Mesmo com suas condições limitantes, são muitas vezes a única forma de se reviver, reconhecer e conhecer o passado.

Referências:

BARBOSA, Fabio de Macedo Tristão. **Ferrovias e Organização do Espaço Urbano em Araguari-MG**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Niterói: UFF, 2008.

BESERRA, Carolina de Souza; CARILI, Clayton França; JUNQUEIRA, Rumayana; SANT'ANA, Rogério Ribeiro de. **A ferrovia no Triângulo Mineiro e suas interfaces: Patrimônio, Preservação e Restauro**. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Oeste de Minas. XI Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, p. 185-193, 2014.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **Fotografia: desafios da interdisciplinaridade**. Estudos Ibero-Americanos. PUCRS, v. XXXI, n.2, p. 41-51, 2005. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2005.2.1337>

CANABARRO, Ivo. **Fotografia, História e cultura fotográfica: aproximações**. Revista Estudos Ibero-Americanos. PUCRS, v. XXXI, n.2, p. 23-39, 2005. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2005.2.1336>

CARILI, Clayton França. **As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia-MG. 2015. <https://doi.org/10.5752/P.2316-1752.2016v23n32p62>

CARILI, Clayton França e VALE, Marília M. B. T. **A conservação das estações ferroviárias, Reflexões: o caso do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v.23, p.1-22-22, 2016. <https://doi.org/10.5752/P.2316-1752.2016v23n32p62>

CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz; CARVALHO, Maria Cristina Rabelo de e RODRIGUES, Tânia Francisco. **Fotografia e história: ensaio bibliográfico**. Anais do Museu Paulista. São Paulo: v.2 p. 253-300 jan./dez, 1994. <https://doi.org/10.1590/S0101-47141994000100015>

CASANELLES-RAHOLA, Eusebi Casanelles. **Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional**. Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español, ISSN 1695-9698, Nº. 7, 2007.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. **Desindustrialização e Salvaguarda do Patrimônio Industrial: problema ou oportunidade?** Oculum Ensaios, núm. 13, p. 154-165. Campinas, 2011a.

_____. **Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais**. Labor & Engenho, Campinas, v.5, n.1, p.1-12, 2011b. Disponível em: <www.conpadre.org> e <www.labore.fec.unicamp.br>. <https://doi.org/10.20396/lobore.v5i1.102>

FERREIRA, Beatriz Rodrigues. **Faço um filme da cidade sob a lente do meu olho**. Ensaios sobre Fotografia, Paisagem Urbana e Ruínas. Monografia curso de história do departamento de biblioteconomia e história da fundação. Universidade Federal do Rio Grande, 2007.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **O uso da fotografia do passado na interpretação das estruturas ferroviárias do presente: o complexo das oficinas em Jaboaão dos Guararapes-PE**. Anais do 5º Seminário Internacional Museografia e Arquitetura de Museus Fotografia e Memória, 2016.

_____. **Patrimônio Ferroviário:** a preservação para além das estações. Tese de doutoramento. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes, CAVALCANTI, Fábio, BESSONI, Giorge e FREITAS, Marcelo. **Patrimônio ferroviário:** memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional Superintendência do Iphan em Pernambuco, s/d.

KOSSOY, B. **Fotografia & história.** São Paulo: 2 ed. rev. 1 reimp. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo:** reflexões sobre a sua preservação. São Paulo, Ateliê Editorial: Fapesp, Secretaria da Cultura. 1998.

_____. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação.** IPHAN, sd. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf. Último acesso: 27.10.2021.

LIMA, Ivan. **A fotografia é a sua linguagem.** Rio de Janeiro: Editora Espaço e Tempo, 1988.

PEIXOTO, Juscélia Abadia e VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **Araguari e sua história.** Goiânia: Kelps, 2013.

PEIXOTO, Juscélia Abadia e VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **A Ferrovia em Araguari.** Goiânia: Kelps, 2012.

PEIXOTO, Juscélia Abadia; VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **Araguari.** Ruas, estabelecimentos, moradores e curiosidades. Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto. FAEC (Fundação Aragarina de Educação e Cultura). Goiânia-GO: 2021.

SILVA, Eliséa Oliveira. **História e Sociabilidade da Praça Manoel Bonito.** Araguari / MG (1930-1970). Monografia curso de Graduação em História. Universidade Federal de Uberlândia, 2010.

SILVA, Fernanda Torquato Braga. **Brasília pelas lentes de Geraldo Vieira:** uma estética do progresso. 42º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, Belém, 2019.

SOTO, José Luis Lalana. **Los ferrocarriles y el patrimonio mundial.** *Del monumento al paisaje cultural.* VI Congreso de Historia Ferroviaria, 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/283422010_Los_ferrocarriles_y_el_patrimonio_mundial_Del_monumento_al_paisaje_cultural. Último acesso: 27.10.2021.

ULPIANO. Beserra de Meneses. **A fotografia como documento – Robert Capa e o miliciano abatido na Espanha:** sugestões para um estudo histórico. Tempo, Rio de Janeiro, nº 14, p. 131-151, 2002.