

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA JÚLIO DE MESQUITA FILHO  
INSTITUTO DE ARTES**

**VANESSA STOLLAR**

**VALE DE FERRO: ESTUDO HISTÓRICO E ESTÉTICO  
DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO PARAÍBA PAULISTA**

**SÃO PAULO  
2010**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA JÚLIO DE MESQUITA FILHO  
INSTITUTO DE ARTES**

**VANESSA STOLLAR**

**VALE DE FERRO: ESTUDO HISTÓRICO E ESTÉTICO  
DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO PARAÍBA PAULISTA**

Dissertação apresentada à Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como exigência parcial para obtenção do grau de Mestre em Artes. Área de concentração: Abordagens Teóricas, Históricas e Culturais da Arte.

Orientador: Prof. Dr. José Leonardo do Nascimento.

SÃO PAULO  
2010

**VANESSA STOLLAR**

**VALE DE FERRO: ESTUDO HISTÓRICO E ESTÉTICO  
DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO PARAÍBA PAULISTA**

DISSERTAÇÃO APRESENTADA À UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE  
MESQUITA FILHO” PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM ARTES.

**BANCA EXAMINADORA**

---

PROF. DR. JOSÉ LEONARDO DO NASCIMENTO  
PRESIDENTE E ORIENTADOR

---

---

São Paulo, \_\_\_\_\_ de 2010

*Dedico este trabalho a meus pais,  
Herenildes Lemes Ferreira Stollar, minha eterna mestra,  
e Marcos Aparecido Stollar, que me ensinou a olhar  
e que, embora não esteja mais entre nós,  
um dia me disse que eu iria conseguir.*

*Também o dedico a minha vizinha, a dona Ditinha, que fez a minha infância  
ser uma poesia de Fernando de Pessoa num conto de Guimarães Rosa.*

*E aos meus irmãos, Marco, Paulo, Fabiola e Giselle.  
Deus já me fez nascer com meus quatro melhores amigos.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a cada pessoa que passou pela minha vida e me contou uma boa história. Pois foi o estímulo que precisei para começar e a continuar a escrever. Não vou lembrar de todos os nomes, mas agradeço ao senhor que me contou a história do seu pai que trabalhava na estação ferroviária, agradeço ao Sebastião do Museu de Antropologia de Vale do Paraíba, homem rico de lembranças e causos, a minha avó e a tia Ditinha com todo surrealismo das narrações. A todos que quando eu passava tirando fotos das estações me davam uma foto, um cartão postal, uma boa prosa.

Agradeço aos fabulosos mestres que passaram pela minha vida, desde a tia Inês da terceira série que cantava músicas do Nordeste, e meu orientador, José Leonardo, que com toda sua calma, sempre me tranquilizava e iluminava, mostrando que tudo vai dar certo.

Agradeço aos meus amigos e amigas que compreenderam meus momentos de ausência e que sempre me apoiaram.

E agradeço mais uma vez a minha família, meu porto seguro.

## RESUMO

A história da chegada e do desenvolvimento da ferrovia ao Vale do Paraíba é repleta de particularidades que a tornam instigante e importante no cenário brasileiro. As estradas de ferro chegam ao Brasil com a promessa de inserir no país definitivamente o progresso e o desenvolvimento, e o templo dessa nova promessa, passam a ser as estações ferroviárias, que no início são apenas pontos de parada para o trem reabastecer, descarregar ou buscar mercadorias, mas com a evolução do transporte de passageiros, tornam-se a porta de entrada das cidades, que clamam por serem contempladas com essas construções e não virarem as “cidades mortas”.

Nessa pesquisa serão resgatadas apenas as estações de algumas cidades pertencentes ao leste do Estado de São Paulo, três casos da antiga Estrada de Ferro do Norte ou São Paulo-Rio, que nasce por uma iniciativa dos cafeicultores da região, e depois passam a pertencer a Estrada de Ferro Central do Brasil. As estações escolhidas são: a de Cachoeira Paulista, a de Guaratinguetá e de Jacareí.

A justificativa da pesquisa vem da visão da cidade como um fato social, que deve ser vivenciada como um bem cultural. Sendo que a fruição dessa não pode ser dissociada da vida de seus habitantes. Os monumentos possuem uma dimensão estética e uma dimensão histórica, nessa visão integrada de patrimônio os lugares realimentam a dinâmica das identidades.

Essa pesquisa visa produzir e resgatar um acervo de imagens sobre o tema, comparar imagens fotográficas e identificar o que mudou nesses anos de “civilização”. Expor as múltiplas visões sobre preservação, e suas aplicações nas três estações escolhidas.

O embasamento teórico da pesquisa é composto de referências sobre os seguintes temas: história do Vale do Paraíba paulista e das cidades estudadas; sobre a história da ferrovia no Brasil; e sobre patrimônio e arquitetura.

Estas estações encontram-se, em muitos casos, deterioradas pela ação do tempo, mutiladas por um uso inadequado, e abnegadas de memória. A atitude para com essas estações irá determinar o que estas comunicam. Um monumento pode ser, assim, um símbolo de memória ou da anulação desta.

**Palavras-chave:** Vale do Paraíba, Patrimônio, Estações Ferroviárias, Arquitetura de Ferro.

## ABSTRACT

The story of the arrival and development of the railway to the Paraíba Valley is full of peculiarities that make it exciting and important in the Brazilian scene. The railroad arrived in Brazil with the promise of introducing to the country progress and development, and the promise of this new temple, became the railway stations, which in the beginning were only refueling stop for the train, unload or buying stations for goods but with the evolution of passenger transport, became the gateway for cities, that are now calling for being recognized by these buildings and not turn the "dead cities".

In this thesis it will be redeemed only railway stations from some eastern cities of São Paulo, three cases of the former North Railroad or Sao Paulo-Rio, born as of an initiative led by farmers in the region and then evolved to belong to Central Railroad of Brazil. The stations chosen are: of Cachoeira Paulista, Guaratinguetá and Jacareí.

The justification of the research comes from the vision of the city as a social fact, which must be experienced as a cultural asset. This enjoyment can not be divorced from the lives of its inhabitants. The monuments have an aesthetic dimension and a historical dimension, this integrated vision of heritage the places nourish the dynamics of identities.

This research aims to produce and retrieve a collection of images on the theme, comparing photographs and identifying what has changed in those years of "civilization." Expose the multiple views on preservation, and their applications in the three chosen stations.

The theoretical basis of the research consists of references on the following topics: history of the Vale do Paraíba and cities studied, the history of the railroad in Brazil, and heritage and architecture.

These stations are in many cases, deteriorated by time, crippled by a misuse, and not representing the history that they have being through. The attitude toward these stations will determine how they communicate. A monument can thus be a symbol of memory or annulment

**Keywords:** Paraíba Valley; Patrimony; Architecture; Railway Architecture; Railway Station.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Kimbell Art Museum, Foth Worth.....	22
Figura 2 – Mapa do Vale do Paraíba Paulista .....	24
Figura 3 – A Florada, 1903, Antônio Ferrigno.....	26
Figura 4 – Locomotiva Princesa Imperial da EFDP II inaugurada em 1858 .....	28
Figura 5 – Expansão das estradas de ferro entre 1854 e 1906.....	29
Figura 6 – Carta das Estradas de Ferro da Província de São Paulo.....	32
Figura 7 – Festa de inauguração da Bitola larga em Jacareí, 1905 .....	33
Figura 8 – EFCB, Tarsila do Amaral, 1924.....	33
Figura 9 – Vagão restaurante, 1913.....	35
Figura 10 – Trem de Prata .....	38
Figura 11 – Cartão postal da cidade de Cachoeira Paulista, sem data.....	39
Figura 12 – Pintura mostrando a inauguração da Estação de Cachoeira, durante a primeira viagem de trem entre Rio e São Paulo em 18-07-1877 .....	40
Figura 13 – Estação de Cachoeira Paulista, 1908 em Cartão Postal. ....	41
Figura 14 – Estação de Cachoeira Paulista em 1940.....	42
Figura 15 – Foto da Estação de Cachoeira Paulista.....	42
Figura 16 – Foto da Estação de Cachoeira Paulista.....	43
Figura 17 – Foto da Estação de Cachoeira Paulista.....	43
Figura 18 – Foto da Estação de Cachoeira Paulista.....	44
Figura 19 – Detalhe da Estação de Cachoeira Paulista .....	44
Figura 20 – Vila de Santo Antonio de Guaratinguetá, Jean Baptiste Debret (1834-1839) .....	45
Figura 21 – Foto da segunda estação de Guaratinguetá em 1910, demolida em 1913/14 para dar lugar à nova .....	46
Figura 22 – Foto da recepção que aguardava Ruy Barbosa na antiga Estação de Guaratinguetá.....	47



Figura 23 – Foto da estação atual de Guaratinguetá às vésperas da inauguração, em 1914, ainda sem o relógio na torre .....	48
Figura 24 – Fachada da Estação em 2004 .....	49
Figura 25 – Estação de Guaratinguetá nos anos 90.....	49
Figura 26 – Foto do interior da Estação de Guaratinguetá nos anos 90 .....	50
Figura 27 – Estação de Guaratinguetá nos anos em que esteve abandonada ainda com os bancos antigos, foto sem data.....	51
Figura 28 – Estação de Guaratinguetá após a restauração em 2009.....	51
Figura 29 – Foto da Estação de Guaratinguetá, lado onde passava o trem .....	52
Figura 30 – Foto da torre da Estação de Guaratinguetá .....	52
Figura 31 – Vila de Jacarehy, Jean Baptiste Debret (1834-1839).....	53
Figura 32 – Primeira estação de Jacareí .....	54
Figura 33 – A estação atual, em fase de acabamento, em foto de 1924/25.....	55
Figura 34– Estação de Pagador Andrade em fevereiro de 2004.....	56
Figura 35 – A plataforma da estação ainda recebia o trem turístico, em agosto de 1984 .....	56
Figura 36 – Foto do Complexo Ferroviário de Jacareí.....	59
Figura 37 – Foto da atual Sala Mário Lago, antigo dormitório de funcionários da estrada de ferro.....	59
Figura 38 – Foto do antigo armazém da estação em Jacareí, atual núcleo de Arqueologia da cidade .....	60
Figura 39 – Foto da Fundação Cultural de Jacareí, onde ficava a bilheteria da Estação de Jacareí.....	60
Figura 40 – Foto do complexo ferroviário de Jacareí, foto sem data .....	60
Figura 41 – Desfile na Praça Conde de Frontim em Jacareí, por onde passavam os trilhos próximo a estação da cidade, em 1937 .....	61
Figura 42 – Praça Conde de Frontim em 2009, com os trilhos retirados .....	61
Figura 43 – Foto do Monumento às Bandeiras, Praça Armando Salles de Oliveira, no Ibirapuera, Victor Brecheret, 1953.....	62
Figura 44 – Foto da estátua de Anhanguera, Avenida Paulista, Artista: Luiz Brizzolara, 1924. ..	63
Figura 45 – Foto da Estação de Piracicaba, sem data.....	64

Figura 46 – Foto da Estação de Dois Córregos, 1912 .....	64
Figura 47 – Foto da Estação de Bauru, cartão postal de 1930.....	65
Figura 48 – Estação de Batatais (Mogiana) Foto de 1910.....	65
Figura 49 – Foto da Estação da Luz em construção, 1900.....	66
Figura 50 – Foto de Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, Archives Photographiques, Paris ....	69
Figura 51 – Foto de John Ruskin, 1850.....	70
Figura 52 – Publicações SPHAN, nº 14, Rio de Janeiro 1945, Ministério da Educação e Cultura e Saúde/SPHAN. ....	71
Figura 53 – Foto da Avenida Paulista, em 1905. ....	73
Figura 54 – Foto da plataforma da estação de Guaratinguetá em 2003 .....	74
Figura 55 – Foto da Estação de Cachoeira Paulista, em ruínas.....	74
Figura 56 – Fotos do Congresso Internaciol de Arquitetura Moderna, em Paris.....	76
Figura 57 – Foto do Museu do Louvre em Paris, em 2009 .....	80
Figura 58 – Foto da Estação de Guararema, 2009.....	81
Figura 59 – Estação de Jacareí .....	83
Figura 60 – Estação de São José dos Campos .....	83
Figura 61 – Estação de Caçapava.....	84
Figura 62 – Estação de Taubaté.....	84
Figura 63 – Estação de Pindamonhangaba.....	85
Figura 64 – Estação de Guaratinguetá.....	85
Figura 65 – Estação de Lorena .....	86
Figura 66 – Estação de Cachoeira Paulista.....	86
Figura 67 – Ilustração mostrando as mudanças da arquitetura no Brasil .....	88
Figura 68 – Foto da Estação de Bananal em 2007 .....	90
Figura 69 – Estação de Lassance .....	91
Figura 70 – Complexo Ferroviário de São João Del Rey.....	91
Figura 71 – Show room em que é possível identificar algumas das peças instaladas no Brasil no final do século XIX.....	94

Figura 72 – Fachada da Estação de Cachoeira Paulista.....	95
Figura 73 – Catedral de Speyer, Alemanha.....	96
Figura 74 – Catedral de Reggio di Calabria (1917-1928), Itália.....	96
Figura 75 – Estação de Cachoeira Paulista, 2009.....	96
Figura 76 – Merlões e ameias da estação de Cachoeira Paulista.....	97
Figura 77 – Foto das janelas laterais da Estação de Cachoeira Paulista.....	98
Figura 78 – Detalhes das janelas da Estação de Cachoeira Paulista .....	98
Figura 79 – Trevo na fachada da estação de Cachoeira Paulista.....	99
Figura 80 – Foto dos diferentes tipos de pisos usados na Estação de Cachoeira Paulista.....	99
Figura 81 – Foto de menino brincando no que restou da escadaria da estação.....	100
Figura 82 – Foto do interior da estação, mostrando restos da pintura.....	101
Figura 83 – Residência em Cachoeira Paulista .....	102
Figura 84 – Foto de antigo prédio do governo construído em 1895.....	102
Figura 85 – Foto de antigo casarão construído em 1898.....	102
Figura 86 – Foto de antiga residência em Cachoeira Paulista construída em 1910 .....	102
Figura 87 – Fotomontagem de Victor Hugo Mori, edifício restaurado.....	104
Figura 88 – Fotomontagem de Victor Hugo Mori mostrando o antes e depois da estação de Cachoeira Paulista.....	104
Figura 89 – Fotomontagem de Victor Hugo Mori, mostrando o torreão central da estação de Cachoeira Paulista .....	105
Figura 90 – Foto da estação de Guaratinguetá .....	106
Figura 91 – Foto da residência do engenheiro ferroviário, 2009.....	107
Figura 92 – Foto antiga da estação de Guaratinguetá, sem data.....	108
Figura 93 – Foto da Praça Condessa de Frontim após revitalização .....	108
Figura 94 – Monograma, ornamento formado pelo entrelaçamento das letras iniciais ou principais letras do nome de pessoa ou entidade .....	109
Figura 95 – Mão Francesa elemento estrutural em balcão com marquises .....	109
Figura 96 – Arco posterior, arco interno de uma abertura que é menor em tamanho do arco externo, arco ornamento chamando arco rompido ou interrompido .....	110

Figura 97 – Ornamento imitando vaso com arabesco em relevo. ....	110
Figura 98 – Arco interrompido com cabeça .....	110
Figura 99 – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá .....	112
Figura 100 – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá.....	112
Figura 101 – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá.....	113
Figura 102 – Foto da parede interna da estação de Guaratinguetá que evidencia a restauração feita na estação, mostrando a antes e depois .....	113
Figura 103 – Foto do interior da estação de Guaratinguetá.....	114
Figura 104 – Foto do antigo prédio destinado a dormitório de funcionários da EFCB. Atual Sala Mario Lago .....	115
Figura 105 – Foto da primeira estação de Jacareí, sem data .....	116
Figura 106 – Complexo Ferroviário de Jacareí após a construção dos novos edifícios em 1925 .....	116
Figura 107 – Foto do Complexo Ferroviário de Jacareí na década de 90, quando os prédios ficaram abandonados.....	116
Figura 108 – Estação de Guararema.....	117
Figura 109 – Foto da Estação de Sabaúna.....	118
Figura 110 – Sede da Fundação Cultural de Jacareí, antigo prédio pertencente ao complexo ferroviário de Jacareí.....	118
Figura 111 – Atual Cine Teatro Mário Lago em Jacareí.....	119
Figura 112 – Foto do antigo armazém da estação, atual Núcleo de Arqueologia de Jacareí .	120
Figura 113 – Foto da caixa d’água mais antiga da cidade de Jacareí.....	120
Figura 114 – Foto da Segunda Caixa d’água da estação de Jacareí .....	121
Figura 115 – Foto da Residência do Barão de Santa Branca, em Jacareí, demolida.....	122
Figura 116 – Solar Gomes Leitão, pertencente ao alferes João da Costa Gomes Leitão, um dos arrendatários da Cia. São Paulo-Rio, hoje é o Museu de Antropologia do Vale do Paraíba .....	122
Figura 117 – Foto do interior do Solar Gomes Leitão.....	123

Figura 118 – Detalhe do interior do Solar Gomes Leitão .....	123
Figura 119 – Desenho mostrando a pintura proposta pelo projeto de revitalização do complexo ferroviário de Jacareí .....	124
Figura 120 – Desenho mostrando a pintura do edifício nos anos 90.....	125
Figura 121 – Desenho mostrando a proposta para pintura do edifício.....	125

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>1 A EPOPÉIA FERROVIÁRIA.....</b>	<b>22</b>
1.1 A Estrada de Ouro Verde.....	30
1.2 Histórico da Estação de Cachoeira Paulista.....	39
1.3 Histórico da Estação de Guaratinguetá.....	45
1.4 Histórico da Estação de Jacareí.....	53
<b>2 MEMÓRIA, PRESERVAÇÃO E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.....</b>	<b>62</b>
<b>3 O CENÁRIO DA ARQUITETURA NOS SÉCULOS XIX/XX E A ESTÉTICA DAS ESTAÇÕES.....</b>	<b>82</b>
3.1 Arquitetura da Estação de Cachoeira Paulista.....	95
3.2 Arquitetura da Estação de Guaratinguetá.....	106
3.3 Descrição da Estação de Jacareí.....	115
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>126</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>132</b>
<b>APÊNDICE.....</b>	<b>139</b>

## INTRODUÇÃO

O interesse por este objeto de pesquisa surge quando percebo o que já era muito presente em meu cotidiano, mas que foi anulado nas vivências rotineiras do meu olhar. Refiro-me ao patrimônio cultural do Vale do Paraíba, cuja riqueza histórica só pude constatar quando o contemplei com olhos de imigrante. Essa descoberta, além de fascínio e curiosidade, despertou a vontade de conhecer mais sobre esse lugar com tantas singularidades e resquícios de histórias. Porém, definitivamente, decido escolher o patrimônio vale paraibano como tema por constatar ser não só minha a atenção flutuante para com esse legado, que em muitos casos se torna um cenário emudecido ou com mensagens desconexas.

De acordo com Otilia Arantes (1995, p. 20), “qualquer pessoa reconhece a paisagem em que vive e com a qual se relaciona pela força do hábito; porém o mais próximo se transforma no mais distante tão logo se trate de descrevê-lo com alguma fidelidade”.

O Vale do Paraíba foi um lugar de destaque durante o ciclo do café brasileiro, muito citado e estudado por diversos pesquisadores, mas ainda visto por muitos moradores da região como as “cidades mortas”. Mais especificamente, escolho como objeto de estudo as estações ferroviárias da região, importante patrimônio da humanidade, porém ainda não reconhecidos como tal, com referências escritas difusas e pouco material iconográfico (impresso) centrado nesse tema.

O rio Paraíba chega a abranger três estados: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Nessa pesquisa serão resgatadas apenas as estações de algumas cidades pertencentes ao leste do Estado de São Paulo, três casos da antiga Estrada de Ferro do Norte ou São Paulo-Rio, que nasce por uma iniciativa dos cafeicultores da região, e depois passa a pertencer a Estrada de Ferro Central do Brasil. Correspondem a esse traçado as estações das respectivas cidades: São Paulo (Brás), Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira Paulista. Dentre essas, as estações estudadas nessa pesquisa são: a localizada na cidade de Cachoeira Paulista, a situada na cidade de Guaratinguetá e a estação principal de Jacareí.

Essas construções que vieram “em nome do progresso” não seguiram com ele, e hoje, encontram-se abandonadas. Francisco Foot Hardman (1991), no livro Trem Fantasma, escreveu que todos nós já sentimos, num dia qualquer, a vertigem do vazio, num cenário em já não cabem mais maravilhas mecânicas como essas que marcaram décadas.

A escolha do tema começa com um fascínio por esses pedaços de passado que chegam ao presente como uma personagem que viaja na máquina do tempo, chega a uma nova era, mas fica descontextualizada. O fascínio vira busca por respostas, estudos, motivação e culmina num movimento para a preservação ferroviária. Observando os resquícios do complexo ferroviário em minha cidade, descobri que parte dessas construções seria demolida. Hoje, através da ativação de órgãos de preservação da memória ferroviária, de ex-ferroviários e da mobilização da população foi criada uma associação que visa defender e resgatar esse patrimônio.

Quero com essa pesquisa estudar essas construções arquitetônicas de ferro que formam protagonistas de um processo histórico, e que segundo Geraldo Gomes da Silva (1988) formam a base da arquitetura moderna, porém, atualmente, não estão inseridas no contexto da cidade e sociedade.

Longe de ser uma exaltação as ferrovias ou ao período histórico a que pertenceram esse estudo é um convite para repensar como nos relacionamos com a história, a arte e sua preservação. E isso é feito através da análise de expressões materiais do diálogo entre o homem e o tempo – os monumentos históricos.

Se por um lado, há aqueles que sustentam o pouco significado do passado diante da modernidade, vendo a história como o “antigo”, resto do movimento de recriação da cidade, defendendo assim a preservação com critérios puramente estéticos. Por outro lado, há o pensamento extremo, de gostar de qualquer assunto que se refira ao passado, e o critério de preservação nesse caso se dá por mera nostalgia. O que orienta essa pesquisa é a história como instrumento de reflexão da experiência social coletiva, e essa postura levou-me a algumas constatações e questionamentos sobre o tema: por que algumas estações foram restauradas e mantidas, e outras caíram no descaso?; quais as principais transformações sofridas por elas ao longo dos anos?; quantas delas conseguiram preservar suas características históricas, pois muitas das que foram conservadas, foram descaracterizadas de seu estilo original, ou pela pintura, ou por restaurações mal feitas; como elas são inseridas no contexto das cidades e com a arquitetura que existe ao redor?; qual a atitude de preservação escolhida para essas construções e com base em quais critérios?

Irei usar a fotografia como instrumento de investigação e resgate, pois além de ser uma excelente fonte documental, será um elo para que o observador realize essa “viagem” ferroviária que existe apenas nesses registros e na memória de algumas pessoas.

Devido ao tempo exigido para a realização da pesquisa, selecionei três casos que exemplificam a singularidade das estações nessa região, desde a escolha nos padrões



arquitetônicas na época em que foram construídas, até as diferentes escolhas de medidas preservacionistas, causando em cada uma delas um efeito estético determinado. As estações escolhidas são: a de Cachoeira Paulista, tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico, CONDEPHAAT, em 1982 e que nunca sofreu nenhuma intervenção que visasse a sua preservação; a de Guaratinguetá, estação também tombada pelo CONDEPHAAT em 1982, ficou durante anos abandonada, e hoje, através da mobilização de algumas pessoas, foi recentemente restaurada e re-inaugurada no dia 24 de maio de 2008, como ponto turístico da cidade; e a estação da cidade Jacareí, que faz parte de um complexo ferroviário reformado em 2002, protegida por uma lei de preservação municipal.

Na segunda metade do século XIX, aconteceu um surto de modernização no país, quando foi construída uma extensa malha ferroviária, que servia principalmente para o transporte do café. Nesse contexto foi criada a Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente denominada Central do Brasil que atravessava o Vale do Paraíba com parte do tronco rumada para Minas e parte para Cachoeira Paulista. Com a ferrovia, várias cidades do Vale do Paraíba se enriqueceram, gerando um enorme patrimônio arquitetônico na região. Surge nessa época a Cia. São Paulo-Rio, na qual ambiciosos cafeicultores do vale se unem com interesses de completar a ligação férrea entre a capital e Cachoeira Paulista (trecho não construído pela Estrada de Ferro D. Pedro II), unindo assim todo percurso de São Paulo ao Rio de Janeiro passando pelo Vale do Paraíba. Essa elite embutirá em cada uma dessas estações marcas de seu poder e vaidade. Mas com a queda do café esse cenário mudou. A manutenção do sistema ferroviário tornou-se cada vez mais precária, e hoje esses trilhos são apenas rastros de uma história.

Questionando a descrição de Monteiro Lobato em seu livro *Cidades Mortas* (1945) sobre a região onde segundo ele tudo foi e nada é, pois nela não se conjugam verbos no presente, tudo é passado, quero estudar esse passado e seu reflexo no presente, usando imagens da arquitetura dessas estações como construção e estudo da história e da arte. Nas visitas que fiz pelas cidades do Vale do Paraíba paulista, vi um verdadeiro cemitério ferroviário. Em Jacareí, por exemplo, das seis estações que existiam apenas uma está conservada, três foram demolidas e duas estão em ruínas. Em fevereiro de 2004, foram retirados os trilhos da parte urbana da cidade, pela Prefeitura, mesmo contra a ordem da Rede Ferroviária Federal S.A. e do Ministério Público.

Para Euclides da Cunha (1923), autor que viveu no Vale do Paraíba, e muito escreveu sobre a região, somos um povo sob a ameaça permanente de seu progresso, para o

autor esses caminhos trouxeram alegrias e tristezas, como se vivêssemos uma ruína maior por cima daquela enorme ruinaria da terra.

Tanto para Euclides como para Monteiro Lobato, abandono e esquecimento são palavras que resumem a história do Vale do Paraíba, assim como a da estrada de ferro que passa por essa região.

A justificativa da pesquisa vem da visão da cidade como um fato social, que deve ser vivenciada como um bem cultural. Sendo que a fruição dessa não pode ser dissociada da vida de seus habitantes. Os monumentos possuem uma dimensão estética e uma dimensão histórica, nessa visão integrada de patrimônio os lugares realimentam a dinâmica das identidades. Segundo Otilia Arantes (1995), muito do Espírito do Tempo se exprime através da linguagem arquitetônica. O modo com que o ser humano lida com a arquitetura ao longo da história é que vai silenciar ou evocar essa linguagem. Por isso, escolhi esses três casos particulares de tipologia das estações. Por serem três diferentes versões da narrativa dessas construções.

O Brasil tem uma história tardia na criação de uma legislação para a preservação de seu patrimônio histórico e artístico. Em 1923, surge o primeiro projeto de lei federal que visa à preservação do patrimônio histórico. Projeto que não chegou a ser aprovado, e só com a constituição de 1934, ocorrem as primeiras leis nessa tentativa de preservação. A história sobre essa legislação também mostrou que a participação da população foi fundamental em muitos casos para a revitalização e recuperação desses. Mas se não há percepção de inserção não há identificação, e se não há identificação não há interesse. Acredito ser esse um tema de enorme relevância social e que necessita voltar a ser discutido por pesquisadores e pela mídia.

Apesar de haver muitos estudos sobre o Vale do Paraíba e sobre as estações ferroviárias, quase não há pesquisas que conciliem os dois de maneira específica.

Estas estações encontram-se, em muitos casos, deterioradas pela ação do tempo, mutiladas por um uso inadequado, e abnegadas de memória. A atitude para com essas estações irá determinar o que estas comunicam. Um monumento pode ser, assim, um símbolo de memória ou da anulação desta.

A memória coletiva pode assumir diversas formas para diferentes sujeitos. O monumento histórico é onde a memória cria símbolos e valores.

Aquilo que não faz parte da máquina do capital é muitas vezes simplesmente descartado. As pessoas habituadas em seguir o ritmo acelerado que a vida, no contexto atual, lhes impõem não se vêem inseridas em um todo que vai além de sua casa ou ambiente de trabalho. Para Walter Benjamin (1978), é preciso fazer da fruição um hábito.

O objetivo da pesquisa é mostrar lugares que um dia tiveram enorme relevância, produzindo um novo traçado e modelo urbano. Esse estudo também visa produzir e resgatar um acervo de imagens sobre o tema, comparando fotografias e identificando o que mudou nesses anos de “civilização”. Verificar causas desse abandono e suas relações com a história. Expor as múltiplas visões sobre preservação, e suas aplicações nas três estações escolhidas. Destacar o papel das estações ferroviárias no contexto artístico do período histórico a qual pertenceram. E questionar a pertinência ou não de uma estratégia de revalorização desses monumentos.

Para isso irei basear a pesquisa no estudo da arquitetura, não só das estações, mas de teorias sobre estética, história, sociologia da arte e arquitetura. Pretendo também resgatar o acervo de imagens sobre essas estações, fazendo um estudo descritivo sobre o objeto a ser estudado. A fotografia será um instrumento essencial na pesquisa por evidenciar essas transformações e por mostrar a estética dessas ruínas. Será um dos procedimentos de pesquisa como forma de registro documental, e de comunicação de percepções sobre a realidade e processos históricos.

Essa pesquisa expõe algumas reflexões sobre uma época marcada por transformações em diversos âmbitos. Os trilhos se formaram a custo de muito planejamento, dinheiro e também de muitas mortes. Mas toda história deve ser revista por diversas óticas para que erros não sejam repetidos.

A ferrovia logo alcança a música, a literatura, a pintura e todo o imaginário popular. Construída para transportar mercadorias, logo assume outras funções. E as estações ferroviárias mais do que funcionais devem anunciar os novos tempos, que terão diferentes faces para cada uma dessas cidades. A praça com a igreja matriz cede seu posto de ponto de encontro da cidade para as estações ferroviárias, lugar de reuniões sociais e discursos políticos, “... os políticos faziam comícios nas estações, assistidos pela multidão que ficava na plataforma: daí a expressão ‘plataforma política’, usada ainda hoje” (BRANCATELLI; LOPES; TOLEDO, 1998, p. 88).

Recorri a diversas fontes para o embasamento teórico da pesquisa. Como fontes bibliográficas, selecionei autores sobre os seguintes temas: história do Vale do Paraíba paulista e das cidades estudadas; sobre a história da ferrovia no Brasil; e sobre patrimônio e arquitetura.

Sobre o Vale do Paraíba, encontrei diversos autores que tem uma vasta bibliografia sobre a história da região, como Benedicto Sérgio Lencioni (2001), Francisco Sodero Toledo (2001), Alves Motta Sobrinho (1967) etc.

Para resgatar a história de ferro, tive três publicações fundamentais. O livro *História da Viação Pública de São Paulo*, escrito na década de trinta por Adolpho Augusto Pinto e publicado em 1977, a coleção de livros *Nos trilhos do Progresso: a ferrovia no Brasil Imperial vista pela fotografia* (2007) e *Ferrovia e Fotografia: no Brasil da primeira República* (2008), por Pedro Karp Vasquez. E o site [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br), criado e editado por Ralph Mennucci Giesbrecht, que possui catalogadas as ferrovias de todo o Brasil.

A visita a arquivos foi de fundamental importância para a obtenção de imagens e registros das ferrovias em diferentes épocas. Visitei o Arquivo de Guaratinguetá, o Arquivo Histórico de Jacareí, e o Arquivo Histórico do Estado de São Paulo. A cidade de Cachoeira Paulista não possui um arquivo e o museu está desativado, até a presente data, mas a prefeitura da cidade cedeu algumas imagens.

Sobre arquitetura e patrimônio consultei títulos como: *A alegoria do patrimônio de Françoise Choay* (2001), *A História da Arte como História da Cidade de Giulio Argan* (1995), *O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos de Otília Arantes* (1995), *Arquitetura de Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo de Beatriz Mugayar Kuhl* (1998), *O Sonho e a Técnica: A Arquitetura de Ferro no Brasil de Cacilda Teixeira Costa* (2001), entre outros.

Na busca por fontes que aliassem teoria estética e histórica encontrei na autora Otília Arantes (1995) uma importante referência para essa pesquisa. Com base em Baudrillard, ela descreve o fenômeno de como os referenciais e os cenários são anulados. Os conceitos da autora se inserem na reflexão que proponho para a análise das transformações sofridas pelas estações ferroviárias, à medida que trata do fenômeno contemporâneo a que chama de “surgimento dos novos museus”, lugares públicos que não passam de cenário para uma sociabilidade fictícia.

Para Otília a arquitetura é a narrativa da história de povos e suas relações com o meio em que habitam. Mas como parte de um espaço, que segundo Baudrillard (1991), cuja curvatura já não é a do real, nem a da verdade, a era da simulação inicia-se com uma liquidação de todos os referenciais. O homem ignora ou elimina o que já não lhe interessa como prático, inclusive o patrimônio arquitetônico, forma fundamental de registro histórico. O paradoxo da atualidade está no fato de que ao mesmo tempo em que essa quebra de referenciais traz um vazio, procura-se ressuscitar um tempo em que “ao menos havia história”. Isso gerou uma história fabricada, construída e entregue, sem poder ser investigada ou confirmada, pois já não há referências.

Ela anuncia casos em que a arquitetura é projetada como signo de sua própria aparição, e assim, substitui-se a si mesma. Nas estações ferroviárias, as reformas atingem as fachadas, buscando fazer com que essas construções permaneçam presentes no contexto das cidades, mas sem comunicar qualquer mensagem histórica. Portanto, ao mesmo tempo em que se tem por certo a importância da preservação o modo como isso é feito ainda é altamente questionado.

Esta pesquisa se baseia no levantamento de dados históricos e de imagens para estabelecer a relação destes com o eixo teórico que irá fundamentar a pesquisa, e assim interpretar esses elementos com a finalidade de formar hipóteses coerentes e considerações sobre o tema. Tendo em vista isto, escolho o método hermenêutico para esse estudo, pois o conhecimento se produzirá como interpretação, a partir de construções ou analogias explicativas. Para Gadamer (1993), todo compreender é interpretar e toda interpretação se desenvolve em meio a uma linguagem que pretende deixar falar o objeto e ao mesmo tempo a linguagem própria de seu intérprete. À medida que fui me deparando com o objeto de pesquisa e narrando sua história, fui fundamentando algumas interpretações e inserindo-a num contexto ideológico.

O primeiro capítulo é um embasamento histórico para a pesquisa. Considerei de fundamental importância começar esse estudo pelo resgate histórico, não só das estações, mas do cenário singular em que elas se encontram: o Vale do Paraíba. Portanto, dedico algumas linhas a descrever o povoamento do Vale, os caminhos que por ali se abriram, do rio Paraíba aos trilhos de ferro. Ainda nesse resgate histórico, cito a chegada da ferrovia no mundo e a rápida introdução desse transporte no Brasil. É de fundamental importância conhecer a história da chegada do trem ao Mundo e ao Brasil, para entender como ele é introduzido de maneira particular no Vale do Paraíba. Por isso nesse primeiro momento escrevo brevemente sobre o advento do trem na Inglaterra, a adoção relativamente recente desse meio de transporte pelo Brasil com o financiamento do capital inglês, e como um trecho não previsto é construído com capital particular para atender as necessidades de uma elite. Os sub-capítulos trataram sobre cada um dos casos estudados separadamente: Cachoeira Paulista, Guaratinguetá e Jacareí.

No segundo capítulo discorro sobre o conceito de patrimônio cultural nos seus diferentes âmbitos e como a legislação e a educação patrimonial está relacionada ao histórico dessas estações. Mostro a cronologia das leis e cartas de proteção do patrimônio, as diferentes linhas de restauro que elas indicam e relaciono a transformação dessas estações com a escolha da linha de restauro adotada.

O terceiro capítulo é dedicado a uma análise estética dessas estações. Início tratando a questão da arquitetura como uma arte que informa sobre modos de viver, perceber e conceber espaços, transformando experiências individuais em coletivas. Usando referências sobre arquitetura, estética e restauro, faço um panorama geral da arquitetura dessas estações, para depois analisar a mudança em cada uma delas no decorrer dos anos. Esse capítulo será a relação da fundamentação teórica de Otilia Arantes (1995), com o levantamento histórico e iconográfico das estações. Ou seja, o primeiro e segundo capítulo trarão as bases para a análise estética das estações. Não só para a verificação de como elas eram em suas origens, mas para justificar todo o processo de transformação que sofreram.

A história da estrada de ferro é um capítulo importante na história do Brasil, que merece pelo menos ser recontada, ainda mais agora, com o projeto de construção do trem de alta velocidade que fará a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro. Mais de cento e quarenta anos depois da criação da primeira companhia que fazia essa ligação através dos trilhos, a história parece ressurgir com moldes de pós-modernidade, mas repleta de déjà vu, como, por exemplo, a mesma forma intensa com as cidades reclamam a passagem do trem por seus domínios.

## 1 A EPOPÉIA FERROVIÁRIA

*Tínhamos deixado o trem e entrado na diligência que nos ia levar da estação à cidade. (...) Benedito lembrava-se do tempo em que toda a jornada era feita às costas de burro. Contamos então algumas anedotas, falamos de alguns nomes, e ficamos de acordo em que as estradas de ferro eram uma condição de progresso do país.*

Machado de Assis, *Evolução*.<sup>1</sup>



**Figura 1** – Kimbell Art Museum, Foth Worth. Fonte: VASQUEZ, Pedro Karp. *Ferrovia e Fotografia no Brasil da primeira República*. São Paulo: Metalivros, 2008.

Contar a história da Estrada de Ferro Central do Brasil não é uma tarefa simples, principalmente a parte que corta o Vale do Paraíba Paulista, cuja construção não estava prevista no projeto inicial, mas por esse caminho passava a ambição dos barões que ali moravam e ansiavam por uma linha férrea que escoasse o café produzido. Por iniciativa desses o trecho foi concluído, de maneira singular, onde a história dos barões de café e da elite local se confunde com a história das ferrovias. “Vemos claramente a veemência com que indivíduos ou representantes de zonas reclamam a aproximação da linha férrea para suas propriedades” (SAES, 1981, p. 54).

<sup>1</sup> ASSIS, Joaquim Maria Machado. *Evolução*. Disponível em: <<http://www.cce.ufsc.br/~nupill/literatura/evolucao.htm>>. Acesso em: 3 mar. 2010.

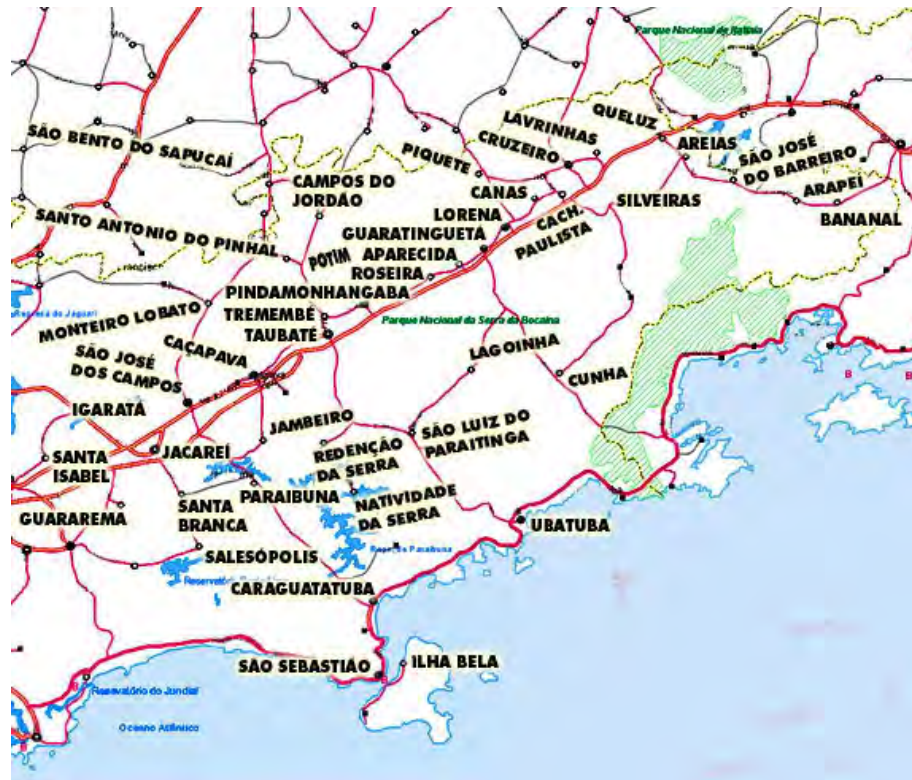
Apesar das particularidades de cada cidade do Vale do Paraíba, existe um ponto, ou melhor, uma linha que as une: a linha férrea que passou pelo Vale e iniciou um novo capítulo na história da região. Não podemos dissociar a história do transporte ferroviário da história do leste paulista, que recebeu esse advento e foi influenciado por todas as alterações que vieram com ele: culturais, sociais e arquitetônicas. Não deixam de estarem retratadas em cada detalhe dessas estações, as ambições, as disputas e as peculiaridades locais. Por isso, o primeiro aspecto a ser ressaltado entre a maioria dessas construções é que a estação que vigora nessas cidades não é a que foi construída originalmente. As primeiras tiveram a função de suprir uma necessidade emergencial, e atender principalmente ao transporte de carga, porém não foram previstas as proporções que a maria-fumaça iria tomar no transporte de passageiros, e que as estações se tornariam a porta de entrada, o cartão postal das cidades. Só depois dessa constatação ocorreu uma maior preocupação com a estética das estações.

Esse capítulo tem o objetivo de fundamentar historicamente a pesquisa. Situando a história das estações na região vale paraibana, desde antes de sua chegada, sua evolução e declínio. Como já foi citado anteriormente o foco da pesquisa corresponde a Estrada São Paulo-Rio, mais especificamente, as estações das cidades de Cachoeira Paulista, Jacareí e Guaratinguetá.

Antes de ser ligado pelos trilhos, o que uniu essas cidades, tanto pelo nome como pelo meio de locomoção foi e é o Rio Paraíba do Sul. Uma descrição física e geográfica do Vale do Paraíba irá apontá-lo como a região paulistana banhada pelo Rio Paraíba do Sul, com 16.268 km de extensão, situado na parte leste do estado de São Paulo, entre as serras do Mar e Mantiqueira, sendo composto por 35 municípios, tendo como limites os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (PRINCE, 2006).

Outra visão sobre o esse vale irá indicá-lo como no início, um sertão entre morros, que estava no caminho entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, e acabou abrigando portugueses, no início a procura de índios, e metais preciosos. Dentre os que passaram alguns resolveram ficar, construir vilas e trabalhar no cultivo para subsistência. Mas quem ficou no Vale, e o que ficou do Vale? Apesar da riqueza cultural, boa localização geográfica, e crescente desenvolvimento industrial, o Vale do Paraíba leva ainda hoje essa visão de lugar de passagem, por onde muitos estiveram e poucos ficaram. Os moradores da região levam a visão pejorativa do caipira, quem fica no vale é o Jeca, o progresso e o progressista vão para o oeste. Essa região por onde muitas pessoas ilustres passaram é um lugar que criou muitos caminhos, desde as trilhas indígenas, o caminho do ouro, o caminho do ferro e do asfalto.





**Figura 2** – Mapa do Vale do Paraíba Paulista. Disponível em: <[www.flickr.com/groups/valefotoclub/](http://www.flickr.com/groups/valefotoclub/)>. Acesso em: 12 out. 2009.

A região do Vale serviu muito tempo como passagem, devido a sua localização geográfica entre a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira, foi caminho para as minas de ouro, abrigando colonos que vinham de regiões distantes. Foi a partir de 1628 que se deu o povoamento oficial do Vale, quando os primeiros desbravadores assentaram suas roças às beiras dos caminhos entre o litoral e a serra. A plantação existente servia apenas para a subsistência, que era composta a base de feijão, milho, mandioca, e algumas raízes.

Trilhos ou caminhos rudimentares abertos pelos índios faziam a comunicação entre algumas tribos próximas, e mais raramente do litoral com o interior do país. Após o século XVI, o desenvolvimento da viação no Brasil acontece de forma lenta, concomitantemente a exploração do interior do país.

[...] durante o século XVII o desenvolvimento da viação se limitasse a abertura de estradas para a comunicação de São Paulo com as povoações nascentes de Parnahyba. Ytu, Jundiahy, S. Roque, Sorocaba, Mogy das Cruzes, Jacarehy, Taubaté e poucas mais, ficando para serem abertas só no primeiro quartel do século XVIII as grandes estradas conduzindo às fronteiras e mesmo para além do actual território paulista (PINTO, 1977, p. 14).

As condições desses caminhos eram precárias e instáveis, ficando a mercê de fatores como o clima. Havia pouca comunicação interna entre as várias regiões do país, e essa

situação pouco se altera até o século XIX. Podemos observar essas condições nos diversos relatos de viajantes da época, entre eles o Visconde de Taunay:

Caro amigo, desejamos aos nossos inimigos o trânsito contínuo por ela, em carroças sem molas, com maus animais. Não há suplício comparável. Ora o carro, com dolorosos gemidos, eleva-se às nuvens e galga alturas imensas, ora submerge-se e parece entranhar-se nas profundezas da terra, e sempre tangenciando precipícios insondáveis e sempre sujeito a inclinações pavorosas (TAUNAY, 1921, p. 24).

Segundo Francisco Sodero Toledo (2001), a colonização da região do Vale do Paraíba foi completada, no século XVIII, com a construção das “vias transversais” e do Caminho Novo da Piedade. As “Vias Transversais” foram construídas buscando a melhoria da comunicação com o litoral, dando vida a novos núcleos urbanos como São Luís do Paraitinga e Paraibuna. O transporte de mercadoria era todo feito pelo lombo de muares, o que encarecia o produto e o deixava muito demorado. O autor também relata que por todo século XVIII, brancos e índios ocuparam o mesmo espaço, com influências recíprocas, como podem ser vistas nos nomes dados às primeiras vilas, como São Francisco das Chagas de Taubaté, Santo Antônio de Guaratinguetá, etc.

Antes de 1830, a cana de açúcar era o principal produto cultivado no Vale do Paraíba, e foi sendo progressivamente trocado pelo café, até que “[...]em 1836, produzia-se café na quantidade de 510.406 arrobas e apenas 8.628 de açúcar. [...] Em 1866, a produção de açúcar não é mais mencionada nos dados oficiais”.<sup>2</sup>

Com o início da produção de café, o rio foi cada vez mais utilizado pelas cidades e vilarejos da região, transportando mercadorias e pessoas de todas as classes sociais. O café veio para o vale e trouxe um tempo de riqueza e ostentação, mas sua produção não foi preparada para acompanhar as mudanças que viriam, e o “ouro verde” acabou migrando para o oeste, deixando no vale imagem das cidades mortas.

No final do século XIX, o café é o principal produto brasileiro exportado. Já existem rumores nas cidades sobre a chegada de uma estrada de ferro que realizaria o transporte dessa mercadoria. A economia cafeeira exigiu grande mão de obra, que no início era escrava e depois passou a ser livre e executada pelos imigrantes. O crescimento da produção também acarretou na modernização dos costumes e dos transportes. Surge uma nova camada social, a dos barões do café. Segundo Paulo César Garcez Marins (2008), para a maior parte da elite do café residente nas províncias meridionais, os títulos de nobreza não eram um instrumento para refrear a decadência, como acontecia na Europa, ao contrário, era uma forma de evidenciar e solidificar a ascensão social obtida por esforço próprio. Esforço próprio dos escravos,

---

<sup>2</sup> TOLEDO, Francisco Sodero. Economia Cafeeira e Aspectos Urbanos. Disponível em: <[http://www.valedoparaiba.com/terragente/estudos/economia\\_01.htm](http://www.valedoparaiba.com/terragente/estudos/economia_01.htm)>. Acesso em: 7 jul. 2009

logicamente, e uma troca de favores entre o império e a elite, ambos querendo consolidar poderes e ligações.

A elite vale paraibana possui uma curiosa particularidade, descrita em alguns registros sobre a região. Saint-Hilaire (1932) diz que o café que traz a riqueza a custa do trabalho dos negros. É, pois, com o negro que gastam todas as rendas e o aumento da fortuna se presta muito mais para satisfazer a vaidade do que para aumentar o conforto. Segundo o autor, terra e escravos são os alicerces na cultura do café do Vale do Paraíba, com o fim desses, dá-se início ao declínio.

A elite do Vale se mostra bastante conservadora em alguns aspectos e vanguardista em outros. Esta foi a última região a extinguir a mão de obra escrava, mas teve a iniciativa de construir uma estrada de ferro por iniciativa própria.



**Figura 3** – A Florada, 1903, Antônio Ferrigno. Fonte: Revista Caminhos do Trem, v. 1, p. 31.

No século XVIII e meados do século XIX, todo transporte de mercadoria acontecia pelo lombo de animais, que atingiam no máximo a distância de 150 km. A economia cafeeira necessitava de uma solução para esse obstáculo. A resposta encontrada foi o recém-descoberto transporte ferroviário. Miyoko Makino (2008), afirma que se não fosse a cultura cafeeira o trem não teria apitado tão forte pelas terras paulistas.

A primeira lei geral autorizando a construção de estradas de ferro chega ao Brasil com apenas algumas décadas de diferença da invenção da locomotiva a vapor na Europa. Iniciativa que deixou o Brasil na frente de países como Estados Unidos, Bélgica e França.

Apesar da intenção, o efetivo início da construção de ferrovias só irá acontecer quase duas décadas depois da primeira lei de incentivo.

A instalação do transporte ferroviário no Brasil foi uma verdadeira saga, com episódios singulares em relação aos outros países. Na Europa, por exemplo, as ferrovias foram construídas em regiões já ocupadas pelo homem. No Brasil, nem sempre isso ocorre.

Partindo de portos de todo tamanho, as linhas férreas brasileiras tinham, em geral, pequena extensão e permaneciam isoladas, distribuindo-se de maneira desigual. Isso reflete os contrastes do desenvolvimento econômico entre as diferentes regiões do país e demonstra, sem dúvida, a inexistência de um plano ferroviário de integração. (BRANCATELLI; LOPES; TOLEDO, 1998, p. 52).

Existem inúmeras referências que abordam a história da ferrovia no Brasil. Depois de ler várias dessas, escolho a pesquisa feita por Adolpho Augusto Pinto (1977) para descrever a chegada do transporte ferroviário no Brasil, devido a sua abordagem didática e pela época em que ele realiza esses estudos, a década de 30.

O autor divide a história da ferrovia no Brasil em quatro fases. A primeira chama de fase dos ensaios e malogros, que vai da primeira lei geral em 1835 até meados de 1850. Um período de idealizações e tentativas. Só na segunda fase começa efetivamente a construção de estradas de ferro. Esta vai até 1880, e se caracteriza pelas concessões ferroviárias mais atraentes aos empresários. Na terceira fase, as estradas ainda são construídas com o privilégio de zonas, mas já dispensam a garantia de juros, dura até 1892. A quarta fase é definida pelo regime de plena liberdade, a indústria ferroviária emancipa-se da proteção do Estado, com a restrição de serem respeitados os direitos adquiridos. Hoje, eu acrescentaria a essa divisão uma quinta e sexta fase. A quinta fase seria a correspondente a decadência e desativação de diversas ferrovias, a sexta e atual fase, seria de um resgate do tema, e replanejamento do transporte ferroviário no país.

Retomando a primeira fase, podemos dizer que seu marco oficial é 31 de outubro de 1835, na Assembléia Geral Legislativa, com a resolução nº101, promulgada pelo regente do Império, Padre Diogo Feijó. Nessa fase, muitas foram as idealizações e tentativas de se implantar a ferrovia.

“O problema a resolver era evidentemente superior as forças e recursos do paiz [sic], ainda então na infância de seu desenvolvimento econômico e com uma população verdadeiramente insignificante para a sua grandeza territorial.” (PINTO, 1977, p. 23).

Mas pouco a pouco essas iniciativas vinham “preparando o terreno” para a efetiva construção das estradas de ferro.

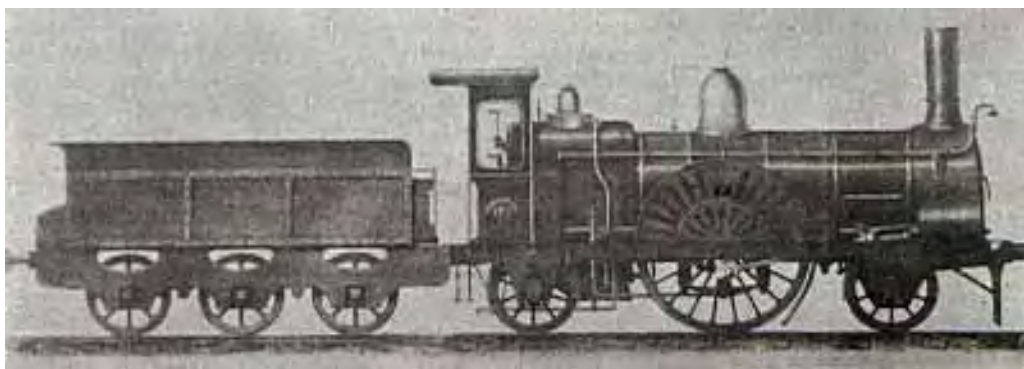
Em 1841, Dom Pedro II contrata o engenheiro alemão Júlio Frederico Koeler para fazer o projeto de uma linha férrea que ligasse a corte à fazenda Córrego Seco, residência de verão da família imperial, mas ninguém se interessou pela obra.

Em junho de 1852, foi promulgada a segunda lei geral autorizando o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construção de um caminho de ferro que partisse da Corte e atingisse pontos estratégicos.

Partiu de D. Pedro II a iniciativa de entregar a Irineu Evangelista de Souza em 1852, futuro Barão de Mauá, a concessão para levar os trens da Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra, em direção a Petrópolis. Nesse mesmo ano, o governo imperial lança uma série de vantagens através de decretos que tornam o negócio ferroviário mais atrativo, como a isenção de impostos na importação de materiais, entre outros.

O Brasil terá sua primeira ferrovia em trinta de abril de mil oitocentos e cinquenta e quatro, com a Estrada de Ferro Petrópolis, depois chamada de E. F. Mauá, com percurso de 14,5 km de extensão, vencido em vinte e três minutos (VASQUEZ, 2008b).

A linha que se denominaria D. Pedro II, seria a responsável por fazer a integração do Rio de Janeiro com o interior do país, dividindo-se em dois ramais entre a Serra do Mar e o rio Paraíba, com o ponto terminal em Cachoeira Paulista, em São Paulo. O governo brasileiro foi procurar em Londres uma companhia que se responsabilizasse pela construção dessa estrada. Depois de várias tentativas frustradas para esse fim o ministro resolve contratar, em 9 de julho de 1855, por conta do Tesouro Nacional, o engenheiro Edward Price para a construção da ferrovia. A locomotiva Princesa Imperial inaugura a E. F. Dom Pedro II, em 1858, ligando a estação da corte a Pouso dos Queimados no Rio de Janeiro, com 47,21 km de extensão.



**Figura 4** – Locomotiva Princesa Imperial da EFDP II inaugurada em 1858. Disponível em: <[maglevcobra.blogspot.com/](http://maglevcobra.blogspot.com/)>. Acesso em: 12 out. 2009.



Em 1861, iniciam-se os trabalhos em direção a Serra do Mar e o Vale do Paraíba foi finalmente atingido em 1864, com a chegada de trens de passageiros à Barra do Piraí. Mas ainda não era o que queriam os poderosos barões de café que lançavam olhares e objetivos na estrada de ferro que se aproximava.

A linha do centro, que se estendia em direção a São Paulo, foi em direção ao rio Paraíba chegando até Porto Cachoeira em 20 de julho de 1875.

Em princípio, Porto Cachoeira estava escalada para ser o ponto final da Linha do Centro. Nesse momento, porém, entraram em cena os poderosos cafeicultores paulistas, que rapidamente se movimentaram e criaram a Companhia São Paulo-Rio, com a finalidade de integrar os trilhos paulistas com os da E. F. Dom Pedro II, o que foi feito em 1877. (BECCARI, 2008, p. 9-10).

Como observa Flávio Azevedo Marques de Saes (1981), em seu livro sobre as ferrovias de São Paulo, o desenvolvimento das vias férreas não obedeceu a um plano sistemático, mas sim a interesses de produtores, administradores e comerciantes. Pode-se chamar as estradas de ferro paulistas, de estradas de café, pois é a localização das lavouras e a veemência com que esses caminhos são reclamados que vão determinar a sua existência.

<b>Expansão das estradas de ferro entre 1854 e 1906</b>		
<b>Ano</b>	<b>Extensão das estradas de ferro (em km)</b>	
	<b>Região cafeeira (RJ, SP, MG, ES)</b>	<b>Brasil</b>
1854	14,5	14,5
1859	77,9	109,4
1864	163,2	411,3
1869	450,4	713,1
1874	1 053,1	1 347,3
1879	2 395,9	2 895,7
1884	3 830,1	6 324,6
1889	5 590,3	9 076,1
1894	7 676,6	12 474,3
1899	8 713,9	13 980,6
1904	10 212,0	16 023,9
1906	11 281,3	17 340,4

**Figura 5** – Expansão das estradas de ferro entre 1854 e 1906. Fonte: Sérgio Silva. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. 5. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1981. p. 58.

## 1.1 A ESTRADA DE OURO VERDE

A construção de um caminho de ferro que unisse duas importantes províncias como São Paulo e Rio de Janeiro já era pensada muito antes da criação da companhia que realizaria efetivamente a construção dessa ferrovia. Foram muitas tentativas antes de se chegar efetivamente a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, que possui uma história cheia de particularidades desde a forma impetuosa e ousada com que foi planejada até a sua não planejada decadência, com a última viagem do trem de prata.

As estações, construídas inicialmente por uma necessidade simplesmente funcional, logo são substituídas por aquelas que serão os novos templos do progresso, como um portal que levasse os viajantes e os habitantes da cidade para uma nova era da história do Brasil.

Estudando as diversas referências sobre o tema e buscando as mais antigas tentativas de unir através da ferrovia São Paulo e Rio de Janeiro, encontrei no ano de 1938 o primeiro ensaio para esse acontecimento. Adolpho Augusto Pinto (1977, p. 55) afirma que, “ ... o legislador provincial de 1838, ao decretar a primeira lei sobre a estrada de ferro, havia cogitado da ligação do Valle do Parahyba com o do Tieté por um systema mixto de vias de comunicação, por navegação a vapor e estrada de ferro [*sic*].”

Depois dessa idéia inicial, não mais se parou de esboçar uma ligação entre as duas províncias. Alguns projetos vieram à tona outros são menos conhecidos.

Em 1839, o político brasileiro Tomas Cochrane tentou obter recursos no Exterior para uma ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro, mas a iniciativa fracassou. Naquela época, o Brasil passava por um período de instabilidade política e social – era época das Regências-, o que afastava os investimentos estrangeiros. (BRANCATELLI; LOPES; TOLEDO, 1998, p. 43).

O autor também chama a atenção para um fato pouco conhecido: o projeto de estrada de ferro da estação do Rio Grande a Jacareí. Logo depois de se iniciarem as obras da E.F. Santos-Jundiaí, o governo da província manda avaliar um projeto de linha férrea que partisse da capela da Escada (em Guararema) e fosse até a estação de Rio Grande, por lei de 21 de abril de 1863. Essa lei foi modificada em 1866, para estabelecer que a estrada se prolongaria da Capela da Escada à cidade de Jacareí. Estas disposições não chegaram a ser executadas.

Nos planos da Cia. D. Pedro II, a estrada de ferro que receberia esse nome chegaria, no Vale do Paraíba, até a cidade de Cachoeira Paulista, e dali a mercadoria seria escoada pelo

rio Paraíba do Sul até chegar a Freguesia da Escada pertencente na época a Jacareí, hoje localizada em Guararema. Isso não agrada aos cafeicultores do cone leste de São Paulo, que se reúnem para criar a Companhia São Paulo-Rio. Dentre esses fundadores podemos citar o Barão Gomes Leitão de Jacareí, personalidade que descreverei com mais detalhes num momento posterior, e o Barão de Castro Lima de Pindamonhangaba.

No anno de 1872, [sic] em que se organisou a Companhia Mogyana, foi também constituída a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, para levar a effeito a construção da estrada de ferro entre a cidade de S. Paulo e a povoação de Cachoeira, ponto terminal do ramal de São Paulo, da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil, que, como se sabe parte do Rio de Janeiro. (PINTO, 1977, p. 54).

Começa assim o planejamento da ferrovia que consagraria a ascensão do Vale do Paraíba na história brasileira. Os cafeicultores tinham pressa em ver o trem apitando por suas terras e escoando suas mercadorias. Nesse ritmo precipitado foram tomadas algumas medidas decisivas para o destino dessa companhia.

Na Assembléia Legislativa da Província de São Paulo de 24 de agosto de 1871, ficou resolvido que a companhia adotaria bitola de um metro por economia de custos. Esse erro acabou deixando essa estrada ilhada entre duas ferrovias de 1,60m de bitola.

A sede da companhia era na cidade do Rio de Janeiro, mas tinha como marco inicial a estação do Norte, no bairro do Brás em São Paulo. A ferrovia foi construída em três secções, e chegou a ter a visita do Imperador D. Pedro II em 1875 para acompanhar a construção. O erro na escolha da bitola fez com que a estrada fizesse um desvio em direção a Mogi das Cruzes.

Alguns dos barões responsáveis pelo início das obras não puderam comemorar como queriam a chegada do trem ao vale. Escravocratas e conservadores sofreram grandes golpes financeiros com a guerra do Paraguai e a constante queda no tráfico de escravos. João da Costa Gomes Leitão (de Jacareí) e Dr. Joaquim Floriano, transferiram o direito de concessão na construção da estrada a Angelo Tomás e Domingos Moutinho, no dia 2 de março de 1872. Para os empreendedores foi dada uma concessão por 90 anos, com juros de 7%. Não conseguindo levantar na província o valor total para as obras, fez-se um empréstimo de £600.000 de Londres para a conclusão do trecho. Podemos perceber que continua imperando no vale a mesma ambição de dantes, porém sem as mesmas condições econômicas, e assim, sem aceitar esse fato, a elite e o governo local acumulam prejuízos e dívidas.





**Figura 6** – Carta das Estradas de Ferro da Província de São Paulo, publicada originalmente no Indicador de São Paulo para 1878 e reproduzido no Livro Lembranças do Trem de Ferro, de Pietro Maria Bardi.

Apesar dos contratemplos e mudanças, o trem chega a Mogi com grandes comemorações, no dia 6 de novembro de 1875. E em 02 de julho de 1876, foi a vez de Jacareí. Toda a extensão foi concluída em 7 de julho de 1877, com festas e convidados ilustres como o Conde d’Eu, marido da princesa Isabel.

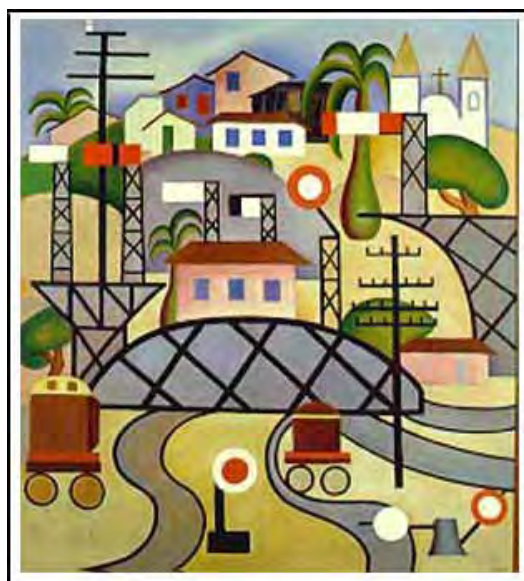
O erro na escolha da bitola acarretou anos de prejuízo para a ferrovia. Segundo Adolpho Augusto Pinto (1977) esse foi o maior e mais imperdoável erro cometido na viação sul do país. “Desde que em 1877, foi aberta ao tráfego a estrada de ferro de Cachoeira a S. Paulo [...] evidenciou-se o erro cometido na construção d’essa linha com bitola estreita [sic]” (PINTO, 1977, p. 210). A viagem de São Paulo ao Rio de Janeiro com todas as baldeações necessárias durava em torno de quinze horas.

Por decreto n. 701 de 30 de agosto de 1890, o governo provisório autorizou a incorporação da estrada de ferro São Paulo- Rio à Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga D. Pedro II), ao mesmo tempo em que assenta a transformação da respectiva bitola.



**Figura 7** – Festa de inauguração da Bitola larga em Jacareí, 1905. Fonte: Arquivo Histórico de Jacareí.

Apesar do desgaste do solo, as cidades paulistas do Vale do Paraíba mantiveram sua importância como produtoras de café até o início do século XIX. Mesmo com a queda no volume do transporte de café, após a década de trinta a Central do Brasil se destaca no cenário nacional das ferrovias pelo grande volume de passageiros, já que ligava dois importantes centros comerciais em ascensão. A importância dessa estrada chega a ser eternizada pela artista Tarsila do Amaral, na época, com a obra EFCB (Estrada de Ferro Central do Brasil). Como, então, explicar a total extinção, não só de uma linha, mas de toda uma estrada de ferro, que foi de fundamental importância para o Brasil não só na época em que ela surgiu, mas de grande interesse econômico até hoje?



**Figura 8** – EFCB, Tarsila do Amaral, 1924. Óleo s/ tela 142 x 126, 8 cm. Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo.

A decadência do café como principal produto de produção e exportação brasileiro e o advento do sistema automotivo de transporte são apenas alguns dos motivos contribuintes. Mas citarei uma série de fatores consecutivos que não visam dar respostas definitivas, pois acredito que elas não existam nessa questão, mas revelar a história da decadência desse meio de transporte.

Em 1888, a produção de café no Vale do Paraíba já está em declínio e a abolição da escravidão irá abalar fortemente essa produção já decadente, pois a elite tradicionalista e conservadora não havia se preparado para esse acontecimento já tanto previsto. Portanto, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio, chega relativamente tarde, e justificada pela crença não apenas no progresso do comércio de café, mas no desenvolvimento desse tipo de transporte. O transporte ferroviário irá não só escoar o café, mas também toda a mercadoria importada da Inglaterra, usada para abastecer a cobiça da elite. Segundo Augusto (1977), o triênio decorrido de 1890 a 1892 assinala na vida econômica do Brasil um período de extravagâncias e aventuras como talvez jamais se reproduza na mesma escala.

Apesar da consciência da importância do transporte ferroviário não foram previstas nem planejadas as adequações necessárias para as proporções que esse transporte iria tomar. Como, por exemplo, o amplo crescimento no transporte de passageiros.

Ao construir-se as primeiras linhas férreas paulistas, as estações do interior, principalmente na parte reservada ao serviço de mercadorias, não tinham, bem se compreende, a largueza própria para comportar a massa de mercadorias que se avolumou em virtude do desenvolvimento agrícola do Estado. D'ahi a necessidade de constantes aumentos feitos para atender às necessidades sempre crescentes do tráfego e a adoção de um tipo de maiores dimensões para as estações das linhas construídas mais recentemente [*sic*]. (PINTO, 1977, p. 103).

Isso explica as inúmeras transformações sofridas pelas estações em seus primeiros anos. Sendo muitas vezes demolidas e substituídas por outras maiores e mais sofisticadas, exatamente no mesmo lugar. Pois passavam a cumprir não só a função de embarque e desembarque, mas a de anunciar a cidade.

O transporte ferroviário prometido como salvador da produção de café no Vale do Paraíba paulista pode ter sido também o seu algoz, porque ao mesmo tempo em que escoava a mercadoria do leste, leva o café para o oeste de São Paulo, onde esse produto cria raízes e riquezas. Antes disso, no oeste paulista, “era preciso vencer mais de 200 km de tropas de mulas” (SAES, 1981, p. 39).

Muitas foram as tentativas de salvar a economia cafeeira, como a que aconteceu no Convênio de Taubaté, acordo firmado entre o governo e membros da oligarquia agrária que

visava defender o produto de maior importância para a economia do país, estabelecendo uma política de valorização, “[...] evitada de erros e contradições.” (TOLEDO, 2008, p. 151).

O plantio de café no vale recebe mais um golpe com a quebra da bolsa de valores de nova York, em 1929. E o golpe final virá com o fim da primeira república e o início da era Vargas, quando chega ao fim o período em que o governo federal ajudou e foi ajudado pela elite cafeeira.

Embora ocorresse o declínio no transporte de café, o uso do trem de passageiros ainda estava a todo vapor. Cresce no Brasil e no mundo, pela primeira vez, a idéia de turismo, e dá-se início a uma nova era das comunicações humana, como afirma Pedro Karp Vasquez (2007). Segundo ele, para agradar aos viajantes, as empresas ferroviárias efetuaram significativas melhorias nos carros de passageiros e nas instalações das gares, criando uma arquitetura própria extremamente inovadora e expressiva, a ponto de ser copiada ou adaptada posteriormente para outros usos e funções, criando a arquitetura do ferro.



**Figura 9** – Vagão restaurante, 1913 – Acervo Biblioteca da Casa de Portugal.

As estações ferroviárias tiveram a capacidade de deslocar o centro das cidades em que se instalavam, encontrando-se inicialmente em uma região periférica e trazendo o comércio para seu redor. A estação de trem era a primeira imagem que a cidade iria passar a seus visitantes, no vale, foi a imagem que elite e os governantes locais gostariam de passar para os visitantes. Devido a maior autonomia na construção dessas, elas são bastante

diversificadas umas das outras, com pontos funcionais em comum. Pedro Karp (2008) ainda afirma serem as estações ferroviárias as antecessoras dos Shoppings Centers.

Apesar de não ser o foco da pesquisa, não posso deixar de mencionar no relato desse momento histórico a importância da nova classe trabalhadora que surgiu com a ferrovia. No fim do império não existiam muitas opções profissionais. As profissões como médico, advogado, engenheiro se destinavam a uma elite já definida. A implantação da ferrovia absorveu grande contingente de trabalhadores, de diferentes classes sociais, que encontrariam nesse trabalho uma grande oportunidade. Esses trabalhadores se destacam pela união da classe, na exigência de seus direitos e até na luta pela permanência do transporte ferroviário, e hoje na preservação de sua memória. Visitando as cidades por onde o trem passou é difícil não encontrar alguém que não seja neto, filho ou amigo de um ex-ferroviário. Às vezes quando encontramos alguém que trabalhou na ferrovia, logo podemos achar uma bela história dos tempos da maria-fumaça, dita com muito saudosismo e trazendo detalhes que nos transportam para uma viagem de trem com a imaginação.

Na literatura, encontro uma importante fonte histórica de análise da decadência do Vale do Paraíba, em autores como Euclides da Cunha e Monteiro Lobato. Este nasceu na cidade de Taubaté, o outro morou por alguns anos em diversas cidades da região, e ambos, deixaram uma rica obra crítico descritiva sobre os anos que viveram nessas cidades. Seus contos mostram olhares de duas pessoas que observavam com tristeza a decadência dessa região e até previram fenômenos extremamente atuais, como o efeito estufa e desertificação do solo.

Monteiro Lobato no conto *Cidades Mortas* do livro *Urupês*, afirma que o progresso do Vale é nômade e sujeito a paralisias súbitas, é um progresso cigano “[...] emigra deixando por atrás de si um rastilho de taperas [...]” (LOBATO, 1945, v. 18, p. 137). Para Lobato, a uberdade do solo foi seu fator condicionante. A crença de que sua fertilidade nunca fosse acabar, associado ao comodismo fez com que não houvesse o investimento necessário, “[...] o desenvolvimento da zona esmorece, foge dela o capital – e com ele os homens fortes, aptos para o trabalho [...]” (LOBATO, 1945, v. 18, p. 137). Portanto, o autor anuncia a decadência local, já em 1918, quando o vale é visto com grande prestígio no cenário brasileiro. Ele diz que essas são as cidades moribundas que arrastam um viver decrepito, gasto em chorar na mesquinhez de hoje as saudosas grandezas de dantes.

Euclides da Cunha, no livro *Contrastes e Confrontos* (1907), trata exatamente do mesmo assunto que Monteiro Lobato em *Cidades Mortas*, no conto *Os fazedores de deserto*,

escreve sobre como a ambição e falta de cuidados desgastaram o solo transformando paisagens verdes em desertos.

“O mesmo sistema de culturas largamente extensivas, porém, e as lavouras parasitárias arrancando todos os princípios vitais da terra sem lhe restituir um único, foram, a pouco e pouco, remodelando-lhe as paisagens mais férteis, transmudando-as e amaninhando-as.” (CUNHA, 1923, v. 6, p. 205).

Ele diz que esse comportamento do homem não corrige, nem domina nobremente, nem usa um esforço consciente e sério, mas sim extingue.

Euclides da Cunha não deixa de citar as estradas de ferro como importantes causadoras da modificação do cenário. Não só pela arquitetura, mas pelo desmatamento que causaram na região pelo corte dos troncos das árvores usadas inicialmente como combustível.

Quem saltar em qualquer das estações da Central no trecho paulista, a partir de Cachoeira, entra quase de improviso em lugares que lhe não recordam mais as bordas pinturescas do Parahyba.[...]Os morros escavados, por onde trepa teimosamente uma flora tolhida, de cafeais de 80 anos, ralos resequecidos, mas revelando os alinhamentos primitivos[...]. (CUNHA, 1923, v. 6, p. 211, p. 212).

Ele ainda afirma que essas paisagens ficaram tão esparsas que adotaram um aspecto bíblico, ou de um cenário de batalha, pelas cruces sucessivas que aparecem às margens do caminho, e que a imagem que fica é de uma natureza em ruínas.

Portanto, o desgaste do solo, a abolição da escravidão, a falta de investimento econômico, e o fim da primeira república foram fatores essenciais no declínio econômico do Vale do Paraíba, e conseqüentemente no transporte de mercadorias. Mas como já citei anteriormente o transporte de passageiros ainda estava em ascensão. Observando as décadas seguintes encontraremos mais fatores que apontam para o fim do transporte ferroviário.

Nas décadas de quarenta e cinquenta o entusiasmo nacional com a indústria automobilista era notável. Era a nova promessa de progresso e futuro que rapidamente substituiria a promessa feita pelas ferrovias, pois ela vinha com um fator decisivo em tempos de pós-modernidade: a promessa de independência, de ir e vir a hora que quisesse, sozinho ou acompanhado.

Pedro Vasquez (2008) afirma que os mais apressados costumam crucificar Juscelino Kubitschek como o grande alçó do trem no Brasil. Na verdade o que ocorreu foi a preferência dada ao transporte rodoviário de forma óbvia e destacada. Mas nem por isso foi elaborado um plano contra as estradas de ferro, elas foram simplesmente deixadas em segundo plano, sem a manutenção necessária, acabaram enferrujando e se deteriorando, o que foi acontecendo desde a era Vargas.

Em 1941, ocorre o início do planejamento para a remodelação e modernização do ramal São Paulo-Rio. Isso ocorre a partir de 1967 com a construção de treze variantes ao longo do trajeto. Em 1950, o Trem Santa Cruz substituiu o Trem Cruzeiro do Sul, de aço, que foi sinônimo de luxo nas décadas de 30 e 40. O Santa Cruz foi desativado em 1991, porém, em 1995, transformou-se no Trem de Prata, que passou a ser símbolo de modernidade e elegância (BRANCATELLI; LOPES; TOLEDO, 1998).



**Figura 10** – Trem de Prata, Foto de Ricardo Fasanello Strana, 1998.

O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek incluía investimentos no setor ferroviário, mas essas não foram cumpridas. Nos anos seguintes, o governo passa a adotar uma política de encampação de estradas de ferro falidas e deficitárias, o que prejudicou muito a Central do Brasil. “Muitas vezes os lucros auferidos nas linhas principais eram consumidos pelos ramais deficitários”.<sup>3</sup>

Em 1957, o governo cria a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e unifica a administração das vinte e duas ferrovias da União pela Lei 3.115, totalizando 37 mil quilômetros de trilhos. O governo de São Paulo une as linhas da Sorocabana, da Moginiana, Araquara, São Paulo-Minas e da Cia. Paulista, criando a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), em 1971. Dezesete anos depois a Fepasa será incorporada a RFFSA e leiloada.

Começam as privatizações e novas concessões as linhas com condições de tráfego. As ferrovias serão pouco a pouco desestatizadas. A Companhia Paulista de trens metropolitanos (CPTM) assume as linhas suburbanas que pertenciam a Central e a outras companhias. . Em 1998, todas as linhas não pertencem mais ao estado. E em 1999, a RFFSA, último nome e suspiro da Cia. Central do Brasil, é extinta.

<sup>3</sup> RALP, Christoffer. A estrada de Ferro Central do Brasil. Disponível em: <[www.anpf.com.br/historico\\_efcb.htm](http://www.anpf.com.br/historico_efcb.htm)>. Acesso em: 20 jul. 2008.

Não há dúvida de que consecutivas décadas de opção governamental pelo privilégio do transporte rodoviário acarretou no descaso para com a malha ferroviária existente. Fazendo um traçado dessas estações, percebo que a maioria está em ruínas devido a falta de uma visão patrimonial desses bens, pois não lhe são conferidos valores históricos.

Das nove estações da antiga Cia. São Paulo- Rio, o trem continua operante em cinco dessas, e é nessas estações onde encontramos o maior índice de abandono. O trem que passa pela estação em ruínas reafirma o descaso com um passado considerado irrelevante. O trem passa e não para na estação que não tem outra função a não ser perecer.

O processo de privatização da RFFSA não incluiu nenhum acordo para a preservação das estações ou de qualquer parte do patrimônio ferroviário, sendo que muitos resquícios desse passado estão ainda hoje abandonados em terrenos baldios.

Depois de analisar o que une essas estações aponto o que as difere. A reconstituição histórica da construção e evolução dessas construções mostrará como a ferrovia se impôs em cada uma delas.

## 1.2 HISTÓRICO DA ESTAÇÃO DE CACHOEIRA PAULISTA



**Figura 11** – Cartão postal da cidade de Cachoeira Paulista, sem data.

Segundo pesquisa da Prof<sup>a</sup>. e Dr<sup>a</sup>. Maria Aparecida Chaves Ribeiro Papali e de seus orientandos Aby Keilla Rosa da Silva e Flávio Roger Bortholace da Silva (2007), Cachoeira Paulista formou-se com doação de uma gleba da propriedade do Capitão Manoel da Silva



Caldas em 1780, ao Senhor Bom Jesus da Cana Verde, construindo ali, cinco anos depois uma capela que representou o marco inicial do primeiro núcleo. As tropas oriundas de Minas Gerais que rumavam a Parati e Mambucaba faziam parada nesse povoado para abastecimento o que acarretou no aparecimento de diversos estabelecimentos comerciais, e no conseqüente desenvolvimento das atividades agrícolas. Com o passar dos anos aumentaram o número de colonos, comerciantes e exploradores de ouro que se fixavam no local. A crescente produção de café aumentou ainda mais o contingente demográfico do vilarejo, mas a chegada da estrada de ferro foi a grande responsável pelo desenvolvimento econômico da cidade.

A Estrada de Ferro D. Pedro II chega a Cachoeira Paulista em vinte de julho de 1875, e a estação construída a cargo dessa estrada não é a original, fato que não foge a regra das estações do vale. Essa primeira estação funcionou de 1876 a 1877, recebendo de Taubaté uma diligência que trazia os passageiros que desembarcavam nela.

A Estrada de Ferro do Norte ou São Paulo-Rio chega em doze de maio de 1877 até Cachoeira, mas com um grande entrave para a sua real união dessa linha com a pertencente a estrada D. Pedro II, a bitola de um metrô, mais estreita do que a da EFDP II. A inauguração oficial da ligação entre as duas ferrovias só aconteceria dois meses depois, época em que o atual prédio foi entregue. A estação que agora fazia parte também dessa companhia de barões do vale, não poderia fugir dos padrões de opulência característicos da Estrada de Ferro do Norte (São Paulo-Rio). De estilo eclético e de grande porte ela assemelha-se a um forte e é uma das maiores de todo Brasil.



**Figura 12** – Pintura mostrando a inauguração da Estação de Cachoeira, durante a primeira viagem de trem entre Rio e São Paulo em 18-07-1877, Nelson Lorena.

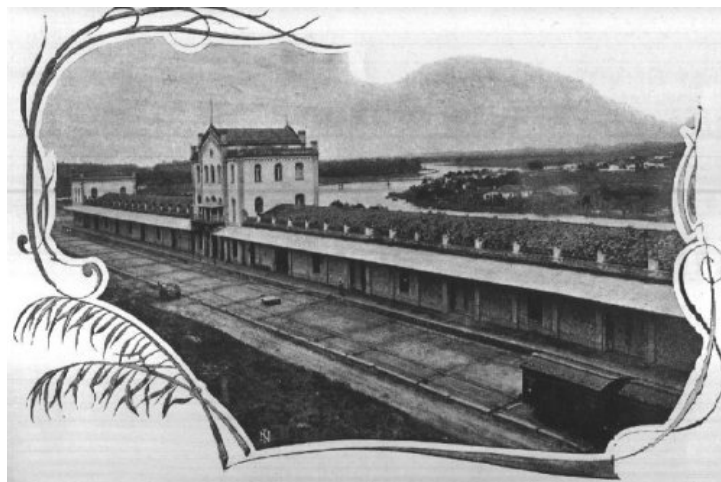
Marcos Giffonni (2006) escreve que em julho de 1877, um domingo, dez mil pessoas receberam no Brás a chegada dos 500 passageiros da viagem inaugural Rio-São Paulo, em dois trens e quinze carros, com o Conde D'Eu, representando o Imperador e o Conselheiro Homem de Mello, de Pindamonhangaba.

A estação possui além da função de embarque e desembarque de passageiros, o posto de maior centro de armazenagem de mercadorias do Vale do Paraíba, principalmente das sacas de café produzidas nas fazendas da região, com destaque para os municípios de Bananal e Areias, pois foram os maiores produtores de café da região.

Mas segundo Maria Aparecida Chaves Ribeiro Papali (2007), o café não foi o principal objetivo da construção da Estação Ferroviária, a indústria cafeeira no final dos oitocentos já se encontrava em decadência. Na verdade a construção da estação serviu de ligação entre os trilhos, que interligavam as capitais de São Paulo e Rio de Janeiro, e por interesses de fazendeiros-capitalistas.

O custo da baldeação nessa estação era muito alto, o que encarecia a mercadoria. Só com a incorporação da EFN pela EFDP II em 1890 e a unificação das bitolas esse problema foi corrigido, mas esse erro provocou dezoito anos de encarecimento da mercadoria, fato que certamente contribuiu para o declínio do comércio de café.

A estação foi projetada pelo engenheiro Newton Bennaton, sendo exigido a ele que fizesse um prédio de porte adequado para grande armazenamento e fluxo de mercadorias. Fazia também parte do complexo ferroviário uma grande oficina para a manutenção de trens e máquinas.



**Figura 13** – Estação de Cachoeira Paulista, 1908 em Cartão Postal.

A cidade e a estação ficaram conhecidas como Valparaíba, entre as décadas de quarenta e cinquenta. No decorrer do tempo, com a queda no transporte de mercadorias, o prédio ficou com seus dois galpões vazios, permanecendo ativa somente a torre principal, que funcionava como guichê de vendas de passagens. Já no final do século XIX, a estação abrigava além da ferrovia, a agência de correios e a câmara municipal, que tiveram o prédio como primeira sede.

Atualmente, encontra-se totalmente abandonado com muita vegetação crescendo dentro e fora do prédio, o teto desabado, as paredes em ruínas, tornando-se a morada de alguns animais como pombos, gatos e cachorros.

O prédio foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT em 1982 (mesmo ano que a estação de Guaratinguetá) pelo processo de número 20316/77, inscrição número 168 em sete de maio de 1982. Isso demonstra que a legislação de tombamento de bens ainda não propicia a preservação ou recuperação desses. O município dessa cidade não conseguindo arcar com a restauração da estação, que é demais onerosa, nem conseguindo achar uma função para que a estação se torne auto-sustentável, assiste passivamente a sua degradação.

No início do ano de 2010, começa um forte movimento organizado pela Prefeitura de Cachoeira Paulista com o objetivo de restaurar a estação. A prefeitura consegue o termo legal de guarda do prédio e responsável pelos projetos que buscam parcerias e recursos para a restauração do local. Mas até a presente data não há patrocínio para o projeto.

Apesar dessa situação a estação de Cachoeira Paulista nunca deixou de estar presente nos cartões postais da cidade e nas referências turísticas da mesma.



**Figura 14** (esq.) – Estação de Cachoeira Paulista em 1940. Acervo Mário Garrote.

**Figura 15** (dir.) – Foto da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 16** – Foto da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 17** – Foto da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.





**Figura 18** – Foto da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 19** – Detalhe da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

### 1.3 HISTÓRICO DA ESTAÇÃO DE GUARATINGUETÁ



**Figura 20** – Vila de Santo Antonio de Guaratinguetá, Jean Baptiste Debret (1834-1839).

A região correspondente à cidade já estava amplamente povoada por índios quando chegaram os primeiros homens brancos, e segundo documentos históricos do arquivo da cidade, o nome Guaratinguetá foi dado por esses primeiros habitantes e significa aves brancas. O primeiro Livro-Tombo da Matriz de Santo Antônio de Guaratinguetá mostra que a fixação de colonos acontece por volta de 1630, quando foi erguida uma capelinha feita de pau-a-pique e coberta de sapé no local onde hoje está a igreja Matriz. Mas a fundação oficial da cidade é registrada como feita por Domingos Leme em 1651. Este povoado torna-se o principal centro de abastecimento para os sertões mineiros no século XVIII. E em 1844 é elevada a categoria de cidade.

Guaratinguetá também possui em sua história mais de uma estação ferroviária. Nos documentos do arquivo histórico da cidade podemos notar que o trem chega ao centro da cidade antes da estação.

“Quando, no ano de 1877, a estrada de ferro chegou ao município de Guaratinguetá, que então abrangia Roseira e Aparecida, surgiu a necessidade da construção de estações para o embarque e desembarque de carga e passageiros.” (COUPÉ, 2008, p. 1).

Isso acontece, pois a primeira estação a ser inaugurada, em março de 1877, se localizava em Roseira. Na cidade de Guaratinguetá, a estação foi construída e inaugurada às pressas, no dia três de julho de 1877. Esta com o passar dos anos, logo se tornou obsoleta. Diversas ampliações foram feitas, mas não chegaram a resolver o problema do desembarque

de passageiros, que acontecia junto com o de cargas e de animais, gerando grande incômodo para quem viajava nos trens.

A estação se encontrava em frente a uma praça, na Rua João Galvão ou Rua da Estação, e devido ao grande fluxo de carroças e carros de bois transitarem perto da estação, existia nessa praça um bebedouro de metal para os animais. Mas esse bebedouro foi roubado há alguns anos.

O prédio se deteriorava rapidamente, até que em 1890, foi construído um novo prédio, a oeste do que existia. O anuário da cidade de 1904 refere a essa nova estação como uma construção que tem todas as instalações necessárias para seu fim e que possui muitas dependências as quais ocupam todo o espaço compreendido das ruas Dr. Matiniano e João Vieira.



**Figura 21** – Foto da segunda estação de Guaratinguetá em 1910, demolida em 1913/14 para dar lugar à nova. Foto do Arquivo de Guaratinguetá.

O prédio original ficou com a função de armazém e para embarque e desembarque de animais.

Esta cidade foi uma das maiores produtoras de café do Vale do Paraíba, e quanto mais crescia seu prestígio, maior era a preocupação com melhoramentos não só na estação ferroviária, como em todo seu entorno, e nas diversas formas de se recepcionar os visitantes.

Nessa estação desembarcou o primeiro grande grupo de imigrantes europeus com destino à Colônia Agrícola do Piaguhy, em 1893. E foi dessa mesma estação que partiu, em 1902, Rodrigues Alves para assumir a Presidência do Estado.

Alguns anos depois foi construída uma terceira estação, encomendada pelo Conde de Frontim e pelo Comendador Antônio Rodrigues Alves. Tratava-se, na verdade, de um acordo

político para que, em troca da construção dessa nova estação, se abrisse a Rua Dr. Martiniano desde a Moraes Filho até o Largo da Matriz. Mais uma vez verificamos, na história dessas estações, a forte influência dos interesses da elite local. A cidade do então presidente deveria ter agora uma estação que se destacaria de todas as outras, e assim foi encomendado um dos mais belos exemplares desse tipo de construção, diferenciando-se de todas as demais do Vale do Paraíba.



**Figura 22** – Foto da recepção que aguardava Ruy Barbosa na antiga Estação de Guaratinguetá. Arquivo do Museu Frei Galvão.

Coupé (2008) descreve a estação como um exemplar excepcional da arquitetura europeia da época, ela foi construída com material importado e coberta com telhas de ardósia. O saguão da entrada foi revestido de ladrilhos ingleses. Possuía até mesmo, para as senhoras, uma sala ‘VIP’ com mobiliário em *art nouveau*. Na torre, foi colocado um relógio inglês de quatro faces. Além do equipamento normal de uma estação ferroviária.

Depois da inauguração da nova estação, a anterior foi desativada e virou moradia de funcionários da Central do Brasil.





**Figura 23** – Foto da estação atual de Guaratinguetá às vésperas da inauguração, em 1914, ainda sem o relógio na torre. Arquivo de Guaratinguetá.

A praça localizada em frente a estação recebeu o nome de Praça Condessa de Frontim, e tinha a função de recepcionar e acolher os ilustres visitantes que desembarcavam. Diversos carros especiais passaram por Guaratinguetá, levando personalidades como a Princesa Isabel e o Príncipe da Bélgica. Em depoimentos nos jornais da época podemos verificar a descrição desses carros decorados com: lustres de cristal, muitos espelhos, suporte de bronze e cabines especiais.

Os trens dessa época possuíam um carro fúnebre, e em 17 de janeiro de 1919, chegava neste carro o corpo do então presidente reeleito, Rodrigues Alves, que sofria de leucemia e não chegou a tomar posse do segundo mandato.

Segundo Maria Isabella Maia Fabiano (1999), em monografia sobre a estação dessa cidade, durante toda a primeira república e até a inauguração da rodovia Presidente Dutra, a estação era o grande ponto para a espera de políticos e autoridades. As chegadas e partidas eram sempre anunciadas através de panfletos fartamente distribuídos pela cidade e publicadas nos jornais, com convites para o povo, correligionários e amigos comparecerem a “gare” da estação.

A autora também escreve que com a inauguração da rodovia, o transporte ferroviário, assim como a estação, foram sendo abandonados.

Já na década de setenta, o transporte de passageiros na estação era quase nulo, mas ela foi totalmente desativada pela Rede Ferroviária Federal S.A. em 1996.

Em 1982, foi tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico, CONDEPHAAT, no processo número 22.090/82, ata número 523, publicado em diário oficial em dezoito de dezembro de 1982. Mas ficou durante

anos abandonada, com diversas rachaduras e pichações, e deve que ser interdita por estar ameaçada a ruir.



**Figura 24** – Fachada da Estação em 2004. Arquivo do Museu Frei Galvão.



**Figura 25** – Estação de Guaratinguetá nos anos 90. Arquivo do Museu Frei Galvão.



**Figura 26** – Foto do interior da Estação de Guaratinguetá nos anos 90. Arquivo do Museu Frei Galvão.

Começa a surgir na cidade uma movimentação a favor da restauração do prédio para a sua reabertura ao público, associada a outro uso.

Em junho de 2002, a prefeitura de Guaratinguetá compra a estação e outros dois galpões por R\$ 441 mil, após longo trâmite judicial (MENDES, 2004, p. 10).

A Associação de Amigos de Guaratinguetá foi a entidade responsável por protocolar no Ministério da Cultura, em julho de 2003, o pedido para que a restauração fosse incluída na Lei Rouanet.

Com a aprovação do pedido de restauração pela lei de incentivo, ela começa a acontecer com parcerias público-privada, gerenciada financeiramente pela organização não governamental *Amo Guará* e a obra fica a cargo do Arquiteto Franco L. Polloni. Juntamente com a reforma da estação houve a preocupação de se preservar seu entorno. A Praça Condessa de Frontim também foi reformada, ganhando novo piso, bancos e paisagismo.

Escrevo detalhes da restauração, seus critérios e resultados no terceiro capítulo, em que trato sobre a questão da preservação e estética dessas estações.

Após a finalização do processo de restauro, a estação foi reaberta como centro cultural no dia 22 de maio de 2008, com vários eventos comemorativos e a presença de antigos funcionários da estação e autoridades locais, como na primeira vez em que a estação foi inaugurada em 1914.

Havia uma exposição com fotos antigas e atuais da estação, além de documentos e registros que mostravam todo o processo de restauro desse imóvel, desde a estrutura do prédio



até os ornatos interiores e exteriores. Atualmente, a estação cumpre quase que somente a funções administrativas.

A história da estação de Guaratinguetá é um exemplo da importância da participação popular e governamental na preservação do patrimônio cultural.



**Figura 27** – Estação de Guaratinguetá nos anos em que esteve abandonada ainda com os bancos antigos, foto sem data. Fonte: Arquivo do Museu Frei Galvão.



**Figura 28** – Estação de Guaratinguetá após a restauração. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 29** – Foto da Estação de Guaratinguetá, lado onde passava o trem. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 30** – Foto da torre da Estação de Guaratinguetá. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

## 1.4 HISTÓRICO DA ESTAÇÃO DE JACAREÍ



**Figura 31** – Vila de Jacarehy, Jean Baptiste Debret (1834-1839). Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Tradução e notas Sérgio Milliet. São Paulo : Martins : INL, 1975.

Segundo registros e documentos históricos a povoação de Nossa Senhora da Conceição de Jacareí inicia-se em 1652, por iniciativa de Antonio Afonso, seus filhos e agregados, tendo sido elevada a vila em novembro de 1653.

Sérgio Buarque de Holanda (1975) afirma que uma das razões da fundação de Jacareí estava na dificuldade dos habitantes das roças, no entorno da região alcançarem Mogi das Cruzes, onde levavam mulheres e filhos para serviços religiosos.

Constam no arquivo municipal duas hipóteses para a origem do nome da cidade, mas ambas ligadas à presença de jacarés no Rio Paraíba. Uma das hipóteses afirma que a palavra vem do Tupi - Guarani "Icare-ig" que significa "Rio dos Jacarés". A outra versão é que a origem do nome está associada a observação de um viajante que ficou espantado com a grande quantidade de jacarés às margens do rio, e esta observação acabou dando origem ao nome da cidade.

No livro de Max Vasconcelhos sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, Vias Brasileiras de Comunicação (1934), podemos encontrar uma descrição da cidade até esta data.

Está construída em pequena elevação à margem do Parahyba. Como geralmente acontece em todas as cidades que vimos atravessando. Muitos anos permaneceu Jacarehy no isolamento e no sossego insípido das povoações pequenas e longínquas. Com o desenvolvimento da lavoura e o plantio do café, esse outro ouro, rubro na maturidade dos frutos e rubro na história da sua cultura, duramente imposta ao braço escravo e martyr, a vila prosperou. (VASCONCELOS, 1934, p. 276).

Nesta cidade, o grande protagonista na história da produção de café e não coincidentemente, da construção da estrada de ferro é o alferes João Gomes da Costa Leitão. Esta importante personalidade local, nasceu em Braga, Portugal, em 1805, veio para o Brasil (não se sabe ao certo a data) e instalou-se em Jacareí. Em pesquisa feita no arquivo histórico do estado,



pude verificar que o nome desse barão aparece em diversos documentos relacionados a compra, venda e notificação de fuga de escravos. Ele formou uma grande fortuna com seus empreendimentos, e aplicou na compra de diversas propriedades rurais, mas apenas duas delas ainda existem: a mais conhecida é hoje o museu de antropologia do Vale do Paraíba, tombado pelo CONDEPHATT em 1981; a outra virou sede de um condomínio fechado em que somente a casa principal foi mantida, e o público não tem acesso a esse patrimônio.

O nome deste barão e de sua família estão envolvidos em diversas lendas que parecem verdades e em verdades que parecem lendas. Tamanho era seu prestígio e poder que para a construção de sua maior propriedade (com mais de três mil alqueires) ele empreitou a mudança do curso do rio Paraíba em trecho junto a cidade de Jacareí. No túmulo de uma de suas filhas, no cemitério da cidade, encontramos sempre muitos presentes e ex-votos, pois espalhou-se a lenda de que ela virou uma santa depois de morta. Segundo alguns pesquisadores essa história se deve ao fato de que quando uma das escravas foi dar a luz ela teria ido ajudar, esse caso provocou a surpresa e admiração dos escravos pela *Sinhá*.

A cultura do café e a presença dos barões nessas cidades promoveram grande fluxo de luxo e requinte no Vale do Paraíba.

João Gomes da Costa Leitão foi o principal acionista da cidade na Cia. São Paulo-Rio. Porém em 1871, assinou a desistência da concessão da linha, e em 1872 o direito de concessão foi transferido a Ângelo Tomás e Domingos Moutinho. Isso ocorre provavelmente devido as grandes perdas econômicas que o barão teve com a guerra do Paraguai, em que ele custeou a ida de diversos escravos.

A estrada de ferro chega à Jacareí em dois de julho de 1876. O prédio da estação original não é o que encontramos hoje na cidade, como aconteceu na maioria das estações. A primeira construção era mais humilde e foi demolida em 1925, para a construção de um complexo ferroviário que atendesse às novas necessidades de demanda.



**Figura 32** – Primeira estação de Jacareí. Foto do acervo de Rosário Blois, cedida por Christoffer R. (1905).



**Figura 33** – A estação atual, em fase de acabamento, em foto de 1924/25. Do lado direito, ainda se pode ver o prédio original. Foto do relatório da EFCB de 1925, cedida por Jorge Ferreira.

Outra importante mudança foi o alargamento da bitola, que se inicia em 1902, com o objetivo de unificar a estrada da Cia. São Paulo-Rio com a Central do Brasil.

Luiz José Navarro da Cruz escrevia uma coluna constante no jornal *O Semanário de Jacareí* de 2001, em que contava os diversos acontecimentos envolvendo a estação da cidade. Em uma delas, ele descreve como foi a cerimônia de inauguração da bitola larga da linha na cidade.

Em 29 de novembro de 1905, com muito entusiasmo, eram recebidos em Jacareí, altos dirigentes da Central do Brasil, além de representantes do governo do Estado e da República, autoridades civis e militares, bem como jornalistas de São Paulo e do Rio de Janeiro. Era sem dúvida o maior acontecimento da cidade naquele ano. (CRUZ, 2001, p. 5).

Em outro desses artigos, Navarro faz referência sobre os sons e imagens deixados pelo trem, afirmando que no repertório visual e sonoro de quem viveu essa época ficaram gravados o ruído compassado, o apito de alerta, a imagem do trem azul, do trem de prata, e o expressinho, mais popular.

Somente Jacareí e Cachoeira Paulista, no Vale do Paraíba, possuíam oficina de reparos, trem-socorro, triângulos de trilhos para inversão de máquinas-locomotivas e um conjunto de armazéns de cargas.

No decorrer dos anos foram criadas diversas variantes no trajeto do Rio de Janeiro até São Paulo. A variante do Paratei é uma das mais famosas. Ela encurtava o trecho equivalente ao ramal de São Paulo original em 11 km, depois da década de setenta o ramal



principal era usado apenas pelos trens de passageiros. A linha é atualmente usada para o percurso dos cargueiros da MRS, atual concessionária da linha.<sup>4</sup>

As afirmações dizem que ali nunca teria havido um prédio, mas sim uma pequena parada com uma plataforma, talvez apenas aquelas coberturas de madeira ou trilhos sustentando um pequeno telhado de telhas de barro ou de fibrocimento. Hoje a Rodovia Carvalho Pinto passa dentro do local onde ela ficava.<sup>5</sup>

Além da estação no centro da cidade, também fazem parte da cidade a estação de Bom Jesus e de Pagador Andrade. A estação de Bom Jesus foi aberta em 1894. O ramal foi desativado na década de noventa, ficando o trecho abandonado. Em 1994, a linha volta a ser utilizada pela RFFSA, que precisando de uma estação usou o bar que existia ali e o fez de estação.

A estação de Pagador Andrade foi aberta junto com a variante do Parateí em 1952. Este não era o nome original da estação, que foi assim chamada para homenagear o pagador Manoel de Oliveira Andrade morto durante um assalto em 1954 em Sabaúna. A vinda da estrada de ferro acarretou em diversas mudanças para a cidade.



**Figura 34** (esq.) – Estação de Pagador Andrade em fevereiro de 2004. Foto Kelso Medici

**Figura 35** (dir.) – A plataforma da estação ainda recebia o trem turístico, em agosto de 1984. Foto Willam Martins.

Segundo Luiz José Navarro da Cruz (2001), o Largo do Bom Sucesso era um local semi-pantanosos, com topografia bastante irregular. Recôncavos de até dois metros de profundidade transformavam-se em grandes poças d'água quando chovia. A primeira melhoria urbanística feita neste local foi o aterro promovido pelo Prefeito Pompílio Mercadante, por volta de 1914. Em 1936, o Prefeito Hélio Navarro da Cruz inaugura o primeiro jardim público de categoria que a cidade possuía. Contratada sua execução com a

<sup>4</sup> GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 28 abr. 2008.

<sup>5</sup> Ibid.

tradicional firma de engenharia da Capital Paulista – ‘Azevedo e Travassos’, a qual continua hoje com a mesma atividade. As calçadas foram pavimentadas com pequenas pedras pretas e brancas, formando assim mosaicos com desenhos artísticos. A execução deste serviço ficou a cargo de artífices portugueses especializados e vindos do Rio de Janeiro.

A linha do centro foi cada vez menos utilizada até estar totalmente fora de uso em 1998. Em fevereiro de 2004, os trilhos da cidade foram retirados mesmo sem a autorização do ministério público, alegando necessidade de construção de novas vias para o melhoramento do trânsito de veículos na cidade.

A Associação Nacional de Preservação Ferroviária possui um projeto para a criação de um trem turístico que volte a fazer o trajeto Rio-São Paulo. Esse projeto chegou a ser colocado em prática por um curto período, não com a viagem total do percurso, mas com um passeio de uma maria-fumaça que foi de São Paulo a Jacareí. Mas ele nunca chegou a ser colocado em prático de forma permanente.

Durante a década de noventa, a estação esteve por alguns anos sem ter alguma função, o prédio que correspondia ao armazém servia de abrigo para moradores de rua. No início da década de 90, a estação começa a ser reformada e pintada, mas não restaurada.

A reforma da estação acontece em 2002, quando foi elaborada a proposta global de intervenção/revitalização para o espaço conhecido como “Pátio dos Trilhos”, redigido pela Diretoria de Patrimônio Cultural da Fundação Cultural de Jacareí no ano de 2004. Esse documento justifica a revitalização da ferrovia alegando ser o conjunto arquitetônico do Pátio dos Trilhos um remanescente construtivo da arquitetura ferroviária implantada no Vale do Paraíba, São Paulo, na segunda metade do século XIX, sendo atualmente um dos principais marcos históricos do município de Jacareí.

Jacareí se revela um extraordinário exemplo para avaliarmos a extensão das mudanças decorrentes da implantação da ferrovia. A cidade expande-se, alargando em muito os limites acanhados do antigo núcleo histórico ao redor da Igreja Matriz, ainda conservados durante toda a primeira metade do século XIX, conforme nos é dado conhecer por intermédio dos relatos e da iconografia deixados por ilustres viajantes.<sup>6</sup>

O conjunto denominado Pátio dos Trilhos, abriga as instalações da Fundação Cultural de Jacareí, compreendendo os seguintes imóveis:

---

<sup>6</sup> FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.

1) Sede Administrativa da Fundação Cultural. Constitui o principal imóvel do conjunto arquitetônico, originalmente abrigava a bilheteria, estação ferroviária e espaços administrativos da Rede Ferroviária.

2) Sala Mário Lago. Constitui o primeiro imóvel recuperado pelo Poder Público Municipal em relação ao conjunto do Pátio dos trilhos, tendo sido adaptado para abrigar uma sala de projeção/espetáculos para 110 lugares e um pequeno hall de exposição, totalizando 367 m<sup>2</sup>. Foi construído originalmente compondo um conjunto de residências para os funcionários da Rede.

3) Galpão do Pátio dos Trilhos (Núcleo de Arqueologia). A partir da década de 90, com a decadência do sistema ferroviário no país, o imóvel foi praticamente abandonado, sendo utilizado como abrigo de indigentes e com risco de desmoronamento da cobertura. Foi edificado em fins do século XIX como armazéns de estocagem, principalmente de café. Em sua evolução o imóvel foi alvo de várias informações, tais como construção de anexo, paredes divisórias, vedação, etc.

4) Plataformas. Referem-se as plataformas de embarque e desembarque de passageiros, cuja construção é correlata a implantação da estação ferroviária de Jacareí. Totalizam duas plataformas com 285 m<sup>2</sup> cada, construídas em alvenaria de tijolos, cobertas com telhas francesas, sendo que uma delas está desprovida de cobertura.

5) Caixas d'água. Eram utilizadas para abastecimento das caldeiras existentes nas locomotivas movidas a vapor.<sup>7</sup>

Hoje a estação, muito bem conservada e embelezada, nada diz sobre seu passado rico em histórias e personagens.

Neste capítulo apenas descrevo brevemente o complexo ferroviário de Jacareí. No terceiro capítulo, faço o diagnóstico das transformações ocorridas, comparando-as com as diversas linhas de restauro existentes e com as adotadas pelas demais estações, para assim poder fazer considerações críticas sobre o tema.

Não há dúvida de que nos três casos, as estações foram protagonistas num processo de transformação das cidades em que se instalavam, atraindo comércio e moradores, elas determinaram os novos centros urbanos.

---

<sup>7</sup> FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.



**Figura 36** – Foto do Complexo Ferroviário de Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 37** – Foto da atual Sala Mário Lago, antigo dormitório de funcionários da estrada de ferro. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 38** – Foto do antigo armazém da estação em Jacareí, atual núcleo de Arqueologia da cidade. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 39** – Foto da Fundação Cultural de Jacareí, onde ficava a bilheteria da Estação de Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 40** – Foto do complexo ferroviário de Jacareí, foto sem data. Fonte: Arquivo histórico de Jacareí.





**Figura 41** – Desfile na Praça Conde de Frontim em Jacareí, por onde passavam os trilhos próximo a estação da cidade, em 1937. Fonte: Arquivo histórico de Jacareí.



**Figura 42** – Praça Conde de Frontim em 2009, com os trilhos retirados. Foto de Valter Pereira, 2009.

## 2 MEMÓRIA, PRESERVAÇÃO E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Não há como justificar a preservação das estações ferroviárias ou de qualquer outro bem material ou não sem saber no que estão baseados os princípios preservacionistas, muito menos se pode falar em coerência nas intervenções feitas nessas construções sem ter ciência do que estas objetivam. Por esses fatores, antes de discorrer sobre estética, proponho uma reflexão sobre memória, preservação e patrimônio, com base em algumas linhas de pensamento encontradas nas referências com que me deparei. Muitos dos textos têm em consenso o fato de encarem a atitude preservacionista da população em geral como reflexo direto da relação destes com o que foi produzido culturalmente no passado e sua significação coletiva como expressão das experiências sociais.

Segundo Marilena Chauí (1992), o debate sobre memória e poética já estava presente na Grécia e na Roma antiga. A questão da origem era decisiva, pois na concepção desses povos os homens são mortais, mas se imortalizam pelos seus feitos e os feitos dos antepassados, criando a origem da sociedade dão a ela a imortalidade, assim cada época precisava ter a memória de todas as outras para superá-la e realizar a tarefa do presente. Para a autora, o passado pode ser encarado no contexto das cidades como um fardo, uma assombração, um resíduo, ou como a narrativa das classes sociais.

Mesmo que certos monumentos possam representar a história de uma elite minoritária, a presença desses constitui uma fonte de debate e questionamentos sobre sua criação e sobre o momento histórico em que foram concebidos.



**Figura 43** – Foto do Monumento às Bandeiras, Praça Armando Salles de Oliveira, no Ibirapuera, Victor Brecheret, 1953.



**Figura 44** – Foto da estátua de Anhangera, Avenida Paulista, Artista: Luiz Brizzolara, 1924.

Como todo produto de criação artística o monumento reflete a interpretação de uma pessoa, ou de um grupo delas sobre um determinado assunto. O monumento histórico é a representação de um período na visão construída pelo artista, sendo que essas interpretações podem ser bastante variadas sobre o mesmo assunto, como podemos notar no Monumento às Bandeiras de Victor Brecheret e no Monumento Anhangera de Luiz Brizzolara, ambos abordam o tema “bandeirantes”, porém com resultados bem diferentes.

As estações ferroviárias não podem ser apartadas do conceito de monumento histórico. A funcionalidade inerente a essas, não lhes tira a característica de representar um importante marco contemporâneo. Apesar de possuírem diferentes estilos e características, nelas se concretizam novas e antigas técnicas, que inauguram uma nova era no transporte, na comunicação e na globalização.





**Figura 45** – Foto da Estação de Piracicaba, sem data . Fonte: Museu da Companhia Paulista/complexo FEPASA, Jundiaí.



**Figura 46** – Foto da Estação de Dois Córregos, 1912. Fonte: Museu da Companhia Paulista/complexo FEPASA, Jundiaí.



**Figura 47** – Foto da Estação de Bauru, cartão postal de 1930, Coleção de João Emílio Georgetti. “As ferrovias do Brasil”.



**Figura 48** – Estação de Batatais (Mogiana) Foto de 1910. Museu da Companhia Paulista/complexo FEPASA, Jundiaí.



**Figura 49** – Foto da Estação da Luz em construção, 1900, Guilherme Gaensly/Fundação Patrimônio Histórico de Energia de São Paulo.

Não cabe a essa pesquisa determinar seguramente o que deve ou não ser preservado, mas discorrer as linhas de pensamento sobre a preservação do patrimônio cultural e como elas influenciaram as interferências feitas nas estações ferroviárias.

Partindo do posicionamento de que o passado é um instrumento de reflexão social e de que as populações tem direito a essa memória coletiva e a fruição dessa em suas diversas formas de expressão, acordo com Déa Ribeiro Fenelon (1992), quando afirma que a preservação deve orientar-se pela produção de uma cultura que não repudie sua própria historicidade, mas que possa dar-se conta dela pela participação nos valores simbólicos da cidade, como sentimento de “fazer parte” de sua feitura múltipla.

As práticas que dão forma e função ao espaço e o instituem como artefato, também lhe dão sentido e inteligibilidade e, por sua vez, alimentam-se, elas próprias, de sentido. Por isso, a cidade é também representação, imagem. A imagem que os habitantes se fazem da cidade ou de fragmentos seus é fundamental para a prática da cidade. (MENESES, 2006, p. 36).

Muitas vezes a cultura é concebida como um segmento da vida a parte, que foge a rotina. Na cultura brasileira, a maria-fumaça se instala em diversos âmbitos da cultura, trouxe em seus caminhos um novo estilo de construções, que influenciou diversos aspectos da vida



urbana. Dentre essas construções estão, além das estações, as oficinas, casas para os funcionários, armazéns, etc..

A preservação dessas estações está amparada não só por princípios estéticos, mas também históricos, sendo essencial fundamentar os fatores que estão envolvidos nessas mudanças. Ou seja, se houve ou não alguma intervenção humana na tentativa de preservar ou recuperar esses monumentos, caso haja que linha teórica pautou esse processo, se não houve, como a natureza interferiu nesse ambiente e em que condições se encontram as estações deixadas à mercê dessas alterações naturais.

A arquitetura dessas estações é a representação de como o homem se relaciona com o ambiente não só no período em que foram construídas, mas ao longo da história. É a concretização de interesses, e posteriormente, até de desinteresses. Perderam sua função original e permaneceram num tempo não mais seu, agora rodeadas por outras pessoas e paisagens, tiveram que se redescobrir nesse novo ambiente onde se encontram inseridas.

As três estações escolhidas para serem analisadas nessa pesquisa são três casos singulares, tanto pelo desenho arquitetônico, como pelos procedimentos de preservação adotados. Desses três monumentos, dois são tombados pelo patrimônio histórico estadual, o de Guaratinguetá e o de Cachoeira Paulista, paradoxalmente a estação que sofreu menos danos e foi reformada pela prefeitura em 2004 foi a de Jacareí, que não é tombada. A estação de Guaratinguetá, depois de muitos anos abandonada, passou por um processo de restauração que envolveu pesquisas e a contratação de uma empresa especializada. A estação de Jacareí é defendida por uma lei municipal, na categoria EP2 (Elemento de Preservação 2)<sup>8</sup>, ficou durante alguns anos abandonada, e passou por um processo de reforma, em 2004, mas já apresenta problemas novamente em sua estrutura. Na estação de Cachoeira Paulista vigora a estética de suas ruínas, em que a ação do tempo e do abandono estão, claramente, contadas em suas paredes.

A presença de uma educação patrimonial em determinado local será diretamente proporcional a identificação, valorização e conservação dos bens culturais ali presentes. Essa educação patrimonial está associada a um conhecimento histórico e ao reconhecimento da presença desse passado nos bens materiais e imateriais.

Na definição do dicionário (FERREIRA, 2000), patrimônio significa: herança paterna; bens de família; riqueza; os bens materiais ou não, de uma pessoa ou empresa.

---

<sup>8</sup> JACAREÍ. Lei nº. 4.557, de 26 de dezembro de 2001. Dispõe sobre a política de pública de preservação do Patrimônio Cultural e cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural do Município de Jacareí - CODEPAC e o Fundo de Patrimônio Cultural de Jacareí – FUPAC.

Segundo o artigo um, do decreto-lei número 25, de trinta de novembro de 1937, constitui o patrimônio histórico e artístico nacional 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.<sup>9</sup>

Já a definição de patrimônio cultural dado pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) órgão ligado a UNESCO, indica patrimônio como tudo que se refere à história, memória, e identidade das pessoas ou a grupos de pessoas (coletividades de natureza diversa como grupos familiares, associações profissionais, grupos étnicos, nações), lugares, as obras de arte, as edificações, as paisagens, as festas, as tradições, os modos de fazer e sítios arqueológicos.<sup>10</sup>

Tanto a definição como a legislação sobre patrimônio são extremamente amplos, possibilitando diversas interpretações e critérios sobre o que deve ser preservado. E assim, enquanto um bem não é tombado, sua permanência fica a mercê de sucessivas administrações políticas.

Em todas essas definições a idéia de patrimônio está ligada a atribuição de valor e a necessidade de herança, ou seja, de deixar esse patrimônio para que as futuras gerações possam conhecê-lo e preservá-lo.

Mas quem define o que deve ser preservado? Quais são os critérios para essa escolha? E quais são os procedimentos a serem tomados, quando um bem é tombado?

O surgimento de políticas e leis que visem a preservação do patrimônio público é extremamente recente na linha histórica humana. Apesar de há muito tempo haver surgido a percepção do valor histórico de determinados objetos e imóveis, foi após as duas guerras mundiais, com o crescimento urbano desenfreado e as conseqüentes destruições de importantes peças da arquitetura e outras artes, que há uma efetiva preocupação com a salvaguarda do patrimônio mundial.

Apesar de a noção de recuperação de bens sempre estar presente na história da humanidade, ela estava associada somente ao ato de se fazer perdurar objetos que fossem úteis. A restauração não surge para se preservar testemunhos históricos, mas para se restabelecer funções iniciais de alguns bens.

---

<sup>9</sup> BRASIL. Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <<http://201.57.54.6/legislacao/Regulacao/suerg/Dec-lei25-37.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2008.

<sup>10</sup> CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, 1972, p. 2.

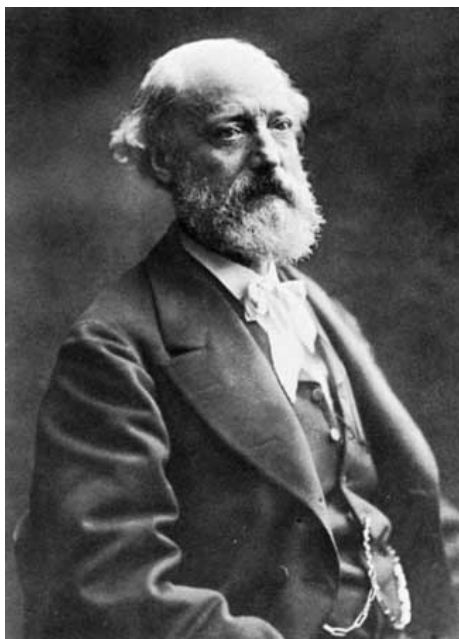
O conceito de patrimônio surge no renascimento, que etimologicamente quer dizer, aquilo que deve ser lembrado, mas como já citei anteriormente a idéia de preservar tem raízes mais antigas. Durante esse movimento cultural e artístico que surge na Itália no século XIV, ocorreram as primeiras tentativas de consciência e resgate do passado, adotando-se medidas para a recuperação de obras da antiguidade greco-romana.

Ao longo da história muitos monumentos foram alterados para dar-lhes a idéia de “moderno”, e assim disfarçar seu passado e impregnar a identidade dos novos tempos vigentes.

Foi um longo caminho até que a idéia de preservação fosse associada a preservação histórica. Não foram raros os casos de incorporação do novo ao antigo, destoando o objeto em si.

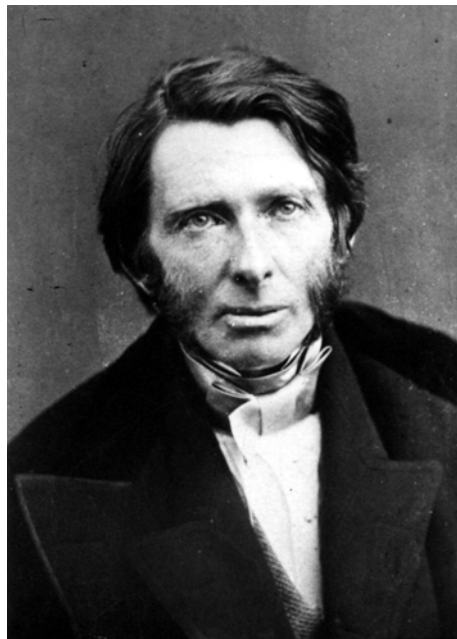
No século XVIII, começa a se desenvolver o interesse histórico pelos monumentos. Com a Revolução Francesa – 1789 d.C. – e o início da Idade Contemporânea – início do século XIX - muitos monumentos foram roubados ou destruídos. Torna-se necessário criar medidas protecionistas e uma metodologia para a conservação e restauro. Surgem duas linhas de pensamento opostas sobre o assunto, a dos puristas e a que ficou conhecida como movimento anti-restauro.

A linha purista teve como um de seus precursores Viollet Le Duc, arquiteto parisiense nascido em 1814, e um dos primeiros teóricos da preservação do patrimônio histórico. Ele defendia a destruição de todos os acréscimos de épocas anteriores, com a finalidade de restituir cientificamente o original. Essas orientações foram amplamente seguidas na Europa no século XIX e XX.



**Figura 50** – Foto de Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, Archives Photographiques, Paris. Disponível em: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic-art/629711/15083/Eugene-Emmanuel-Viollet-le-Duc>>. Acesso em: 20 ago. 2009.

Como um dos precursores do pensamento oposto estavam John Ruskin e Willian Morris Ruskin. John nasceu em 1819, foi escritor e crítico de arte. Ele defendia a constante manutenção de um prédio para que se fosse evitado um futuro restauro, era a favor de intervenções de nível intermediário. Quando fosse necessário restaurar, deve-se deixar evidente a parte antiga da que foi acrescentada sem retirá-la. As suas idéias são usadas nas atuais teorias sobre restauro.<sup>11</sup>



**Figura 51** – Foto de John Ruskin, 1850. Disponível em: <[http://robertarood.files.wordpress.com/2010/04/john\\_ruskin\\_1850s\\_3.jpg](http://robertarood.files.wordpress.com/2010/04/john_ruskin_1850s_3.jpg)>. Acesso em: 20 ago. 2009.

No Brasil, segundo Dalton Sala (1988), o mais antigo antecedente legislativo à tentativa de criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional remota aos tempos da colônia. Mas só em 1903, surge o primeiro projeto de lei federal visando a preservação do patrimônio histórico e artístico brasileiro, porém esse projeto não chegou a ser aprovado.

Foi na constituição promulgada em 1934, no governo de Getúlio Vargas que foi introduzida a lei um dispositivo de proteção ao patrimônio histórico artístico brasileiro. Se a legislação referente à preservação de patrimônio surgiu no mundo de uma maneira tardia, no Brasil, praticamente, ela acaba de nascer.

---

<sup>11</sup> LUSO, E.; LOURENÇO, P. B.; ALMEIDA, M. Breve História da Teoria da Conservação e do Restauro, 2004. Disponível em: <<http://www.civil.uminho.pt/cec/revista/Num20/Pag%2031-44.pdf>>. Acesso em: 7 jul. 2009.

Além de essa legislação chegar atrasada, os critérios acerca de o que deve ser preservado e como acontecerá tal preservação ainda estavam muito difusos, sendo sujeitos a interesses econômicos e políticos que criam uma “hierarquia do patrimônio”.

Em 1937, ocorre a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN – pelo esforço e ação de intelectuais paulistanos e mineiros dentre eles Mário de Andrade. Ele fez parte do SPHAN, quando começou a investigação cultural e demográfica brasileira, deixando um vasto acervo de registros em vídeo, áudio, imagens, anotações musicais, dos lugares percorridos pela Missão de Pesquisas Folclóricas.



**Figura 52** – Publicações SPHAN, nº 14, Rio de Janeiro 1945, Ministério da Educação e Cultura e Saúde/SPHAN.

Para Dea Ribeiro Fenelon (1992), a concepção de patrimônio no Brasil nasce nos meandros e contradições do autoritarismo do Estado Novo, mesclada de rebeldia modernista, acabou por cristalizar os elementos do nacionalismo autoritário com as intenções modernistas, na tentativa e com o objetivo de recuperar o passado para alcançar uma definição da identidade nacional.



Depois das duas guerras mundiais, as diretrizes e leis sobre patrimônio passam a ser mais presentes no Brasil e no mundo. São criados órgãos estaduais e municipais visando salvaguardar o patrimônio, dentre eles o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT – órgão subordinado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo criado pela Lei Estadual 10.247 de 22 de outubro de 1968.

Há muitas discussões relacionadas à lei de tombamento nos moldes em que ela se encontra atualmente, se as medidas propostas por essa lei protegem ou condenam um bem, pois, ao mesmo tempo, que impedem intervenções aleatórias, não dá subsídios para que um patrimônio seja mantido.

Déa Ribeiro Fenelon (1992) afirma que tomar não deve significar congelar, cristalizar ou perpetuar modos de organização do espaço urbano, mas sim criar um instrumento maleável e dinâmico de preservação.

As estações ferroviárias estudadas aqui são tombadas por uma lei estadual e não federal, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT, e segundo esse órgão o único incentivo para a conservação e restauração de bens tombados acontece através do requerimento por leis de incentivo a cultura, em que a verba pode ser concedida mediante a análise de um requerimento e projeto. As atuações preservacionistas dos diferentes órgãos governamentais responsáveis não se dialogam.

Qualquer cidadão pode solicitar o tombamento de um bem pelo CONDEPHAAT. A proposta é encaminhada ao corpo técnico, que dará um parecer sobre o assunto, depois disso a ela é repassada ao Conselho que decidirá sobre a abertura ou não do processo.

Não são poucos os casos de prédios antigos que “desapareceram” da noite para o dia, quando seus proprietários ficaram sabendo do possível tombamento de seus imóveis. Podemos encontrar exemplos disso, nos casarões demolidos na Avenida Paulista durante o século XX. Manter um bem tombado é extremamente dispendioso e não há investimento suficiente para que isso ocorra.

Em 1989, numa madrugada silenciosa, a Avenida Paulista foi sacudida por um ruído que quebrou vidraças, tremeu a terra e assustou os cidadãos. Membros da família Matarazzo haviam tentado implodir a mansão para poder negociar o terreno mais valioso da cidade de São Paulo. O ato foi realizado porque, desde 1987, havia entrado no Condephaat um pedido de tombamento da casa e da área verde. (CHAUÍ, 1992, p. 37).



**Figura 53** – Foto da Avenida Paulista, em 1905. Ali residiam os senhores do café e a ascendente burguesia de São Paulo. Fonte: Revista Caminhos do Trem, p. 47, v. 1.

As estações ferroviárias se enquadram no patrimônio cultural material, pois são bens tangíveis. Em algumas cidades são reconhecidas legalmente como patrimônio, em outras são defendidas por leis de elemento de preservação, e há casos de total esquecimento. Em todo trecho referente à estrada São Paulo-Rio apenas Guaratinguetá e Cachoeira são reconhecidas pela lei como sendo parte do patrimônio cultural material. Isso se dá pela falta de reconhecimento do valor histórico dessas construções. Mas conforme foi constatado no caso de Cachoeira Paulista o tombamento não implicou em recuperação.

Assim como cada estação possui uma história na sua construção, também possuem grandes diferenças no processo de mudança pelos quais passaram. Cada uma seguiu um estilo arquitetônico diferente em suas construções, seguindo algumas características funcionais em comum, e passaram por diferentes sucessões de mudanças. Nessas estações foram utilizadas variadas técnicas de preservação, assim como passaram por diferentes influências naturais e humanas.

Nos anos em que permaneceu abandonada a estação de Guaratinguetá sofreu pichações em sua fachada, teve portas, janelas e ornamentos deteriorados. Já a estação de Cachoeira Paulista não possui pichações na parte externa, mas algumas inscrições na parte interna. Essa estação está envolta pela vegetação, e com sua estrutura bastante abalada. O teto

desmoronou há alguns anos, a famosa escadaria já não existe mais. As suas paredes, atualmente, são decoradas, por plantas e musgos, e sua história é contada pelas marcas de suas ruínas.



**Figura 54** – Foto da plataforma da estação de Guaratinguetá em 2003; Foto de Renato Philippini. Disponível em: <[www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)>. Acesso em: 13 out. 2008.



**Figura 55** – Foto da Estação de Cachoeira Paulista, em ruínas. Foto de Vanessa Stollar, 2008.

Sem a parada da maria-fumaça, as estações extinguiram sua função inicial e agora têm como missão conferir testemunhos não só de um período histórico, mas da relação do meio com os interesses e as transformações humanas.

Otília Arantes indica o cenário metropolitano atual é um lugar por excelência da atenção flutuante. “É na metrópole que se forma a disciplina ‘tátil’ do olhar e é portanto a arquitetura que fornece a matriz dessa nova civilização midiática” (ARANTES, 1995, p. 12). Para a autora essa falta de atenção gera a reconstrução de espaços públicos que não passam de cenário para uma sociabilidade fictícia, expressão eloquente do atual processo de estetização do social. Esse processo pode ser notado nas estações ferroviárias, pois elas fazem parte do cenário das cidades, mas perderam sua função inicial, e na tentativa de readaptar essas construções, são encontradas soluções paliativas que alcançam somente a fachada desses prédios e não sua história. Isso quando essa preocupação superficial acontece, muitas vezes, esse olhar desatento ignora a existência desse passado.

Existem várias linhas teóricas que norteiam como deve ser a restauração de um bem patrimonial, e elas surgem principalmente depois de meados do século XX, em diversos países, quase simultaneamente.

Mas antes, é necessário deixar claro as diferenças conceituais entre conservar, restaurar e revitalizar. Conservação consiste na defesa preventiva do bem histórico contra possíveis descaracterizações ou demolições; restauração diz respeito a correções ocorridas ou reconstituição de partes afetadas; revitalização refere-se a sua utilização, imprimindo-lhe novas funções compatíveis com suas características.<sup>12</sup>

Algumas estações foram restauradas, outras revitalizadas e outras abandonadas. Num momento posterior, mostrarei cada caso individualmente.

Para Cesari Brandi (2005), um dos protagonistas sobre as teorias de restauro, a restauração é um momento metodológico de reconhecimento da obra de arte em sua consistência física e na sua dupla polaridade estético-histórica com o objetivo de transmiti-la ao futuro. Ele defende que a restauração não deve apagar vestígios da trajetória de uma obra de arte através do tempo. E essa é uma das linhas de restauração existente.

Existem três documentos na área de preservação e restauração do patrimônio que dão base a diversas teorias sobre o assunto. Não há como falar em políticas preservacionistas sem

---

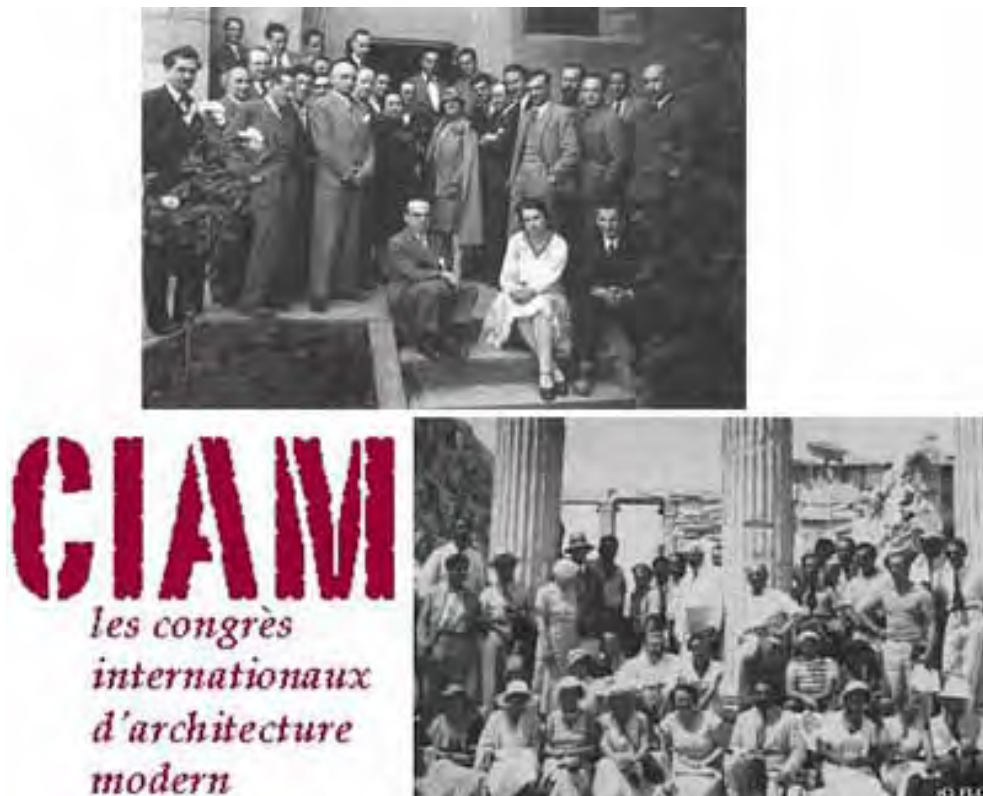
<sup>12</sup> MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S. A. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. São Paulo, 2008.



citar esses documentos. São estes: a carta de Atenas de 1933; a carta de Veneza de 1964; e a carta do restauro de 1972.

Essas cartas dão orientações visando a salvaguarda do patrimônio histórico e a sua inserção no cenário urbano em constante mudança. Elas também objetivam criar regras que sejam internacionalmente aceitas, já que surgiram no mundo, quase simultaneamente, uma série de idéias divergentes.

A carta de Atenas começa descrevendo o processo de urbanização, e a inserção no homem nessa nova cidade em constante mudança. “A vida só se desenvolve na medida em que são conciliados os dois princípios contraditórios que regem a personalidade humana: o individual e o coletivo”.<sup>13</sup> O item sessenta e cinco da carta é o que se refere mais especificamente a questão do patrimônio, ele começa afirmando que os valores arquitetônicos devem ser salvaguardados. Este trecho afirma que a vida de uma cidade é um acontecimento contínuo, que se manifesta ao longo dos séculos por obras materiais, traçados ou construções que lhe conferem sua personalidade própria e dos quais emana pouco a pouco a sua alma.



**Figura 56** – Fotos do Congresso Internaciol de Arquitetura Moderna, em Paris. Disponível em: <morarcoletivo.blogspot.com>. Acesso em: 02 mar. 2010.

<sup>13</sup> In: Carta de Atenas - Novembro de 1933 - Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitectura Moderna – 1933.

Este documento defende que no processo de preservação devem ser mantidos o valor histórico e plástico do monumento, e assim “transmitir intacta para os séculos futuros essa nobre herança”.<sup>14</sup>

Afirma que conservar é melhor que restaurar, mas quando a intervenção for inevitável, é aconselhável respeitar todas as obras históricas e artísticas do passado sem excluir estilos de qualquer época.

De acordo com a carta de Atenas, assim como a morte não poupa aos seres vivos, as obras dos homens também podem ser acometidas por elas, sendo assim, é “necessário saber reconhecer e discriminar nos testemunhos do passado aqueles que ainda estão vivas. Nem tudo que é passado tem, por definição, direito à perenidade”.<sup>15</sup>

Essa linha teórica afirma que sempre deve ser levado em consideração o interesse coletivo da cidade, e caso haja a presença de resquícios de uma “era já encerrada” é preciso encontrar uma solução capaz de conciliar o fluxo da cidade com a presença desses imóveis. E para isso o manuscrito sugere duas opções: nos casos em que haja construções repetidas em numerosos exemplares, algumas devem ser conservadas outras demolidas; em outros casos poderá ser isolada a única parte que uma lembrança e o “resto será modificado se maneira útil.”

Esse documento se refere ao crescimento excepcional das cidades, que acarreta em impasses e sacrifícios. Segundo este, o obstáculo só poderá ser suprimido pela demolição. Mas, quando esta medida acarreta a destruição, de verdadeiros valores arquitetônicos, históricos ou espirituais, mais vale, sem dúvida, procurar outra solução.

A carta reafirma a importância de se ensinar às novas gerações o significado e a importância dos monumentos históricos para a conservação desses.

O principal tema dessa carta é a não correspondência das cidades com as suas funções originais, a de abrigar e proporcionar uma boa convivência coletiva. Nas cidades é que se revelam o crescimento incessante de interesses privados regidos pela era do “maquinismo”.

---

<sup>14</sup> I Carta de Atenas - Novembro de 1933 - Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitectura Moderna – 1933.

<sup>15</sup> Ibid.

“A construção de habitações ou de fábricas, a organização das rodovias, hidrovias ou ferrovias, tudo se multiplicou numa pressa e numa violência individual, da qual estavam excluídos qualquer plano preconcebido e qualquer reflexão prévia”.<sup>16</sup>

Outro documento que merece destaque é a Carta de Veneza. Esta amplia o conceito de monumento também aos conjuntos urbanos e rurais com significado especial e obras modestas com valor cultural, além de englobar o espaço envolvente do imóvel e o local onde este se encontra implantado. Seu conteúdo está dividido nas seguintes partes: definições; finalidade; conservação; e restauração dos monumentos históricos.

O artigo primeiro estipula que monumentos são criações que tenham adquirido significado cultural ao longo do tempo, não importando seu tamanho ou complexidade. A finalidade da conservação e restauração é salvaguardar um monumento em sua plástica e história e essa ação reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para isto. “O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa. Por isso, o deslocamento de todo monumento ou de parte dele não pode ser tolerado, exceto quando a salvaguarda do monumento exigir”.<sup>17</sup>

A conservação do monumento exige a manutenção permanente, e a restauração deve ser precedida de um estudo arqueológico e histórico do monumento, respeitando os materiais e documentos originais. Mas isso não significa que não devem ser mantidas alterações que também contem a história desses monumentos.

O artigo 11 alega que as contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração. Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, deixando claro, porém, que não são originais. Portanto para a carta de Veneza, as evidências das transformações ocorridas no tempo devem aparecer no todo da obra.

A carta de restauro de 1972<sup>18</sup>, publicada pelo governo da Itália, também dita uma série de normas que visam salvaguardar o patrimônio, que passa a se referir não só as obras de arte, mas também ao conhecimento tecnológico e científico.

---

<sup>16</sup> I Carta de Atenas - Novembro de 1933 - Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitectura Moderna – 1933.

<sup>17</sup> In: Carta de Veneza - de Maio de 1964 - II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - CARTA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE MONUMENTOS E SÍTIOS.

<sup>18</sup> Carta do Restauro de 6 de Abril de 1972 - Ministério de Instrução Pública. Governo da Itália - Circular n.º 117.



Esse documento começa definindo o conceito de restauração. O artigo quatro define salvaguarda como qualquer medida de conservação que não implique a intervenção direta sobre a obra, entende-se por restauração qualquer intervenção destinada a manter em funcionamento, a facilitar a leitura e transmitir em integral. A carta alega que qualquer intervenção na obra deve ser ilustrada e justificada por um parecer técnico que deve conter além de um detalhamento sobre a conservação da obra, uma análise de seu estado atual. A natureza das intervenções consideradas necessárias e o levantamento das despesas.

Esta também sugere que durante o processo, seja feito um diário contando o seu desenvolvimento, e que nele seja anexada uma documentação fotográfica.

Não devem ser alterados sensivelmente o aspecto da matéria e a cor das superfícies, deve-se evitar intervenções de maior amplitude, respeitando os elementos acrescentados e tomando medidas de caráter preventivo.

Esse documento ressalta a importância do registro fotográfico no processo de restauração. O ponto central da Carta de Restauo é que a primeira restauração que deve ser feita é a histórica.

A restauração e a preservação do patrimônio histórico e artístico são um assunto relativamente recente, e que gera muita polêmica e discussão. Os documentos que citei pautaram muitos debates sobre esse assunto e foram utilizados em diversos países como base no processo de restauração.

A constatação das transformações estéticas pelas quais passaram as estações ferroviárias revela não só a importância de um período histórico em que essas estações surgiram, mas sua influência na evolução urbana, e a relação do homem com o ambiente que ele mesmo criou.

Carlos Alberto Cerqueira Lemos (2006) afirma que são inevitáveis as intervenções em bens tombados, tanto nos conservados como nos em mau estado, porém tais trabalhos sempre geram polêmica quanto à natureza dessas interferências.

Meneses (2006) acrescenta a essa visão, o fato de que para os monumentos serem vivenciados plenamente devem ser inseridos nas práticas sociais das cidades. Sem essas práticas e sem vetores materiais não há significados sociais. O autor defende a idéia de que atribuir uso a um espaço não é “contaminá-lo”, mas permitir sua inserção na vida cotidiana. O moderno e o antigo podem conviver em perfeita harmonia e se dialogarem para narrar a evolução histórica dos lugares.



**Figura 57** – Foto do Museu do Louvre em Paris, em 2009. Disponível em: <tudoparaferias.com/?s&paged=2>. Acesso em: 09 mar. 2010.

Como escreveram os autores Paulo B. Lourenço, Eduarda Luso, Manuela Almeida (2004) em trabalho científico para a Universidade de Minho, restauro é uma palavra com várias definições e práticas, mutável ao longo dos tempos e que possui hoje uma definição clara na Carta de Cracóvia<sup>19</sup>, uma intervenção dirigida sobre um bem patrimonial, cujo objetivo é a conservação da sua autenticidade e a sua apropriação pela comunidade. Esse é um dos documentos mais recentes sobre a preservação do patrimônio e inova por destacar a importância pelo respeito dos direitos humanos e das liberdades fundamentais como base para o desenvolvimento da criatividade cultural, e ainda a necessidade de cooperação ao nível da formação técnico-científica.

No próximo capítulo, com a análise caso a caso das transformações ocorridas nas estações ferroviárias, pode-se perceber que nem sempre as decisões sobre as formas de preservação e como praticá-la são coerentes com os valores vigentes no meio social a que esses bens inicialmente possuíam. Porém, certas edificações tornam-se indissociáveis dos usos e valores que lhes foram associados em um determinado período. Segundo Meneses (2006, p.

---

<sup>19</sup> CARTA DE CRACÓVIA 2000 – Anexo – Definições.

46), “o valor histórico é um valor cognitivo: diz respeito a atributos capazes de permitir o conhecimento de aspectos da formação, funcionamento e transformação da sociedade”. Consequentemente, as decisões de preservação devem visar desenvolver a cultura pública, e assim constituir um bem cultural.

Portanto, o reconhecimento das estações ferroviárias como patrimônio cultural será determinante nas providências para com a sua preservação. Logicamente outras fatores irão interferir, como o fator econômico, mas sem a identificação do valor histórico desses monumentos, e a vontade da população de transmitir e preservar esse passado, nem o primeiro passo para salvaguarda das estações será dado.



**Figura 58** – Foto da Estação de Guararema. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

### **3 O CENÁRIO DA ARQUITETURA NOS SÉCULOS XIX/XX E A ESTÉTICA DAS ESTAÇÕES**

As estações ferroviárias do Vale do Paraíba paulista, construídas inicialmente como simples pontos de parada do trem, logo passam a significar bem mais que um local de chegada e partida, mas o símbolo que irá anunciar a cidade para moradores e turistas. A história da Cia. São Paulo-Rio é marcada por tentativas, aspirações, conquistas e erros, porém quando esse trecho é integrado a Estrada de Ferro Central do Brasil, representa a inserção efetiva do Vale do Paraíba no contexto nacional, e assim essas construções irão refletir a euforia das cidades por essa inserção. Embora com inevitáveis pontos congruentes em suas disposições (pelo estilo vigente na época e pela funcionalidade) cada estação ferroviária desse trecho irá encontrar uma solução diferente para expressar construtivamente essa euforia, resultante não só da chegada do trem, mas da revolução industrial, da abolição da escravidão, da proclamação da república, do surgimento das vanguardas artísticas, da exploração da plasticidade do ferro aliada às novas formas construtivas.

O período histórico correspondente ao da construção dessas estações é repleto de transformações que atingiram diversos âmbitos da sociedade, mas essas mudanças atingem as regiões de maneira incongruente. Conforme descrevi no primeiro capítulo essas cidades são cheias de particularidades históricas e por isso recebem essas transformações de modo desigual. O fim da escravidão, por exemplo, irá afetar diferentemente os locais mais ou menos dependentes desse tipo de trabalho, influenciando diretamente a arquitetura. Além disso, a interferência da elite e dos políticos será de grande relevância no resultado estético dessas estações, como somatória de opiniões e estilos.

Podemos notar claramente as singularidades em cada uma dessas estações do trecho de Cachoeira Paulista até São Paulo observando as imagens correspondentes.





**Figura 59** – Estação de Jacareí, Foto de Vanessa Stollar, Arquivo Pessoal, 30 de junho de 2010.



**Figura 60** – Estação de São José dos Campos. Foto Ralph M. Giesbrecht, 2009.



**Figura 61** – Estação de Caçapava. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 62** – Estação de Taubaté. Foto de Vanessa Stollar, 2009.





**Figura 63** – Estação de Pindamonhangaba. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 64** – Estação de Guaratinguetá. Foto de Vanessa Stollar, 2010.





**Figura 65** – Estação de Lorena. Acervo Vale Foto Clube, 2008.



**Figura 66** – Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

Portanto, depois de analisar a história dessa estrada de ferro, das cidades em que se localizam, e de levantar brevemente correntes de pensamento sobre patrimônio e preservação, é possível iniciar uma reflexão sobre a estética das estações ferroviárias, considerando as escolhas das formas e posteriormente as propostas de preservação adotadas, relacionando-as com as linhas de restauro estudadas no capítulo anterior. Para isso é necessário entender o cenário da arquitetura no Brasil no final do século XIX, e início do século XX.

A arquitetura de uma época está diretamente relacionada ao processo histórico, artístico e a estrutura urbana a qual pertence.

Segundo Cyrino (2004), durante aproximadamente dois séculos, desde a segunda metade do século XVIII até o final do século XIX, a arquitetura fora completamente dominada por uma sucessão de estilos caracterizados pelo resgate do clássico, barroco, gótico, medieval, oriental, entre outros, dando a precisa característica do que viria a ser conhecido pelo nome de Ecletismo.

Até 1888, as construções são realizadas pelo trabalho escravo, e o fim desse irá provocar grandes mudanças em toda a arquitetura da época. Segundo Nestor Goulart Reis Filho (1970), a produção e o uso da arquitetura e dos núcleos urbanos coloniais baseavam-se no trabalho escravo, com a decadência deste e com o início da imigração européia, desenvolveu-se o trabalho remunerado e aperfeiçoaram-se as técnicas construtivas. Ele ainda acrescenta que as transformações sócio-econômicas e tecnológicas pelas quais passaria a sociedade brasileira durante a segunda metade do século XIX iriam provocar o desprestígio dos velhos hábitos de construir e habitar.

A arquitetura terá um papel fundamental nesse período, o de afirmar a inserção do Brasil no mundo contemporâneo. Mas isso não significa que todos os edifícios construídos a partir dessa época irão proclamar essa exaltação aos novos tempos e estilos. Podemos, então, verificar um paradoxo nas construções da época.

A sociedade brasileira revelava ainda os compromissos de um passado recente com o regime de trabalho escravo. Por isso mesmo, os edifícios ligavam-se estreitamente aos esquemas rígidos dos tempos coloniais [...]É também essa época das primeiras experiências arquitetônicas mais atualizadas, que se iniciam com a introdução do “Art-Nouveau” e passando pelo Neocolonial iriam conduzir ao movimento modernista. (REIS, 1970, p. 56).

Segundo Reis (1970), a arquitetura no século XIX, firmou-se em duas versões: o neoclássico oficial, da Côrte, quase todo feito de importações, e a versão provinciana, simplificada, feita por escravos, exteriorizando nos detalhes as ligações dos proprietários com

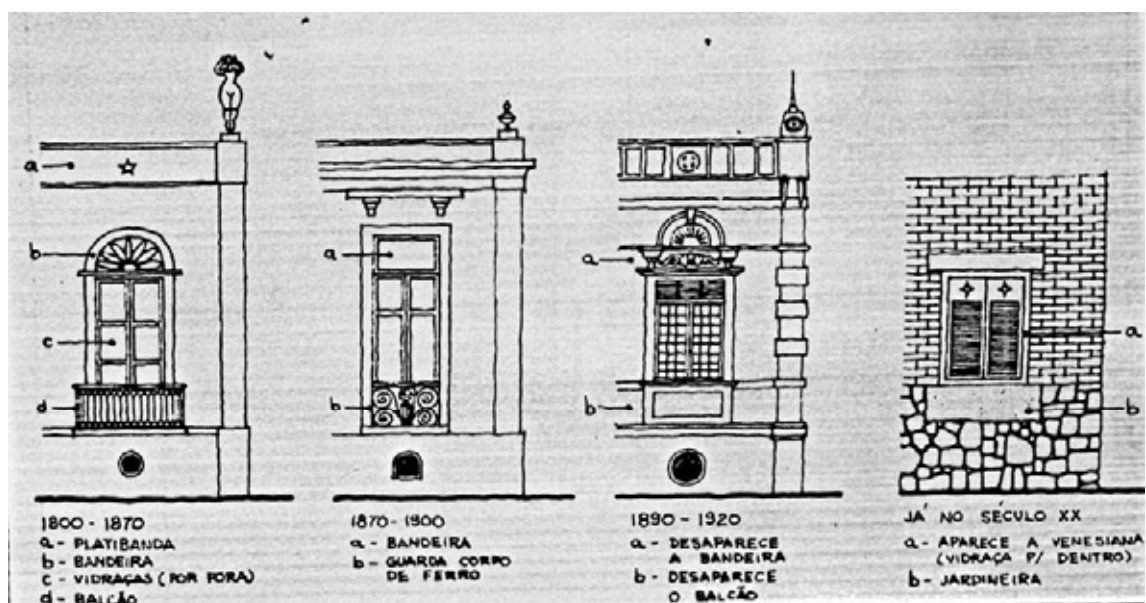
o poder central. O Neoclassicismo passa a ser o principal estilo adotado, como afirmação da importação do modo de vida europeu e significação de “civilização”, e rejeição dos padrões de vida local.

O que se verifica repita-se que era vasta tentativa de opressão das culturas não-européias, dos valores rurais pelos urbanos, das expansões religiosas e lúdicas da população senhoril, dona das câmaras municipais e orientadora dos juízes de paz e dos chefes de polícia.

(FREYRE, 2006, p. 300)

O século XX se inicia com o aumento da população urbana, e a cidade como cenário da modernização. A revolução industrial vai permitir que materiais, peças e instrumentos sejam produzidos em larga escala. O ferro passa a ser altamente utilizado nas construções tanto como estrutura ou como ornamento. A chegada das estradas de ferro irá exigir novas soluções para desafios como a construção de túneis, pontes, gares, etc. As estações ferroviárias serão o palco das transformações trazidas por elas mesmas através das estradas de ferro. Essa revolução nas comunicações é a responsável por levar ao interior do país um contato mais próximo com o mundo europeu.

Fábio Cyrino (2004) afirma que nessas novas necessidades apresentadas pela sociedade industrial a partir do início do século XIX podemos encontrar uma progressiva adoção de novos materiais e técnicas construtivas que viriam a influenciar decisivamente o chamado estilo arquitetônico do fim do século.



**Figura 67** – Ilustração mostrando as mudanças da arquitetura no Brasil. Fonte: REIS, Nestor Goulart Filho. Quadro da Arquitetura no Brasil. São Paulo: Editora Perspectiva, 1970.

O estilo neoclássico continua presente nas novas estações ferroviárias, mas com ares de pós-modernidade. Nas estações do Vale do Paraíba, o ferro encontra-se presente principalmente como ornamento, como uma citação em que o texto principal ainda é a alvenaria. Prédios alongados, com janelas compridas e relativamente próximas ao chão são algumas das características em comum dessas estações, mas que misturando tradicionalismo e inovação resultaram em diferentes edificações.

O ferro forjado e fundido já era usado na Europa há mais de dois mil e quinhentos anos atrás. O ferro batido foi durante séculos o material mais usado pelos ferreiros. Já o aço era obtido por processos rudimentares desde o século X a.C, mas somente em 1855 pode ser fabricado em grande escala (COSTA, 2001).

Ocorre no Brasil dessa época, um surto de importação de edifícios e complementos arquitetônicos de ferro, pré-fabricados nas usinas européias. Segundo Cacilda Teixeira da Costa (2001), essa volumosa importação se explica, por um lado, pelo alto grau de desenvolvimento técnico dos fabricantes, que asseguravam aos compradores produtos funcionais e duráveis, e por outro pelo atraso da siderurgia brasileira.

A arquitetura de ferro no Brasil demonstra uma incongruência: o país vivência o que existia de mais novo na arquitetura, expondo uma tecnologia de ponta em suas construções, sem ter experienciado o processo de industrialização.

Trata-se de um dos momentos mais complexos da história do Brasil, neste final de Império, quando foi abolida a escravidão, introduzida uma enorme massa de imigrantes, proclamada a República, e em que se acelerou o processo de passagem de uma sociedade patriarcal agrária para outra predominantemente capitalista e urbana. (COSTA, 2001, p. 38).

Muitas peças em ferro foram fabricadas em série na Europa e usadas no Brasil. Esse material se torna bastante atrativo pelo relativo baixo custo, devido a alta produção e pela não exigência de uma mão de obra qualificada para a montagem.

Luciano Patetta (1984) escreveu que essa época se caracterizava por um estilo mais vigorosamente acentuado e definido do que em épocas anteriores. O ornamento passa a ser um fetiche, e realizaram uma suplantação dando-lhe o nome de estilo.

Cacilda (2001) complementa afirmando que no Brasil, esse estilo era muito mais a aspiração de se igualar a Europa, e poder freqüentar, em pensamento, os salões de Paris, do que uma necessidade. As estações ferroviárias assim como a arquitetura de ferro entram no repertório dos edifícios que uma cidade deveria conter para ser considerada civilizada.

Edificações ferroviárias muito semelhantes podem ser encontradas tanto em uma pequena cidade do interior, como em antigas colônias na África, ou em países da Europa. Isso



ocorre pois muitas vezes o material utilizado para a construção das estações era importado, como ocorre com a estação de Bananal, totalmente importada da Bélgica e montada no Brasil. Portanto, a dependência cultural vem acompanhada de uma dependência material.



**Figura 68** – Foto da Estação de Bananal em 2007. Foto Claudio Laranjeira. Disponível em: <[www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)>. Acesso em: 13 abr. 2009.

Fábio Cyrino (2004) afirma que a importância que as estradas de ferro, rapidamente, adquiriram no cenário urbano dos grandes centros urbanos europeus imprimiu à arquitetura de suas estações um amplo valor simbólico, combinando em suas linhas vigor e elegância e determinando novos estilos harmoniosos entre as novas técnicas construtivas e materiais e as tradicionais linhas clássicas arquitetônicas. Nelas encontram-se combinados o ferro fundido e os elementos decorativos clássicos com alegorias das culturas agrícolas e industriais decorando os átrios de entradas e de embarque e desembarque, não sendo, entretanto abandonado os métodos tradicionais construtivos como a alvenaria, a cantaria e a carpintaria nas estações intermediárias e de pequeno porte. Isso é facilmente observado nas estações do Vale do Paraíba.

Apesar da relevância histórica e estética dessas construções, o autor aponta para o fato de que a atenção dos historiadores pelas construções vinculadas às redes ferroviárias não ocorreu de imediato, por entenderem que essas edificações eram resultado do mero atendimento a uma nova função, sem qualquer valor cultural.

Observando a lista de itens tombados pelo IPHAN, podemos encontrar uma série de igrejas do período barroco e casas coloniais, e apenas duas estações ferroviárias mereceram

pertencer a categoria de patrimônio cultural material em âmbito nacional, ambas em Minas Gerais, a de Lassance e o complexo ferroviário São João Del Rey/Tiradentes. Esse número passa a ser maior na listagem referente ao órgão estadual o CONDEPHAAT. Porém dentro da antiga Estrada de Ferro São Paulo-Rio, apenas duas estações são tombadas.



**Figura 69** – Estação de Lassance. Foto de Gutierrez L. Coelho, 2009. Disponível em: <[www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)>. Acesso em: 13 abr. 2009.



**Figura 70** – Complexo Ferroviário de São João Del Rey. Foto de Vanessa Stollar, 2008.

Para Reis (2004), mesmo manifestações culturais de interesse nacional, como as que se referem à história do café e à origem da industrialização no Brasil, estão desaparecendo rapidamente, pois as ocorrências dos séculos coloniais tendem a ser mais valorizadas do que aquelas. O passado mais recente não está integrado culturalmente nas grandes metrópoles em formação. Reis acrescenta que o patrimônio cultural de cada região brasileira deve ser mobilizado como ponto de partida para as criações do presente.

Muitas vezes, monumentos e construções são conservados como fachadas de cenários, deixando o local como uma cidade cinematográfica de faroeste com exteriores sem interiores, nesse caso, os interiores se anulam, pelo mal ou pelo não uso. A mera manutenção de um patrimônio material dissociado do cotidiano da sociedade e do desenvolvimento cultural é tão alienante quanto o abandono deste bem.

Otília Arantes (1995) em seu livro *O lugar da Arquitetura Depois dos Modernos*, alerta para o fenômeno atual da indiferenciação dos espaços, a ponto de não se distinguir uma residência de um escritório. Essa indiferenciação está tanto nos padrões arquitetônicos como na maneira como olhamos o cenário das cidades. Assim, arquitetos e urbanistas passaram a criar, ou preservar lugares destinados em princípio a reativar formas sociais, o resultado foi a aglutinação de objetos arquitetônicos desconexos em torno de um espaço que se apresentasse como “coisa pública”. Ou seja, o que acontece com esses espaços públicos é o que ocorre com as estações ferroviárias: a perda, ou desconexão do sentido estético ao social. O sentido social, ora não existe mais, ora é substituído por outro totalmente alienado de seu sentido inicial.

O texto de Otília propõe reflexões sobre a pertinência das estratégias de revalorização dos monumentos. Ela afirma que alguns desses “[...] monumentos estão totalmente ‘desativados’, emudecidos em meio ao mundo desencantado dos tempos modernos” (ARANTES, 1995, p. 141). Cultua-se a antiguidade desses bens e não seus valores históricos, que se fazem representar no máximo em datas comemorativas ou em cartões postais. A autora conclui afirmando que quando não há verdadeira inserção do monumento na vivência cotidiana de um local, eles passam a funcionar como grandes vitrines publicitárias, o sentido da monumentalidade se perde junto com o sentido de vida comunitária ativa, e assim se criam verdadeiros “teatros da memória”.

As estações ferroviárias podem, ou não se enquadrar nesse palco de ficção da memória. Nesse capítulo, a análise feita caso a caso proporciona uma mediação para essa reflexão.

Em cada cidade, encontramos um destino na história das estações ferroviárias. A localização geográfica, a influência do clima, e a intervenção humana foram fatores



determinantes no aspecto atual desses monumentos. Essas estações são casos particulares de monumentos, os quais não foram construídos a priori para resgatar um passado, mas para evocar um futuro e afirmar o progresso. Hoje, significam passado e em alguns casos esquecimento.

A arquitetura, segundo Scruton (1979), muitas vezes é colocada a parte das demais artes, por estar associada a uma função, e isso determina nossa atitude para com ela. Para este autor, o conceito de arte que herdamos é frágil e fragmentário, sendo a arquitetura um meio para um fim, apreciamos os edifícios como meios.

Scruton ainda afirma que manter essa distinção entre arte e ofício é simplesmente ignorar a realidade da arquitetura, não porque a arquitetura seja uma mistura entre arte e ofício, mas porque ela representa uma síntese quase indescritível dos dois. Otília Arantes complementa alegando ser a arquitetura a primeira arte de massa, e a relaciona com a sociedade do simulacro descrita por Baudrillard (1981), sendo assim a percepção da arquitetura se dá coletivamente e na forma de distração. A autora também faz referência a Walter Benjamin (1936) em sua teoria quando fala sobre a possibilidade de uma reordenação social pela transformação do espaço.

Para Scruton a arquitetura é a mais política das artes, por impor uma visão do homem e dos seus objetivos, independentemente de qualquer acordo pessoal por parte dos que vivem com ela. Essa afirmação se torna clara no caso das estações ferroviárias. Um edifício pode ser símbolo visível de continuidade histórica ou um anúncio das novas exigências.

As ferrovias foram responsáveis por uma verdadeira revolução arquitetônica. O ferro adquiri enorme plasticidade e passa a ser usado não somente como estrutura das estações e em seus ornatos, mas influencia todas as construções que surgem posteriormente. Esta declarada a era da arquitetura do ferro.

Localizadas inicialmente na periferia das cidades, trouxeram o centro para perto de si. E assim, as estações foram comandando tudo o que surgia ao seu redor. Faziam parte dos conjuntos ferroviários os armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casas para funcionários, casas de máquinas, etc. Porém, são as estações, as construções mais representativas de todo esse complexo.

Desde o início das atividades ferroviárias na Inglaterra, a forma das estações foi determinada pelos seguintes fatores: pela plataforma de embarque, por sua disposição em relação às linhas férreas e pela edificação que concentrava os serviços necessários ao funcionamento dos trens e ao atendimento dos passageiros. (SOUKEF, 2008, p. 34).

O entusiasmo com a descoberta da plasticidade do novo material deu origem as mais diversas composições.



**Figura 71** – Show room em que é possível identificar algumas das peças instaladas no Brasil no final do século XIX. Fonte: COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a Técnica: A arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2001. p. 30.

Soukef (2008) indica a existência de diversas classificações para as estações, a mais comum é aquela que divide as edificações segundo um trajeto da linha férrea. Nesse caso, temos três situações: as estações de passagem (ou intermediárias), que se localizam ao longo do percurso; as estações terminais; e as estações de entroncamento, onde os usuários podem fazer baldeações. Outra classificação possível é quanto ao tamanho das estações, elas podem ser de pequeno, médio ou grande porte.

Os materiais comumente empregados são: as alvenarias de tijolos ou pedras; o ferro e a madeira para as estruturas; telhas francesas ou ardósia para as coberturas; e a madeira para

as esquadrias. Nos acabamentos encontramos ladrilhos, tábua para os pisos, além de pinturas decorativas, ornamentos de gesso, ferro, etc.

Como a arquitetura ferroviária será bastante diversificada em cada uma dessas estações, descrevo a tipologia dos prédios separadamente, e discorro também sobre o processo de restauro (quando houve), analisando cada uma das três situações, com base no Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas criado pela RFFSA<sup>20</sup> e nos documentos cedidos pelas Prefeituras das cidades de Guaratinguetá, Cachoeira Paulista e Jacareí.

### 3.1 ARQUITETURA DA ESTAÇÃO DE CACHOEIRA PAULISTA



**Figura 72** – Fachada da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Victor Hugo Mori, 2007. Fonte: CACHOEIRA PAULISTA (Município). Secretaria Municipal da Indústria, Comércio, Desenvolvimento e Empregos. Projeto de Revitalização do Complexo da Estação de Cachoeira Paulista. 2009. p. 9.

A estação ferroviária de Cachoeira Paulista pode ser primeiramente classificada como uma estação de grande porte. Possui 177m de comprimento por 17m lineares, 3.000 m<sup>2</sup> de área coberta, e 4.620 m<sup>2</sup> de terreno, sendo a segunda maior estação do Brasil. Ela também pode ser classificada como uma estação de entroncamento. Embora a primeira estação construída na cidade, à margem esquerda do rio, fosse uma estação terminal e provisória, pertencente à Estrada de Ferro D. Pedro II, a estação atual, entregue em 1877, à margem direita do rio, tinha por função ser o maior centro de estocagem no Vale do Paraíba Paulista, e nesta se fazia a baldeação para chegar ao Rio de Janeiro. O edifício foi projetado pelo engenheiro Newton Bennaton, mesmo autor do projeto do primeiro mercado municipal da cidade de São Paulo, onde mais tarde foi construído o Palácio do Tesouro Provincial.

Além de estação de grande porte e de entroncamento, há ainda uma terceira classificação, a de estação-ilha, onde os trilhos margeiam as duas faces de maior comprimento do prédio. Atualmente, os trilhos da parte frontal da estação foram retirados, e o tráfego de trens ainda acontece na lateral do edifício que é voltada para o centro da cidade.

<sup>20</sup> MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S.A. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. São Paulo, 2008.

Com características de vários estilos, a estação é eclética, com predominância do estilo neo-românico, como podemos ver claramente em sua fachada, e até fazer uma analogia desse prédio com diversas outras construções européias contemporâneas, indicando a sintonia desse projeto com o que acontecia na Europa, embora em prédios de outra natureza, como igrejas ou catedrais.



**Figura 73** (esq.) – Catedral de Speyer, Alemanha. Foto disponível em: <[belenambulo.bolgsport.com](http://belenambulo.bolgsport.com)>. Acesso em: 20 jul. 2010.

**Figura 74** (dir.) – Catedral de Reggio di Calabria (1917-1928), Itália. Foto disponível em: <[pt.wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)>. Acesso em: 20 jul. 2010.



**Figura 75** – Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



A estação mesclou referências de diferentes épocas. Sua arquitetura parece querer citar e exaltar diversos períodos históricos somados às inovações trazidas pelo progresso, também mencionados nos ornamentos que exploram a plasticidade do ferro. O estilo neo-românico usado na Europa, principalmente em construções com funções religiosas é o escolhido para ser o preponderante nessa estação, reforçando a idéia de um templo, em que se cultua a chegada do progresso.

O edifício é constituído de uma planta simétrica e as fachadas exibem platibandas compostas de sequências de merlões e ameias, típicos da arquitetura medieval, com baluartes ao longo das séries e nas extremidades, deixando a estação com aspecto de um forte. As aberturas são, em sua maioria, em arco pleno, sendo as exceções encimadas por arcos abatidos. Portanto, ao longo dos seus 177 metros de comprimento, a estação vai citando estilos europeus antigos e novos, como um desejo de inserir à cidade um passado importado de glórias e um futuro de desenvolvimento.



**Figura 76** – Merlões e ameias da estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

A estação possui três torres, uma ao centro e as outras duas em cada uma das extremidades, sendo distribuídas simetricamente. A torre central é a mais alta, e possui três andares. Nela se encontravam funções administrativas, venda de bilhetes, e posteriormente abrigou o correio e a câmara municipal. Entre as torres estão dois grandes galpões onde as mercadorias eram armazenadas. Nas torres laterais podemos encontrar resquícios de banheiros, cozinhas, escritórios.

A torre principal apresenta cinco janelas em cada andar. As janelas são alongadas, e todas ornadas com bandeiras em ferro, ou seja, uma espécie de moldura na parte superior com função de iluminação e ventilação do ambiente. As bandeiras eram contornadas com vergas salientes. As paredes são feitas ora em alvenaria de pedra, ora tijolos, ou uma combinação desses dois, e ainda mista de tijolos e madeira. Dentre os elementos que ornam o prédio, há um em forma de trevo, que a primeira vista parece cumprir a função de um óculo, quase uma marca típica das estações, mas que não pode ser assim denominado por não possuir uma abertura que permita a entrada de luz ou ar.



**Figura 77** – Foto das janelas laterais da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 78** – Detalhes das janelas da Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.





**Figura 79** – Trevo na fachada da estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

Na base da construção há uma cantaria baixa e sutil, as pilastras que sustentam a construção formam cunhais na parte exterior, ou seja, partes verticais proeminentes às paredes.

Nos armazéns as janelas são mais largas e próximas ao chão, mas também são alongadas e ornadas com ferro, mas com traços retilíneos.

Na parte térrea foi utilizado piso em ladrilho hidráulico e nos armazéns piso em cimento. Nos segundo, terceiro e quartos pavimentos foram usados assoalhos em meia madeira ou meio fio sustentados por barrotes em pinho de riga. As telhas são de cerâmica francesa apoiadas em um sistema de tesouras.



**Figura 80** – Foto dos diferentes tipos de pisos usados na Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

Não encontrei nenhuma foto, documento, ou ilustração que mostrasse como era a estação em seu interior, na época de funcionamento da estação. Através de relatos de moradores da cidade, sabemos que a pintura era verde, a madeira utilizada (e que ainda se encontrada desgastada no local) era o pinho de riga. O revestimento externo é feito por duas camadas de argamassa a base de cal, e o revestimento interno é feito somente com reboco liso, o qual recebeu pinturas ornamentais típicas da época. No saguão principal e no salão do primeiro pavimento, o revestimento ornamental empregado foi a escaiola - técnica espanhola de preparação de gesso ou cimento branco que resulta um revestimento liso próprio para elementos arquitetônicos e decorativos. A escadaria é descrita por antigos funcionários como um dos mais belos exemplares da época. As fotos da estação hoje pouco revelam como era sua parte interna, mesmo assim são importantes referências para uma possível restauração da estação.

Além do prédio principal, o conjunto ferroviário era composto de grandes armazéns isolados, caixas d'água, pátio de manobras, girador, carvoeira, área de tráfego e manobras e os trilhos de passagem.



**Figura 81** – Foto de menino brincando no que restou da escadaria da estação. Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 82** – Foto do interior da estação, mostrando restos da pintura. Estação de Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

As soluções arquitetônicas rebuscadas e suntuosas destinadas a esta estação, denotam grande interesse econômico da companhia nesse local, que na época estava em crescente prosperidade.

Fazendo um levantamento de outros exemplares arquitetônicos em Cachoeira Paulista também se verifica esse rebuscamento e sofisticação nas residências e comércios contemporâneos a construção e funcionamento da estação. As casas possuíam uma espécie de brasão em suas fachadas, além de diversos ornamentos florais, que fazem alusão às plantações de café.

É curioso notar que das três cidades estudadas, esta é a que mais possui exemplares de edificações das décadas de dez, vinte e trinta. Ao mesmo tempo em que é a única cidade que não conservou nem restaurou seu patrimônio ferroviário. Mesmo não restaurada a estação atrai muitos turistas e curiosos, e assim como está é um símbolo fiel da saudade dos antigos funcionários e moradores que freqüentavam o local.

Outro fato interessante é constatar que a cidade que possui a maior estação de São Paulo, é também uma das menores em território e número de habitantes. Em 1880, a cidade possuía cerca de 2.500 habitantes, e esse povoado transforma-se rapidamente em importante núcleo urbano receptor da produção cafeeira oriunda de São Paulo e Minas Gerais, o que justifica a presença de residências luxuosas e adornadas. Hoje, com aproximadamente 30.000 habitantes, Cachoeira Paulista possui grande número de construções desse período conservadas, e uma forte influência religiosa. Tudo isso somado gerou no imaginário popular



a recorrente lenda de que desde o assassinato de um famoso padre na década de cinquenta a cidade nunca mais prosperou. Deixando as lendas de lado, a cidade ainda mantém ares do final do século XIX e início do século XX, embora ainda não explore isso como potencial turístico como as cidades históricas de Minas Gerais, parece apenas deixar o tempo passar bem mais devagar.



**Figura 83** (esq.) – Residência em Cachoeira Paulista. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

**Figura 84** (dir.) – Foto de antigo prédio do governo construído em 1895. Foto de Vanessa Stollar, 2010.



**Figura 85** (esq.) – Foto de antigo casarão construído em 1898. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

**Figura 86** (dir.) – Foto de antiga residência em Cachoeira Paulista construída em 1910. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

No início de 2010, a prefeitura de Cachoeira Paulista consegue o termo de guarda do prédio da Estação Ferroviária. O secretário municipal de indústria, comércio, desenvolvimento e emprego, Alex Machado fica como responsável pelos projetos que buscam parcerias e recursos para a restauração do local.

O objetivo, segundo Machado, é restaurar o prédio em sua originalidade, ou mais próximo possível disto:

O madeiramento usado na construção já não existe mais na natureza, quanto aos pisos, poderemos fazer novos moldes para que tenhamos de volta a elegância e beleza da época de ouro do café. Vamos manter tudo o que for possível e restaurar o prédio de acordo com a planta e o projeto original que consta em nossos arquivos. (MACHADO, A. 2010).

O projeto de revitalização engloba não só a estação, mas todo seu entorno, transformando a área em um conjunto de parques temáticos, orçados aproximadamente em R\$15 milhões. Tem como justificativa a recuperação de um patrimônio da cidade para torná-lo um atrativo turístico capaz de abrir um novo e amplo mercado. O parque proposto para a transformação da estação inclui uma praça de eventos, espaços para leitura, belvederes, playground, além de quadras poliesportivas, pistas de skate, etc.

Ocupando a antiga Estação Ferroviária como sede desse conjunto de áreas, mas funcionando o edifício de forma independente do restante, é projetada a instalação de salas de administração, lanchonete/café, biblioteca, área para eventos públicos e privados e canteiro de obra para ensino e prática do restauro .

O complexo ferroviário será adaptado para um espaço de entretenimento, lazer e difusão da cultura. Na lateral esquerda do edifício será reservado um ambiente para a realização de eventos municipais e solenidades oficiais. Na outra face será implantado um canteiro de restauro. O torreão central será destinado à administração do edifício, um café/lanchonete e uma biblioteca municipal. A redação do documento sobre a restauração da estação frisa que a estrutura original do edifício não será alterada, adequando-a para as futuras instalações.

Portanto, a estação será reformada, restaurada e revitalizada, buscando manter as características originais essenciais, porém sustentando algumas mudanças que ocorreram com o tempo, como a retirada dos trilhos, e de alguns materiais que não são mais encontrados. Devido a falta de registros iconográficos que mostrem como a estação era internamente, algumas adaptações terão de ser feitas.

Pode-se encontrar na Carta de Veneza alguns dos princípios que norteiam a revitalização da estação. Este documento propõe a abrangência do espaço ao redor do imóvel e o local onde este se encontra implantado, além disso, alega que a unidade de estilo não é a

finalidade a se alcançar no curso de uma restauração. Porém, os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, deixando evidentes as partes que não são originais. E difere da Carta de Atenas, à medida que esta aconselha a preservação e a conservação do aspecto original dos monumentos. Já a Carta de Restauro enfatiza a restauração como resultado final de uma pesquisa histórica. Portanto, embora com uma justificativa amparada em princípios históricos, o objetivo de transformar a estação de Cachoeira Paulista como parte de um conjunto de parques pode transformá-la em mais um objeto de entretenimento dissociado de alguma fruição. Porém, o fato é que, hoje existem somente hipóteses e ruínas.

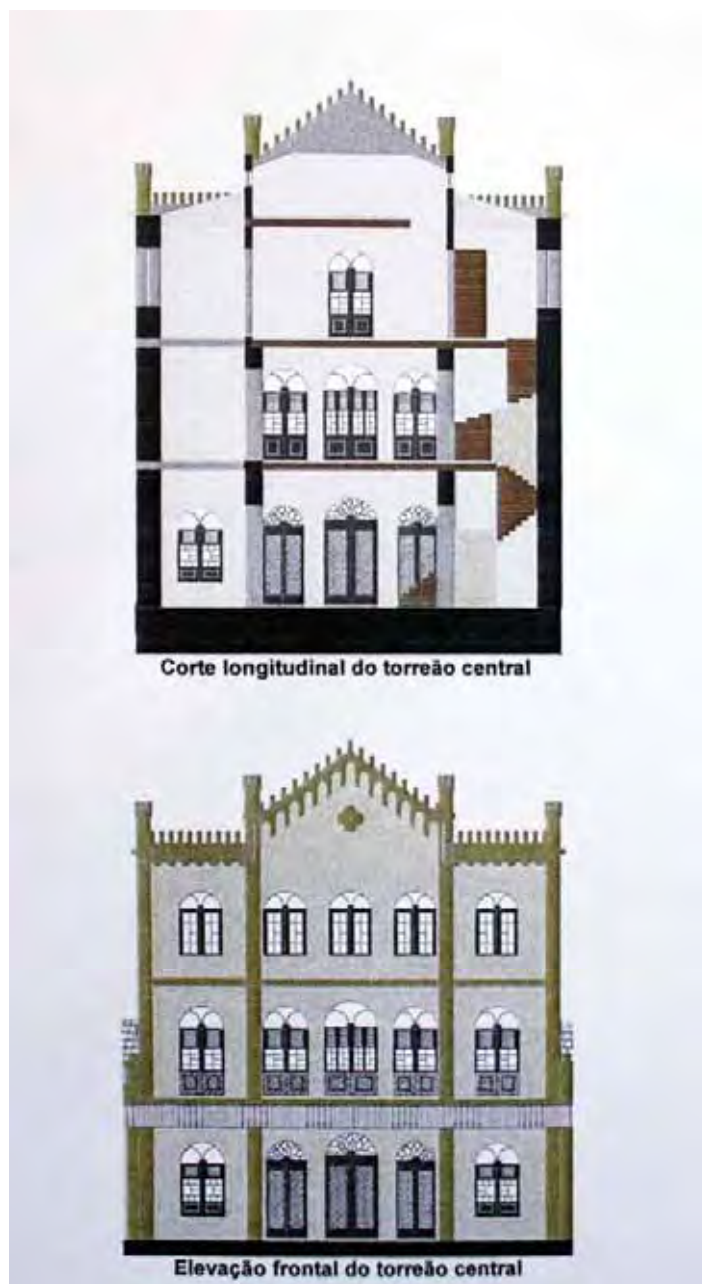


**Figura 87** – Fotomontagem de Victor Hugo Mori, edifício restaurado. Fonte: CACHOEIRA PAULISTA (Município). Secretaria Municipal da Indústria, Comércio, Desenvolvimento e Empregos. Projeto de Revitalização do Complexo da Estação de Cachoeira Paulista. 2009. 25 p.



**Figura 88** – Fotomontagem de Victor Hugo Mori mostrando o antes e depois da estação de Cachoeira Paulista. Fonte: CACHOEIRA PAULISTA (Município). Secretaria Municipal da Indústria, Comércio, Desenvolvimento e Empregos. Projeto de Revitalização do Complexo da Estação de Cachoeira Paulista. 2009. 26 p.





**Figura 89** – Fotomontagem de Victor Hugo Mori, mostrando o torreão central da estação de Cachoeira Paulista. Fonte: CACHOEIRA PAULISTA (Município). Secretaria Municipal da Indústria, Comércio, Desenvolvimento e Empregos. Projeto de Revitalização do Complexo da Estação de Cachoeira Paulista. 2009. 26 p.

### 3.2 ARQUITETURA DA ESTAÇÃO DE GUARATINGUETÁ



**Figura 90** – Foto da estação de Guaratinguetá. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

A Estação de Guaratinguetá já foi um dos lugares mais movimentados da cidade. Um importante centro de circulação de pessoas, pelo qual passaram renomados membros da aristocracia regional e nacional. Produto e cenário de acontecimentos políticos, mas que com a decadência do sistema ferroviário ficou durante anos abandonada até ser reaberta em 2008.

Na década de noventa, a estação estava a mercê de atos de vandalismo e da deterioração causada pelo tempo. Em julho 2002, o prédio, que pertencia a RFFSA, foi comprado pela prefeitura. Em 2004, o Conselho Nacional de Incentivo à Cultura, CNIC, ligado ao Ministério da Cultura, aprovou a utilização da lei Rouanet para o financiamento do projeto de restauração e readequação da estação.<sup>21</sup>

A obra de restauro esteve a cargo do arquiteto Franco L. Polloni, e a reabertura do prédio contou com uma exposição de fotos da estação atual em diferentes épocas e da outra estação que a cidade teve.

Antes da estação atual, a cidade teve duas outras, mas em 1914 foi entregue o prédio que ainda vigora em Guaratinguetá. É uma estação de passagem, de médio porte, com 180 m<sup>2</sup>

---

<sup>21</sup> Lei Federal de Incentivo à Cultura nº 8.313 de 23 de dezembro de 1991. É a lei que institui políticas públicas para a cultural nacional e possibilita as empresas e cidadãos aplicarem uma parte do imposto de renda em ações culturais.

de área construída e 4.400 m<sup>2</sup> de área do complexo ferroviário, com a obra assinada pelo engenheiro Paulo de Frontim. Foi tombada pelo CONDEPHAAT em 1982. Além da estação, fazem parte do complexo ferroviário: a residência do engenheiro ferroviário, construída em 1889, chegou a ser habitada por Euclides da Cunha, enquanto este espera a restauração de sua casa em Lorena, hoje é um restaurante que manteve as características externas do prédio e internamente tem as paredes decoradas com fotografias que contam a história da estação e de seus funcionários; e a Praça Condessa de Frontim, revitalizada simultaneamente à estação, possui bancos de ferro e madeira muito usados no início do século XX. O prédio atual pode ser classificado como uma estação intermediária de pequeno porte.



**Figura 91** – Foto da residência do engenheiro ferroviário. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

A estação é construída em estilo inglês com requinte nos detalhes e no acabamento. Possui uma torre central dotada de um relógio em quatro faces, assim como na estação da Luz e no complexo de Paranabiacaça, mas que não era usual nas estações do Vale do Paraíba paulista. O telhado é feito com telhas de ardósia e cornijas de argamassa trabalhada. O saguão da entrada era revestido com ladrilhos ingleses além de um rico conjunto de sofás e cadeiras de jacarandá trabalhado no estilo vitoriano, forrado com palhinha indiana. Além da preocupação estética, também houve o cuidado de tornar a estação o mais funcional possível, com fácil acesso à plataforma, acesso a bilheteria organizada pela grade frontal, boa iluminação interna.





**Figura 92** – Foto antiga da estação de Guaratinguetá, sem data. Museu Frei Galvão.



**Figura 93** – Foto da Praça Condessa de Frontim após revitalização. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

Apesar da predominância do estilo inglês, na arquitetura dessa estação podemos notar alguns elementos ecléticos, ora mais eruditos, ora mais populares. Como a carranca, escultura de forma humana ou animal, utilizada a princípio na proa das embarcações, encontrada em alguns arcos das janelas. A combinação de formas geométricas que encontramos nas janelas superiores, nos remete aos arabescos islâmicos.

As janelas inferiores são ornadas com arcos interrompidos, ou arco rompido, arco interno de uma abertura que é menor em tamanho do arco externo. Nos vidros dos arcos há monogramas com as iniciais da Central do Brasil, que também podemos encontrar em argamassa nas outras partes do edifício.

O ferro está presente na estrutura e em alguns ornamentos. Na entrada principal há uma Mão Francesa, elemento estrutural em balaço com marquises, feito de ferro fundido decorado com movimentos circulares.



**Figura 94** – Monograma, ornamento formado pelo entrelaçamento das letras iniciais ou principais letras do nome de pessoa ou entidade. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 95** – Mão Francesa elemento estrutural em balaço com marquises. Ferro fundido decorado com movimentos circulares. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 96** – Arco posterior, arco interno de uma abertura que é menor em tamanho do arco externo, arco ornamento chamando arco rompido ou interrompido. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 97** – Ornamento imitando vaso com arabesco em relevo. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 98** – Arco interrompido com cabeça. Conhecido com carranca. Foto de Vanessa Stollar, 2009.



O projeto de restauro foi desenvolvido pela Secretaria de Planejamento e Coordenação da Prefeitura de Guaratinguetá, orçado em R\$1.800.000,00, teve como objetivo não só a revitalização da fachada dos prédios, mas a troca de toda a estrutura hidráulica, elétrica, pintura e alvenaria da parte interna do prédio, além de adaptações física das salas para acesso a portadores de deficiência física e refrigeração do local.

A justificativa do projeto alega que a reforma e restauração artística procuraram recuperar não só o espaço físico da estação, mas a sua reintegração à cultura local, mostrando a população como a estação era originalmente. Portanto, a restauração busca recuperar o aspecto que o monumento tinha em 1914, ano de sua inauguração.

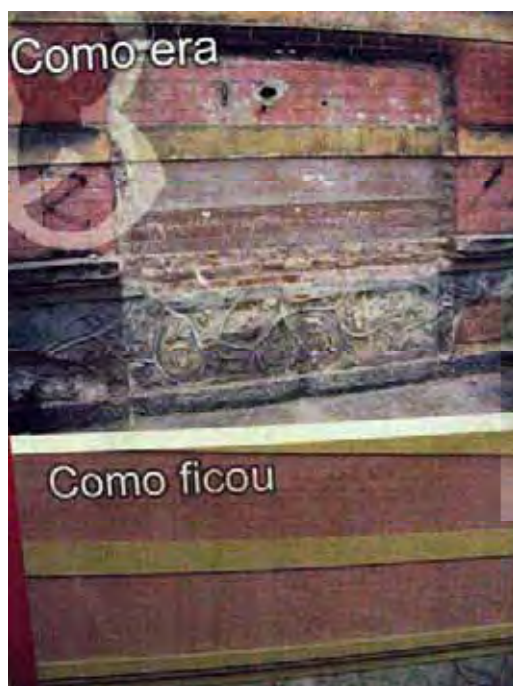
A estação de Guaratinguetá, depois de sua desativação, não passou por nenhum tipo de manutenção ou conservação. Nesse caso a restauração não salvaguarda o monumento, mas o recupera.

A restauração segue alguns princípios da Carta de Restauro, uma vez que o registro fotográfico foi fundamental para a recuperação do aspecto original das peças que constituem a arquitetura da estação. Mas a essência do projeto é mais coerente com a Carta de Atenas, uma vez que defende que no processo de preservação deve ser mantido o valor histórico e plástico do monumento, mantendo o aspecto original e retirando acréscimos colocados em outras épocas.

A cidade que recebe a visita da princesa Isabel em 1884, em 1910 assiste à campanha do então candidato Rodrigues Alves, a passagem do Rei Alberto da Bélgica e em 1919 recebe pelos seus trilhos o cortejo do presidente Rodrigues Alves, tem na estação o grande ponto para a espera de políticos e autoridades. O prédio surge com a incumbência de mostrar a importância política que a cidade adquiriu com a chegada dos caminhos de ferro.



**Figura 99** – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá.  
Fonte Museu Frei Galvão.



**Figura 100** – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá.  
Fonte Museu Frei Galvão.



**Figura 101** – Imagem que consta na documentação sobre o processo de restauro da estação de Guaratinguetá. Fonte Museu Frei Galvão.



**Figura 102** – Foto da parede interna da estação de Guaratinguetá que evidencia a restauração feita na estação, mostrando a antes e depois. Foto, Vanessa Stollar, 2009.



**Figura 103** – Foto do interior da estação de Guaratinguetá. Foto, Vanessa Stollar, 2009.

### 3.3 DESCRIÇÃO DA ESTAÇÃO DE JACAREÍ



**Figura 104** – Foto do antigo prédio destinado a dormitório de funcionários da EFCB. Atual Sala Mario Lago. Foto de Vanessa Stollar, 2009.

A cidade de Jacareí possui um complexo ferroviário formado por três prédios principais que se dialogam pelo posicionamento físico e pela arquitetura. Hoje, esse conjunto é mais conhecido como Pátio dos Trilhos e representa um dos principais marcos históricos do município. A implantação da estrada de ferro no local, e a presença da estação serão as responsáveis pela remodelagem de todo núcleo urbano da cidade. O centro da cidade deixa de ser o antigo núcleo histórico ao redor da Igreja Matriz, alcançando a estação e trazendo ao seu redor comércio e residências.

Fazem parte do complexo ferroviário de Jacareí: a estação principal; o prédio destinado a residência de funcionários; um galpão para armazenagem de mercadorias; plataformas e caixas d'água. Embora muito parecidos em sua arquitetura, o conjunto formado por esses três prédios principais não foi construído simultaneamente. E é importante lembrar que a estação atual de Jacareí foi construída pela administração da Estrada de Ferro Central do Brasil. A estação original, feita a mando da Cia. São Paulo-Rio, era uma estação de pequeno porte, que lembra uma casa colonial.





**Figura 105** – Foto da primeira estação de Jacareí, sem data. Fonte Arquivo Histórico de Jacareí.



**Figura 106** – Complexo Ferroviário de Jacareí após a construção dos novos edifícios em 1925. Fonte Arquivo Histórico de Jacareí.



**Figura 107** – Foto do Complexo Ferroviário de Jacareí na década de 90, quando os prédios ficaram abandonados. Fonte: Arquivo da Prefeitura de Jacareí.

A estação principal é um prédio de pequeno porte com dois caminhos de trilhos que envolvem as plataformas e também pode ser classificada como uma estação intermediária.

Todas as informações técnicas sobre o complexo ferroviário de Jacareí mostrados nesse texto têm como fonte o levantamento arqueológico e a proposta de preservação feitos pela Diretoria de Patrimônio da Prefeitura de Jacareí, realizado em 2004.

A área denominada Pátio dos Trilhos compreende aproximadamente 11.000 m<sup>2</sup>, estando inserida em meio ao centro urbano do município de Jacareí/SP, entre as Praças Raul Chaves e a Praça Conde de Frontim, abrigando atualmente as instalações da Fundação Cultural de Jacareí.

O galpão foi construído antes da estação atual, no final do século XIX, em alvenaria de tijolos sobre alicerce de pedra e coberto com telhas francesas, com uma área de 397 m<sup>2</sup>. A estação principal foi finalizada quase trinta anos depois, em 1925, e segue o mesmo estilo do galpão dantes existente. Assemelhando-se a uma residência das antigas fazendas coloniais, com portas e janelas alongadas e grande extensão, a estação é a mais recente das três citadas, porém a mais tradicional e menos rebuscada. Embora todas as estações referentes ao trecho da antiga Cia. São Paulo-Rio se diferenciem bastante em sua arquitetura, podemos encontrar algumas estações de tipologia semelhantes à que foi adotada por Jacareí, obedecendo a uma solução arquitetônica empregada em casos de pequenas localidades ao longo do ramal, como podemos notar em Guararema e Sabaúna, cidades próximas à Jacareí.



**Figura 108** – Estação de Guararema. Foto de Vanessa Stollar, 2008.



**Figura 109** – Foto da Estação de Sabaúna. Foto de Vanessa Stollar, 2008.

O principal imóvel do complexo, a estação, é hoje sede administrativa da Fundação Cultural de Jacareí. Com uma área construída de 283 m<sup>2</sup>, foi construído em alvenaria de tijolos coberto com telhas francesas, abrigava a bilheteria e espaços administrativos da Rede Ferroviária, no decorrer do tempo, foi alvo de inúmeras intervenções tanto no espaço físico como também no uso, sofrendo algumas alterações em suas características primitivas.



**Figura 110** – Sede da Fundação Cultural de Jacareí, antigo prédio pertencente ao complexo ferroviário de Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2010.



O imóvel construído para abrigar funcionários é hoje a Sala Mário Lago, com 367 m<sup>2</sup>, foi o primeiro a ser recuperado pelo Poder Público Municipal em relação ao conjunto do Pátio dos Trilhos, com a finalidade de abrigar uma sala de projeção para 110 lugares e um pequeno hall de exposição. O projeto visava a manutenção da fachada e adaptação interna para o novo uso.



**Figura 111** – Atual Cine Teatro Mário Lago em Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

O galpão também sofreu diversas intervenções ao longo dos anos, como a construção de anexos, paredes divisórias, vedação e abertura de vãos. Com a desativação da ferrovia, o pátio foi praticamente abandonado, sendo utilizado como abrigo de indigentes e com risco de desmoronamento da cobertura. A reforma do local visou a recuperação de suas características originais e a adaptação desse prédio para a implantação do Núcleo de Arqueologia da cidade, sendo os anexos demolidos.

As duas plataformas eram bastante extensas, totalizando 285 m<sup>2</sup> cada, construídas em alvenaria de tijolos e cobertas com telhas francesas. Uma das plataformas foi retirada do conjunto, permanecendo somente a que se localiza em frente à antiga estação principal.

Ainda estão presentes as duas caixas d'água usadas para abastecimento das caldeiras existentes nas locomotivas movidas a vapor, ambas as caixas são construídas em ferro fundido, sendo que a localizada nas proximidades da Sede administrativa da Fundação

Cultural data de fins do século XIX, e a existente aos fundos do Galpão do Pátio dos Trilhos foi implantada no início do século XX.



**Figura 112** – Foto do antigo armazém da estação, atual Núcleo de Arqueologia de Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2010.



**Figura 113** – Foto da caixa d'água mais antiga da cidade de Jacareí. Foto de Vanessa Stollar, 2010.





**Figura 114** – Foto da Segunda Caixa d’água da estação de Jacareí. Foto: Vanessa Stollar, 2010.

As prospecções de cor nas paredes e modenaturas resultaram na identificação de várias camadas de cores de tinta na parte externa do edifício, identificando as várias fases pelas quais o prédio já passou. A camada de tinta mais antiga encontrada nas paredes externas do prédio aparece na cor amarela, as portas e janelas apresentavam a cor marrom avermelhada. Em outro momento, as paredes externas continuam em amarelo, contudo, as cores das modenaturas, portas e janelas são substituídas pela cor cinza e a parte inferior da parede pintada de cinza mais escuro. E ainda há uma terceira fase, em que a cor das portas, janelas e modenaturas são novamente alteradas, apresentando-se a partir daí na cor bordô.

A fachada do prédio é decorada com um tipo de pintura em alto relevo feito com argamassa denominada chapisco. Nas áreas chapiscadas não foram identificadas qualquer outro tipo de acabamento antigo, portanto, trata-se de um acabamento original do prédio. Constatou-se, entretanto, que existem dois tipos de chapiscos, feitos em momentos diferentes.

O piso na parte externa era composto principalmente por paralelepípedos de blocos de pedras grandes, que foram cobertos com cimento ao longo dos anos. O cimento foi retirado durante o processo de recuperação da estação para mantê-la com suas características originais.

Assim como em Cachoeira Paulista, a presença da estrada de ferro na cidade proporcionava a movimentação do comércio e a visita de políticos e de membros da elite não só da região, mas de todo Brasil. A modernização do transporte, pedia a modernização nos hábitos. Hábitos esses não só de vestir, mas também de habitar e de construir. A cidade precisava se mostrar uma boa anfitriã, as fachadas dos prédios evidenciavam o requinte dos

novos tempos. Além disso, a presença na cidade de dois importantes barões do café trouxe para Jacareí construções de grande destaque.



**Figura 115** – Foto da Residência do Barão de Santa Branca, em Jacareí, demolida . Foto sem data. Fonte: Arquivo Histórico de Jacareí.



**Figura 116** – Solar Gomes Leitão, pertencente ao alferes João da Costa Gomes Leitão, um dos arrendatários da Cia. São Paulo-Rio, hoje é o Museu de Antropologia do Vale do Paraíba. Foto: Vanessa Stollar, 2010.



**Figura 117** – Foto do interior do Solar Gomes Leitão. Foto de Vanessa Stollar, 2010.



**Figura 118** – Detalhe do interior do Solar Gomes Leitão. Foto de Vanessa Stollar, 2010.

Analisando a proposta de recuperação do complexo ferroviário de Jacareí, constata-se um paradoxo, pois ao mesmo tempo em que se opta pela linha purista de preservação, defendida por Viollet Le Duc, retirando-se os anexos construídos em diversos períodos, muitos aspectos originais não foram mantidos, como as plataformas, o entorno, e a vila ferroviária. A preservação do original aparece somente nas fachadas. No interior dos prédios, é importante salientar que o uso será determinante para o resultado físico. O texto da proposta indica a intenção de integrar o conjunto ferroviário a paisagem urbana da cidade, como sujeito de importantes mudanças que ocorreram em Jacareí:



O presente documento tem por objetivo apresentar uma proposta global de intervenção/revitalização para o espaço conhecido como “Pátio dos Trilhos”, não como elemento isolado, mas sim, como fator fundamental para compreensão da evolução urbana de Jacareí e polo de difusão cultural no contexto do município. [...] O projeto prevê a manutenção das características externas em conformidade com as características originais e a adequação de uso do imóvel com as atuais necessidades do Poder Público.<sup>22</sup>

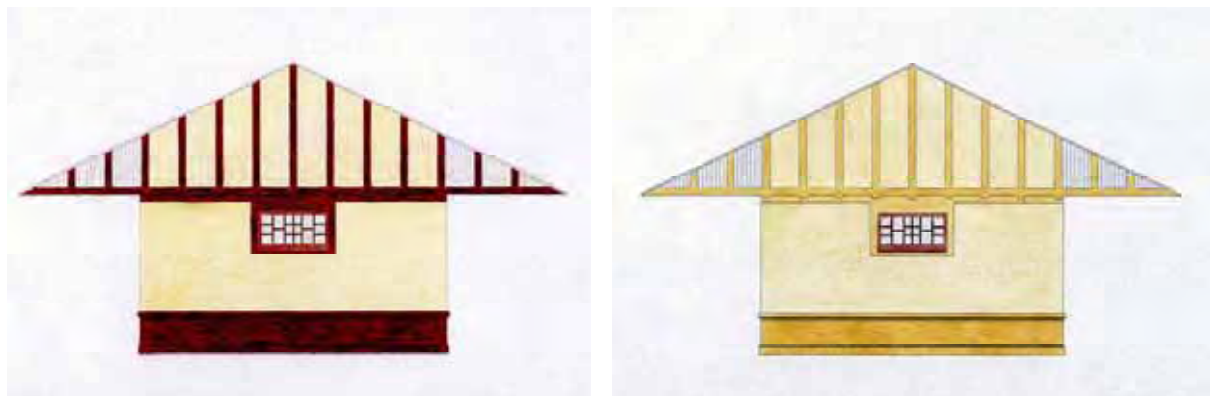
O projeto também prevê um trabalho constante de educação patrimonial, que vise a valorização e reconhecimento histórico dos bens culturais da cidade. O documento é bastante detalhado e completo: começa por uma avaliação diagnóstica de toda a área, das mudanças sofridas pelos prédios em diferentes épocas; levanta propostas de preservação que objetivam a construção do original; e sugere um programa de educação patrimonial. O planejamento de preservação também se inspira na Carta de Veneza, por adotar a concepção que o “patrimônio urbanístico” adquire valor não como objeto de uma disciplina isolada, mas sim como premissa básica de uma doutrina original de urbanização.

Portanto, o poder público reconhece a importância de se manter essas construções remanescentes da ferrovia como um referencial urbanístico do processo de evolução da cidade, mas esse projeto não se aplica, em sua totalidade, na prática. As fachadas foram recuperadas, os prédios estão bem conservados, e com novos usos. Sem julgar a atribuição desses novos usos aos prédios, o fato é que eles não estão abandonados. Importantes eventos acontecem semanalmente no Pátio dos Trilhos, que sem dúvida, é um pólo cultural da cidade, onde as pessoas continuam se encontrando para vivenciar arte, política, e o cotidiano. Mas também é fato, que o Pátio dos Trilhos, em nada se refere a antiga estação ferroviária, a não ser pela pouca extensão de trilhos que foi permitida ficar em frente a estação. Jovens e crianças que não viveram a época da Maria-Fumaça, quando perguntadas não sabem indicar onde fica a antiga estação ferroviária da cidade, embora sejam assíduas frequentadoras do Pátio de Trilhos. Portanto, mantém-se a fachada, mas sem a história.



**Figura 119** – Desenho mostrando a pintura proposta pelo projeto de revitalização do complexo ferroviário de Jacareí. Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.

<sup>22</sup> FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.



**Figura 120** (esq.) – Desenho mostrando a pintura do edifício nos anos 90. Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.

**Figura 121** (dir.) – Desenho mostrando a proposta para pintura do edifício. Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí/SP, 2004.

Os três casos de estações da antiga São Paulo-Rio, que logo passam a pertencer a Cia. Central do Brasil, construídas na euforia pela chegada dos caminhos de ferro, sofrem alterações significativas quando passam a pertencer a nação e não mais ao capital particular dos decadentes barões do café, que porém, não deixam de influenciar no estilo e na história dessas construções. Estas são construídas para transmitir o discurso que impera em cada uma das cidades. Após a decadência do café e da ferrovia o discurso perde o nexo, ou simplesmente fala para ninguém ouvir. No início do século XXI, surge a preocupação de resgate desse patrimônio, que por enquanto, ainda não encontra uma fala comum ou coerente. O Vale do Paraíba conta, assim, um pouco de sua história por seus caminhos de ferro.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma locomotiva maria-fumaça podia percorrer cerca de 50 quilômetros antes de precisar parar para abastecimento de água e lenha. Esse era também o momento em que os passageiros aproveitavam para entrar nos trens e iniciar as viagens [...] Das caixas d'água ao lado dos trilhos surgiram as estações, e essas foram responsáveis pelo desenvolvimento de muitas cidades no século passado.<sup>23</sup>

O transporte ferroviário chega ao mundo como suporte ao comércio de mercadorias. Na época de sua invenção e implantação, não se tinha idéia da proporção das mudanças em diversos âmbitos causadas direta ou indiretamente pelo advento do trem. Por isso, como podemos notar nas estações do Vale do Paraíba, o prédio inaugural, não é mais o que vigora. As primeiras estações, na verdade, eram pontos de parada. Quando o trem dá entrada aos passageiros, há uma preocupação não só funcional, mas estética para com as estações. Além disso, as estações possuem um alto valor simbólico, como portais que anunciam os novos tempos. Elas são a primeira impressão que o visitante terá da cidade, e o turismo começa a se efetivar, promovido por essa nova era das comunicações.

No período de construção das estradas de ferro, não foram somente os materiais que vieram da Europa em função desses novos caminhos, mas engenheiros e arquitetos foram trazidos a mando das companhias formando assim novos padrões arquitetônicos, que rapidamente, se disseminaram e causaram grandes remodelações urbanísticas. Conseqüentemente, as elites se vêm obrigadas a acompanhar as mudanças, não mais satisfeitas com os velhos padrões de construir e habitar. Por todos esses fatores, o estudo da história da ferrovia é fundamental para a compreensão da transformação na ordenação das cidades.

No leste de São Paulo, a ferrovia chega como produto de um anseio de diversas camadas sociais, nas cidades que já existiam e desfrutavam de prestígio econômico e político, mas que dura pouco tempo. No oeste paulista, onde a estrada de ferro chega se desenvolve uma nova cidade.

Hoje, mais de cento e trinta anos depois da viagem inaugural do trem que percorreu São Paulo ao Rio de Janeiro, e quase meio século do início da decadência do transporte ferroviário, volta-se a estar em voga a discussão sobre a implementação do trem no Brasil. A

---

<sup>23</sup> MACHADO, Renato. Trens turísticos já ganham trilhos em 22 linhas pelo País. *Jornal o Estado de São Paulo*, São Paulo, p. C8, 28 fev. 2010.

Agência Nacional de Transporte Terrestres, ANTT, publicou em 2010 o edital de *Concessão para Exploração de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros por Trem de Alta Velocidade na Estrada de Ferro*. O trem de alta velocidade, TAV, cortará o trecho do Rio de Janeiro à São Paulo e Campinas, e assim como em 1870, quando foi fundada a Cia. São Paulo-Rio, hoje as cidades da região também proclamam o direito a serem sede de uma das paradas do TAV.

Aconteceu na quarta-feira, 27, no teatro Colinas de São José dos Campos audiência pública sobre o TAV (Trem de Alta Velocidade). O encontro contou com a participação do prefeito de Jacareí, Hamilton Ribeiro Mota, que reafirmou a disposição de Jacareí para receber uma estação [...] De acordo com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) haverá no mínimo nove estações, dentre as quais sete já estão definidas.<sup>24</sup>

Portanto, a história se repete, e as cidades disputam mais uma vez pela passagem do trem, com medo de se tornarem as novas “cidades mortas”.

E a disputa não é só pelo trem em novo formato, de alta tecnologia, mas volta-se também a cobiçar a memória desse transporte. Em 2004, havia apenas cinco linhas turísticas autorizadas pela ANTT, hoje são vinte e duas e há sete pedidos sob análise. Porém, noventa e cinco por cento da malha ferroviária nacional está na mão de concessionários de carga e o restante é da malha metroviária das grandes cidades.<sup>25</sup> Deste modo, as estações já não possuem a função obrigatória de embarque e desembarque. Dissociada dessa função, produtos de reformas, e em alguns casos, dissociadas de pesquisas, as estações permanecem alienadas de sua história.

O PRESERFE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, criado em 1980 pela Rede Ferroviária Federal S. A, estipula uma série de recomendações para a preservação de imóveis ligados ao transporte ferroviário. Segundo esse órgão, a primeira etapa a ser realizada na manutenção/recuperação de um imóvel é o diagnóstico do prédio e da área ao redor a ser preservada. Para isso é necessário fazer um levantamento de todas as informações possíveis sobre o local. Depois disso, faz-se uma proposta de preservação, quando uma série de decisões precisam ser tomadas sobre a linha de conservação que irá ser seguida. As peças do prédio podem ser mantidas ou substituídas. Quando se decide por manter, há uma intervenção com o objetivo de conter a deteriorização. Quando se substitui,

---

<sup>24</sup> RESUMO da semana - Trem de Alta Velocidade da Região. *Jornal Semanário de Jacareí*, Jacareí, SP, p. 6, 29 jan. 2010.

<sup>25</sup> MACHADO, Renato. Trens turísticos já ganham trilhos em 22 linhas pelo País. *Jornal o Estado de São Paulo*, São Paulo, p. C8, 28 fev. 2010.

um novo objeto com as mesmas características e mesma função é colocado no lugar do anterior.

Portanto, elementos degradados podem ser mantidos, evidenciando a passagem do tempo. Geralmente isso ocorre quando se tem a finalidade de mostrar a narrativa do objeto com o tempo, deixar claro que ele não foi recém inserido no local. Nos três casos estudados, observa-se que quando se pensa em uma estratégia de intervenção, sempre está associada a uma substituição. Peças que podem ser mantidas ganham aspecto de novas, e as que já não podem mais são trocadas, para que o prédio sempre adquira o aspecto de novo. No processo de recuperação de Jacareí e Guaratinguetá preservar é sinônimo de manter com aspecto de recém construído.

Não deixa de ser uma possibilidade, o objetivo de fazer com que o visitante do monumento se sinta realizando uma viagem no tempo. Mas essa não é a única solução, e deve ser analisada a estratégia que melhor se adéque para cada caso.

O Fórum Romano, por exemplo, cultiva justamente as suas ruínas. Instiga, convida e transporta no tempo sem ser reconstituído em sua totalidade. E será que teria o mesmo efeito se assim o fosse?

A PRESERFE orienta que, quando não se tem informações suficientes sobre o original, é melhor manter o imóvel com todas as interferências que tenha sofrido com o correr do tempo a amostra, do que transformá-lo em algo que nunca foi. Mas quando se trata de patrimônio e preservação, há muitos prédios que hoje são o que nunca foram. Nesses casos, o monumento deixa de ser símbolo do passado e passa a ser objeto de um futuro, que começa com essa revitalização. Como um parque temático, construído hoje para representar o século XIX.

Tudo isso é possível, e o objetivo aqui não é fazer juízo dessas iniciativas. Porém, é importante que os objetivos sejam claros e coerentes com o resultado final. Se a finalidade for provocar reflexões estéticas e históricas, um conjunto de elementos devem ser planejados e direcionados para isso.

Há também a vertente que defende que a preservação de monumentos isolados reforça a dissociação da reflexão histórica do cotidiano. Ou seja, como a discussão sobre o processo histórico não acontece espontaneamente no dia a dia, faz-se necessário a criação de centros para que isso aconteça. Segundo Baudrillard (1991), as pessoas já não se olham, mas existem instituições para isso, não andam, mas praticam *jogging*, não se tocam, mas fazem contactoterapia. Quando um prédio é conservado, e a população da qual faz parte não o

reconhece, eles passam a ser monumentos do esquecimento, tentando fazer lembrar o que até suas paredes já se esqueceram.

O autor complementa que quando o real já não é o que era, a nostalgia assume todo o seu sentido. Quando isso acontece, é ela que se torna o eixo orientador das intervenções sobre preservação.

De acordo com Baudrillard (1991, p. 17) “ocidente foi tomado de pânico perante a idéia de não poder salvar o que a ordem simbólica tinha sabido conservar durante quarenta séculos [...] Ramsés não significa nada para nós apenas a múmia é de valor incalculável.”

Cultivam-se objetos e não significados. Necessita-se de um mito visível que nos tranqüilize, mas não da preservação de seu sentido.

Para o autor, um exemplo perfeito de todos os tipos de simulacros juntos e confundidos é a Disneylandia, uma vez que, seu imaginário não é verdadeiro nem falso, é uma máquina de dissuasão encenada para regenerar no plano oposto a ficção do real.

A revitalização de monumentos sem pesquisas prévias e objetivos transformam esses em parques de diversões que só possuem a função de entreter.

Em todos os casos aqui analisados. Nota-se a dificuldade de se colocar em prática o que está previsto nos projetos. Depois de concluídas, as estações de Jacareí e Guaratinguetá não atendem ao que estava previsto na teoria. E no caso de Cachoeira Paulista, ainda não se sabe se o projeto irá realmente ser colocado em prática.

Em Jacareí, a estação principal assume funções administrativas e fica alheia a população, embora seu entorno seja ocupado em eventos e ocasionalmente como ponto de encontro dos jovens. Em Guaratinguetá, a estação é inaugurada com uma exposição, mas hoje não é o centro cultural inicialmente idealizado, e todas as vezes que visitei a estação ela estava ou fechada ou vazia.

Após a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A., muitas foram as tentativas e projetos com o objetivo de recuperação das estações e reintegração dessas no cotidiano das comunidades. A Associação Nacional de Preservação Ferroviária, órgão não governamental com sede em Sabaúna, comandou uma série de projetos direcionados a revitalização da memória ferroviária. Dentre esses projetos estão: a *Exposição 150 Anos da Ferrovia no Brasil*, realizada na estação de Sabaúna, em 2003; o projeto *Cinema na Estação*, que aconteceu também em 2003 e consistiu na apresentação de filmes históricos sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil e região; em 2008, o evento comemorativo dos *150 anos da Central do Brasil*, que contou com uma mostra fotográfica, realizada no período de 04 a 31 de

outubro no Espaço Cultural CPTM, e apresentou 46 fotos mostrando algumas das principais estações a partir do marco zero da EFCB; e diversos outros projetos.

Várias também foram as tentativas de implementar o turismo ferroviário no Vale do Paraíba. Em Guaratinguetá e Cachoeira Paulista, a linha férrea está em perfeito estado, mas sob a concessão de MRS logística, e o transporte de carga é ativo nesse trecho. Em Jacareí, começa em 2000 um forte movimento para realização de roteiro ferroviário que resgate não só a história do trem, mas que durante a viagem contasse a história da religião e da evolução da cidade.

Em 2001, a Prefeitura Municipal de Jacareí começa um estudo para reativar turisticamente a linha férrea que corta a cidade, e pretende ainda construir um parque de 50 mil metros quadrados em uma das áreas por onde passam os trilhos da RFFSA.

A linha uniria César de Souza, distrito de Mogi das Cruzes a 65 quilômetros de São Paulo, ao bairro de São Silvestre, em Jacareí. Além das atrações da viagem por uma bela região, ainda com manchas verdes e estações ferroviárias do século 19, os promotores do auto de linha esperam oferecer aos moradores das cidades a possibilidade de vender artesanato, comidas típicas e doces aos turistas nas paradas.<sup>26</sup>

A proposta é de autoria do professor de turismo da Universidade São Marcos, Fábio Barbosa, e surgiu de um estudo do núcleo de pós-graduação da universidade, que analisou o potencial turístico da área. As associações de moradores e a ANPF limpam um trecho de quatro quilômetros da linha. Ao mesmo tempo, estão mapeando festas típicas, folguedos populares e artistas da região para integrá-los com o turismo.

Em 15 de julho de 2001, o projeto começa a ser colocado em prática com *1.ª Exposição Ferroviária de Jacareí*, em comemoração aos 112 anos da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, onde uma locomotiva alemã de 1889 realizou passeios curtos pelos trilhos da antiga estação ferroviária de Jacareí. A maria-fumaça puxava um vagão com capacidade para 32 passageiros e no pátio dos trilhos estavam fotos expostas e materiais antigos da EFCB.

Este foi um dos projetos pioneiros no Vale do Paraíba que previa a recuperação das estações ferroviárias e dos 19 quilômetros de linha férrea compreendidos no trecho entre as três cidades envolvidas. Porém, em 2002 muda a administração local e muda também os planos em relação a linha férrea.

---

<sup>26</sup> ASSUNÇÃO, Moacir. O trem pode trazer os bons tempos de volta. *Jornal o Estado de São Paulo*, São Paulo, p. C8, 19 ago. 2001.



A Prefeitura de Jacareí está negociando com a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) a compra de 12, 5 quilômetros da linha férrea que corta o centro da cidade para viabilizar a implantação do Anel Viário. A RFFSA informou que está disposta a fazer o negócio [...] Pelo uso do trecho desativado da ferrovia, o prefeito Marco Aurélio de Souza estaria disposto a investir na revitalização da linha férrea que ainda está em utilização.<sup>27</sup>

A revitalização da linha nunca chega a acontecer. Em 2004, os trilhos são retirados da cidade, dando fim ao projeto de revitalização da linha e implementação do trem turístico.

É enorme a quantidade de vagões, locomotivas e outras peças que se degradam em ambientes abertos. Peças essas que poderiam ajudar a recompor a história ferroviária. Mas que assim como as estações estão a mercê de trocas dos administradores locais.

Em 2010, especialistas do Conselho do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado (Condephaat) vistoriaram dezenas de antigas estações ferroviárias do interior de São Paulo. Além da importância histórica, avaliaram aspectos arquitetônicos, urbanísticos e ambientais, e pretendem pelo menos triplicar o número de bens tombados até o fim do ano, acelerando os processos - atualmente, são 17, quatro na capital. Restam mais de 200 estações ferroviárias no interior do Estado, mas apenas 13 são tombadas. Nenhuma estação foi avaliada em ótimo estado e apenas sete foram consideradas em bom estado.<sup>28</sup>

Acredito que as estações não devam permanecer estáticas, mumificadas e alheias a população. Há muitas possibilidades a serem discutidas sobre esse tema, mas a arte integrada à tecnologia pode oferecer novas possibilidades de contar essa história, e fazer com que eles passem a interagir com a comunidade. As ferrovias são responsáveis pelo atual desenho urbano nessas cidades. Também narram a história da imigração, do processo de industrialização e da consolidação dos eixos de exportação, sobretudo do café. Mais que monumentos elas podem vir a ser verdadeiras instalações artísticas, em que com o auxílio da fotografia, do vídeo, e de outras mídias, seu ambiente seja responsável pela manifestação de sua história.

---

<sup>27</sup> JACAREÍ tenta comprar trecho de ferrovia. *Jornal Vale Paraibano*, São José dos Campos, SP, p. 10, 20 dez 2002.

<sup>28</sup> PUSCHKINE, Alexandre. São Paulo tenta salvar antigas estações de trem. Disponível em: <<http://www.trembrasil.org.br/fazendo%20e%20acontecendo/paranapiacaba3.htm>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABERNAZ, M. P.; LIMA, C. M. *Dicionário ilustrado de Arquitetura*. 2. Ed. São Paulo: ProEditores, 2000.
- ACERVO CENTRO CULTURAL SÃO PAULO. *Acervo de Pesquisas Folclóricas de Mário de Andrade 1935-1938*. São Paulo, 2000.
- ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000.
- ARANTES, Otilia. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. São Paulo: Edusp, 1995.
- ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. *Metrópole e cultura: São Paulo no meio século XX*. Bauru/SP: Edusc, 2001.
- ASSIS, Joaquim Maria Machado de. Evolução. Disponível em: <<http://www.cce.ufsc.br/~nupill/literatura/evolucao.htm>>. Acesso em: 3 mar. 2010.
- ASSOCIAÇÃO DOS APOSENTADOS DA REDE FERROVIÁRIA FEREDAL S. A. Disponível em: <<http://www.aarffsa.com.br/>>. Acesso em: 02 ago. 2008.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Disponível em: <<http://www.abpf.org.br/>>. Acesso em: 01 abr. 2008.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA REGIONAL SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.abpfs.com.br/>>. Acesso em: 1 abr. 2008.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Disponível em: <<http://www.anpf.com.br/>>. Acesso em: 24 abr. 2008.
- ASSUNÇÃO, Moacir. O trem pode trazer os bons tempos de volta. *Jornal o Estado de São Paulo*, São Paulo, p. C8, 19 ago. 2001.
- AUMONT, Jacques. *A Imagem*. Trad. Estela dos Santos Abreu; Cláudio César Santoro. São Paulo: Papirus, 1993.
- BARDI, P. M. *Em Torno da Fotografia no Brasil*. São Paulo: Raízes Gráficas, 1987.
- BARTHES, Roland. *A Câmera Clara*. Trad. Júlio Castañon Guimarães. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.
- BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. Trad. Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Perspectiva, 1989.

BAUDRILLARD, Jean. *Simulacros e simulação*. Trad. Maria João da Costa Pereira. São Paulo: Relógio d'água, 1991.

BECCARI, Alfio. *Revista História Viva*. Edição especial. Caminhos do Trem. A mais brasileira das ferrovias. v. 2. 2008.

BENJAMIN, Walter. *Reflections: Essays, Aphorisms, Aphorisms, Autobiographical Writings*. Trad. E. Jephcot. New York: New York e London, 1978.

BOURDIEU, Pièrre. *As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário*. São Paulo: Cia. dasLetras, 1996.

BRANCATELLI, Maria Odette; LOPES, Helena; TOLEDO, Vera Vilhena de. *A Riqueza nos Trilhos: história das ferrovias no Brasil*. São Paulo: Moderna, 1998.

BRANDI, Cesari. *Teoria da Restauração*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2005.

BRASIL. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <<http://201.57.54.6/legislacao/Regulacao/suerg/Dec-lei25-37.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2008.

CACHOEIRA PAULISTA. Secretaria Municipal da Indústria, Comércio, Desenvolvimento e Empregos. Projeto de Revitalização do Complexo da Estação de Cachoeira Paulista. 2009. 55 p.

CAMARGO, Mônica. *Fotografia: Cultura e Fotografia Paulistana no Século XX*. São Paulo: Mandacaru, 1992.

CARTA DE ATENAS. Novembro de 1933. Assembleia do CIAM, Congresso Internacional de Arquitectura Moderna, 1933.

CARTA DE VENEZA. Maio de 1964. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, ICOMOS, Conselho Internacional de Monumentos e Sítios –  
CARTA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE MONUMENTOS E SÍTIOS

CARTA DO RESTAURO de 6 de Abril de 1972 - Ministério de Instrução Pública. Governo da Itália - Circular n.º 117.

CARTAS E CONVEÇÕES INTERNACIONAIS. Património Arquitetónico e Arqueológico, Ministério da Cultura, I.P. P. A.R., (1996).

CASTRO, Hugo. *O drama das estradas de ferro no Brasil*. São Paulo: LR, 1981.

CASTILHO, Edson Donizetti; REIS, Fábio José Garcia dos (Org.). *Vale do Paraíba: pessoas, instituições e movimentos: contribuições revelantes nos séculos XIX e XX*. Campinas: Alínea, 2008.

CHAUÍ, Marilena. Política Cultural, Cultura Política e Patrimônio Histórico. In: \_\_\_\_\_. *O Direito a Memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: DPH, 1992. cap. 2, p. 37-47.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. Trad. Vieira Machado. São Paulo: Unesp, 2001.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Convenção para Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, 17 de Outubro a 21 de Novembro de 1972.

COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a Técnica: A arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2001.

COUPÉ, Benedito Dubsy. As estações ferroviárias de Guaratinguetá. *Periódico do Museu Frei Galvão*, Guaratinguetá, n. 284, 2008.

CRUZ, Luiz José Navarro da. Ferrovia: linhas para o progresso. *Jornal Semanário de Jacareí*, Jacareí, p. 5, 25 abr. 2001.

CUNHA, Euclides da. *Contrastes e Confrontos*. Porto: Lelo & Irmão, 1923.

CYRINO, Fábio R. Pedro. *Café, Ferro e Argila: A história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua Arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 24 abr. 2008.

FABRIS, Annateresa. *Fotografia: usos e funções no século XIX*. São Paulo: Edusp, 1991.

FABIANO, Maria Isbella Maia. A dama da estação. *Periódico do Arquivo Memória de Guaratinguetá*, v. 1, n. 186, p. 1-4, 1999.

FENELON, Déa Ribeiro. Políticas Culturais e Patrimônio Histórico. In: \_\_\_\_\_. *O Direito a Memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: DPH, 1992. cap. 1, p. 29-35.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Aurélio século XXI: o dicionário da Língua Portuguesa*. 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

FERREZ, Gilberto. *A fotografia no Brasil: 1840-1900*. Rio de Janeiro: Funarte, 1985.

FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREÍ. Proposta de preservação do Complexo Ferroviário de Jacareí. Jacareí, 2004.

GADAMER, H-G. *Verdad y método*. Salamanca: Sígueme, 1993.

GIESBRECHT, Ralph. Trilhos no Interior Paulista. *Revista Caminhos do Trem*, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 20-27, out. 2008.

GIFFONNI, Marcos. A estação de Cachoeira Paulista. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/cachoeira.htm>>. Acesso em: 20 jul. 2008.

\_\_\_\_\_. Estação Ferroviária de Guaratinguetá. Disponível em: <<http://www.anpf.com.br/arquiteferro/guaratingueta/guara.htm>>. Acesso em: 12 mar. 2008.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HILAIRE, August de Saint. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*: 1822. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1932.

HOLANDA. Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

HOSSEPIAN, Oliver. *De trens e emoções*. São Paulo: Ibrasa, 2001.

INSTITUTO DE ESTUDOS BRASILEIROS. *Mário de Andrade Fotógrafo e Turista Aprendiz*. São Paulo, 1993.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 02 ago. 2008.

JACAREÍ tenta comprar trecho de ferrovia. *Jornal Vale Paraibano*, São José dos Campos, SP, p. 10, 20 dez 2002.

JACAREÍ. Lei nº. 4.557, de 26 de dezembro de 2001. Dispõe sobre a política de pública de preservação do Patrimônio Cultural e cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural do Município de Jacareí - CODEPAC e o Fundo de Patrimônio Cultural de Jacareí – FUPAC.

KOSSOY, Boris. *Origens e Expansão da Fotografia no Brasil-Século XIX*. Rio de Janeiro: Funarte, 1980.

KUHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura de Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Fapesp; Secretaria da Cultura, 1998.

LEMO, Carlos Alberto Cerqueira. Apresentação. In: \_\_\_\_\_. *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: 9º SR/IPHAN, 2006. p. 13-17.

LENCIONI, Benedicto Sérgio. *Retalhos de Memória*. São José dos Campos/SP: JAC, 1999.

LOBATO, Monteiro. *Urupês*. São Paulo: Editora Nacional, 1945.

LUSO, E.; LOURENÇO, P. B.; ALMEIDA, M. Breve História da Teoria da Conservação e do Restauo, 2004. Disponível em: <<http://www.civil.uminho.pt/cec/revista/Num20/Pag%2031-44.pdf>>. Acesso em: 7 jul. 2009.

MACHADO, A. Restaurar a Estação Ferroviária: um novo desafio: depoimento. 12 de fevereiro, 2010. Disponível em: <<http://www.cachoeirapaulista.sp.gov.br/main.php?logic=noticia.visualizar&id=792>>. Acesso em: 25 fev. 2010.

MACHADO, Renato. Trens turísticos já ganham trilhos em 22 linhas pelo País. *Jornal o Estado de São Paulo*, São Paulo, p. C8, 28 fev. 2010.

MAGALHÃES, Ângela; PEREGRINO, Nadja. *Fotografia no Brasil: Um Olhar das Origens ao Contemporâneo*. Rio de Janeiro: Funarte, 2004.



MAKINO, Miyoko. O café pede passagem. *Revista Caminhos do Trem*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 28-35, set. 2008.

MARINS, Paula César Garcez. Barões do café: poder prestígio e memória. *Revista Caminhos do Trem*, São Paulo, v. 1, n.1, p. 42-49, set. 2008.

MEMÓRIA DO TREM. Disponível em: < <http://www.trem.org.br/>>. Acesso em: 26 abr. 2008.

MENDES, Luciana. Estação de Guará pode usar Lei Rouanet. *Jornal Vale Paraíbano*, Guaratinguetá, p. 10, 26 maio 2004.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. A Cidade como Bem Cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. In: \_\_\_\_\_. Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo: 9º SR/IPHAN, 2006. cap. 1, p. 35-53.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *O Visível e o Invisível*. São Paulo: Crítica Literária, 2002.  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S.A. *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*. São Paulo, 2008.

MOTTA, Alves Sobrinho. *A civilização do café*. São Paulo: Brasiliense, 1967.

MOVIMENTO DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Disponível em: <<http://www.trembrasil.org.br/>>. Várias consultas a partir de: 24 abr. 2008.

PAPALI, M. A. C. R.; SILVA, A. K. R.; SILVA, F. R. B. A Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista no Final dos Oitocentos. In: SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO VALE DO PARAÍBA, 21., 2007, São José dos Campos. Anais... São José dos Campos: JAC, 2008. p. 187-192.

PATETTA, Luciano. *História de la Arquitectura*. Antologia Crítica. Madrid: Hermann Blume, 1984.

PERSICHETTI, Simonetta. *Imagens da Fotografia Brasileira*. São Paulo: Senac, 2000.

PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.

PORTAL VALE DO PARAÍBA. Disponível em: < <http://www.valedoparaiba.com/>>. Acesso em: 25 mar. 2008.

PRINCE, Ana Enede. *Metodologias Diversificadas para o Ensino da História Local: Vale do Paraíba*. Taubaté: Cabral, 2006.

PUSCHKINE, Alexandre. São Paulo tenta salvar antigas estações de trem. Disponível em: <<http://www.trembrasil.org.br/fazendo%20e%20acontecendo/paranapiacaba3.htm>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

RALP, Christoffer. A estrada de Ferro Central do Brasil. Disponível em: <[http://www.anpf.com.br/historico\\_efcb.htm](http://www.anpf.com.br/historico_efcb.htm)>. Acesso em: 20 jul. 2008.

- REIS, Nestor Goulart Filho. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- RESUMO da semana - Trem de Alta Velocidade da Região. *Jornal Semanário de Jacareí*, Jacareí, SP, p. 6, 29 jan. 2010.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981.
- SALA, Danton. *O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: História Oficial e Estado Novo*. São Paulo: USP, 1988. 214 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Faculdade de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, 1988.
- SÃO PAULO. Palácio das Indústrias – memória e cidadania. São Paulo, 1992.
- SCRUTON, Roger. *Estética da arquitetura*. Trad. Maria Amélia Belo. Lisboa: Edições 70, 1979.
- SILVA, De Geraldo Gomes. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988.
- SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO VALE DO PARAÍBA, 21., 2007, São José dos Campos. Anais... São José dos Campos: JAC, 2008.
- SOUKEF JUNIOR, Antonio; ABARELLO Filho, Eduardo. *Cem anos luz*. São Paulo: Dialeto – Latin American Documentary, 2000.
- \_\_\_\_\_. O legado das ferrovias. *Revista Caminhos do Trem*, São Paulo, v. 1, n. 4, p. 33-40, jan. 2009.
- TAUNAY, Visconde de. *Viagens de Outrora*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de SP, 1921.
- TENCA, Álvaro. *Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex-alunos do curso de ferroviários da Companhia Paulista de estradas de ferro*. 2002. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- TOLEDO, Francisco Sodero. *Outros Caminhos: Vale do Paraíba do regional ao internacional, do global ao local*. São Paulo: Salesiana, 2001.
- \_\_\_\_\_. Cafeicultores e Conservadorismo no Vale do Paraíba: o convênio de Taubaté. CASTILHO, Edson Donizetti; REIS, Fábio José Garcia dos (Org.). *Vale do Paraíba: pessoas, instituições e movimentos: contribuições relevantes nos séculos XIX e XX*. Campinas: Alínea, 2008.
- \_\_\_\_\_. Economia Cafeeira e Aspectos Urbanos. Disponível em: <[http://www.valedoparaiba.com/terragente/estudos/economia\\_01.htm](http://www.valedoparaiba.com/terragente/estudos/economia_01.htm)>. Acesso em: 7 jul. 2009.

TURAZZI, Maria. *Marc Ferrez: Fotografias de um “Artista Ilustrado”*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

VASCONCELOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

VASQUEZ, Pedro Karp. *Ferrovias e Fotografia: no Brasil da primeira República*. São Paulo: Metalivros, 2008a.

\_\_\_\_\_. Nos trilhos da História. *Revista Caminhos do trem*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 7-9, set. 2008b.

\_\_\_\_\_. *Nos trilhos do Progresso: a ferrovia no Brasil Imperial vista pela fotografia*. São Paulo: Meta Livros, 2007.

# APÊNDICE

## O processo de transformação da estação da cidade de Cachoeira Paulista









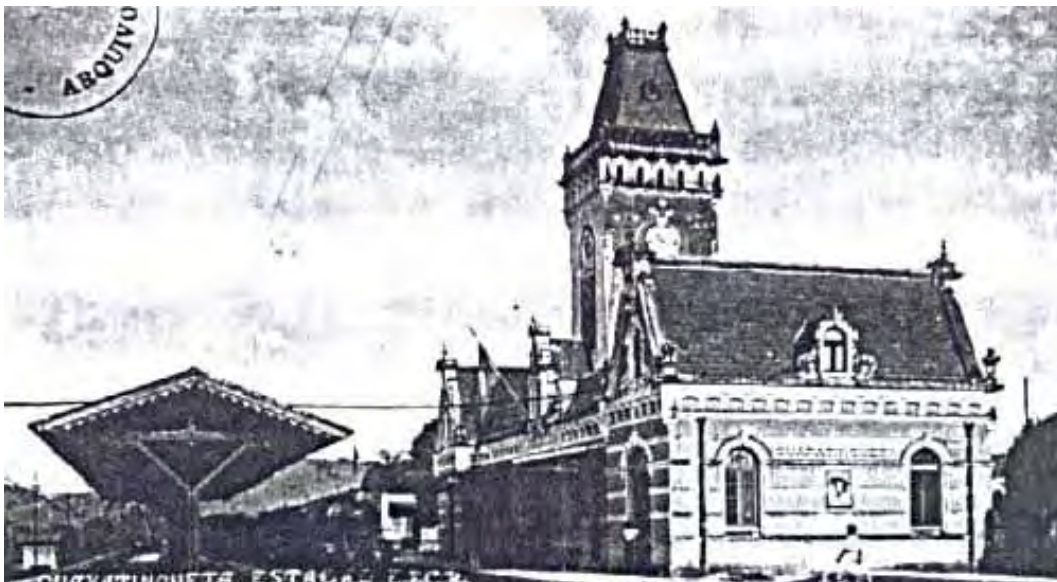








## O processo de transformação da estação da cidade de Guaratinguetá











**Estação antes do restauro**



**Estação após o restauro**



**Bilheteria da estação antes do restauro**



**Bilheteria da estação após o restauro**







**Antigo galpão da estação de Guaratinguetá**



**Antigo galpão da estação de Guaratinguetá**





**O processo de transformação da estação da cidade de Jacareí**



**A primeira estação da cidade**



**A segunda estação em construção, 1924**









**Foto antiga da estação, quando esta possuía as duas plataformas**



**Estação sem parte dos trilhos e plataforma, 2009**



**Atual Sala Mário Lago antes da reforma**



**Sala Mário Lago após a primeira reforma, final dos anos 90**





**Sala Mário Lago, 2009**



**Antiga bilheteria da estação, sem data**



**Antiga bilheteria, atual Fundação Cultural de Jacarehy, 2009**