

A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS E SUA POSSÍVEL VALORAÇÃO COMO PATRIMÔNIO

NÍVEA MUNIZ VIEIRA, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, SÃO PAULO, BRASIL.

Doutoranda em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Geografia e Meio Ambiente pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e especialista em Patrimônio pelo Programa de Especialização em Patrimônio (PEP-IPHAN), com Bacharelado e Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). E-mail: niveamuniz@yahoo.com.br.

DOI

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i21p71-102>

A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS E SUA POSSÍVEL VALORAÇÃO COMO PATRIMÔNIO¹

NÍVEA MUNIZ VIEIRA

RESUMO

Em sua organização espacial atual, os bens industriais nos informam sobre o quadro sociopolítico-econômico a partir da recuperação de sua memória, permitindo compreender seu processo de produção. Suas histórias estão registradas nos vestígios de um passado-presente. São materialidades carregadas de sentidos pelos valores a elas atribuídos. No artigo que segue, procuramos discutir o patrimônio ferroviário como parte do chamado patrimônio industrial. Caminhamos no sentido de produzir uma atribuição de valor à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), estudando as transformações da ferrovia e de seu entorno no espaço e no tempo. Trabalhamos com um recorte mais específico ao analisar a importância desta estrada de ferro para o município de João Neiva. A escolha da Estrada de Ferro Vitória a Minas como objeto de estudo passa pela reflexão e apontamento de aspectos a serem considerados na valoração patrimonial do patrimônio ferroviário, independentemente, de sua instância de preservação (federal, estadual ou municipal).

PALAVRAS-CHAVE

Patrimônio industrial. Espírito Santo. Ferrovias. Estrada de Ferro Vitória a Minas.

1. Este artigo foi elaborado a partir da continuação da pesquisa realizada junto ao Iphan no momento da Especialização em Patrimônio, quando tivemos a oportunidade de trabalhar com a arquiteta Jurema K. E. Arnaut (atual diretora do Centro Regional de Capacitação em Gestão do Patrimônio – Centro Lúcio Costa/IPHAN) e com o geógrafo Rodrigo Valverde (atualmente, professor do Departamento de Graduação e de Pós-graduação em Geografia da USP).

THE VITÓRIA-MINAS RAILWAY AND ITS POSSIBLE VALUATION AS HERITAGE

NÍVEA MUNIZ VIEIRA

ABSTRACT

In its current spatial organization, recovering industrial goods recovers an economic, social and politic framework, which allows us to understand their production process. Their stories are recorded in the vestiges of a past-present. They represent a materiality loaded with meanings given by values assigned to them. In this article, we discuss the railroad heritage as part of the so-called industrial heritage. We have assessed the value of the Vitória-Minas Railway (EFVM) by studying the railway transformation, as well as its environment's, through space and time. We work with specific focus on analyzing the railway's importance to the city of João Neiva. The choice of the Vitória-Minas railway as this study's subject passes through reflection and pointing aspects to be considered in the heritage valuation of railroad heritage, regardless of its preservation instance (federal, state or municipal).

KEYWORDS

Industrial heritage. Espírito Santo. Railways. Vitória-Minas Railway.

INTRODUÇÃO

O processo de industrialização *stricto sensu* ocorreu no Brasil depois de 1930. Entretanto, um parque industrial inicial começou a ser formado antes desta década através de elementos que devemos considerar ao analisar o crescimento industrial brasileiro (SAES, 2009). De acordo com o autor, os primeiros relatos de produção industrial no Brasil datam do século XVIII para o XIX. Trata-se, na verdade, de uma fase de protoindustrialização marcada por uma produção manufatureira. Foi em meados do século XIX que um novo contexto político e econômico fomentou a formação de indústrias mais representativas qualitativamente e quanto à capacidade produtiva. Cidades como Salvador (BA) e Rio de Janeiro (RJ) passaram a formar suas primeiras grandes indústrias. Eram poucas companhias, mas já buscavam incorporar maquinário e atender ao comércio local com produtos têxteis (SAES, 2009). É o processo de desenvolvimento industrial brasileiro, que se estabeleceu no tempo e no espaço de maneira heterogênea, diferenciando-se nas distintas regiões do país.

Os sistemas de transporte no Brasil foram instalados, sobretudo, em função das necessidades e dos interesses dos países industrializados, antecedendo à industrialização propriamente dita (SILVA, 2008). Surgiram investidores interessados no desenvolvimento de estradas de ferro e na ampliação da infraestrutura, visando ao incremento do crescimento econômico.

Apenas em 1835 surge a primeira lei que autoriza a concessão de implantação de ferrovias no Brasil, tendo Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, como um dos seus grandes incentivadores. O primeiro trecho ferroviário só foi inaugurado em 1854, com o início do funcionamento da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e a Estrada de Ferro Petrópolis, conhecida como Estrada de Ferro Mauá. Como bem coloca Silva (2008), examinando o conjunto das empresas que se estabeleceram no Brasil a partir de 1860 até o final do século XIX, é característico o predomínio do capital inglês e sua estreita vinculação às atividades exportadoras, tendo as estradas de ferro como símbolo. O café, base para a industrialização brasileira, foi desenvolvido especialmente nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e em algumas áreas de Minas Gerais. As ferrovias e os portos usados para o transporte do café passaram a fazer parte do setor industrial *a posteriori*.

É assim que em um processo de modernização e de industrialização cujo marco foi a instauração de ferrovias, dois momentos fundamentais se fazem notar. O primeiro, data do governo de Getúlio Vargas (1930-1945), quando a indústria brasileira ganhou impulso. Negociando com países estrangeiros as concessões de tecnologia necessárias para fomentar a indústria nacional, Vargas se apoiou nas estradas de ferro para escoar a produção das indústrias de transformação que surgiam no país. Um segundo período, já no governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1960), foi marcado pela ampliação do parque industrial brasileiro e pela alteração do grau de importância das ferrovias. A partir da efetivação de uma nova política de abertura econômica para o capital internacional, atraindo indústrias multinacionais, sobretudo, montadoras de veículos internacionais (Ford, General Motors, Volkswagen e Willys), as ferrovias perderam importância em favor das rodovias.

A partir da segunda metade do século XX, houve a instauração de um novo momento na história econômica e política mundial: referimo-nos à década de 1970, que marcou este processo de reestruturação capitalista no mundo. Tal processo decorreu, sobretudo, do avanço e da ampliação dos meios de transporte e de comunicação, viabilizando a flexibilização e a diversificação dos mercados, com reflexos nas relações sociais e culturais. Nas décadas seguintes, a industrialização brasileira continuou a crescer com altos e baixos e considerável nível de dependência de outros países.

Porém, a rede ferroviária, que havia desempenhado papel fundamental na industrialização brasileira, foi pouco a pouco perdendo importância ou mesmo sendo abandonada. Nesse processo de perda da função econômica e social da antiga rede ferroviária, todo um conjunto de relações entre cultura e técnica e entre povoamento e economia foi deixado de lado, dando espaço para a reconstrução de novos valores e sentidos para a ferrovia.

A ferrovia é o símbolo da industrialização e da chegada da modernidade no Brasil e, apreendida como um sistema, pode ser valorada como patrimônio industrial, o que se dará ou não conforme suas especificidades e grau de importância. Introduzimos aqui a ideia de patrimônio industrial como um conjunto de materialidades produzidas socialmente em determinado modo de produção industrial. São materialidades carregadas de sentido pelos valores imateriais a elas atribuídos (VIEIRA, 2009 e 2015). Vale ressaltar que não restringimos a noção de patrimônio industrial ao patrimônio ferroviário e vemos o patrimônio ligado à ferrovia como um conjunto, um sistema formado por uma interação de elementos que formam um todo articulado e complexo.

Em se tratando de um estudo de identificação no campo do patrimônio industrial, nosso objeto de estudo é a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que tem no transporte do minério de ferro a sua principal função, mas que também é uma das pouquíssimas ferrovias brasileiras a manter até hoje o trem de passageiros. Nosso objetivo é discorrer acerca da importância desta estrada de ferro para os seis municípios por ela ligados no estado do Espírito Santo: Cariacica, Fundão, Ibirapu, João Neiva, Colatina e Baixo Guandu. Identificando-a como patrimônio industrial, tratamos da implantação da EFVM em seu trecho no Espírito Santo e de suas consequências para a organização espacial atual, enfocando permanências e, principalmente, mudanças provocadas pelo seu estabelecimento em 1904.

Referimo-nos às possíveis reorganizações espaço-temporais e aos seus desdobramentos em sua hinterlândia, que denominamos área sob influência da EFVM no estado do Espírito Santo. Indicamos, sob um panorama geral, a influência da ferrovia na configuração espacial de seu entorno no que tange às dimensões cultural-simbólicas, econômicas e políticas, que incluem o desenvolvimento de cidades, de infraestruturas, da dinâmica populacional, de práticas sociais que, simultaneamente, comandam e são

Tendo em vista essas questões, o estudo foi realizado a partir de levantamento bibliográfico e de fontes documentais nos acervos da Biblioteca Nacional, da Biblioteca Noronha Santos/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e da Biblioteca da Vale, localizadas no Rio de Janeiro, além de dados secundários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A partir do trabalho de campo (2009), tivemos a oportunidade de pesquisar, ainda, nos arquivos da Superintendência do Iphan no Espírito Santo (Iphan/ES) e em instituições como a Biblioteca do Museu da Vale (Vila Velha), a Biblioteca Pública Estadual e o Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo (IHGES), localizados em Vitória. O trabalho de campo viabilizou o levantamento de informações através da realização de entrevistas e do reconhecimento do objeto estudado.

Listamos, como objetivos, a ampliação da noção de patrimônio, passando por uma discussão acerca do quadro de bens tombados em nível federal no estado do Espírito Santo e a identificação da EFVM como patrimônio industrial, construindo um olhar sobre o processo de conhecimento e de atribuição de valor sobre esse patrimônio. Para tanto, articulamos os conceitos de patrimônio industrial, técnica e espaço para construir um entendimento sobre a EFVM e o seu entorno.

Buscando a contextualização do processo de implantação da EFVM, apresentamos o estudo de caso do município de João Neiva, enfatizando a ocupação do espaço, o desenvolvimento da cidade e a sua decadência. Procuramos analisar as transformações gerais ocorridas a partir da chegada dos trilhos da EFVM na área, o seu impacto nas relações sociais estabelecidas, as suas oficinas de manutenção de trens e a luta por sua permanência. Pensando o patrimônio de maneira articulada no tempo e no espaço, indicamos um possível caminho para reconhecer a EFVM e alguns dos bens a ela relacionados como patrimônio.

PATRIMÔNIO E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

No estado do Espírito Santo, a influência dos imigrantes, sobretudo alemães e italianos, perpassa as construções e se integra aos costumes locais, delineando uma nova cultura para o estado. Contudo, é a arquitetura jesuítica, uma das marcas da identidade nacional construída

pelos intelectuais modernistas brasileiros ligados ao Sphan, que estará representada na pequena série de bens tombados no estado, fator que justifica a seleção do Espírito Santo como área de estudo. Como afirma Lucena (2007) e podemos observar na Figura 2, apenas três dos monumentos tombados são “não religiosos”², sendo exemplares da arquitetura rural e da arquitetura urbana colonial. Portanto, todos os 13 bens tombados em nível federal limitam-se ao período colonial brasileiro, e estão localizados na região sudeste do Espírito Santo. No que tange à área de estudo mais especificamente, o povoamento e a colonização foram consequência direta da construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (VALVERDE, 1961; OLIVEIRA, 1975).

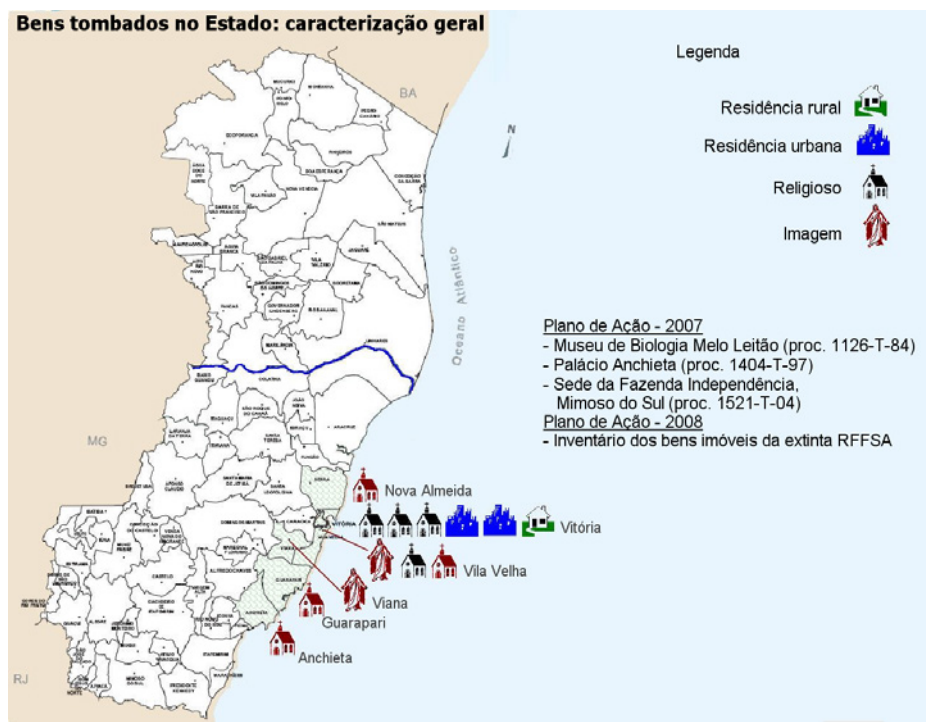
Entendemos que, até hoje, não houve uma ruptura total com as antigas práticas de seleção e atribuição de valor patrimonial. Ressalvamos, contudo, que falar em *pedra e cal* ou em *referência cultural*, para nós, não é tratar de blocos monolíticos e independentes. Nos bens culturais, os valores se intercomunicam como a própria cultura (LARAIA, 2005). Assim, há atuações, posicionamentos e tombamentos que podem até contradizer o que foi definido como regra na atuação dos grupos. As transformações na atuação institucional respondem de distintas maneiras a determinadas conjunturas de um processo, que é, ao mesmo tempo, contínuo e heterogêneo.

Em se tratando do patrimônio industrial, segundo Köhl (2008), o desenvolvimento ferroviário teve seu impulso na terceira década do século XIX na Europa e nos Estados Unidos e passou a ter mais vigor a partir de meados do século, apresentando significativo crescimento. O advento da ferrovia foi responsável por transformações em todo o sistema de transportes, assim como na vida das cidades, influenciando a configuração de territórios inteiros em vários países ao alterar a relação com o meio natural.

2. É importante destacar, contudo, que em nenhum dos tombamentos de bens religiosos foi sublinhado o valor do bem como espaço de culto. O primeiro tombamento com este caráter foi o do Terreiro da Casa Branca, na Bahia, em 1983.

FIGURA 2

Bens tombados no Espírito Santo.
Elaborada por Adler Homero de Castro e Nívea Muniz Vieira (2011).



Nesse processo, as estradas de ferro originaram um novo tipo arquitetônico, notabilizado no Brasil pelo emprego de estruturas metálicas, que resultaram ainda na construção, por exemplo, de estações, de armazéns, depósitos e oficinas de locomotivas. A industrialização em larga escala impulsionou as ferrovias que, por sua vez, foi impulsionada por elas e, de modo adicional, as ferrovias também favoreceram a experimentação de novas técnicas. A dificuldade em adaptar as linhas ferroviárias aos acidentes naturais do terreno, como declividade e curvas acentuadas, obrigou a construção de numerosos viadutos, túneis e pontes e a criação de arranjos espaciais próprios às áreas onde as ferrovias estavam sendo implantadas. Assim, podemos identificar um antes e um depois de um espaço a partir da implantação de uma estrada de ferro como a EFVM.

Nesse contexto, vale destacar a importância do ferro como material de base para a construção de objetos a partir da Revolução Industrial. O ferro desempenhou papel fundamental nas transformações que ocorreram

a partir da segunda metade do século XVIII e durante todo o século XIX em numerosos setores: na construção, na confecção de variados tipos de máquinas, tomando parte no processo de produção de inúmeros produtos industrializados, e em um novo meio de transporte, o ferroviário, sendo empregado em trilhos, em locomotivas e vagões, em edificações, o que levou a mudanças em todas as interrelações entre regiões e países (KÜHL, 1998).

No entanto, o maior apreço pela arquitetura industrial em geral e pela arquitetura do ferro em particular é recente. Os discursos mais frequentes de especialistas viam neste tipo de arquitetura o símbolo máximo daquilo que destruía o que havia de mais tradicional, de mais excepcional na identidade nacional: o trem, o ferro e a indústria constituíam a verdadeira antítese da prática patrimonial em seus primórdios. Frente ao discurso da modernidade e do progresso, antepunha-se a defesa de formas e valores que simbolizavam raízes profundas e imateriais de um passado mítico (KÜHL, 1998). Nesse contexto, muito do interesse que existe hoje pelo patrimônio industrial e a importância que passou a ser dada ao tema decorrem das reflexões geradas posteriormente à demolição de vários edifícios que o tempo tornara relevantes, como a Estação Euston, em Londres, demolida em 1962, e o Mercado Municipal do Rio de Janeiro no Brasil, posto a baixo na década de 1950.

Desde os anos 1960, a ampliação cada vez maior e mais significativa do que é considerado patrimônio histórico a salvar e restaurar levou, além de outras mudanças, à abrangência de construções industriais, alargando-se não só a tipologia de bens considerados como patrimônio como a sua abordagem: o patrimônio histórico passou a ser considerado não apenas como testemunho de gerações passadas, mas também como estando inserido e abrangendo os valores sociais e econômicos da atualidade (KÜHL, 1998, p. 208). Percebeu-se que, quando testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos devido à sua obsolescência funcional, ao crescimento das cidades e à pressão especulativa imobiliária, uma parte importante dos conhecimentos, valores e símbolos foram perdidos.

Desde então, várias disciplinas têm voltado seu instrumental teórico e metodológico para a compreensão do processo de industrialização brasileira: filosofia, economia, sociologia, história e geografia, entre outras. Assim, o interesse pela identificação e valorização do patrimônio

industrial brasileiro tem sido incrementado nos últimos anos (THIESEN, 2006). Os intercâmbios se multiplicaram por meio de várias reuniões científicas, nacionais e internacionais, contando com organizações dedicadas somente a este fim, como o The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), criado em 1978. Vale destacar ainda os recentes esforços de cooperação desenvolvidos entre o TICCIH e o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos). A Unesco criou ainda grupos específicos para a definição de critérios e a elaboração de estudos para a inclusão do legado da industrialização na lista do patrimônio industrial. Durante o congresso internacional realizado em 2003 pelo TICCIH, na Rússia, foi redigida e aprovada a Carta de Nizhny Tagil sobre patrimônio industrial, que evidenciou a importância da herança da industrialização, além de mencionar temas relacionados a sua preservação (KÜHL, 2008)³.

Apesar de ainda serem constantes as investidas contrárias a sua preservação, têm sido significativos os esforços para definir e conhecer o patrimônio resultante do processo de industrialização, tendo como meta determinar “por que e o que preservar” (KÜHL, 2008). Conforme a autora, já em suas origens, a discussão acerca do patrimônio industrial esteve vinculada também à arquitetura ferroviária.

No campo da arquitetura, o interesse pela preservação do patrimônio industrial, desde seus primórdios, voltou-se para o “conjunto de bens que se articulam ao processo de industrialização como um todo, procurando conhecer e tutelar as especificidades de cada um deles” (KÜHL, 2008, p. 40). Um ponto a ser notado é que os “monumentos da industrialização” se referem não só à arquitetura dos edifícios relacionados com as unidades de produção, mas a todos os edifícios que podem compor um conjunto industrial — fábrica, residência, enfermaria, escola. Além destes, as unidades de produção de energia e os meios de transporte, dentre outros, devem ser

3. Mais recentemente, encontros voltados à discussão sobre preservação do patrimônio industrial têm sido realizados no Brasil. Podemos citar alguns: o I Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial (2004); o II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial (2009); o II Seminário sobre Patrimônio Agroindustrial (2010); o VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial (2012); e os Seminários Nacionais sobre patrimônio ferroviário, organizados pelo Iphan (em Minas Gerais, em 2009; no Paraná, em 2013).

estudados de acordo com os tipos de atividade produtiva. São todos elementos históricos decorrentes do processo de industrialização.

Segundo Thiesen (2006), a arqueologia industrial deve ser aprendida como o estudo das transformações socioeconômicas e culturais decorrentes do crescimento da organização capitalista na indústria, a partir da interpretação das suas evidências materiais. Assim, defende que a arqueologia industrial, na verdade, deveria ser chamada de “arqueologia da industrialização”, tendo em vista, inclusive, que um dos objetivos deste ramo da arqueologia é situar o monumento em seu contexto social e econômico em sua relação com a história da técnica. Em linhas gerais, a arqueologia industrial nos tem fornecido elementos para inferir uma definição de patrimônio industrial.

Para Kühn (2008), falar de patrimônio industrial pressupõe que tenham sido feitos estudos e que se tenha identificado os bens que possuem interesse para a preservação. A arqueologia industrial, assim, põe em evidência todo o legado da industrialização, sendo ou não instituído como bem cultural. A organização da indústria, ocorrida no bojo do avanço do sistema capitalista mundial, foi responsável por uma intensa reordenação da sociedade, atingindo os mais diferentes níveis em tempos distintos, o que nos remete ao conceito de espaço geográfico. Neste sentido, acreditamos que a discussão sobre o patrimônio industrial relativo à EFVM e, sobretudo, a sua própria identificação como tal, configuram-se pela ligação entre a materialidade e a imaterialidade, entre forma, função, estrutura, processo e valor, entre o local e o nacional, e não apenas como um objeto pronto, monodimensional e/ou natural. Considerando a complexidade de sua organização espacial, o estudo da EFVM possibilita justamente esse esforço reflexivo sobre o patrimônio industrial ao colocar lado a lado diferentes processos.

Kühn (1998), apoiada em Andrieux (1992), associa o conceito de patrimônio industrial à busca de dados em fontes escritas familiares à história e ao trabalho de campo, provindo da arqueologia, aplicando-se a todos os tipos de atividade industrial da humanidade, não impondo limites cronológicos. O estudo dos sítios industriais, dos vestígios deixados por qualquer atividade industrial, ou mesmo de um monumento industrial, é um campo multidisciplinar privilegiado que compreende a análise de tipo e distribuição no espaço das edificações, o estudo dos vestígios materiais,

de documentos escritos, de testemunhos orais, levantamento e documentação e a preservação. Neste aspecto, patrimônio industrial não se refere apenas à arquitetura de edifícios para uso industrial, mas também à arquitetura de edifícios construídos com materiais industrializados.

De acordo com Kühl (1998), o patrimônio industrial é uma grande questão da atualidade no campo da preservação, abarcando estruturas, muitas vezes, sem função hoje, ou com uma função distinta da que tinha quando criado. Enfatizando esta problemática, inferimos que o patrimônio industrial é um conjunto de materialidades produzidas socialmente em determinado tipo de produção industrial “com ou sem função” atual. Trata-se de materialidades carregadas de sentido pelos valores a elas atribuídos, construídos pelo exercício de nosso olhar sobre sua formação (constituição), percepção (apreensão pelos sentidos) e concepção (criação pela imaginação, invenção). Podem ser considerados exemplos de patrimônio industrial: ferrovias (os trilhos que as compõem, suas locomotivas, suas estações como um todo), oficinas, pontes, depósitos, túneis, minas, reservatórios d’água, aviões, aeroportos, rodovias, portos, fábricas, assim como todo o maquinário, instrumentos e os demais elementos que os compõem.

Partindo dessa definição, compreendemos que a EFVM pode ser valorada como patrimônio industrial do tipo ferroviário, considerando-a em seu sistema de funcionamento. Esta consideração resulta da observação da importância de sua implantação, tendo em vista as transformações provocadas em sua área de influência, incluindo aí construções que lhe estão associadas, como depósitos, oficinas e estações (VIEIRA, 2009 e 2015).

A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

A EFVM referencia um momento, uma técnica, que data e expressa o período de industrialização brasileira e do Espírito Santo, de forma mais específica. A EFVM pode ser entendida como um objeto em seu sistema de funcionamento, objeto este que identificamos como um bem, como patrimônio industrial. Pinto (2005) assinala que a técnica pode ser entendida como a união da máquina e do método ou, quando concretizada em um objeto ou aparelho atuante sobre os corpos, como a união da forma e do conceito. Santos (2006) discute a técnica, incluindo a dimensão socioespacial a partir do meio técnico-científico-informacional.

A dimensão socioespacial é essencial no estudo da sociedade e de sua própria reprodução, tendo em vista que o espaço é um produto social (LEFÉBVRE, 1994). Há distintos ritmos e ininterruptos movimentos, pois a produção do espaço é processual. Segundo Lefébvre (1994), o espaço compreende o conjunto de elementos materiais transformados pelas práticas políticas, constituindo-se na expressão material e imaterial das relações sociais. Como um híbrido, o espaço formado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e sua área de influência se constituem a partir do cruzamento de “coisas” diferentes. É a forma-conteúdo, que não pode ser considerada apenas como forma, nem meramente como conteúdo. A ideia de forma-conteúdo liga o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social (SANTOS, 2006).

Conforme estudo da Fundação João Ribeiro (1976), a região cortada pela EFVM apresentou características diferentes de todas as outras do Espírito Santo. Na década de 1970, concentrando os maiores contingentes populacionais e os mais significativos centros urbanos, vinculou-se à zona metalúrgica de Minas com a função de escoadouro de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce (CVDC) e de importação de carvão mineral para as grandes siderúrgicas: Colatina, Linhares e Vitória foram destacadas como subáreas de significativa importância. As subáreas foram identificadas a partir da existência de um centro urbano que, de alguma maneira, pudesse comandar a organização espacial e que representasse relações com níveis hierárquicos inferiores dentro da subárea.

Com base em dados da década de 1970, detalhamos as subáreas a seguir. A subárea comandada por Colatina incluía Baixo Guandu, Itaguaçu, Itarana e Santa Tereza e tinha na agropecuária sua principal atividade econômica. A rede urbana era comandada por Colatina, servida pela BR-259, que liga Colatina à Vitória, e pela EFVM, que liga Colatina à Vitória e a Minas Gerais. A subárea representada por Linhares, somada a Aracruz e Ibirapu, situava-se a leste de Colatina, compreendendo o baixo vale do rio Doce. Apresentava uma ocupação recente à época da implantação da ferrovia, sendo a atividade agropecuária a mais importante, apesar de a atividade madeireira ter certa relevância. Esta subárea, em estruturação no período, apresentava uma rede urbana menos complexa, sendo Linhares o seu principal centro urbano. Por fim, a subárea de Vitória, que polarizava Alfredo

Chaves, Afonso Cláudio, Anchieta, Cariacica, Domingos Martins, Fundão, Guarapari, Santa Leopoldina, Serra, Viana e Vila Velha. Correspondia ao setor sudeste da região do rio Doce, o sul de Vitória, que equivalia ao litoral e abrangia os municípios de Guarapari e Anchieta, tendo a atividade turística como uma das mais importantes e o setor oeste caracterizado pela atividade agrícola (VIEIRA, 2009 e 2015).

No que tange ao crescimento populacional relacionado à implantação da EFVM, o estudo da Fundação João Ribeiro (1976, p. 65) observou uma evolução populacional. Em 1970, a população da área sob influência da EFVM, considerando seu trecho total, isto é, do Espírito Santo a Minas Gerais, atingiu a marca de 2.955.965 habitantes, localizando-se 847.730 (28,68%) na área capixaba. Ainda que a população urbana tenha apresentado um ritmo de crescimento maior que o da população total, o processo de urbanização não se fez sentir com a mesma intensidade em toda a região. Considerável parte dos municípios, porém, apresentou altas taxas de crescimento populacional, demandando investimentos em infraestrutura. Ocorreu uma multiplicação dos pontos de concentração urbana da população, com o surgimento de novos núcleos urbanos e o aumento do tamanho populacional das cidades já existentes.

A área sob influência da EFVM deve ser compreendida como um sistema que interage com outros sistemas e, nesta concepção, é imprescindível, pelo menos, reconhecer a existência de relações de dependência inter e intrarregionais, embora sem abordar as particularidades do conceito de região. Consideramos que a área sob influência da EFVM no Espírito Santo corresponde aos seis municípios por ela cortados nos limites do estado, isto é, Cariacica, Fundão, Ibirapu, João Neiva, Colatina e Baixo Guandu (VIEIRA, 2009 e 2015).

Destacando os dados de população para esse recorte espacial no que se refere ao censo demográfico de 2010, primeiramente, destacamos que a população do estado para 2010 alcançou o total de 3.514.952 e o total da área em estudo ficou em 533.619 habitantes. Observamos que Cariacica é o município que mais se destaca em número absoluto, apresentando uma população em 2010 de 348.738 pessoas, o que corresponde a 10% da população do Espírito Santo e a 65% da população total da área em estudo, podendo indicar a centralidade da área. Em seguida, observamos a expressividade

de Colatina, que, com 111.788 habitantes, representa 3% da população do estado e 21% da população total da área. Em seguida, com um contingente populacional abaixo de 30.000 habitantes, temos: Baixo Guandu (29.081); Fundão (17.025) João Neiva (15.809) e Ibirapu (11.178).

Nessa perspectiva, chamamos a atenção para João Neiva. João Neiva tem apresentando um paulatino decréscimo econômico e populacional atribuído a um processo de decadência resultante da erradicação da estação outrora localizada no centro do município e da transferência das oficinas da EFVM para o Porto de Tubarão. Inclusive, a transferência das oficinas, ocorrida em 1990, levou ao deslocamento de trabalhadores, em alguns casos, como opção devido à distância do local de trabalho. O município apresentou, entre 2000 e 2010, um crescimento de 3%, sua população tendo passado de 15.301 para 15.809 habitantes, crescimento acima, apenas, do ocorrido em Baixo Guandu, dado que fortalece a conjuntura apontada e pode ressaltar a importância socioeconômica, política e cultural da EFVM e a sua polaridade na região.

Por essa ferrovia passam diariamente, em média, 40 trens de transporte de minério — uma carga equivalente a 300 mil toneladas —, 20 trens de cargas gerais e dois de passageiros. Um deles parte de Vitória, às 7 horas, com destino a Belo Horizonte, e o outro sai de Belo Horizonte, às 7h30min, com destino a Vitória.

Apresentados alguns dados sobre o contexto atual da EFVM, a seguir, tratamos do caso de João Neiva. O que se segue é uma tentativa de descrever e compreender as transformações espaço-temporais geradas a partir da implantação da EFVM em seu trecho localizado no estado do Espírito Santo.

A EFVM E O MUNICÍPIO DE JOÃO NEIVA

O Rio Doce sempre foi impenetrável em seu sentido ascendente, no norte do Espírito Santo. Por isso, a ocupação do território cruzado por ele ficou estacionada por muitos anos e somente tomou impulso com a ligação pelos trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas à cidade de Colatina (1906). Em 30 de março de 1903, as estações da EFVM começaram a ser construídas. Com o avanço da linha, foram se fixando núcleos nas estações inauguradas, surgindo cidades e povoados no Espírito Santo e

em Minas Gerais, como Itapina (Lage), Baixo Guandu, Aimorés, Itueta, Resplendor e Cachoeirinha (Tumiritinga). Durante toda a sua existência como Companhia, a EFVM sobreviveu, algumas vezes precariamente, com uma renda auferida do transporte da produção agrícola da região, bem como do tráfego de passageiros. A ferrovia, voltada hoje, sobretudo, para o transporte de minério, deve sua sobrevivência e transformação (de regional para nacional) a essa produção agrícola que a amparou durante suas constantes crises financeiras (ROSA, 1985), bem como ao transporte de passageiros, serviço que nunca deixou de prestar.

João Neiva nasceu com a chegada dos trilhos da EFVM e a inauguração de sua estação ferroviária, em 20 de dezembro de 1905. A região onde se localiza João Neiva, na época em que as pontas dos trilhos chegaram, era constituída de pequenas colônias de imigrantes italianos, sendo que a única povoação existente ficava a seis quilômetros de distância, na sede do antigo Núcleo Demétrio Ribeiro. Após a inauguração da estação e das oficinas, foi surgindo ali um pequeno povoado, que em pouco tempo suplantou o da antiga sede. O povoado de João Neiva se tornou distrito em 1921 e, anos depois, em 1938, foi elevado à vila do município de Pau Gigante. A *posteriori*, foi desmembrado de Ibiraçu (RIBEIRO, 1992), tornando-se município em janeiro de 1989. Segundo o autor e de acordo com dados que colhemos em campo, João Neiva é um exemplo eloquente do desenvolvimento proporcionado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Importa destacar que o processo de formação e desenvolvimento do município tem como marcos a inauguração da estação de João Neiva e a posterior construção das oficinas que viabilizaram uma grande concentração de ferroviários em seu entorno. A partir de então, muitas outras pessoas chegaram à localidade, contribuindo para o aumento cada vez maior da população e viabilizando o desenvolvimento do comércio e de outras atividades. Desse modo, a EFVM seguiu cumprindo o papel ao qual estavam destinadas as estradas de ferro na época, de “poderoso fator de povoamento e progresso das regiões de sua influência” (RIBEIRO, 1992, p. 25).

Nos primeiros anos, antes da chegada dos trilhos em João Neiva e da construção de oficinas no lugar, todos os serviços de montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões, além de outros, eram executados em uma oficina provisória instalada em Porto Velho, município de Cariacica,

estado do Espírito Santo. A função das oficinas era prestar serviços na reparação das locomotivas e do material rodante, assim como dos materiais e ferragens. Depois da inauguração da estação de João Neiva iniciou-se a construção de oficinas, que foram concluídas em 1908. No ano seguinte, as oficinas existentes em Porto Velho foram transferidas para João Neiva. Com o desenvolvimento da ferrovia, já em 1910, foi necessário aumentar o número de operários nas oficinas para atender às reparações anuais do material de tração e rodante e dos edifícios em geral. Logo nos primeiros anos de operação, as oficinas de João Neiva já realizavam importantes trabalhos, tanto na montagem de locomotivas, carros e vagões como também na reparação de todo o material rodante e de tração em circulação, além de outros serviços internos. Ao mesmo tempo, sofriam um contínuo processo de remodelação com a instalação de novas máquinas, estabelecimento de novas seções e ampliação de seu espaço físico para atender às exigências dos serviços

Durante a longa história das oficinas de João Neiva, os seus empregados e a população local conviveram com o fantasma de sua transferência. Ribeiro (1992) aponta dois fatores para justificar a paralisação das atividades das oficinas: 1) a mudança do traçado da ferrovia em 1947, com a inauguração do primeiro trecho do novo traçado, de Pedro Nolasco à Colatina, fez com que os trens deixassem de passar pelas velhas estações de Pendanga, Ibiricu, João Neiva, Acioli e Baunilha; 2) o advento das locomotivas diesel-elétricas, em 1954, levou a EFVM a uma nova era nos transportes, e as oficinas de João Neiva perderam parte de sua tradicional função, com a transferência de considerável número de funcionários para Porto Velho (Cariacica), em 1953.

Em abril de 1991, os empregados das oficinas de João Neiva iniciaram suas atividades em Tubarão, viajando de ônibus por conta da companhia. Em 25 de julho do mesmo ano, a locomotiva 185, que foi reparada naquelas oficinas, seguiu rumo a Vitória, concretizando-se o fim do tráfego de trem em João Neiva, o que se constituiu em um acontecimento de muita tristeza para a população. O jornal *A Voz do Monte Negro* registrou o episódio em editorial redigido por seu diretor, Hérculis Sarcinelli Fraga:

O apito final. Que tristeza sem fim! Que dor sem par! Ontem, dia 25 de julho de 1991, haja DEUS! A locomotiva que viera para João Neiva, totalmente debilitada, fragmentada, sem formosura, sem forças,

trôpega, foi vista, talvez pela última, derradeira e inesquecível vez. As pessoas, aglomeradas, aflitas, olhar tristonho, apreciavam aquela locomotiva reabilitada, intrépida, cheia de gala, pomposa, trafegar mansamente sobre os trilhos que outrora, com robustez, galhardia e altivez tanto fizera em prol e no enriquecimento da Companhia Vale do Rio Doce. No ar, um vento soprava lentamente, mesclado de dor e saudade, nos trilhos, ela, apitando, sorrindo, parecendo desconhecer a dor atroz a que se submetia a população de João Neiva, que afinal, no transcorrer de toda a sua história sempre foi sustentáculo, a força viva, a grande impulsão desta, hoje, expressão no contexto mundial, que se chama Companhia Vale do Rio Doce. Piui, piui, piui, e lá ia ela lentamente, singrando a nossa pequenina via férrea, se despedindo, nostalgicamente. Os mais sentimentais choravam copiosamente, as lágrimas eram verdadeiras e prova inequívoca de carinho e amor por aquela que em seu apogeu tanto fizera. A cada apito, o nó na garganta mais se acentuava, mais sem força ficávamos. Estava sendo sepultado o antigo sonho, a mais linda ilusão, a mais linda recordação. Era, pois, o crepúsculo de um novo dia, um dia que parecia não ter fim, mas que teve e como, trágico, sem despertar! Piui, piui, piui, e lá ia ela arquivando, definitivamente, suas chuteiras, uma participação brilhante, apoteótica em toda a sua trajetória. É lamentável, é de deixar qualquer um estarecido!... Daqui para frente só restará a saudade e a lembrança terna de um sonho, que morreu para uns e que se imortalizou para outros. [...] Piui, piui, piui, parece o fim! No entanto, não o é! Forças não nos faltarão, vamos começar tudo de novo, é pra já! (FRAGA apud RIBEIRO, 1992, p. 90-91).

Em 2 de setembro de 1991, os trilhos do ramal de João Neiva foram retirados e em 2 de dezembro do mesmo ano foi realizada a transferência do acervo da companhia para a prefeitura. De todos os lugares servidos pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, poucos foram tão influenciados por essa ferrovia como João Neiva. A EFVM deu origem ao lugar e contribuiu decisivamente para o seu desenvolvimento. Mesmo com a desativação da estação e, depois, de suas oficinas, João Neiva continua guardando muitas lembranças dessa importante estrada de ferro. Pudemos

comprovar esse fato com a ida a campo e, especialmente, pela entrevista que realizamos com Glecy Coutinho, diretora da Secretaria Municipal de Cultura de João Neiva.

João Neiva teve, inclusive, um time de futebol denominado Sul América (“esquadrão do aço”), fundado em abril de 1915 por um grupo de operários das oficinas, sendo, durante muitos anos, considerado um dos melhores do norte do Espírito Santo. O primeiro campo do Sul América se localizava onde hoje está a Praça N. S do Líbano, em terrenos doados pela família Negri, no centro da cidade. Em 1969, quando houve a fusão dos clubes que recebiam subvenções da Companhia Vale do Rio Doce, o nome Sul América desapareceu, surgindo a Associação Atlética Ferroviária de João Neiva. Por outro lado, há ruas que levam os nomes de antigos administradores da empresa. Além disso, a bandeira do município tem gravada no centro uma locomotiva a vapor e o brasão oficial apresenta traços que lembram uma via férrea, que segundo sua autora, Juliana Cirilo Silva, foram inspirados nas atividades ferroviárias. A relação afetiva dos ferroviários de João Neiva com as oficinas também pode ser percebida pelo pedido ao presidente da CVRD de doação de uma locomotiva — a Camboninha (FC1) — para ficar em exposição permanente naquela cidade, sob a alegação de que ela faz parte de sua história. O pedido foi atendido e a locomotiva foi recuperada e pintada nas antigas oficinas, transformadas no Museu Ferroviário de João Neiva, onde se encontra.

Depois de um período de relativo progresso, os núcleos coloniais Acioli de Vasconcelos e Demétrio Ribeiro — fundados, respectivamente, em 1887 e 1891, na região hoje pertencente ao Município de João Neiva —apresentavam sinais de decadência, sobretudo devido à falta de um meio de transporte regular eficiente. A passagem da EFVM por esses núcleos, na primeira década do século XX, não somente interrompeu esse processo de decadência como também se constituiu em um fator do seu desenvolvimento. Por ocasião da construção da EFVM, as outras “grandes cidades”, como Colatina (ES), Aimorés (MG), Resplendor (MG), Governador Valadares (MG) e Coronel Fabriciano (MG), que não passavam de pobres arraiais, nasceram e progrediram à sombra das estações (RIBEIRO, 1992).

Depois da chegada da ferrovia, as mudanças ocorridas, os vizinhos novos, a conformação ou a modificação de pontos de referência, as cidades

nascidas ou cortadas por seus trilhos passaram por uma profunda alteração das noções de espaço e de tempo. De acordo com Ribeiro (1992), João Neiva apresenta ainda hoje características marcantes de sua colonização italiana e figura entre os municípios do estado com maior número de descendentes de imigrantes dessa nacionalidade. Entretanto, o desenvolvimento industrial e o fluxo migratório de outras regiões tornaram a cultura local bastante diversificada. A congada é uma das manifestações folclóricas que mais se destaca, sendo festejada em diversas localidades do município, principalmente no Morro do Cruzeiro. Outras manifestações importantes são a Feira Distrital e a Banda Marcial de João Neiva.

Importa ressaltar que o município de João Neiva hoje abarca uma estação da EFVM que fica afastada do centro, localizada em Piraqueçu. Desembarcando nessa estação para a realização do trabalho de campo, verificamos que a presença da EFVM na lembrança das pessoas é, de fato, muito forte, envolvente e presente, especialmente, para os mais idosos. Contudo, ao caminhar pela cidade, identificamos apenas duas materialidades, dois vestígios patrimonializáveis ligados diretamente à EFVM: uma ponte e o Museu Ferroviário de João Neiva, que está sob a responsabilidade da prefeitura, onde se encontra um acervo composto por objetos e fotografias ligados à história da EFVM. As figuras 3 a 7 mostram fotografias tiradas na visita a João Neiva em abril de 2009.

FIGURA 3 (esq.)

Ponte em João Neiva (interior). Fotografia de Nívea Muniz Vieira (abril de 2009).

FIGURA 4 (dir.)

Museu Ferroviário. Fotografia de Nívea Muniz Vieira (abril de 2009).



FIGURA 5 (esq.)

Galpão onde funciona o Museu. Fotografia de Nívea Muniz Vieira (abril de 2009).



FIGURA 6 (dir.)

Locomotiva do acervo. Fotografia de Nívea Muniz Vieira (abril de 2009).

FIGURA 7

Parte do acervo do Museu. Fotografia de Nívea Muniz Vieira (abril de 2009).



O que mais nos marcou nessa visita de campo foi a valorização dos remanescentes materiais da ferrovia, que se expressa pela lembrança, pela afetividade nos causos. São valores atribuídos por moradores locais a objetos que, para nós, não têm maior significado e que, por vezes, nem mais existem. Para eles, os remanescentes materiais e imateriais já são um patrimônio. Patrimônio esse que, dependendo de nosso olhar, pode obter o reconhecimento formal não só da localidade ou do estado, mas do país. Sob essa perspectiva, a seguir, sugerimos alguns passos e indagações no processo de identificação de bens no contexto do patrimônio industrial, tendo ainda como objeto de reflexão a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

EFVM: IDENTIFICAÇÃO DE BENS

Considerando os conceitos e avaliações anteriormente apresentados com base, sobretudo, em Kühl (2008; 2009), sugerimos alguns passos importantes no processo de identificação do patrimônio industrial. Ainda que

indiretamente, abordamos os critérios para esta seleção, visando à sua preservação pelos órgãos de patrimônio.

Segundo Kühl (2008; 2009), um passo inicial seria o recenseamento do patrimônio existente no país ou na região selecionada para avaliação de suas qualidades e especificidades. Um levantamento preliminar deverá conter a descrição e o registro sumários do sítio e dos artefatos industriais existentes, a relação entre os diferentes elementos materiais e imateriais que se articulam nas histórias abordadas — em nosso caso, relacionados à história da EFVM — possibilitando, assim, uma apreciação geral da situação em que se encontram os bens. Esse panorama permitirá identificar e avaliar o patrimônio industrial da área em estudo, favorecendo a escolha do conjunto que merecerá análise mais aprofundada, sítios urbanos e rurais, edificações, vilas ferroviárias, estações, caixas d'água, planos inclinados, rotundas, oficinas, rede de trilhos, pontes, túneis, elementos móveis, maquinário, documentos arquivísticos, iconográficos, fotográficos, considerados mais significativos para fins de preservação.

Em consonância com Kühl (2008), consideramos que a ferrovia deve ser tratada como um sistema. Neste aspecto, apontamos para a necessidade de uma análise mais detalhada da EFVM, assim como dos bens relacionados a ela ainda existentes, tendo em vista que não se pode estudá-la de maneira isolada, mas em seu sistema de funcionamento. No caso dos edifícios, é necessário registrar e analisar tanto aqueles destinados à produção propriamente dita quanto os demais tipos de construção que podem compor o complexo ferroviário com sua configuração arquitetônica e espacial, suas técnicas e sistemas construtivos.

Segundo Kühl (2008), no Brasil os órgãos de preservação ainda não desenvolveram iniciativas sistemáticas voltadas à identificação e à preservação do patrimônio industrial, sendo a tutela oficial de bens ligados ao processo de industrialização ainda bastante rara. Nesse sentido, cabe considerar as recentes iniciativas do Iphan para a realização de inventários do acervo ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), visando à seleção dos bens com importância para a preservação pelo próprio Iphan, pelos estados ou pelas prefeituras nas regiões dos bens referidos pela Lei 11.483/07, que determinou à instituição o recebimento e administração

dos “bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”.

A autora defende que, por vezes, o tratamento dos complexos industriais precisa ser estendido a bairros, setores de uma cidade ou vastas áreas, tendo de ser tratado de forma complexa de maneira a abarcar as diversas dimensões: social, política, cultural e econômica. A solução pode se tornar tão complexa que poderá ser necessário fazer uso dos instrumentos do planejamento urbano e territorial e, em casos extremos, a preservação de conjuntos industriais, resultando em novos tipos de organização para o espaço.

A proposta é fazer um estudo do particular para o geral em vez de tratar os problemas a partir de uma superestrutura, do macrocosmo dos grandes planos diretores. Para isto, as diretrizes para intervenção devem ser estabelecidas, examinando as particularidades de cada espaço a fim de se chegar a princípios de intervenção que poderão ou não nortear as atuações seguintes, sendo necessário o pleno conhecimento do espaço no qual serão propostas intervenções, tendo-se consciência de que conflitos certamente aparecerão, mas poderão ser resolvidos. A autora defende ainda a necessidade de intervenção nos edifícios, a despeito da ausência de planos mais abrangentes, já que ações mais abrangentes costumam ser mais complexas e lentas.

Apoiada em Giorge Muratore (2000) e em suas observações sobre o patrimônio industrial italiano, Kühl (2008) defende que muitos desses complexos, mesmo depois de serem reconhecidos como patrimônio industrial, ficam abandonados, subutilizados e poderiam, seguindo medidas adequadas, ser recuperados para uma nova dimensão econômica e social. Aponta para a importância estratégica das áreas industriais e, sobretudo, dos parques ferroviários, tanto pelas suas dimensões físicas quanto pela sua localização no tecido urbano, como forma de elaborar planos conscientes para o futuro das cidades.

Preservar significa permitir, incentivar e assegurar que vários tipos de testemunhos do fazer humano, atuais e pretéritos, existam e convivam, oferecendo um amplo instrumental – que pode ser percebido e atualizado, por uma consciência individual ou coletivamente, de infinitas maneiras, no presente e no futuro – para a compreensão e apreensão da realidade, proporcionando, portanto, meios abrangentes para ela se adaptar e construir o futuro (KÜHL, 2008, p. 282).

Baseados nas observações de campo, destacamos como bens representativos e passíveis de proteção pelo Iphan, na categoria de patrimônio industrial do tipo ferroviário, o prédio e o acervo do Museu da Vale, em Vila Velha, a ponte e os galpões onde funcionaram as antigas oficinas de João Neiva e parte do acervo do Museu Ferroviário na mesma cidade. Consideramos os trilhos da ferrovia e as locomotivas como mais representativos de sua função e uso, indicadores mais enfáticos de permanências e mudanças, apesar da dificuldade de preservá-los sem a substituição de partes danificadas, além de remodelações e modernizações necessárias. Essa é uma questão importante a ser considerada na seleção de bens culturais relacionados à EFVM ou quaisquer outras ferrovias. Entretanto, é possível atribuir valor histórico, artístico, arquitetônico, cultural a esses bens e, assim, o seu tombamento seria um instrumento jurídico importante para impedir a sua destruição, criando um caminho para impedir que fossem mutilados ou demolidos.

FIGURA 8

Fotografias de bens e práticas relacionados à EFVM. Identificação das fotos, de cima para baixo e da esquerda para a direita: antiga estação Pedro Nolasco, atual Museu da Vale, em Vila Velha; trem de passageiros; a prática da venda sobre os trilhos; vagão de minério; Museu da Vale: caps; Museu da Vale: Locomotiva; Ponte, em João Neiva; Locomotiva – Museu Ferroviário de João Neiva; Museu da Vale: placas de sinalização e equipamentos. Fotografias de Nivea Muniz Vieira (2009).



Em se tratando da imaterialidade que está na base da valoração das materialidades indicadas para tombamento, concordamos com Young (2008) ao afirmar que não há como separar a Estrada de Ferro Vitória a Minas da vida “da gente” do vale do rio Doce. Para os mais velhos, o som dos apitos ou os sinos das estações marcavam as horas, os dias, o ritmo da vida. E até hoje, mesmo nas estações onde há apenas um pequeno movimento de passageiros, crianças, adultos e idosos apressam seus passos para vender doces ou apenas para ver o trem passar. Para muitos, a ferrovia é a principal referência de organização do “espaço” e das ações, do cotidiano, do trabalho, da cultura, da sociedade, da memória, isto é, da vida. E é com essa constatação que apontamos a pertinência de que alguns bens relacionados à EFVM nos municípios sob sua influência no Espírito Santo sejam classificados e valorizados como patrimônio industrial, sinalizando especificidades dessa ferrovia em seu trecho no Espírito Santo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, observamos transformações socioespaciais resultantes da implantação da Estrada de Ferro Vitória a Minas no Espírito Santo, a decadência em locais onde a ferrovia foi desativada, a relação das pessoas com a sua história. Estudar a EFVM nos permitiu identificar um misto das dimensões econômica, social, cultural, temporal, espacial e política desse evento da indústria da mineração que possibilitou a ligação entre as áreas ricas em minério de ferro em Minas Gerais e o porto de Tubarão no Espírito Santo.

Quanto ao patrimônio cultural relacionado à história da EFVM, consideramos que a preservação deve ser fruto de um processo seletivo que considere, no tempo e no espaço, a rede de bens que permitem a compreensão dessa história e inclusive de sua área de influência.

Indicamos a importância da EFVM como patrimônio industrial, tratando de suas especificidades no trecho localizado no estado do Espírito Santo e indicando tipos de bens passíveis de preservação. Apreendemos que o patrimônio industrial resulta da aplicação de técnicas de produção datadas no processo de industrialização. Tais técnicas, entendidas como a união da máquina e do método, apresentam especificidades, modificam-se no decorrer do tempo e produzem transformações no espaço. Na verdade, realizam-se por meio de reorganizações espaciais. Esse espaço compreende o

conjunto de elementos materiais transformados pelas práticas e iniciativas que, no caso, constituem-se na expressão material e imaterial das relações econômicas, sociais e políticas implementadas, no caso da EFVM, com a construção, o funcionamento e a manutenção da ferrovia.

Verificamos em campo que estudar a EFVM como um complexo sistema industrial significa atuar em uma área ampla que abrange bairros, cidades, e acreditamos que a preservação de seus elementos mais significativos dependerá da compreensão da relação sistêmica de conjunto. Comprovamos que a degeneração dos bens relacionados ao sistema ferroviário da EFVM em seu trecho no Espírito Santo não incide apenas sobre um edifício específico ou sobre um bairro, mas sobre cidades inteiras.

O único bem protegido no sistema ferroviário da EFVM é a antiga estação Pedro Nolasco, localizada em Vila Velha, tombada em 1986 em âmbito estadual. Ali foi implantado o Museu da Vale que, administrado pela própria empresa, guarda uma significativa quantidade e tipos de bens móveis e documentos relacionados à EFVM. Dentre esses bens, uma locomotiva, placas sinalizadoras, equipamentos, *caps*, bancos, bandeiras indicadoras de trânsito, fotografias, isto é, elementos referenciais da história e da geografia do Espírito Santo e do Brasil como um todo.

A decisão por praticar a nossa análise em um tipo de bem industrial, uma ferrovia, permitiu-nos perceber que, independentemente das escolhas feitas em estudos desse tipo, não se poderá prescindir de uma análise que integre “resquícios” e “reminiscências” da história do bem estudado, considerando-se o tempo e o espaço de sua implantação, bem como o contexto em que está inserido na atualidade.

Creemos que a problemática levantada por este estudo poderá subsidiar futuras etapas de pesquisa, verificar permanências e sugerir-las como elemento de preservação pelas instituições de patrimônio. Neste contexto, sublinhamos a necessidade de serem respeitados, nas articulações e nas dinâmicas do espaço, os elementos que se apresentem parcialmente destruídos.

A EFVM se constitui em um bem de grande significado para o entendimento da história e da geografia, bem como da economia, da política, do sistema de transportes de cargas e de passageiros não só do Espírito Santo, mas do Brasil. A importância da EFVM está ainda presente em sua capacidade de, por meio das relações sociais estabelecidas a partir de sua implantação,

reorganizar o espaço, resultando em sua maior ou menor valorização. No vai-e-vem de trens, na consolidação ou mudança de trajeto, a EFVM viabiliza cidades e caminhos, a povoação e o esvaziamento de núcleos urbanos. Enfim, a EFVM integra e distingue espaços e culturas diferenciadas.

Quando abordamos os valores de patrimônio a serem atribuídos à EFVM, na verdade, discorremos a respeito de estratégias políticas desenvolvidas em favor de sua implantação, de estratégias de ocupação do espaço, de abertura cultural, de desenvolvimento industrial, isto é, de relações sociais. Assim, talvez a maior contribuição deste trabalho seja a reflexão sobre um campo de investigação pouco explorado nas práticas patrimoniais. Não acreditamos ter chegado a conclusões fechadas ou irrefutáveis, mas a considerações sobre a história e a importância da Estrada de Ferro Vitória a Minas, sobre o patrimônio industrial e a forma de preservá-lo. Afinal, qualquer pesquisa deve estar aberta a transformações e à inserção de novas perspectivas.

REFERÊNCIAS

ANDRIEUX, Jean-Yves. *Le Patrimoine Industriel*. Paris: PUF, 1992.

ARARIPE, Delecarliense de Alencar. *História da Estrada de Ferro Vitória a Minas*. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce, 1954. (Coleção Rio Doce).

ARNAUT, Jurema Kopke Eis. A proteção do patrimônio cultural. IN: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Caderno de ensaios memória e educação*. Rio de Janeiro: Paço Imperial/MinC/Iphan, 2008. v.1. p. 37-41.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/Unesp, 2001.

COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. *A E.F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2003. v. 1 e 2.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Plano de desenvolvimento regional da área de influência da Companhia Vale do Rio Doce: evolução histórica*. Belo Horizonte: Fundação João Ribeiro, 1976.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

FONTES, Paulo. Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=179>>. Acesso em: abr. 2009.

GALVÃO JÚNIOR, José Leme. Patrimônio ferroviário na arquitetura e no urbanismo. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=179>>. Acesso em: jul. 2009.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

- HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1996.
- HOBBSBAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Palestra no II Encontro sobre Patrimônio Industrial* realizado no Centro Universitário Belas Artes de São Paulo no período de 17-20 de junho de 2009.
- _____. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Fapesp, 2008.
- _____. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Fapesp, 1998.
- LARAIA, Roque de Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
- LEFÉBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- _____. Plan of the present work. In: LEFÉBVRE, Henri. *The production of space*. Oxford, UK: Blackwell, 1994.
- LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio Filgueiras (org.) *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/Fupam, 1999. p. 20-38.
- LUCENA, A. migração italiana no Espírito Santo: ocupação territorial e herança cultural. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Patrimônio: práticas e reflexões*. Rio de Janeiro: Iphan, 2007. p. 13-44.
- MASSEY, Doreen. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MAYRINK, Geraldo (org.). *História da Vale*. São Paulo: Museu da Pessoa/Companhia Vale do Rio Doce, 2002.
- MORIN, Edgard. Epistemologia da complexidade. In: SCHNITMAN, Dora Fried (org.). *Novos paradigmas, cultura e subjetividade*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996. p. 274 a 285.
- NIGRO, Cintia. Territórios do patrimônio: tombamentos e mobilizações sociais. In: CARLOS, Ana Fani A.; LEMOS, Amália. *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003. p. 166-177.
- OLIVEIRA, José Teixeira. *História do estado do Espírito Santo*. 2. ed. Vitória: Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975.
- PINTO, Álvaro Vieira. *Os desenvolvimentistas: o conceito de tecnologia*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.
- RIBEIRO, Lucílio da Rocha. *João Neiva: origem e desenvolvimento*. Vitória: Start, 1992.
- ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. *Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas 1890-1940*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1976.
- RUA, João. Desenvolvimento, espaço e sustentabilidades. In: RUA, João (org.). *Paisagem, espaço e sus-*

tentabilidades: uma perspectiva multidimensional da geografia. Rio de Janeiro: PUC, 2007. p. 143-194.

SAES, Alexandre Macchione. A historiografia da industrialização brasileira. Sérgio Ricardo da Mata, Helena Miranda Mollo e Flávia Florentino Varela (orgs.). *Anais do 3º Seminário Nacional de História da Historiografia: aprender com a história?* Ouro Preto: Edufop, 2009. Disponível em: <http://www.seminariodehistoria.ufop.br/t/alexandre_macchione_saes.pdf> Acesso em: jun. 2016.

SANTOS, Cecília Rodrigues. Novas fronteiras e novos pactos para o patrimônio cultural. *São Paulo em perspectiva*, v. 15, n. 2, p.143-194, 2001.

SANTOS, Helena Mendes dos. *Tradição e contradição na prática preservacionista: o tombamento de sítios urbanos pelo Iphan de 1938-1990*. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA, A. C. Um breve histórico do patrimônio. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Caderno de ensaios memória e educação*. Rio de Janeiro: Paço Imperial/MinC/Iphan, 2008.v.1. p. 31-36.

SILVA, Leonardo Mello e. Patrimônio industrial: passado e presente. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=179>>. Acesso em: jun. 2009.

SILVA, Marcelo Werner da. *A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Orientador: Maurício de Almeida Abreu. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/16/teses/716492.pdf>>. Acesso em: jun. 2016.

SILVA, Sérgio. Estradas de ferro. In: SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976. p. 56-58.

SOJA, Edward William. A geografia histórica da reestruturação urbana e regional. In: SOJA, Edward W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. p. 191-230.

THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=179>>. Acesso em: maio 2009.

VALVERDE, Orlando. *Boletim Geográfico* nº 161, de abril de 1961. Disponível em <<http://www.estacaocapixaba.com.br>>. Acesso em: nov. 2008.

VIEIRA, Nívea Muniz. *Nos trilhos do patrimônio: a EFVM e o seu processo de identificação como patrimônio industrial*. Monografia (Especialização em Patrimônio) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Rio de Janeiro, 2009.

_____. *Nos trilhos do patrimônio: a Estrada de Ferro Vitória a Minas e o seu processo de identificação*. Landau, Beatriz Adams (org.). Programa de Especialização em Patrimônio: artigos (turma 2007). Editora: IPHAN/DAF/Copedoc. Rio de Janeiro, 2015. p. 201-234.

VILLAR, Leandro Badini; MARCHETTI, Dalmo dos Santos. Dimensionamento do potencial de investimentos do setor ferroviário. In: FILHO TORRES, Ernani Teixeira; PUGA, Fernando Pimentel (org.). *Perspectivas do investimento 2007/2010*. Rio de Janeiro: BNDES, 2007. p. 247-288.

YOUNG, Joseph. *Estrada de ferro Vitória a Minas: um retrato*. Espírito Santo: Lithos, 2008.

Artigo recebido em: 29/02/2016

Artigo aprovado em: 22/06/2016