

# IDENTIFICAÇÃO DE BENS HISTÓRICOS MÓVEIS.

## Estrada de Ferro Campos do Jordão - EFCJ

Rafael Prudente Corrêa Tassi<sup>\*</sup>

Marla Michelle N P do Prado<sup>\*\*</sup>

Cássia Bars Hering<sup>\*\*\*</sup>

### Resumo

Estudo patrimonial elaborado entre julho de 2014 e janeiro de 2015, embasado na Arqueologia Industrial e Histórica, com objetivo de identificar e reunir objetos de interesse histórico pertencentes ao patrimônio da EFCJ que, em 2014, completava seu 1º centenário. A condição ímpar da EFCJ, cuja existência se alicerça em diversos processos e equipamentos anacrônicos, trouxe um resultado bastante incomum. Entre os 526 itens listados, 119 ainda se encontram em uso na ferrovia. Estes também foram listados, pois a manutenção de seus usos é fundamental para a preservação dinâmica dos significados da EFCJ como patrimônio cultural. O testemunho da prática ferroviária foi um dos critérios que dotamos para a escolha de objetos. Neste sentido, consideramos tanto as características funcionais, origem, tecnologia, matéria prima, manuseio e aplicação, até adaptações e criações na oficina da ferrovia, uma prática que ainda ocorre e que particulariza o que é o cotidiano e desenvolvimento da EFCJ. Avaliou-se também a influência da ferrovia na paisagem e as relações estabelecidas entre essa e os diversos públicos que a circundam (funcionários, usuários, e população residente no entorno). De forma sucinta, sua execução deu-se em quatro etapas, a saber: 1 - levantamento histórico e arqueológico, de gabinete e campo; 2 - Trabalho de campo - localização e identificação dos bens de interesse histórico; 3 - Elaboração do plano de coleta e classificação dos bens selecionados; 4 - Remoção e classificação dos bens. Os bens

---

<sup>\*</sup> Pesquisador de história ferroviária, formado em relações públicas pela Fundação Armando Álvares Penteado – FAAP, membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e autor do livro “Locomotivas Elétricas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro”. Atualmente atua em projetos socioculturais voltados para pesquisa, preservação e divulgação do patrimônio ferroviário nacional. (rafael.rdb@terra.com.br)

<sup>\*\*</sup> Museóloga, mestre em sociologia da arte e da cultura e doutoranda do Programa de Pós Graduação em Patrimônio e Museologia pela Unirio. Atua com conservação de bens móveis, consultoria em patrimônio cultural e curadoria de exposições. (marlaprado.museologia@outlook.com)

<sup>\*\*\*</sup> Doutora em Arqueologia pelo Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, e Mestre em Arqueologia pela mesma instituição. Atualmente é diretora científica da empresa Arqueologica – Consultoria em Arqueologia e Negócios Sócio-culturais. Áreas de atuação: Gestão do Patrimônio, Arqueologia Preventiva, Arqueologia nas Américas e Análise Iconográfica. (cassiabars@arqueologica.com.br)

levantados foram reconhecidos em Portaria Institucional de EFCJ como bens do Patrimônio Cultural a ser preservado.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural, Levantamento de bens, Bens em uso, Preservação.

## Introdução

Apresentamos aqui parte de nossa experiência no estudo patrimonial elaborado entre julho de 2014 e janeiro de 2015, com objetivo de identificar e reunir objetos de interesse histórico pertencentes ao patrimônio da Estrada de Ferro Campos do Jordão - EFCJ que, em 2014, completava seu 1º centenário.

A pesquisa de campo foi embasada em conceitos da Arqueologia da Paisagem, da Arqueologia Histórica e da Arqueologia Industrial<sup>1</sup>. Desde o início de seu ciclo de vida na primeira metade do século XX, a Estrada de Ferro Campos do Jordão molda e é moldada pela paisagem e pelo engenho humano. Compondo assim, um contexto de características temporais e espaciais bastante amplas, de cenários diversos ao longo de sua trajetória. Para avaliarmos e identificarmos os bens da EFCJ valorados como patrimônio histórico foi realizado um extenso estudo histórico-social da região, considerando especialmente a relação da estrada de ferro com a paisagem, suas transformações e as maneiras como essas interferiram e interferem no cotidiano daqueles que de diversas maneiras participaram dessas mudanças.

O patrimônio ferroviário aqui abordado (bens móveis) é constituído por um amplo conjunto de elementos diretamente relacionado às práticas industriais e sua evolução, composto por automotrizes, locomotivas, vagões, carros de passageiro, equipamentos de sinalização, comunicação e via permanente, maquinaria, ferramentas, mobílias, artigos de uso administrativo e todos os objetos de valor institucional. Sob este aspecto, adotaram-se os conceitos relacionados ao patrimônio industrial, cuja definição “implica na questão de que este deve ser visto não só como ‘repertório tecnológico’ mas como momento central de uma série de relações com o ambiente físico e humano, (...)”, compreendendo “não só as grandes criações, mas também as obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural” (COVINO, 1980, p.221), em

---

<sup>1</sup> Os campos da Arqueologia da Paisagem, da Arqueologia Histórica e da Arqueologia Industrial, estão incluídos na gama de linhas de pesquisa admitidas pelo termo de referência denominado “Programa de Intervenção para Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário” (IPHAN, 2010) (BASTOS; SOUZA, 2010, p. 224). O termo ainda admite como possíveis linhas de investigação para esse campo, além das já citadas, as assinaladas pela Arqueologia da Arquitetura, pela Arqueologia Processual, além dos diversos vieses da Arqueologia Pós-Processual. “No campo do escopo interventivo notadamente essas arqueologias estarão constantemente dialogando, pois seus objetos de estudo ensejam superposições em diversos e diferentes momentos” (BASTOS; SOUZA, 2010, p. 227).

outras palavras, objetos comuns do cotidiano da ferrovia podem e devem ser encarados como potenciais objetos históricos, isso quer sejam representantes de um tempo remoto como do presente, uma vez sujeitos a se tornarem obsoletos no futuro.

De acordo com os conceitos acima descritos de forma bastante simplificada, foi atribuído valor histórico aos objetos que testemunham ou representam: A história da EFCJ; um acontecimento marcante de sua trajetória; processos operacionais, administrativos e de manutenção extintos ou em fase de extinção; a tecnologia empregada em determinado período; a prática e os costumes do cotidiano de uma época; a introdução de processos operacionais, administrativos e de manutenção mais modernos; as técnicas aplicadas pela EFCJ para desenvolver e construir seus próprios materiais; a forma de relação da EFCJ com o entorno e com seus públicos interno e externo em determinado período; o desenvolvimento e aperfeiçoamento dos materiais utilizados e dos processos fabris empregados em sua própria fabricação; a evolução do transporte ferroviário; e, no caso específico da EFCJ onde parte do acervo é oriundo de diversas ferrovias brasileiras já extintas, a história / existência de suas congêneres.

Neste artigo faremos uma breve apresentação da EFCJ, enfatizando os significados de sua construção, seus usos e progressos tecnológicos e os diferentes sentidos atribuídos ao seu funcionamento até os dias atuais. Em seguida relatamos um pouco da experiência no estudo aqui abordado, como direcionamos o levantamento dos bens históricos buscando atender aos valores atribuídos, usos e práticas no reconhecimento de sentidos para seleção do patrimônio da EFCJ.

### **A EFCJ na Trajetória da Paisagem**

A paisagem não deve ser percebida unicamente como o espaço, ou como a geografia ao redor da ferrovia, nesse caso em específico. Ao longo de sua história a estrada de ferro foi vista e apreendida pelos grupos humanos, por ela, de maneiras diversas, impactados ao longo do tempo – um conjunto de diferentes “paisagens culturais” que foram se formando e se dissolvendo desde a instalação da linha férrea até seu atual momento de atuação. Assim, a “paisagem” foi tanto construída pela EFCJ, como também “construiu” a percepção dos habitantes de localidades próximas à ferrovia e nas quais foram instaladas suas estruturas e estações<sup>2</sup>. O conceito de “paisagem”, como esse é compreendido pela

---

<sup>2</sup> Nesse contexto, cita-se, por exemplo, o trabalho de Schmitz (2012), o qual buscou compreender o espaço ferroviário da cidade de Pelotas (RS) tendo como foco central a construção histórica da paisagem urbana ligada à ferrovia “pensando sua relação atual com os temas da memória e do patrimônio (...) as

Arqueologia, inclui uma gama de inter-relações entre elementos físicos, biológicos e antropológicos. Nas palavras de Bornal:

a constante inter-relação entre os elementos do meio natural com o meio socioeconômico e cultural compõe o que denominamos de paisagem cultural, contendo diversas características tanto físicas como ideológicas (...) em resumo, considerando que a paisagem não é estática e está sujeita a constantes processos de transformação, sobretudo pela ação do homem, ela pode ser considerada como fonte de conhecimento histórico. Nesse caso, geralmente apresenta várias assinaturas antrópicas, que constituem objeto de estudo da chamada Arqueologia da Paisagem (BORNAL, 2008, p. 9-10).

Nesse sentido, pode-se dizer que entre os objetivos contemplados pela presente pesquisa está o de elucidar os diversos contextos sociais que acompanharam a história e o desenvolvimento local da ferrovia, como também expor os processos de artificialização do ambiente e as principais características da paisagem circundante durante o ciclo de vida da mesma.

Como nota-se nas citações acima, o termo “história” surge como indissolúvel do termo “paisagem”. Sendo assim, volta-se também à Arqueologia Histórica, como importante matriz teórico-metodológica para esse estudo.

A Arqueologia Histórica passa a ser um campo consistente no Brasil apenas a partir da década de 1980, portanto é um campo relativamente jovem, porém já com grande influência nos trabalhos de pesquisa arqueológica que vem se desenvolvendo desde então (FUNARI, 2004/2005, p. 3). E, de acordo com González-Ruibal, a Arqueologia de um passado recente “pode prover histórias alternativas sobre eventos, mas pode também – e deve – mediar o passado recente de modo a manifestar sua presença e manter sua memória viva” (2008, p.252. Tradução nossa). E, neste sentido a aplicação dessa metodologia nos parece interessante para tratar o ciclo de vida da Estrada de Ferro Campos do Jordão, ainda em atividade<sup>3</sup>. Sob essa ótica da Arqueologia Histórica, pode-

---

representações deste espaço específico e sua constituição como paisagem (...) sua relação com uma ‘memória’ urbana” (SCHMITZ, 2012). Também é relevante citar a pesquisa de Souza (2005; 2012), a qual recaiu sobre a Praça da Estação Ferroviária de Juiz de Fora (MG), e buscou compreender como a chegada dos trilhos trouxe desenvolvimento econômico e social para a região, além de “ter transformado a fisionomia das cidades, conferindo um caráter diferente daquelas da região aurífera” (SOUZA, 2012, p. 1). Outro trabalho interessante, nessa mesma linha, é o de Faccin (2012), que buscou compreender a influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria (RS), analisando como se estruturou, ao longo de tempo, a área conhecida como Mancha Ferroviária, e como se deu seu relacionamento com o restante do tecido urbano.

<sup>3</sup> Segundo González-Ruibal (2008, p.247), os estudos que lidam com lapsos temporais como esse tem crescido ao longo das últimas décadas, o autor cita, por exemplo, os trabalhos de Gould & Schiffer 1981; Schiffer 1991; Rathje & Murphy, 1992; Schnapp 1997; Saunders 2002; Schofield, Johnson, & Beck 2002 e Schofield 2004.

se dizer que a estrada de ferro em si, bem como suas estruturas em conjunto, pode ser tratada como um “superartefato”. Assim,

Edificações implantadas em áreas de pesquisas arqueológicas (...) devem ser tratadas como superartefato, construído pelo homem e que está inserido num dado tempo e espaço carregado de valores, sendo portanto produto e produtoras de relações sociais (QUEIROZ, 2006, p.6).

Porém esse “superartefato” possui características específicas, ligadas a um contexto industrial, e nesse ponto, os pressupostos da Arqueologia Histórica, e como já dito, também da Arqueologia da Paisagem, se entremeiam com os da Arqueologia Industrial da qual também nos valem.

A Arqueologia Industrial, de modo geral, dedica-se ao estudo das instalações fabris, desde a época da Revolução Industrial até os dias atuais<sup>4</sup>. A metodologia aplicada nos estudos de Arqueologia Industrial se pauta, essencialmente, nas várias diretrizes de trabalho utilizadas na Arqueologia de modo geral. Entretanto, pode-se dizer que, em grande parte, os estudos aplicados nesse campo em específico, por debruçarem-se sobre vestígios se encontram em superfície, acabam por não se utilizar, na maioria dos casos, de técnicas de escavação. Como exemplo, cita-se aqui a descrição da metodologia utilizada por Fonseca em seu trabalho:

Os estudos se baseiam em pesquisas de superfície, em fontes documentais, vestígios de antigos maquinários, imóveis fabris e nos equipamentos coletivos das sociedades industrializadas (...) respaldado nos métodos arqueológicos de levantamento em campo, analisa o patrimônio industrial, em seu sentido lato, suas características funcionais desde sua origem e todas as transformações por ele sofridas. Pesquisa o desenvolvimento e aperfeiçoamento de processos tecnológicos, inserindo-os em seu contexto espaço-tempo, ao estudar as estruturas fabris, às vezes desaparecidas, ampliações e reduções da edificação, segundo a necessidade de cada época, materiais empregados, instrumentos, ferramentas e técnicas utilizadas (FONSECA, 2007, p. 31).

Estima-se que aproximadamente 70% das grandes estruturas construídas pelo homem, que claramente impactam amplas áreas, datem do período da revolução industrial<sup>5</sup>,

---

<sup>4</sup> De acordo com Fonseca: “O objeto das pesquisas da Arqueologia Industrial situa-se, cronologicamente, a partir da segunda metade do século XVIII: conseqüentemente, trabalha com um espaço de tempo mais exíguo, no qual existe, porém, uma enorme gama de documentos escritos e iconográficos, que são válidos, mas complementares, nunca substituindo as evidências arqueológicas na interpretação da cultura material das sociedades que passaram pelo processo de industrialização”. (FONSECA, 2007, p. 26).

<sup>5</sup> No escopo desse campo de pesquisa são também englobadas as relações humanas no âmbito das instituições capitalistas, e a compreensão do contexto social no qual a materialidade da instalação se insere: “Uma máquina, uma fábrica, uma empresa, é um centro de produção (...) onde existem relações de produção que estão conectadas com a paisagem que a rodeia, e nessa paisagem estão uma série de elementos que integram a vida das pessoas, a vida econômica, cultural, a propriedade pública ou privada, as matérias

abarcado pelo escopo dessa linha de pesquisa (CONLIN; SYMONDS, 2005, p. 33). Nesse contexto, é claro, inserem-se a EFCJ e as ferrovias na paisagem.

Realizamos extensa pesquisa sobre a trajetória da estada de ferro na paisagem jordanense, o contexto da instalação da EFCJ é precedido por um crescente interesse nas qualidades terapêuticas do clima de Campos do Jordão e arredores, que começa a tomar força em fins do século XIX. Em 1874, já são notados os primeiros empreendimentos relacionados a esse contexto, como a pensão e a venda instalada por Matheus da Costa Pinto (antes morador de Pindamonhangaba). A pensão foi erguida a beira do rio Imbiri, onde também foi edificada uma capela em honra de São Matheus e uma escola. Tais fatos acabaram por fazer surgir a “Vila de São Matheus do Imbiri”, que mais tarde veio a ser denominada “Vila Velha” e “Vila Jaguaribe”. Posteriormente, em 1879, os clínicos Francisco Romeiro e Gustavo de Godoy também deram início a construção de alguns chalés para acomodar a eles próprios e seus pacientes infectados por tuberculose.

As propriedades terapêuticas da região de Campos do Jordão serviam principalmente visitantes que vinham em busca de uma cura para a tuberculose. A chamada “Peste Branca”, era, como aponta Hammerl (2011, p.1), “um elemento desafiador da ordem social. O temor do contágio, as moradias insalubres e as revoltas populares em razão das intervenções sanitárias representavam fortes preocupações por parte do poder público”. Com o intuito de erradicar as epidemias de tuberculose, campanhas eram realizadas nos grandes centros urbanos do início do século XX, que dentre outros objetivos buscavam a eliminação dos cortiços, tidos como ameaça à saúde pública (CHALHOUB, 1996 *apud* HAMMERL, 2011, p.1). Os lugares altos, como as cidades localizadas nas porções altas das Serras da Cantareira e da Mantiqueira, surgiam para os governos da época como alternativas para enviar doentes em busca de cura, bem como para evitar o contágio e novas epidemias. Entretanto, a ausência de boas estradas impunha que os viajantes que partiam do Vale do Paraíba rumo ao topo da Serra da Mantiqueira fossem transportados em lombo de burro ou em liteiras. Tal situação perdurou desde idos do século XIX até a construção da ferrovia, que foi terminada somente no final da década de 1910 (BERTOLLI, 2001, p. 140)<sup>6</sup>.

---

primas, as comunicações, etc. Portanto, se a Arqueologia industrial (...) pode abranger todo esse conjunto” (TORRÓ, 1994, p.48).

<sup>6</sup> Quando inaugurada a estação Pindamonhangaba em 1877, antes da inauguração da EFCJ em 1914, “os doentes desciam de trem (...) na estação de Pindamonhangaba, dali seguindo em lombo de burros até Piracuama, onde esperavam, em uma pensão, o transporte em liteiras ou redes para subir a serra” (GIESBRECHT, 2014, s/p).

Diversas pesquisas realizadas na década de 1920 procuravam demonstrar a eficácia em permanecer em áreas com boa qualidade do ar, no combate à tuberculose. Também o clima de localidades do alto da serra passou a ser investigado por pesquisadores da época. Nesse contexto, grande destaque era dado ao clima favorável de Campos do Jordão, considerado então a “Suíça Brasileira”<sup>7</sup>. Em 1922, o médico Clemente Ferreira afirmava que:

A presença de ozona é significativa de pureza atmosférica, de sua assepsia e ausência de germes; por isso, no oceano e nas altas montanhas, onde o ar é puro, é elevado o coeficiente de ozona. Com clima de elevada altitude, de grande terapêutica atmosférica de fraca nebulosidade, e pois de farta insolação, os Campos do Jordão desfrutam a enorme vantagem de abundância de oxigênio “eletrizado” (FERREIRA, 1922 apud HAMMERL, 2011, p.2).

Entretanto, mesmo com tantos incentivos dispostos pelas riquezas naturais da Mantiqueira, a instalação dos primeiros sanatórios em suas regiões mais altas não teve um início fácil. A frente desses interesses, em fins do século XIX, estava Clemente Ferreira, que em 1899 funda a “Associação Paulista de Sanatórios Populares para Tuberculosos”, tendo como um de seus objetivos construir um sanatório popular em Campos do Jordão, o qual jamais fora erguido devido a escassez de recursos.

Em 1903, a organização foi renomeada como “Liga Paulista Contra a Tuberculose”, ainda mantendo o intuito de construir no futuro uma área onde os doentes pudessem ser tratados em isolamento e em ambientes de ar puro. Nessa época, problemas de ordem administrativa fizeram com que a Liga fosse separada do Serviço Sanitário Paulista. Um dos principais motivos seria o de que Clemente Ferreira desejava que o sanatório a ser construído em Campos do Jordão obtivesse recursos do Governo Estadual, porém que este deveria ficar subordinado ao movimento filantrópico e não ao Serviço Sanitário (BERTOLLI, 2001, p. 63). Um dos opositores à proposta de Clemente Ferreira era Emílio Ribas, que por sua vez, elaborou em conjunto com Victor Godinho e Guilherme Álvaro, também um projeto para o estabelecimento de uma casa de saúde especializada no tratamento da tuberculose no Estado de São Paulo.

Na década seguinte, após diversos embates entre Clemente Ferreira e Emílio Ribas, foi então anunciada finalmente a organização de uma empresa que tinha como objetivo construir uma estrada de ferro até Campos do Jordão (na época ainda pertencente ao município de São Bento do Sapucaí) partindo de Pindamonhangaba. A mesma

---

<sup>7</sup> Devido à semelhança de seu clima com o da cidade de Davos Platz, na Suíça. Além disso, segundo Paulo Filho (2007, p. 25); “o teor de oxigenação e ozona de Campos do Jordão também foi considerado superior ao de Chamonix, famosa estância francesa pela pureza do ar, a 2.800 m de altitude”.

companhia iria também se responsabilizar pela construção de um sanatório e de uma vila sanitária em Campos do Jordão (BERTOLLI, 2001, p. 65).

O Congresso Estadual aprovou o projeto, concedendo aos empreendedores o direito de explorar uma faixa de 15 quilômetros de cada lado do eixo da linha férrea, garantindo também os juros de 5% sobre o capital inicial da companhia, o qual era inicialmente de 3 mil contos, logo em seguida aumentado para 4 mil. Os concessionários da empresa organizaram então a Sociedade Anonyma Estrada de Ferro Campos do Jordão, aparecendo como principais acionistas os nomes de Emílio Ribas e de Victor Godinho, sendo que o primeiro era natural de Pindamonhangaba, local onde era proprietário de extensas glebas de terra. A novidade chegou aos ouvidos do Dr. Ferreira, que se incumbiu de disseminar ainda mais a notícia de o governo ter concedido os direitos de construção e exploração da estrada de ferro e do sanatório aos dois funcionários que, anos antes, tinham persuadido as autoridades a não levar avante tais projetos (...) (*Ferreira afirmava que*) Ribas e Godinho estavam recebendo “favores especiais” do governo para criar um sanatório particular e uma vila sanitária que gerariam “um bom lucro” aos seus proprietários (...) Por situações como esta, a Liga Paulista Contra a Tuberculose foi relegada a um isolamento (BERTOLLI, 2001, p. 66).

A Estrada de Ferro Campos do Jordão – EFCJ teve seu início então em Pindamonhangaba a partir de um ponto próximo à estação ferroviária da E. F. Central do Brasil. Para sua implantação, a diretoria da época convidou o engenheiro Antônio Prudente de Moraes, que por sua vez, contratou os engenheiros João Lindenberg e Teófilo Monteiro de Carvalho (PAULO FILHO, 2007, p. 49).

Em 27 de abril de 1912, em cerimônia pública, procedeu-se o cravamento da primeira estaca (...) em 18 de julho de 1912, a sociedade celebrou contrato de empreitada com o português Sebastião de Oliveira Damas (...) no dia 1º de outubro do mesmo ano, concluídos os estudos de locação do traçado, foram iniciados os serviços de construção da ferrovia (PAULO FILHO, 2007, p.50-52).

Desde o principio de sua idealização a EFCJ encontrara dois grandes obstáculos para a implantação de uma estrada de ferro sadia. A primeira esta no relevo pelo qual deveria percorrer, observada a necessidade de vencer um desnível de mais de 1.000m em curto desenvolvimento imposto pela Serra da Mantiqueira<sup>8</sup> e a segunda na falta de demanda de mercadorias na região por esta atendida, privando-lhe a garantia de sucesso financeiro. Os entraves aqui expostos colimaram para a escassez de investidores, resultando na falência prematura da companhia dirigida por Ribas e Godinho nos findos

---

<sup>8</sup> Sobre as condições particulares do leito ferroviário, Paulo Filho comenta que “há rampas de até 12,5%, condição não encontrada em nenhuma estrada de ferro brasileira, sendo operada pelo sistema de simples aderência, sem cremalheiras. Daí sua originalidade e pionerismo” (PAULO FILHO, 2007, p.65).

de 1913. Sem recursos para custeio das obras e materiais, os trabalhos de assentamento da linha ficaram na iminência da paralização. Na altura dos acontecimentos Sebastião Damas se viu com a estrada incompleta e sem perspectivas de receber seus dividendos pelo trabalho já realizado. Em situação assaz adversa, Damas optou por continuar as obras por conta própria na expectativa de ver sua situação financeira recuperada com os dividendos obtidos com a operação da ferrovia.

Ainda incompleta<sup>9</sup>, deu-se a 15 de novembro de 1914 a inauguração da EFCJ, quando a ponta dos trilhos havia atingido o quilômetro 42, pouco além da atual estação de Abernécia. Naquele momento a operação era feita a título precário com apenas três automotrizes a gasolina, uma locomotiva a vapor adaptada para as fortes rampas da serra<sup>10</sup> e outra utilizada somente no trecho do Vale, dois carros de passageiros de pequeno porte e 4 vagões para carga. Durante o período em que a ferrovia esteve sob a tutela de Damas, findado com a encampação desta pelo Governo do Estado a 15 de dezembro de 1915 pela Lei nº 1.486, o empreiteiro levou a efeito a conclusão de cerca de 4 quilômetros de via até as imediações da Vila Jaguaribe, restando aproximadamente 800m para a conclusão da Estrada em toda sua extensão.

Sob administração estadual aparecem os primeiros sinais de consolidação de um sistema ferroviário rígido. No primeiro ano completo pós-encampação, foram concluídos diversos edifícios para estações. Em 1917<sup>11</sup> foram adquiridas novas automotrizes, vagões e carros de passageiro. No ano seguinte foi concluída a extensão dos trilhos até o ponto final da ferrovia, na Vila Capivari, e a pequena oficina instalada até então em Raiz da Serra (Piracuama), dotada de maquinário movido a pé e em número reduzido, foi transferida para Pindamonhangaba, sendo então ampliada, com novo maquinário acionado a vapor<sup>12</sup>, alguns deles ainda em uso.

---

<sup>9</sup> Às dificuldades já existentes para a conclusão da estrada somaram-se a escassez de diversos materiais devido ao início da 1ª guerra mundial em 1914.

<sup>10</sup> Rampa máxima de 12,5%.

<sup>11</sup> Também no ano de 1917, tem início o serviço telefônico mantido pela ferrovia. Além de atender suas necessidades, também passou desde então a servir os moradores das vilas de Abernécia, Jaguaribe e Capivari, além de Santo Antonio do Pinhal e São Bento do Sapucaí (PAULO FILHO, 2007, p. 136). O serviço de telégrafo chega a Campos do Jordão em 1923. "A estrada em 1923 receberia e transmitiria telegramas em suas linhas, entregando-os a seus destinatários" (PAULO FILHO, 2007, p. 137). Esse serviço foi operado pela ferrovia até 1932.

<sup>12</sup> Por sistema de polias movimentado por locomóveis.

Contudo, os investimentos realizados, principalmente no que concerne à questão da tração, estavam ainda distantes do ideal<sup>13</sup>, evidenciando a urgência na substituição do sistema de tração, além de outras melhorias necessárias.

A década de 1920 pode ser considerada a época de ouro da EFCJ, transcrita nos diversos empreendimentos realizados que, deram a Estrada muitas das características ainda presentes em sua paisagem e em seu cotidiano.

A 05 de maio de 1922 foi inaugurada a estação definitiva de Pindamonhangaba, erguida em conjunto com a E. F. Central do Brasil. Transcorridos exatos seis meses foi colocado aos domingos, a título experimental, o primeiro trem de excursão da EFCJ com partida de Pindamonhangaba às 07:30hs e retorno de Campos do Jordão às 17:00hs, evidenciando a vocação turística da estância climática e da Estrada, confirmada com o passar do tempo. Em 1923 foi criado o primeiro trem de subúrbio de Campos do Jordão com circulação diária entre Abernóssia e o ponto final da linha, serviço este prestado até o final dos anos 2000. No mesmo ano foi contratado junto a The English Electric Company Ltd. a instalação do sistema de eletrificação e o fornecimento de automotrizes elétricas para substituição da custosa tração a combustão, inaugurada a 21 de dezembro de 1924, tendo os 46,8 quilômetros da Estrada totalmente cobertos pelas linhas de contato, com uma subestação transformadora instalada em Eugênio Lefèvre (antiga Alto da Serra).

As intervenções citadas, dentre outras de igual ou menor vulto, trouxeram benefícios flagrantes para a ferrovia e influenciaram diretamente a paisagem de Campos do Jordão. As vantagens obtidas com eletrificação vieram a confirmá-la como sistema de tração mais adequado para o bom desenvolvimento dos serviços da EFCJ, sistema este, aliás, cuja implantação já era prevista na concessão dada a Ribas e Godinho.

A regularidade e agilidade da tração elétrica, inicialmente operada com duas automotrizes para passageiros e duas para carga, motivou a rápida ascensão do volume de passageiros e mercadorias transportados<sup>14</sup>, este último consideravelmente incrementado com a demanda de material de construção para Campos do Jordão. O bom desempenho do transporte, somado ao baixo custeio da tração elétrica, proporcionou à EFCJ mudar sua condição deficitária para superavitária nos exercícios de 1927 a 1929, situação esta jamais vista até então. Dentro deste cenário favorável não tardou para que a administração da Estrada providenciasse a compra de mais automotrizes.

---

<sup>13</sup> Motivo pelo qual era considerado como "provisório" o tráfego da EFCJ até 1924.

<sup>14</sup> A título de comparação transportou-se em 1925, 25.883 passageiros e 1.876 toneladas de mercadorias, contra 44.132 e 4.857 respectivamente em 1926.

A estrada de ferro transportava, como esperado e planejado, grande quantidade de doentes até às pousadas e sanatórios do alto da serra, que iam aos poucos sendo construídos.

O trem era o veículo que, de costume, conduzia os tísicos para o 'exílio' forçado pela doença. Superado o perímetro dos maiores centros urbanos, os doentes iam percebendo a paulatina alteração da paisagem que, quanto mais se aproximava das áreas de tratamento, mais abria espaço para extensas glebas de mata e terrenos de geografia acidentada. Símbolo maior do desterro prometido, os contrafortes da Mantiqueira representavam o selo da exclusão (BERTOLLI, 2001, p. 168).

Impulsionada pela tração elétrica, Campos do Jordão passou pelo primeiro "surto" de crescimento urbano. Provida de meio de transporte confiável e rápido para época, a estância climática teve sua paisagem consideravelmente modificada com a construção de edifícios para moradia, comércio, estalagens e principalmente para novos Sanatórios, todos erguidos com o material trazido pela ferrovia, buscando atender a crescente demanda de enfermos, de trabalhadores que lá instalaram suas residências e de turistas que buscavam um local para o lazer. O crescimento do número de enfermos e da população da estância não tardou a acentuar a utilização da linha férrea como meio de transporte local. Sobre esse aspecto, Bertolli comenta que:

Antigos moradores de Campos do Jordão (..) lembram que era fato comum os passageiros dos trens que faziam paradas nas estações de cura se recusarem a sair da composição, e quando assim o faziam, muniam-se de precauções, levando um lenço ao nariz para evitar a invasão do mortal bacilo. O médico Eduardo Etzel (...) rememorou que, durante os anos que trabalhou como cirurgião do Sanatório Vicentina Aranha, recobria-se de todos os cuidados para impedir o acidente da contaminação, não se arriscando nem mesmo a tomar um cafezinho nos bares joseenses, com medo de tornar-se mais uma vítima da Peste Branca (BERTOLLI, 2001, p. 147).

O fluxo de visitantes buscando a cura em Campos do Jordão foi crescente durante a década de 1930 e acabou por dar espaço a instalação de um grande número de opções de hospedagem. O crescimento da cidade também ocasiona seu desmembramento do município de São Bento do Sapucaí, em 1934. Também ao longo da década de 1930 a "Companhia de Melhoramentos de Campos do Jordão"<sup>15</sup> levava a cabo inúmeras obras de melhoramento e embelezamento na cidade, em parceria com o Governo Estadual, que por sua vez implantava novas vias de acesso e investia também no desenvolvimento

---

<sup>15</sup> Fundada em 1922, pelo Embaixador José Carlos de Macedo Soares.

urbano do município (HAMMERL, 2011, p.5)<sup>16</sup>. Com o tempo, essas melhorias passam também a elevar o turismo de lazer. Durante os anos de 1940, coexistiam na cidade esses dois tipos de turismo.

Turistas e doentes frequentam, em muitos casos, os mesmos espaços, tornando-se uma preocupação para a saúde pública e sendo alvo de políticas higienistas que visavam esquadrihar os espaços destinados aos doentes e aos turistas de forma a minimizar as possibilidades de contágio. Em contrapartida, se observa o crescente investimento no turismo, que acaba por se tornar a principal atividade econômica da cidade (HAMMERL, 2011, p.4).

No ano de 1930, foram ativados os Sanatórios Divina Providência e São Paulo, desdobrando-se pouco depois na entrada em funcionamento do Sanatório e Preventório Santa Clara, do Sanatório Santa Cruz e dos Sanatorinhos. Até o final da década, iriam existir dez nosocômios em atividade no município dos infectados, perfazendo o total de 652 leitos especializados. Apesar da discordância dos censos realizados naquele período, é certo que o número de vagas hospitalares para tuberculosos existentes em Campos do Jordão representava quase a metade das disponíveis em todo o estado de São Paulo, sendo que aproximadamente 50% da hospedagem nosocomial jordanense estava reservada para a clientela pagante (BERTOLLI, 2001, p.143)<sup>17</sup>.

Campos do Jordão se insere então, na época, em um amplo contexto no qual cidades antes procuradas principalmente para o tratamento de doenças passam também a ser centros de lazer. O novo tipo de visitante incentivou a instalação de estruturas como teatros, restaurantes, hotéis e cassinos (HAMMERL, 2011, p.8).

Todavia, até início da década de 1940 havia ainda muitos sanatórios em funcionamento na cidade. Sendo assim, por força do Decreto nº 11.781, a Campos do Jordão foi dividida em dois setores distintos, a fim de separar os doentes dos turistas de lazer, e preservar assim sua saúde. Hammerl (2011, p.9), também comenta que tal divisão teria sido incentivada não somente pela preservação da saúde, mas também por exigências da elite que possuía casas de veraneio na cidade.

---

<sup>16</sup> No contexto das melhorias urbanas em Campos do Jordão, a ferrovia deveria, segundo a comissão de urbanização de 1938, implementar bondes rápidos no trecho entre as vilas Abernêssia, Jaguaribe e Capivari, com melhorias nos trilhos e nas plataformas (PAULO FILHO, 2007, p. 140). Foi proposto também o prolongamento até Itajubá (o que não ocorreu) e melhorias na eletrovia de modo geral.

<sup>17</sup> Dentre os Sanatórios construídos na região destacam-se o Divina Providência (1929), o São Paulo (1930), o Sanatorinhos S-1 (1931); o S-2 (1934), e o São Vicente de Paulo (1935). Entre as décadas de 1930 e 1940 surgem também o Santa Cruz, o São Cristóvão, o Ebenezer e o São Francisco Xavier. Já entre as décadas de 1940 e 1950 surgem o S-3, o Sanatório Sírio, o N. Sra. das Mercês, os pavilhões sanatoriais da Bandeira Paulista Contra a Tuberculose, e o Sanatório Três de Outubro (PAULO FILHO, 2007, p. 160-161). Destacam-se também nesse contexto o Preventório Santa Clara (1931) e o Dispensário Emílio Ribas (1931).

A elite, na medida em que percebe que também está predisposta ao contágio (perde sua imunidade social), colabora não apenas com as formas de tratamento dos menos favorecidos com doações para a manutenção de leitos nos sanatórios populares (filantropia higiênica), mas também determina os espaços que esses podem frequentar, havendo uma aparente separação não só entre doentes ricos e pobres, mas nessa nova fase, a separação se dá entre os portadores do bacilo e os sãos, independentemente da classe social (HAMMERL, 2011, p.4).

A Vila Abernêssia foi a área destinada aos sanatórios e aos doentes, enquanto que as Vilas Capivari e Jaguaribe passaram a ser consideradas “áreas turísticas”, sendo portanto locais ideais para a construção de empreendimentos desse tipo. Nesse sentido, em 1941, ainda outro decreto (Decreto-Lei nº. 11.891) obrigava a Prefeitura Sanitária fiscalizar pensões e hotéis privativos voltados ao lazer, a fim de que nesses não se hospedassem doentes. Deveriam também ser fiscalizados bares, restaurantes, e estabelecimentos do tipo, além de até mesmo praças e ruas, nas quais não poderiam transitar doentes, apenas pessoas sãs.

Em cerca do ano de 1943 foi descoberta a estreptomicina, “o primeiro agente quimioterápico específico no tratamento da tuberculose” (HAMMERL, 2011, p. 10). O tratamento para a tuberculose então alcança uma nova fase, na qual a eficácia do quimioterápico supera a da exposição ao ar puro. Tal fato causa então uma diminuição na procura pelos sanatórios, conseqüentemente incentivando o turismo de lazer na cidade. Dá-se início então ao que Hammerl (2011, p.10) denomina de “ciclo do turismo” – em contraposição ao “ciclo da cura”. Cresce ainda mais o número de hotéis e cassinos na cidade, com destaque para o cassino do “Grande Hotel” (em frente ao qual, inclusive, havia uma estação ferroviária de mesmo nome).

As mudanças ocorridas no entorno da estrada de ferro não se deram apenas em Campos do Jordão, ainda que em escala infinitamente reduzida em relação à estância. Os moradores de vilas locais ao longo da ferrovia faziam uso de suas inúmeras paradas, adicionadas ao longo do tempo. Um exemplo é a Parada Renópolis, inaugurada em 1930, para atender a uma colônia japonesa, cujo assentamento foi incentivado pela própria ferrovia.

Do trabalho de colonização dos terrenos marginaes temos uma esplendida realidade na Colonia Renopolis onde já se localizam mais de 30 famílias japonezas, com notável produção hortícola (principalmente tomates, repolhos e batatas), e que, exemplo vivo, constitui um notável centro irradiador dos modernos conhecimentos culturaes, com influencia já verificada nas propriedades vizinhas, refletindo na economia desta Estrada que lhe oferece prompto escoamento, elevou-se a sua produção, no exercício ultimo, a 693.381 kilogramas, perfazendo, no

transporte, 38.490 toneladas-kilômetros. (EFCJ – Relatório sobre o movimento operado no período de junho de 1934 a junho de 1935, p. 2)  
A atividade agrícola dos imigrantes nipônicos e seus descendentes preponderou até 1950 e a zona rural chegou a ter 200 famílias japonesas, de sorte que os produtos hortifrutigranjeiros de Renópolis, as cenouras do Lageado, as batatas do Vale do Baú, os ovos e hortaliças do bairro dos Melos e do Paiol Velho somente chegavam ao mercado consumidor por meio das automotrizas da estrada de ferro (PAULO FILHO, 2007, p. 167).

Embora a estrada de ferro tivesse importância fundamental para o crescimento de Campos do Jordão, assim como teve presença marcada nas mudanças ocorridas em outras localidades, desde 1930 sua saúde financeira de longe esteve em situação ideal, persistindo em acumular déficits ano a ano com exceção do triênio de 1942 a 1944 devido à escassez de combustível causada pela 2ª Guerra Mundial, provocando considerável redução da oferta de transporte rodoviário, assim motivando a migração temporária para o transporte ferroviário. A onda de investimentos proferida na década de 1920 cessou-se em 1929 após a crise do café e daquele ano em diante pouco se fez na Estrada<sup>18</sup>. Com relação ao material rodante, salvo a construção de uma automotriz elétrica (4-A) em 1932 pela própria ferrovia e a aquisição de um ou outro carro de passageiro e vagão, somente em 1956 dá-se uma obtenção de peso.

A extinção da Trainway do Guarujá, ocorrida em julho de 1956, beneficiou a estrada de ferro Campos do Jordão, que recebeu daquela ferrovia três bondes elétricos e uma pequena locomotiva elétrica do tipo steeple-cab (...) da Siemens Schunckert alemã, além de vários carros de passageiros (...). Desde então, a ferrovia não adquiriu mais material rodante, afetada como foi pela expansão do rodoviarismo (...) (PAULO FILHO, 2007, p.88)

Em uma tentativa de melhorar os ganhos da ferrovia, o diretor Adolpho Araújo submete à Secretaria dos Transportes, em 1966, uma “Minuta de Mensagem e Projeto de Lei”, que pretendia transformar a ferrovia em uma sociedade anônima, tentando criar assim a SAMETUR – Sociedade Anônima de Melhoramentos e Turismo (PAULO FILHO, 2007, p. 177). Entretanto, tal proposta não obteve êxito e por iniciativa daquela direção a EFCJ volta definitivamente sua atenção para o turismo e no ano seguinte é posta em funcionamento a primeira automotriz de luxo. Em 1969 são iniciadas as negociações entre a prefeitura e a EFCJ para a construção de um teleférico em Campos do Jordão, inaugurado em 1971<sup>19</sup>. Ainda em 1969, ao término daquele ano, é sacramentada a

---

<sup>18</sup> A falta de investimentos decorrida desde 1930 até os dias atuais, foi fator preponderante para que a EFCJ mantivesse muitas das características adquiridas na década de 1920 até os dias atuais.

<sup>19</sup> O sucesso deste empreendimento fez com que a EFCJ construísse um teleférico móvel, montado em

vocação turística da ferrovia com a transferência de sua administração, ora a cargo da Secretaria dos Transportes, para a Secretária de Cultura, Esportes e Turismo.

Sob nova tutela, outros empreendimentos turísticos ocorreram na década de 1970, com a criação dos parques “Reino das Águas Claras” e “Capivari”, além de outras estruturas turísticas, como o mirante de Santo Antônio do Pinhal.

Em janeiro de 1977 a EFCJ passa pelo primeiro grande revés pós-transferência administrativa. Com o deslocamento de um dos pilares de sustentação da ponte sobre o rio Paraíba, o tráfego naquele trecho ficou suspenso por um ano, até que o estrago fosse consertado, decretando o fim do transporte de automóveis iniciado na década de 1930 e intensificado em 1957. No ano seguinte, a inauguração da rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro, entre Taubaté e Campos do Jordão, fez com que o movimento da estrada de ferro caísse consideravelmente.

Atualmente, sob administração da Secretária dos Transportes Metropolitanos<sup>20</sup>, a ferrovia presta serviço turístico diariamente no trecho entre Capivari e o portal da cidade de Campos do Jordão, de quinta a segunda-feira entre Capivari e Santo Antônio do Pinhal (Eugênio Lefèvre) e aos domingos entre Pindamonhangaba e Piracuama, trecho que também é atendido por trens de transporte urbano de segunda a sábado.

### **Relato de Experiência: valores atribuídos, usos e práticas no reconhecimento de sentidos para seleção do patrimônio da EFCJ**

A realização da pesquisa aqui apresentada ocorreu entre os anos de 2014 e 2015, cuja execução ficou a cargo da empresa *Arqueologica* (A. H. De Menezes Arqueologia Ltda) contratada por meio de edital para prestação de serviço de consultoria para identificação de bens históricos móveis da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

Nesta jornada atuaram quatro profissionais permanentes (para todas as etapas da pesquisa); um para suporte em momentos pontuais, e uma museóloga consultora. Assim, as diferentes tarefas foram organizadas nas atribuições: Para o trabalho de campo foi designada uma equipe fixa com dois profissionais especialistas em patrimônio ferroviário, sendo um coordenador responsável e um integrante para suporte na primeira e na segunda etapa, (o caminhamento sistemático foi assistido por um arqueólogo, também responsável pela parte administrativa, e o início da última fase foi assistido pela

---

diversas cidades, tais como Barra Bonita, Barretos, Bauru e São Bernardo entre meados da década de 1970 e início da de 1980. (PAULO FILHO, 2007, p. 179 -180).

<sup>20</sup> a partir de 1º de janeiro de 2011 conforme Decreto nº 56.635 expedido naquele dia

museóloga responsável). Para o trabalho de gabinete organizamos uma equipe fixa com três profissionais composta por dois arqueólogos, um responsável pela parte administrativa e outro pela revisão dos relatórios e levantamento de dados secundários, e o coordenador de campo, responsável pelos relatórios de campo, organização logística, elaboração dos planos de ação e supervisão de conteúdo. Nas etapas finais ficou a cargo da museóloga a elaboração das fichas catalográficas e dos critérios adotados para armazenagem e higienização de rotina para conservação do acervo.

Deste modo, conforme estipulado no edital os trabalhos foram divididos em quatro etapas principais, as quais nós organizamos em fases, assim: 1 – Levantamento histórico, de gabinete e campo, por meio de análise de acervos documentais, entrevista com funcionários e ex-funcionários aposentados; 2 – Trabalho de campo – localização e identificação dos bens de interesse histórico (primeira fase - caminhamento sistemático ao longo de toda via férrea; e segunda fase - visitas pontuais em localidades de sabida existência de bens de interesse histórico); 3 – Elaboração do plano de coleta e classificação dos bens selecionados, incluindo orientação sobre condições de armazenagem para a conservação<sup>21</sup>; 4 – Trabalho de campo – Coleta dos objetos encontrados em campo e realocação do acervo já reunido, execução do plano de acondicionamento e higienização destes e confecção de fichas catalográficas para todo o conjunto considerado de valor histórico (em quatro fases).

A condição impar da EFCJ, cuja existência se alicerça em diversos processos e equipamentos anacrônicos, trouxe um resultado bastante incomum. Entre os 526 itens listados, 119 ainda se encontram em uso na ferrovia. Estes também foram listados, pois a manutenção de seus usos é fundamental para a preservação dinâmica dos significados da EFCJ como patrimônio cultural.

O testemunho da prática ferroviária foi um dos critérios que adotamos para a escolha de objetos. Neste sentido, consideramos tanto características funcionais, origem, tecnologia, matéria prima, manuseio e aplicação, até adaptações e criações na oficina da ferrovia, uma prática que ainda ocorre e que particulariza o que é o cotidiano e desenvolvimento da EFCJ. Apreciamos também a influência da ferrovia na paisagem e as relações estabelecidas entre essa e os diversos públicos que a circundam (funcionários, usuários, e população residente no entorno).

---

<sup>21</sup> Trabalho aliado a atividade de pesquisa e coleta realizados pelos pesquisadores e arqueólogos, buscando uma interface com a Museologia. Naquele momento um museu com sua respectiva reserva técnica estava em projeto, então a maior parte dos objetos seriam armazenados em espaço adaptado para a guarda e preservação dos objetos até a criação do museu e suas possíveis exposições. Entretanto, um pequeno Centro de Memória já estava em atividade e foi considerado durante toda a pesquisa.

Os bens levantados foram reconhecidos em Portaria Institucional da EFCJ como entes do Patrimônio Cultural a ser preservado. Ficando a cargo da instituição a criação de medidas para a preservação e proteção desses bens.

Relatamos abaixo o desenvolvimento dos trabalhos por etapa.

### **- Etapa 1**

Inicialmente foi averiguada dentre as diversas caixas de acervo documental (arquivo morto) aquelas que poderiam conter informações pertinentes, sendo selecionadas as de documentação referente ao setor administrativo (aquisição e venda de bens), dos transportes (tráfego, locomoção, automotrizes e acidentes), da via permanente, do miniférico, dos departamentos relacionados à manutenção, das atividades turísticas e as que guardam relatórios anuais diversos. Somado a esse montante, consultamos também documentos ainda não organizados e todo conjunto de plantas e documentos existentes na oficina de manutenção situada em Pindamonhangaba. Durante três semanas consecutivas todas as caixas selecionadas foram abertas e verificadas e todo o acervo existente na oficina foi consultado integralmente.

Findado o momento de consulta foi formulado um questionário para realização de entrevistas informais junto aos funcionários e ex-funcionários, com intuito de sanar dúvidas referentes a determinados bens e conhecer a possível existência destes. Entrevistamos quatro funcionários, escolhidos pelo maior tempo de casa, e dois ex-funcionários, que trabalharam na EFCJ nas décadas de 1940 a 1970.

Reunidas as informações obtidas através da pesquisa documental e das entrevistas realizamos uma análise detalhada dos dados e elaboramos tabelas listando os bens cuja documentação apresentou elementos consistentes para sua identificação. Tais elementos foram pautados sob os seguintes critérios, sendo exigido ao menos a existência de dois deles: 1) data de aquisição; 2) fabricante; 3) fornecedor; 4) dados técnicos e 5) condições de aquisição. A exceção a esta regra foi aplicada apenas para objetos produzidos nas oficinas da Estrada (ferramentas, móveis, tróleis de linha, etc.), invariavelmente descritos na documentação de forma superficial. Esta conduta foi baseada no fato de serem artefatos de relevante importância histórica e que devem ser investigados, na medida em que representam a capacidade e as técnicas de produção aplicadas pela Estrada para se auto-suprir em determinados segmentos.

Concluído o processamento dos dados coletados, obteve-se uma listagem contendo 288 itens que representam os vários segmentos de atividade da EFCJ ao longo de sua

história, distribuídos entre atividades ferroviárias e seus desdobramentos (atividades fabris, operacionais, administrativas e de mineração), rodoviárias (operação e construção), educacionais (Núcleo de Ensino), turísticas (parques e teleféricos) e de telefonia.

## **- Etapa 2**

Com satisfatórios resultados, deu-se início à segunda etapa, com objetivo de localizar e identificar os bens já listados, através de registro fotográfico, e averiguar a existência de outros de interesse que por ventura fossem encontrados. Não obstante, buscou-se também conhecer as características da paisagem circundante e estabelecer sua inter-relação com a EFCJ. Para sua execução as atividades foram divididas em duas fases. A primeira fase consistida de caminhamento sistemático ao longo de toda via férrea, subdividida em cinco trechos, para averiguação dos bens dispostos à margem da linha e daqueles locados em estações, casas de turma de conserva de via e abrigos de tróleis situados entre os pontos terminais da via férrea, e a segunda fase, de visitas pontuais em localidades de sabida existência de bens de interesse histórico, situados nas extremidades da via férrea<sup>22</sup> e na estação de Santo Antônio do Pinhal, situada próximo ao meio da ferrovia.

Executado a contento, o caminhamento sistemático (primeira fase da segunda etapa) proporcionou grande benefício à pesquisa. A oportunidade de conhecer as instalações da EFCJ em toda sua extensão trouxe uma melhor compreensão de suas particularidades e da relação desta com seu entorno chamando atenção para outros segmentos da ferrovia, pouco explorados no conteúdo da documentação consultada, confirmando também a diversidade do material utilizado pela EFCJ em sua via permanente, assim como já verificado em outros setores através do levantamento na documentação, quer seja pela origem destes como por suas diferenciações técnicas. Ao longo de sua via férrea teve-se a oportunidade de observar diferentes tipos de fixação de trilho, de alavancas de acionamento de desvios (AMV's), de lastramento, de dormentação e de construção de bueiros e calhas. Sendo assim, diante desta grande variedade de tipos, cada qual representante de um padrão utilizado em determinada época ou testemunhas da prática constante de obtenção de materiais em outras ferrovias, considerou-se a inclusão de

---

<sup>22</sup> Campos do Jordão: a estação terminal, o depósito de manutenção do material rodante e o miniférico e sua oficina; Pindamonhangaba: a estação inicial, o escritório administrativo e a oficina principal destinada à manutenção de todo o material da ferrovia, incluindo o almoxarifado; Santo Antônio do Pinhal: subestação, depósito de material da via permanente e estação.

alguns desses na listagem de bens preserváveis<sup>23</sup>, exemplares ora utilizados na superestrutura da via permanente e que representam esta diversidade<sup>24</sup>.

Não obstante, o mesmo cuidado que se teve em observar as nuances da via foi dado ao sistema de eletrificação, especificamente em relação à sustentação da rede aérea e da linha de transmissão original. Diferente do que se viu na linha, a EFCJ conserva a originalidade do padrão construtivo da sustentação de ambas, constituída de postes feitos com dois trilhos justapostos, fixados com parafusos pelos patins, e braços laterais, no caso da rede aérea, confeccionados com perfis “T” (transversal) e “L” (diagonal) de ferro. Foram poucos os postes encontrados alheios a este padrão, o que não caracteriza estes como não originais, quase sempre se tratando de postes utilizados em situações específicas, instalados em pátios de manobra.

Além dos itens relativos à via permanente e à eletrificação, outros relevantes chamaram a atenção: trata-se dos pórticos utilizados em época remota para remover motores de tração das automotrizes elétricas quando danificados durante o serviço na serra. Desativados há muitos anos, conforme informado por funcionários da estrada, estes pórticos representam a prática de uma época, quando a EFCJ dispunha de tráfego intenso. Embora não se tratem de bens móveis<sup>25</sup>, considerou-se pertinente a menção destes como bens de valor histórico em nosso relatório final.

No que tange à busca por bens móveis já listados, foram encontrados poucos itens, todos relativos à manutenção da via permanente, geralmente ferramentas conservadas nos abrigos de tróleis. Entretanto, o caminhamento foi oportuno para que pudéssemos observar como é feito o trabalho de manutenção e conversar junto à diversos funcionários da via que ajudaram a esclarecer algumas dúvidas em relação à utilização destas ferramentas e a elucidar sobre a importância de outras encontradas e que não constavam na primeira listagem.

---

<sup>23</sup> Concernente com a Arqueologia Histórica, nós consideramos que alguns dos bens em uso revelavam parte da dinâmica da EFCJ, algumas ferramentas em especial são fabricadas na oficina da estrada de ferro, demonstrando a capacidade da mesma de se auto-suprir, demonstrando também a engenhosidade de seus funcionários. Também havia objetos raros, e necessários no funcionamento atual da ferrovia, considerando a derradeira situação do patrimônio ferroviário e também a não existência naquele momento de um museu para o tombamento das peças, e que o nosso trabalho foi apontar e arrolar os bens móveis de interesse histórico, julgamos após consulta aos funcionários e diretores da EFCJ a validade do cadastramento e registro de peças em uso.

<sup>24</sup> Foram escolhidos bens relativos a fixação e AMV's por se tratarem de objetos móveis de pequeno e médio porte.

<sup>25</sup> Neste caso não foram considerados bens móveis devido à dificuldade para remoção somada ao fato de estarem em pleno uso, no caso dos postes da eletrificação ou de serem ligados diretamente ao contexto onde estão inseridos, no caso dos pórticos.

A segunda fase (desta segunda etapa) foi principiada nas dependências da EFCJ, na esplanada de Emilio Ribas e adjacências, situada em Campos do Jordão. Em seguida visitamos as dependências em Santo Antônio do Pinhal, para depois iniciar os trabalhos em Pindamonhangaba. Devido a grande quantidade de seções e objetos existentes naquela localidade as dependências da EFCJ foram divididas em setores, cada qual inspecionado integralmente, começando pelo prédio administrativo, seguindo pela estação, dependências internas das oficinas e almoxarifado para depois seguir para as áreas externas, seções de descarte e sucata<sup>26</sup>, que se encontravam a céu aberto, portanto livres para acesso nos dias em que a oficina permanece fechada.

No decorrer dos trabalhos foram encontrados bens de potencial valor histórico que não constavam na listagem apresentada inicialmente, os quais foram devidamente fotografados e anotados nas fichas de campo e posteriormente lançados nas tabelas para este fim. Faz-se importante ressaltar que não houve nesta etapa a preocupação em registrar somente os bens que seriam de fato preservados, sendo a listagem apresentada ainda de caráter preliminar e sujeita a exclusões. A lista definitiva de bens históricos para fim de preservação só seria apresentada no relatório final, após reavaliação dos bens já listados, sobretudo no que tange a questão de itens em duplicidade, de difícil armazenagem e/ou restauração. Dos 288 itens reunidos na primeira listagem 79 foram encontrados e outros 260 novos foram registrados, somando um total de 339 bens. Deste total, 267 itens se encontravam em Pindamonhangaba.

### **- Etapa 3**

A terceira etapa foi iniciada tão logo concluída a segunda, objetivando a formulação de um plano de recolhimento, conservação (controle de ambiente, tratamentos e armazenagem) e catalogação dos bens móveis de valor histórico segundo critérios estabelecidos pela Museologia.

Antes de discorrer sobre o plano de remoção e classificação, faz-se mister frisar que o conjunto de bens históricos levantado traz uma característica bastante peculiar. Cerca de 30 % dos itens listados são utilizados constantemente em diversos serviços realizados no cotidiano da EFCJ. Estes são imprescindíveis para sua operação e manutenção, e conseqüentemente indisponíveis, atualmente, para remoção e guarda. Desta forma, a

---

<sup>26</sup> A sucata, ou pilha de descarte é sítio interessante para as pesquisas arqueológicas e patrimoniais. Neste sentido a pesquisa e coleta-resgate teve também orientação museológica, posto que a céu aberto os objetos nela encontrados poderiam ter infestações e/ou estar com um desgaste físico e mecânico maior, sendo necessários cuidados com a segurança no trabalho e preocupação com a estabilidade dos objetos no momento da coleta/resgate.

situação vigente exigiu a divisão daquele conjunto em dois grupos, identificados por bens “Em uso” e bens “Desativados”.

Com relação ao primeiro grupo em geral, não se aplicou as tarefas de remoção e armazenagem, bastando para este apenas a confecção das fichas catalográficas e posterior identificação individual das peças, com uma placa de patrimônio específica para bens históricos da EFCJ, excedendo-se a esta condição uma ou outra ferramenta utilizada na manutenção da via permanente, por haver multiplicidade de unidades existentes e disponibilidade para cessão de um exemplar.

Para o segundo grupo, todas as ações previstas foram aplicadas, com exceção dos bens que já se encontram expostos ao público<sup>27</sup>. No caso do material rodante completo (truques, chassis e cabina), que se encontrava no depósito de Pindamonhangaba, a remoção também foi dispensada por já estarem em local adequado e único para sua armazenagem.

Observada a lista de bens históricos passíveis de remoção, constatou-se que aqueles encontrados ao longo da via férrea eram de pequeno porte, não havendo implicação para a execução desta tarefa por parte da equipe de campo<sup>28</sup>, que também se encarregou de remover os itens de pequeno porte encontrados nas dependências da ferrovia em Pindamonhangaba. Quanto à remoção dos bens de grande porte, ficou acertada a realização de uma força-tarefa com auxílio do munk e da empilhadeira da EFCJ para retirada e guarda de todos os bens alocados nos edifícios da oficina e organização dos bens encontrados na “sucata”<sup>29</sup>.

Sobre a armazenagem, organizamos a divisão dos objetos a serem removidos em quatro grupos de acordo com a dimensão e composição material. Para os três primeiros foi eleito e preparado um local específico para armazenagem, segundo a disponibilidade de espaço ofertada na época, para o qual foi recomendada posterior adequação, necessária para a adaptação do espaço a este fim. O último grupo requereu ainda um espaço

---

<sup>27</sup> Bens atualmente alocados nos parques Capivari e Águas Claras e no Centro de Memória e na seção denominada “Turismo”, sendo os dois últimos situados no prédio administrativo em Pindamonhangaba.

<sup>28</sup> Somente o bem código VP-5 (Cruzamento) exigiu o auxílio da EFCJ para remoção.

<sup>29</sup> Estes foram avaliados pela museóloga em sítio. Avaliou-se que durante o dia ficam expostas ao calor e radiação solar e durante a noite ao sereno e umidade. Podendo ainda existir parasitas habitando a sucata, consumindo lubrificantes e resíduos, roendo peças, e ainda pássaros dejetando nos materiais. Além das variações de temperatura e pressão os artefatos estão expostos a incidência de chuvas, umidade e agentes corrosivos (da liberação de gases de objetos em decomposição, de fezes animais e ácidos deixados por insetos). E tem também a corrosão das peças metálicas, a reação redox (oxirredução), que pode ser profunda e não perceptível a olho nu. Assim, foram seguidas orientações de segurança no trabalho e procedimentos para higienização e estabilização dos objetos no momento da coleta e para a armazenagem e salvaguarda.

intermediário para cuidados prévios e reavaliação por compreender bens alocados a seu aberto e parcialmente desmontados. Os objetos desse grupo são os mais vulneráveis e consideramos urgente a higienização e observação do estado de conservação a fim de verificar a viabilidade da guarda, alguns deles foram indicados para restauro e as condições e especificidades para a guarda dos selecionados foram advertidas. O Quadro 1, a seguir, apresenta a Identificação dos grupos e dos locais de armazenagem.

Quadro 1 - Identificação dos grupos e dos locais de armazenagem\*.

| <b>GRUPOS</b>  | <b>DESIGNAÇÃO</b>   | <b>LOCAL DE ARMAZENAGEM</b>   |
|----------------|---|---|
| <b>Grupo 1</b> | Bens de pequeno porte e de estrutura frágil               | Mezanino do Centro de Memória**.  |
| <b>Grupo 2</b> | Bens de médio porte                                       | Área coberta situada ao lado do setor de descarte da seção da elétrica.                     |
| <b>Grupo 3</b> | Bens de grande porte                                      | Parte da garagem coberta para automóveis e motos situada na lateral do edifício da oficina. |
| <b>Grupo 4</b> | Bens de grande porte encontrados na "sucata" a céu aberto | Área do pátio adjacente à oficina   |

\* Conforme estabelecido na época, ainda em espaços adaptados.

\*\* Os bens já acomodados no mezanino do almoxarifado permanecerão provisoriamente no local até que o mezanino do Centro de Memória esteja equipado para acomodar todos os bens.

Para organização e apresentação de todos os dados coletados durante a execução desta pesquisa, foi constituída uma metodologia padrão para classificação e identificação dos bens. Isso já é rotina para a Arqueologia, contudo aqui trabalhamos com uma equipe interdisciplinar em cumprimento de edital com as finalidades de reconhecimento e salvaguarda bens móveis. Considerando esta intenção buscamos uma interface com a Museologia no que tange a documentação, e utilizamos a metodologia de codificação alfanumérica para agrupamento dos bens em determinadas classes, representadas por letras, e identificação serial dentro de cada uma, representada por números.

Para a identificação dos bens históricos foi adotada uma mesma metodologia desde o início dos trabalhos, sem alteração das classes já estabelecidas (Quadro 2). Entretanto, o desenrolar deste trabalho evidenciou a necessidade de efetuar-se um ajuste na identificação serial, uma vez não serem encontrados muitos dos bens relacionados na primeira listagem<sup>30</sup> apresentada, os quais já possuíam a referida classificação. Somado a

<sup>30</sup> Elaborada com base no conteúdo dos arquivos da EFCJ.

esta questão, durante a realização do último trabalho tomamos conhecimento de “novas” peças de valor histórico, em sua maioria encontrada por funcionários da EFCJ, que foram agregadas a esta seleção, gerando novos códigos. A fim de eliminar o salteamento nas séries numéricas, optou-se pela renumeração de todos os bens agrupados em cada classe de forma sequencial, sendo mencionado nas fichas catalográficas apenas o novo número, sem que haja menção do antigo, para evitar confusões futuras.

Precavendo-se da perda de ligação entre o bem identificado com a nova numeração, e todo o processo adimplido para que este fosse determinado como histórico, foi elaborada uma tabela de correlação numérica, entre o novo e o antigo.

Outra mudança adotada, conforme os padrões da Museologia foi o desmembramento de peças que compõem um mesmo bem (conjunto), criando desdobramentos de uma mesma codificação, identificados por letra minúscula inserida logo após a classe<sup>31</sup>. Os dados coletados de cada bem foram inseridos nas fichas catalográficas elaboradas para especificamente para o acervo aqui tratado (Quadro 2).

Quadro 2 - Codificação adotada para classificação dos bens históricos.

| <b>CÓDIGO</b> | <b>DESCRIÇÃO</b>  |
|---------------|---|
| <b>A</b>      | Artigos de estação/escritório (relógios, máquinas de escrever, calculadoras, computadores, carrinhos para transporte de bagagens, picotadores de bilhete, escadas para embarque, balanças, etc.). |
| <b>C</b>      | Equipamentos de comunicação (telefones de parede, mesa e seletivo, centrais telefônicas, rádios moveis e fixos, centrais telefônicas, equipamentos de telégrafo, repetidores de onda, etc.).      |
| <b>E</b>      | Equipamentos da eletrificação (postes de rede aérea e transmissão, conjunto de equipamentos de subestação, isoladores, para-raios, tróleis de manutenção, etc.).                                  |
| <b>F</b>      | Ferramentas diversas de uso das oficinas, da via permanente e da manutenção de rede aérea (chaves de boca, pés-de-cabra, martelos, marretas, alicates, gabaritos, régua, teodolitos, etc.).       |
| <b>M</b>      | Mobílias diversas (mesas, cadeiras, poltronas, prateleiras, estantes, armários, mapotecas, escrivaninhas, etc.).  |
| <b>MQ</b>     | Maquinarias e aparelhos diversos de uso das oficinas, da via permanente e da manutenção de rede aérea (tornos, serras, marteletes hidráulicos, arcos de pua,                                      |

<sup>31</sup> Exemplo: EFCJ.030.A - estojo para carimbo composto de 5 itens distintos, identificados por EFCJ.030.A a, b, c, d, e.

|           |  |
|-----------|--|
|           | macacos, arcos de imersão, máquinas de solda, tratores, motores diversos, fresadoras, bombas, compressores, etc.).   |
| <b>MR</b> | Material rodante e todos os seus componentes (automotrizes a gasolina e elétricas, locomotivas, carros de passageiro, vagões, vagonetas, truques, cabinas, chassis, motores de tração, rodeiros, etc.) |
| <b>V</b>  | Vestuário (uniformes e seus componentes)   |
| <b>VP</b> | Artigos diversos da Via Permanente (aparelhos de AMV e seus componentes, cruzamento de via férrea, giradores, placas de sinalização e quilometragem, tróleis de linha, etc.).                          |
| <b>O</b>  | Artigos utilizados em atividades diversas da Estrada e/ou institucionais (balanças, ventiladores, miniaturas, quadros e painéis, etc.).  |

De forma geral buscou-se identificar em cada objeto o testemunho do conhecimento e da prática de uma época, seja por suas características funcionais, desde sua origem (método e material utilizado na fabricação), manuseio e aplicação, até as transformações por ele sofridas conforme as necessidades e práticas de determinado período, como por sua relação com o cotidiano, o desenvolvimento da ferrovia e sua influência na paisagem onde está inserida e nas relações estabelecidas entre esta e os diversos públicos que a circundam (funcionários, usuários, e população residente no entorno).

#### - Etapa 4

Na execução dos planos de coleta, classificação e armazenagem, a metodologia aplicada às ações em campo visou à objetividade dos resultados e a simplificação do trabalho a ser realizado. Igualmente, buscamos conjugar a disponibilidade da EFCJ em empreender esforços para remoção das peças de grande volume. Deste modo, a execução do trabalho de campo foi dividida em quatro fases distintas, e, não obstante, o excedente de 260 itens registrados na segunda etapa, exigiu uma nova série de consultas aos arquivos da EFCJ.

A primeira fase foi dedicada a consulta junto aos arquivos da EFCJ com objetivo de levantar dados sobre os bens de potencial valor histórico encontrados em campo que não constavam na primeira listagem apresentada e remoção dos bens alocados nos abrigos de tróleis dos km 12 e 44.

Na segunda fase se realizou a remoção dos bens “Desativados” alocados nas principais esplanadas da EFCJ. Concomitantemente, com intuito de aproveitar a estada nas

diversas localidades, exceto Pindamonhangaba, foi efetuada a confecção das fichas catalográficas dos bens “Em uso” e daqueles “Desativados” que se encontram em exposição ao público. O trabalho de campo previsto nesta etapa compreendeu a visitação dos seguintes locais: A) Esplanada de Emilio Ribas e as dependências da estação Capivari, do depósito de material rodante, do Parque Capivari, do teleférico e da casa para funcionário; B) Abrigos de tróleis dos quilômetros 36 e 31; C) Esplanada de Eugênio Lefèvre e as dependências do edifício da subestação e do rancho de ferramentas; D) Esplanada de Piracuama; E) Parque das Águas Claras (km 18); e F) Esplanada de Pindamonhangaba e todas as suas dependências (nesta fase apenas para remoção de bens de pequeno porte não alocados no mezanino do almoxarifado).

Com a terceira fase se processou a elaboração e confecção das fichas catalográficas de todos os bens históricos alocados na Esplanada de Pindamonhangaba e suas dependências, incluindo os ativos e inativos e os recém-deslocados.

E, na quarta fase foi realizada a remoção e organização dos bens de grande porte encontrados na “sucata”, no depósito de material rodante, no almoxarifado, na “garagem do munk” e no pátio das oficinas de Pindamonhangaba com auxílio de maquinaria e pessoal da EFCJ, para avaliação das condições de restauro destes bens e confecção das fichas catalográficas daqueles considerados recuperáveis e, portanto preserváveis.

Algumas das atividades previstas para cada uma delas foram executadas de forma alternada, visto a necessidade de adaptar as ações segundo as condições do tempo, para os locais abertos, e à disponibilidade dos encarregados de cada seção em colaborar com a remoção de determinadas peças. Somente a quarta fase foi executada em separado, a qual teve início pelas peças alocadas na “garagem do munk”, exigindo previa retirada dos materiais diversos que se encontravam a frente e sobre o maquinário lá existente. Findado este trabalho deu-se início a remoção das máquinas e traslado para o local de armazenagem.

Devido à existência de caçambas de lixo e grande quantidade de lama a frente dos bens de grande porte, os quais deveriam ser removidos da sucata e organizados, impedindo a patolagem adequada do caminhão munk, foram conjeturados outros locais, sendo removida da pilha de sucata existente ao lado do guindaste fixo uma bomba d’água com auxílio do mesmo e do caminhão munk, o cruzamento de via encontrado no km 12 da EFCJ, e um truque de carro de passageiro nos fundos da oficina após a remoção de diversos rodeiros que se encontravam sobre este. Em local próximo, também foram movidos e montados os aparelhos de AMV que lá estavam.

Após remoção das caçambas e da lama, pode-se trabalhar na remoção/coleta dos bens alocados na sucata, todos, sem exceção, desmontados. Ao final das remoções/ coletas possíveis de serem feitas dentro da capacidade daquele caminhão munk. Esgotadas todas as possibilidades do momento, essa fase ficou aquém do esperado no que concerne à movimentação das peças. Entretanto, mostrou-se acertada a decisão de concentrar os esforços nas peças empilhadas, pois organizadas parcialmente foi possível averiguar a real condição de conservação das mesmas. Verificamos que nessas pilhas se encontravam peças compatíveis com a montagem completa dos objetos alvo, sendo possível a integração ou restauro se assim decidido em algum momento. Nestas condições partiu-se para a organização das peças já coletadas, sendo algumas montadas em seus devidos lugares.

Durante o manejo averiguou-se a existência de outros bens de valor histórico que não haviam sido vistos anteriormente, tais como, o primeiro torno de rodeiro adquirido pela EFCJ, em 1918, e um truque de vagão da E. F. Araraquara, adquirido por esta ferrovia no período em que pertenceu à São Paulo Northern Railroad Co. – SPN (1916 a 1919)<sup>32</sup>. Findado os trabalhos decidiu-se pela conveniência de realizar a marcação com tinta nas peças dos tornos de rodeiro e da plaina, por serem muito parecidas, a fim de identificar a qual bem pertence cada uma.

Concluídos os trabalhos de campo e gabinete, obteve-se a listagem final de bens contendo 403 itens<sup>33</sup>, sendo encontrados todos os bens listados nas tabelas elaboradas na etapa anterior, além de outros ainda desconhecidos ou figurantes na primeira lista elaborada e que ainda não haviam sido achados. Todos os bens foram cadastrados em ficha documental elaborada para o acervo e receberam a marcação alfanumérica, sem desprezar a numeração de patrimônio já existente pela EFCJ.

A avaliação, reconhecimento, coleta e resgate dos bens considerados de valor histórico foi uma primeira etapa num processo de formalização do patrimônio. Este trabalho gerou também laudos e produtos para embasar a salvaguarda desses bens, e é de interesse da EFCJ a criação de um museu, tendo em vista a vulnerabilidade a que estavam expostos esses bens, devido à degradação pela exposição às intempéries climáticas e ambientais a céu aberto.

---

<sup>32</sup> Ambos os itens constavam na primeira tabela elaborada (1ª etapa)

<sup>33</sup> Dentre estes existem alguns bens que formam conjuntos. Contabilizadas as peças de cada conjunto, a soma total chega a 526 itens.

## Últimas Considerações

As ferrovias, bem como o patrimônio industrial, vêm tomando um crescente destaque nas pesquisas arqueológicas atuais<sup>34</sup>. Tais trabalhos, de modo geral, “caracterizam-se pela produção de obras que buscam apontar novos caminhos e possibilidades de estudos sobre as ferrovias (...) (abordando) pontos de vista voltados para as questões sociais, políticas culturais” (POZZER, 2007, p.207-208). A definição de “patrimônio industrial” implica na questão de que este “deve ser visto não só como ‘repertório tecnológico’ mas como momento central de uma série de relações com o ambiente físico e humano, que vem se transformando pelo desenvolvimento industrial” (COVINO, 1980, p.221). Embora de forma ainda lenta, as pesquisas em Arqueologia Industrial vêm contribuindo, ao longo dos anos, para uma maior valorização desse legado no país. Nesse contexto, Freire et al. (2012) consideram importante a análise e valorização, no caso de estudos relativos ao patrimônio ferroviário, de um conjunto de elementos compostos por:

material rodante, os pátios, o acervo edificado, os equipamentos de sinalização e comunicação e o acervo documental (...) máquinas, locomotivas, vagões, estradas de ferro, pontes, pontilhões, túneis, sinais e todos os instrumentos e equipamentos relacionados à operação do sistema (...) bens imóveis constituídos pelas estações ferroviárias, nas suas mais diversas dimensões, casas dos agentes, armazéns, castelos, caixas d’água, oficinas, escolas, centro recreativos, vilas e similares (...) mãos francesas, os lambrequins, escadas, vitrais e algumas esquadrias diferenciadas (...) e ainda elementos integrantes da superestrutura e infraestrutura ferroviária (FREIRE *et al.*, 2012, p. 11-12).

Pensando a valorização das questões simbólicas, Freire *et al.* (2012), os autores buscam compreender uma gama de elementos que constituiriam, a ver deles, o universo da “memória ferroviária”. Dentre estes, estariam os elementos históricos (“processos de desenvolvimento econômico, social, urbano e tecnológico vivido pela cidade em seus períodos históricos” – FREIRE *et al.*, 2012, p.18); os elementos arquitetônicos; os elementos de valor arqueológico (“vestígios e objetos reveladores da cultural material pós-industrial que podem ser encontrados, bem como espalhados nos acervos, nos museus, nos arquivos” – FREIRE *et al.*, 2012, p.18); os elementos de valor paisagístico (“paisagem urbana industrial que expressa a memória da ferrovia” – FREIRE *et al.*, 2012, p.18); os elementos de “valor uso” (“continuidade de seu funcionamento como pátio de operações ferroviárias, da malha ou do sistema, que pode subsistir até hoje com funções relacionadas à manutenção da ferrovia” – FREIRE *et al.*, 2012, p.18); os elementos de “valor de raridade” (“especificidades tipológicas que podem ser identificadas nos edifícios

---

<sup>34</sup> Entre elas, por exemplo, ressaltam-se os de POZZER, 2007 e MORAES, 2004.

e maquinário” – FREIRE *et al.*, 2012, p.18-19); e elementos de “valor de memória”, os quais perpassam e

dão sentido aos demais valores, pois ordenam e permitem a releitura dos diversos vestígios (materiais e imateriais) presentes, estabelecendo nexos entre o passado, o presente e o futuro, possibilitando o reconhecimento dos espaços perdidos e reconectando seus elementos fragmentados (FREIRE *et al.*, 2012, p. 19).

No contexto de discussão colocada pelos autores citados acima, sobre os atuais avanços e as escolhas do que deve ou não ser preservado, estudado e pesquisado no âmbito dos patrimônios industriais e ferroviários, deve ser lembrado que (nas palavras de Fonseca):

a valorização dessa herança industrial pode ser traduzida de diferentes maneiras: pesquisas, levantamento e interpretação dos documentos arquivados, conservação, reciclagem e criação de museus (...) a conservação do aludido patrimônio representa uma escolha da sociedade, cujo efeito repercutirá sobre as gerações vindouras (...) o que dependerá de muitos fatores, como, por exemplo, da importância histórica, arqueológica e arquitetural do monumento ou sítio, do seu estado de conservação, do potencial de sua manutenção e reuso, bem como da disponibilidade e do impacto econômico e social de sua valorização (FONSECA, 2007, p. 23-24).

Já segundo Mendes,

muitos dos referidos monumentos revestem-se de um significado histórico-cultural que muito reforça o seu valor intrínseco. A antiguidade, a qualidade do produto ou serviço, o tipo de inovação eventualmente introduzido, o significado para a população da respectiva localidade — o qual, frequentemente, se encontra bem vivo na memória e no respectivo imaginário—são elementos a que é necessário atender (MENDES, 1990, p. 118).

Como aponta Funari (2001, p.1), o conceito de “patrimônio” está de modo geral ligado à um sentido “herança” e “memória”, demarcando uma relação íntima com a sociedade (como a comentada por Fonseca e Mendes, acima), bem como também pode estar ligado a um conceito de “propriedade cultural”, relativo a escolhas políticas. Entretanto, ressalta-se aqui o primeiro sentido – pois, como aponta também Funari, “não há identidade sem memória (...) os monumentos históricos e os restos arqueológicos são importantes portadores de mensagens e, (...) são usados pelos atores sociais para produzir significado” (FUNARI, 2001, p. 2). Ressalta-se também que a memória, é tanto compreendida como “passado” como “formadora do presente”, assim como Magalhães descreve:

Essa relação de tempo é curiosa porque é preciso entender o bem cultural num tempo multidimensional. A relação entre a anterioridade do passado, a vivência do momento e a projeção que se deve introduzir é uma coisa só. É necessário transitar o tempo todo nessas três faixas, porque o bem cultural não se mede pelo tempo cronológico (...) O tempo cultural não é cronológico. Coisas do passado podem, de repente, tornar-se altamente significativas para o presente e estimulantes do futuro (MAGALHÃES, 1985, p. 75).

Sendo expostos todos esses fatores, observa-se aqui que se torna inerente à própria pesquisa realizada em campo e gabinete, e ao contexto histórico-arqueológico exposto pelas mesmas, a escolha em ressaltar ou não um ou outro objeto material, em uso ou desativado. De modo geral, entretanto, cabe ao pesquisador em campo dar importância a todo e qualquer vestígio relacionado ao ciclo de vida da ferrovia, na busca de uma compilação possível de dados mais abrangentes para que a construção desse quadro contextual torne-se visível.

## Referências

BERTOLLI FILHO, C. *História social da tuberculose e do tuberculoso: 1900-1950*. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2001.

BORNAL, Wagner. *Sítio Histórico São Francisco – Um estudo sob a ótica da arqueologia da paisagem*. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, 2008. Orientadora: Profa. Dra. Margarida Davina Andreatta.

CONLIN, Elianor; SYMONDS, James (Eds.). *Industrial Archaeology. Future Directions*. New York: Springer, 2005.

COVINO, Renato. *Archeologia Industriale in Italia: ambito disciplinare, termini cronologici*. *Quaderni Storici*, n. 43, p.218-229, 1980.

EFCJ, *Relatório para Secretária de Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas* (1916 a 1920; 1922; 1924).

EFCJ, *Relatório para Secretária de Viação e Obras Públicas* (1926; 1930; 1931; 1935; 1937; 1944 a 1947; 1953 e 1957).

FACCIN, Danielle. *Seguindo os Trilhos do Trem. A Influência da Ferrovia na Estruturação Urbana de Santa Maria/RS*. VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. *Anais...* São Paulo: 03 e 06 de julho de 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16962&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 17 nov. 2014.

FONSECA, Filomena Pugliese. *As Águas do Passado e os Reservatórios do Guaraú, Engordadouro e Cabuçu: um estudo de arqueologia industrial*. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE/ USP), 2007. Orientadora: Profa. Dra. Dorath Pinto Uchoa.

FREIRE, Maria Emília Lopes; CAVALCANTI, Fábio; BESSONI, Giorge; FREITAS, Marcelo. Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. *Anais...* São Paulo: 03 e 06 de julho de 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16962&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 17 nov. 2014.

FUNARI, Pedro Paulo A. Os desafios da destruição e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil. *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, n. 41, p.23-32, 2001.

FUNARI, Pedro Paulo A. Teoria e métodos na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica. *MNEME revista de humanidades*, v. 06. n. 13, p. 1-5, dez.2004/jan.2005.

GIESBRECHT, Ralph. Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 03 jun. 2014.

GONZÁLEZ-RUIBAL, Alfredo. Time to Destroy: An Archaeology of Supermodernity. *Current Anthropology*, v. 49, n. 2, p. 247-279, 2008.

GOULD, Robert A.; SCHIFFER, Michael Beds (Eds.) *Modern material culture: The archaeology of us*. New York: Academic Press, 1981.

HAMMERL, Priscyla Christine. Campos do Jordão (SP): de estância de saúde à estância turística. *XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, Anais...* São Paulo, julho de 2011. p. 1-18.

MAGALHÃES, Aloísio. *E Triunfo? A questão dos bens culturais no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Roberto Marinho, 1985.

MENDES, José Amado. A Arqueologia Industrial: Uma Nova Vertente de Conservação do Patrimônio Cultural. Seminário sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional -Centro de Estudos de Formação Autárquica (CEFA) e Delegação Regional Centro da Secretaria e Estado da Cultura. Coimbra, de 19 a 21 de Abril de 1990.

MORAIS, Daisy de. Estação ferroviária de Pirajú: um ensaio de arqueologia da arquitetura de Ramos de Azevedo. *Dissertação* (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE/USP), 2004. Orientador: Prof. Dr. Pedro Paulo Abreu Funari.

OFÍCIO CT.203 de 21 de junho de 1957.

OFÍCIO Nº 376/C da Secretaria de Viação e Obras Públicas de 27 de setembro de 1947.

PAULO FILHO, Pedro. *História da Estrada de Ferro Campos do Jordão*. Uma Escalada Para a Vida. São Paulo: Ed. Nova América, 2007.

POZZER, Guilherme Pinheiro. A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002). *Dissertação* (Mestrado), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2007.

QUEIROZ, Claudia M. *Chácara Xavier, um estudo de caso em arqueologia histórica*. *Dissertação* (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (USP), 2006. Orientadora: Profa. Dra. Margarida Davina Andreatta.

RATHJE, William L.; MURPHY, Cullen. *Rubbish! The archaeology of garbage*. New York: Harper Collins, 1992.

SAUNDERS, Nicholas J. Archaeology and the Great War, 1914–2001. *Antiquity*, n.76, p. 101-108, 2002.

SCHIFFER, Michael B. *The portable radio in American life*. Tucson: University of Arizona Press, 1991.

SCHMITZ, Maira Eveline. Construção da Paisagem Ferroviária em Pelotas: História, Memória e Patrimônio. VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. *Anais...* São Paulo, 03 e 06 de julho de 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16962&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 17 nov. 2014.

SCHNAPP, Alain (ed). *Une archéologie du passé récent?* Paris: Fondation Maison des Sciences de l'Homme, 1997.

SCHOFIELD, John. The archaeology of the twentieth century. In: *The historic environment: Future perfect? IFA Annual Conference*, Liverpool, 2004.

SCHOFIELD, John; JOHNSON, William G.; BECK, Colleen M. (Eds.). *Materiel culture: The archaeology of twentieth century conflict*. London and New York: Routledge, 2002.

SOUZA, Milena Andreola de. O caso da Praça da Estação de Juiz de Fora. VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. *Anais...* São Paulo, 03 a 06 de julho de 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16962&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 17 nov. 2014.

SOUZA, Milena Andreola de. Paisagem e Ferrovia: O caso da Praça da Estação de Juiz de Fora. *Dissertação* (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – FAU-UFRJ, 2005. Orientadora: Profa. Dra. Maria da Conceição Alves de Guimaraens.

TORRÓ, Josep. Arqueologia, trabajo y capital. Algunas consideraciones a propósito del II Congrès d'Arqueologia Industrial del País Valencià. *Sociología del Trabajo*, n. 22, p.47-62, 1994.