


Permanências ferroviárias em Barra do Pirai/RJ

Jessica de Fátima Rossone Alves

Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pinheiral, Rio de Janeiro, Brasil

 <https://orcid.org/0000-0002-9921-3158>
E-mail: jessica_rossone@outlook.com

Resumo: Este artigo aborda o patrimônio cultural ferroviário de Barra do Pirai, município localizado no interior do estado do Rio de Janeiro. São apresentados dados sobre sua constituição, historicidade e sobre sua preservação no período compreendido entre os anos 2000 e 2020. A abordagem delimita-se no distrito sede do município, e constitui-se como uma investigação da realidade deste patrimônio nos últimos vinte anos, identificando-o como permanências ferroviárias. A pesquisa possui abordagem qualitativa e consiste no registro e descrição de tais permanências a partir de bibliografia, pesquisa documental e observação *in loco*.

Palavras-chave: Barra do Pirai; Ferrovia; Permanências; Patrimônio ferroviário; Fatos urbanos.

Railroad permanences in Barra do Pirai/RJ

Abstract: This article is about the rail cultural heritage of Barra do Pirai, a municipality located in the interior of the state of Rio de Janeiro. Data on its constitution, historicity and its preservation are presented. The approach is delimited in the mainly district of the municipality, and constitutes an investigation of the reality of this heritage in the last twenty years, identifying it as railroad permanences. The research has a qualitative approach and consists of the registration and description of the permanences based on bibliography, documentary research and *in loco* observation.

Keywords: Barra do Pirai; Railroad. Permanences; Railroad heritage; Urban facts; Carnaval.

Texto recebido em: 11/04/2020

Texto aprovado em: 28/06/2020

Introduction

Este artigo aborda o patrimônio cultural ferroviário de Barra do Pirai, município do interior do estado do Rio de Janeiro, apresentando dados sobre sua constituição, historicidade, atualidade e preservação. A abordagem delimita-se no distrito sede da municipalidade, e constitui-se como uma investigação da realidade deste patrimônio nos últimos vinte anos, apesar de incluir imprescindível estudo histórico. O que se

apresenta é parte de uma pesquisa mais ampla, cujo objetivo foi identificar e descrever tal patrimônio, mais especificamente as obras de arquitetura e engenharia.

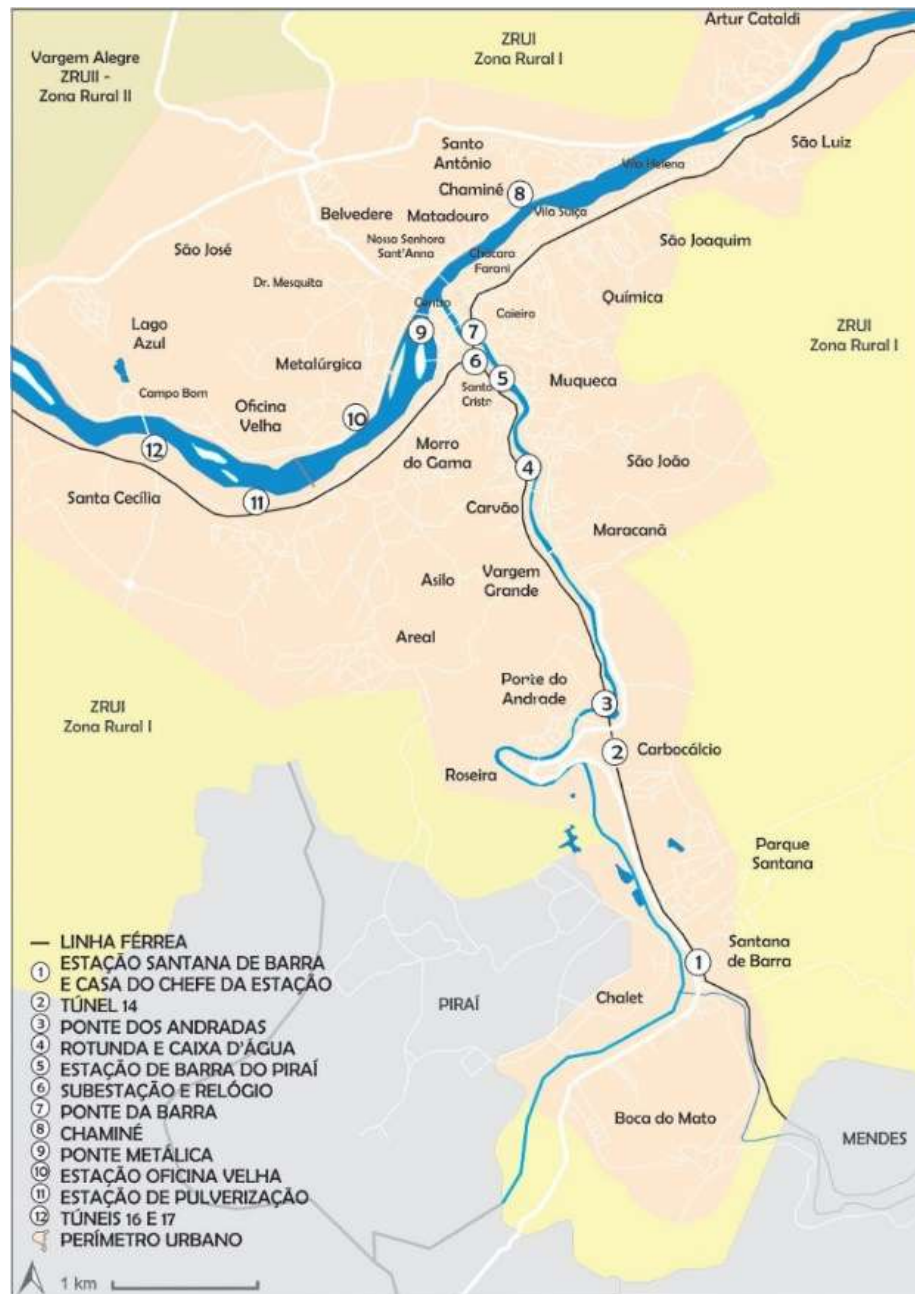
Para isso, considerou-se a urbe a partir de uma leitura histórica, na qual houve a identificação de fatos urbanos¹. Tais fatos urbanos, mais especificamente aqueles que permanecem na paisagem urbana a partir dos anos 2000, foram observados, e assim, o discurso das permanências ferroviárias foi construído, fundamentado nas teorias de Rossi e Aymonino. Para Rossi, a diferença entre passado e futuro “consiste no próprio fato de que o passado é, em parte, experimentado agora e que, do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse o significado a dar às permanências” (ROSSI, 2011, p. 52). Para Aymonino (1984), a cidade é um lugar onde cada época tenta, mediante a sua representação nos monumentos arquitetônicos, assinalar sua própria identidade.

A pesquisa possui abordagem qualitativa e consiste no registro e descrição das permanências a partir de bibliografia, pesquisa documental e observação *in loco*, analisando as suas características e o estabelecimento de relações históricas e culturais. As obras são apresentadas a partir de sua localização e situação, sínteses histórica e construtiva, ponderação sobre conservação e preservação e sobre sua proteção nas possíveis instâncias, cujas instituições responsáveis são: a Prefeitura Municipal de Barra do Piraí (PMBP), o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Para fins de estudo, as estações ferroviárias, em especial, podem ser identificadas de acordo com a sua disposição em relação à(s) plataforma(s), suas dimensões e compartimentação. De acordo com Kühl (1998), elas podem ainda ser agrupadas em estações de passagem ou intermediárias, estações terminais, ou ainda, estações de transferência ou de entroncamento, quando consideramos o trajeto da composição ferroviária em relação ao prédio. É possível também a classificação de acordo com o programa arquitetônico e com o estilo dos elementos empregados ou apropriados na construção. Pontes e túneis são, em geral, classificados como obras de arte da engenharia ferroviária, e aqui são tratadas como obras de arte especiais, conforme terminologia que designa toda obra que requer projeto específico para o seu funcionamento na ferrovia.

As construções e seus contextos tem sido pesquisados e observados há meia década. Em todos os casos foram feitas várias visitas no intuito de trazer informações atualizadas sobre o estado de conservação de cada um, mas também de modo a observar os usos, apropriações e relações entre a cidade e as construções ferroviárias.

Para a melhor identificação, foi elaborado o mapa a seguir que demarca as permanências no distrito sede. A numeração das permanências neste mapa coincide com a ordem de apresentação no texto, com o intuito de proporcionar uma maior compreensão.



Fonte: Produção baseada em Google Earth, em dados obtidos na legislação urbana municipal, e da pesquisa *in loco*.

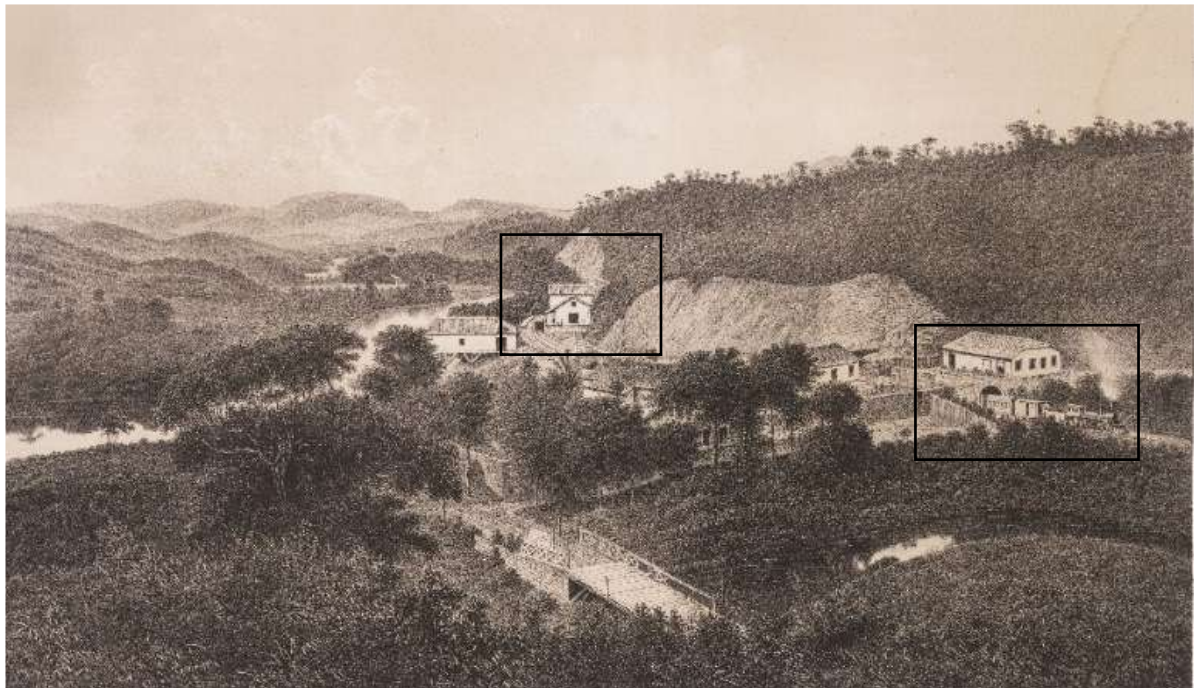
FIGURA 1

Permanências ferroviárias no distrito sede de Barra do Pirai (2020)

Estação Santana de Barra e Casa do Chefe da Estação

A Estação Santana de Barra está localizada no bairro Santana de Barra, em um pequeno vale do rio Pirai. Os trilhos do pátio de manobras da ferrovia a separam da rodovia RJ-145. Ao seu lado fica a construção que servia como Casa do Chefe da Estação.

A Estação foi inaugurada em 07 de agosto de 1864 com o nome Sant'Anna, uma fazenda que existia no local. Nos anos 1940, teve o nome alterado para Santana de Barra. Contudo, seu nome popular é Santana da Barra. O prédio foi construído para servir como estação intermediária da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDP II), que posteriormente pertenceu à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) e à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Após a sua desativação oficial em 1996, foi abandonada.



Fonte: EFDP II. Estação Sant'Anna. Rio de Janeiro: Typ. Do Imp. Instituto Artístico, 1873. Gravura de Carlos Linde. Acervo Biblioteca Nacional.

FIGURA 2

EFDP II. Estação Sant'Anna

Na gravura é possível ver a estação em 1873 e a locomotiva no canto direito, passando por baixo de uma pequena ponte. Por ali trafegaram também os trens da Linha da Barra a partir dos anos 1880. A linha, que pertenceu à E. F. Sapucahy, foi incorporada pela Rede Mineira de Viação (RMV) nos anos 1930. De acordo com Max

Vasconcellos (1928), cada linha tinha sua estação, porém, não foram encontradas imagens da outra estação, que já não existe mais.

Das estruturas de apoio à Linha da Barra, resta apenas a ponte mencionada anteriormente, classificada como obra de arte especial. Originalmente em arco e feita de pedras, foi posteriormente reformada com a retirada do arco e a inserção de uma estrutura metálica típica das ferrovias. Mais tarde, quando foi adaptada para o tráfego rodoviário, contenção, estruturas e guarda-corpo foram construídos. Apesar das transformações, a base em pedras e a viga metálica permanecem e é possível visualizá-las quando a ponte é vista de baixo. A ponte não possui nenhum tipo de proteção, tendo sido inventariada pela primeira vez em 2011, quando foi sugerido o seu tombamento. Mesmo sendo considerada uma das “obras de arte especiais” executadas pelas companhias ferroviárias, o estado de conservação da estrutura é regular, carecendo de manutenção.

Outra construção que merece destaque na abordagem sobre a Santana de Barra é a Casa do Chefe de Estação cujo uso ainda é residencial. A casa de um pavimento situa-se entre a rua e a linha férrea, ao lado da estação. Do quintal é possível ver a plataforma da estação feita em pedra. A casa foi recentemente reformada e, com isso, pode-se dizer que o seu estado de conservação é bom. Contudo, alguns aspectos originais foram descaracterizados, como no caso das fachadas, que atualmente estão revestidas por reboco e pintadas de verde. Além disso, a epígrafe “E. F. C. B.”, na fachada voltada para a estação, foi retirada. A construção foi inventariada e seu tombamento estadual foi sugerido há alguns anos. Contudo, a sua inscrição no livro do tombo não aconteceu até o momento.

Já a estação está inserida em um contexto de negligência e descaso, e seu afastamento de cinco metros em relação à rua está coberto por vegetação e entulho, o que dificulta o acesso ao interior e cobre uma parte de sua fachada. Com a observação da compartimentação interna, conclui-se que ali havia uma pequena recepção, sala de espera, um sanitário, bilheteria, sala do chefe da estação, telégrafo e comunicações, depósito, além da plataforma de embarque e desembarque. O prédio aparenta simetria em seu volume horizontal, é composto por um corpo de dois pavimentos, e mais dois volumes com apenas um pavimento em cada uma das laterais. O telhado-de-copiar constitui um segundo motivo que distingue o corpo dos demais, que possuem duas águas.

As fachadas principais são divididas em doze tramos, mais uma vez com destaque para o corpo, cuja sua divisão é ressaltada pelas janelas e pelas portas

principais de acesso. Cimalthas sem ornatos servem como faixas que demarcam enquadramentos e fazem a diferenciação entre pavimentos no corpo. Nas fachadas laterais estão inscrições do nome da estação.

A construção é majoritariamente feita de tijolos maciços cerâmicos cujas superfícies são revestidas. Foram observadas três camadas de tinta nas paredes em tons pastéis. O piso da plataforma é cimentado e parte do interior possui pisos hidráulicos. Não foi possível documentar os demais pisos pela quantidade de entulho no local. Todas as esquadrias são de madeira.

Às suas características ecléticas, alguns acréscimos e adaptações podem ser ressaltados como, por exemplo, paredes feitas com tijolos vazados no interior. Outro fato é que, originalmente, a estação foi construída sem as marquises que lá se encontram – sobre plataforma e sobre a entrada principal – o que justifica a presença de pequenos prolongamentos das sobrevergas. A marquise de concreto sobre a plataforma é a que mais se destaca, pois é sustentada por viga misulada, que facilita a união da parte superior dos pilares à laje em balanço.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 3-6

A estação Santana de Barra e Casa do Chefe da Estação em 2018

A sequência de fotos ajuda a entender como deu o seu processo de arruinamento que, por um lado, deu-se a partir da ação do tempo, mas que essencialmente foi fruto do seu abandono e falta de manutenção ao longo dos anos. A estação foi tombada pelo município através da Lei Municipal n.º 933 de 2005, quando já era possível observar a presença de vegetação na plataforma e no corpo da edificação, e parte da cobertura já se encontrava sem telhas e com a estrutura abalada. Em 2010, foi aberto um Inquérito Civil Público para apurar possível omissão dos órgãos competentes na preservação deste bem e, em 2012, a Estação e a Casa do Chefe foram inseridas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Mesmo assim, nada foi feito para a sua preservação. Em 2020, este bem cultural se encontra em ruínas e não há previsão de ações visando a sua preservação.

Túnel 14

O Túnel 14 está localizado em um morro entre os bairros Carbocálcio e Ponte do Andrade. A elevação, que tem cerca de 20 metros acima da abertura, é variável e pode chegar até 50 metros nas imediações. Contornado pela RJ-145, o acidente geográfico possui ocupação apenas nas áreas menos íngremes, inclusive nas proximidades das embocaduras do túnel. Neste último caso, a ocupação se encontra em área não edificável. O restante é coberto por vegetação rasteira e, em algumas partes, observa-se a movimentação de terra para fins particulares.

A história da construção das ferrovias no Brasil oculta partes importantes que interessam àqueles que passaram partes de suas vidas – ou senão toda a vida – trabalhando junto às ferrovias. A construção do Túnel 14 é um exemplo disso. Construído para servir à Segunda Seção da EFDP II, além de ter sido uma obra importante para a época, foi uma grande escola prática de engenheiros. “Ali, se formou o primeiro núcleo de engenheiros ferroviários brasileiros, muitos dos quais se notabilizariam depois na própria estrada ou em muitas outras atividades” (TELLES, 2011, p. 47).

As obras da Segunda Seção da EFDP II, da qual o Túnel 14 faz parte, aconteceram entre 1858 e 1864, apenas três anos antes da descoberta da dinamite, patenteada por Albert Nobel em 1867. De acordo com Rodriguez (2004), foram construídos 15 túneis para vencer um desnível de cerca de 450 metros em simples aderência. Foi assim que, sob a coordenação de empreiteiros, os operários escavaram

as rochas utilizando apenas marreta e pólvora. Logo, dadas as más condições de trabalho, os operários se organizaram e deflagraram o primeiro movimento grevista dos ferroviários do Brasil.

Os ferroviários se organizavam politicamente de maneira autônoma. Em cada cidade, elegiam algumas lideranças que organizavam os movimentos grevistas. Não havia sindicato, e sim grupos de mobilização travestidos em associações beneficentes ou clubes ferroviários. (...) Não se tratava mais de ajudar-se mutuamente para sobreviver. O objetivo era reivindicar e uma das formas de atuação passou a ser a greve. A primeira greve de que se tem notícia na história da ferrovia no Brasil data de 1863. O movimento grevista dos ferroviários ocorreu na Estrada de Ferro D. Pedro II e recebeu a adesão dos operários que trabalhavam na construção dessa ferrovia, em Barra do Pirai. Foi de tal amplitude, que o governo foi obrigado a enviar a essa cidade um reforço de 400 soldados da Guarda Nacional (MAIA, 2009, p. 98-99, grifo nosso).

Inaugurado em 07 de agosto de 1864, o Túnel 14 passou por reformas durante as obras de duplicação do trecho ferroviário da Serra do Mar sob a administração do engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin e foi reinaugurado em 10 de novembro de 1914. Serviu às companhias EFDP II, EFCB, RFFSA e atualmente é utilizado pela MRS Logística.

Com 4,2 m de largura e 5,8 m de altura e 218 m de extensão em linha reta, a obra de arte especial da ferrovia foi revestida em alvenaria de pedra e cimento (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). A partir da intervenção, o túnel recebeu novo revestimento de concreto, e foi acrescentada a inscrição EFCB nos pontos mais altos dos arcos abatidos que conformam as suas fachadas, ambas com as mesmas características construtivas. Em uma das entradas há duas placas indicativas de sua inauguração e reinauguração. Há também uma placa indicando o seu nome e comprimento.

O túnel e sua história são desconhecidos por grande parte da população barrense, e a outra parte parece ter se esquecido de sua existência. Localizado em uma área escondida e de baixa população relativa, a construção serve ainda ao tráfego de trens de carga. Por fim, não constam registros de inventário cultural ou valoração da estrutura, que continua plena em sua função.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 7
Túnel14 (2018)

Ponte dos Andradas

Nas adjacências do Túnel 14 está a Ponte dos Andradas, localizada a quase 300 metros da passagem. Ambientada pela pequena comunidade do bairro que recebe uma adaptação de seu nome – Ponte do Andrade, está situada sobre o leito do rio Pirai. O acesso à ponte pode ser feito a partir da RJ-145 através de duas vias locais, ou a partir de dentro do próprio bairro, em via paralela. Em geral, seu entorno possui pouca infraestrutura e está pouco ocupado.

Considerada obra de arte especial, foi inaugurada em 07 de agosto de 1864, serviu às mesmas companhias que o Túnel 14 e atualmente é utilizada pela MRS Logística. Foi construída em cinco arcos de alvenaria de pedra e cimento, sendo três arcos abatidos de 12,20 metros cada, e dois arcos plenos, cada um medindo 6,10 metros (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). Originalmente não possuía guarda-corpos.

Sucederam intervenções que adaptaram a estrutura de acordo com as demandas, mas que a descaracterizaram. Durante a duplicação do trecho, em 1914, foram construídos grandes pilares e vigas de concreto para apoiar uma segunda linha férrea do lado esquerdo da ponte. Apoiada sobre a viga de concreto está uma estrutura metálica que, ao conectar-se para formar mãos-francesas, sustenta grandes tubulações aparentes. Do outro lado, foi acrescentada uma passarela para pedestres

feita de estruturas metálicas. Além das intervenções, com o estreitamento do leito do rio Pirai, os dois arcos das extremidades ficaram praticamente soterrados.



Fonte: “Ponte sobre o rio Pirai” (esquerda), da Typ. Do Imperial Instituto Artístico, 1873. Acervo Biblioteca Nacional; “Ponte dos Andradas” (direita), da Coleção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro 2º, 1881. Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

FIGURAS 8-9

Ponte sobre o rio Pirai (esquerda) e Ponte dos Andradas (direita)

Próxima a uma das extremidades, há uma placa feita de pedra que indica a data de construção e outras informações que não foram possíveis identificar. A placa está em péssimo estado de conservação, assim como a base da ponte, única parte possível de observar. A Ponte dos Andradas não foi sequer inventariada. Subentende-se, assim, que sua importância na história barrense e na história da ferrovia no Brasil não foi valorada.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 10-12

Ponte dos Andradas: base e placa com inscrições sobre a ponte (2018)

Depósito e Oficina de Locomotivas (Rotunda) e Caixa D'Água

A Oficina de Locomotivas, mais conhecida como rotunda², está localizada entre os bairros Muqueca, Carvão e Vargem Grande. Situa-se entre a linha férrea e o curso do rio Pirai. O complexo se destaca do entorno pela ampla área construída e por suas funções.

Sabe-se que a primeira rotunda do sistema ferroviário barrense foi construída pela EFDP II, antes de 1880, e situava-se onde atualmente é o centro da cidade. A construção que abrigava o girador de locomotivas tinha 360°. Porém, durante a construção da nova rotunda (atual), foi reduzida a 180°, e logo depois foi demolida, dando lugar ao projeto paisagístico da Praça Nilo Peçanha. A rotunda atual foi inaugurada em 1891 pela EFCB, com depósito e oficina de locomotivas, além de outros espaços. Na ocasião, o girador foi levado para o local.



Fonte: Marc Ferrez. Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

FIGURA 13

Vista geral da rotunda de Barra do Pirai em 1891

A Revista de Engenharia do Rio de Janeiro publicou sobre a consagração do projeto da Rotunda, que aconteceu em 29 de julho de 1887 ainda sob o nome da E. F. Dom Pedro II:

Este depósito de locomotivas constará de uma rotunda anexa às oficinas, armazens e mais dependências. Todas as edificações projectadas cobrirão uma superfície total de 5.977m², 64 distribuídos pelo modo seguinte: rotunda para depósito de 31

locomotivas, 4069m², 44; oficinas e dependencias, 1506m², 70; residencia do chefe do deposito, 401.50, 1908.20. Total 5977m², 64.

As dependencias constarão: á direita, de sala para o chefe do deposito, dita para machinistas, dita para telegrapho, armazem, deposito de lubrificantes, lavatorios e privadas; á esquerda, sala do ajudante do chefe de deposito, dita para ferramentas, officinas, dormitorio para machinistas, dito para foguistas e lampisteria.

A porta central é occupada por uma area coberta pela qual tẽ as locomotivas passagem para a rotunda por tres linhas, sendo a principal, a da direita, junt á sala do chefe do deposito, que facilmente fiscalisarã a entrada e sahida das machinas. As demais linhas auxiliadas, em parte, por pequenos giradores, são destinadas ao serviço de suspensão de machinas, movimento de tenders e outros congeneres, podendo em caso de interrupção da linha principal dar entrada ás machinas.

Toda esta edificação será feita de alvenaria de tijolo aparente, repousando em fundação de alvenaria de pedra, e cobertura metálica – tesouras Polonceau. O interior da rotunda conterã, além das linhas irradiadas, seus para-choques, torneira de agua para lavagem, bancadas para os trabalhos de reparações, etc. O volume das alvenarias ordinarias, já contractado, é calculado em 4154m², 64 (REVISTA DE ENGENHARIA, 1887, p. 10).

A Rotunda serviu à EFCB, à RFFSA e atualmente a MRS Logística tem sua concessão. Durante a administração da RFFSA, o local recebeu novas funções. A empresa mantinha a administração em Barra do Pirai e eram ministrados cursos para formação de técnicos em mecânica e elétrica. Porém, partir de 1980, a administração foi transferida e os cursos, suspensos.

Atualmente, MRS Logística mantém a oficina para manutenção de vagões e locomotivas no mesmo pátio e instalações, e alguns cursos foram retomados. Em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), foi inaugurado em 2004 o Centro Ferroviário de Barra do Pirai, com cursos de formação profissional na área industrial. Desde então são oferecidos cursos como o de operador ferroviário, da Escola de Operações Ferroviárias da Academia MRS, que forma técnicos, maquinistas e auxiliares em toda a região.

A arquitetura possui características comuns a construções industriais, das quais destacam-se as paredes em tijolos aparentes, o pé direito alto e a utilização de ferro e concreto armado para compor os espaços. Além disso, há grandes vãos para a iluminação e ventilação internas.

A rotunda, solução prática para centralizar a manutenção de locomotivas, destaca-se pela sua cobertura, que é composta por três águas: as duas primeiras caem para fora do volume, uma sobreposta à outra com um pequeno espaço entre elas, para aproveitar a ventilação natural; e a terceira que cai para dentro do volume, logo acima

do girador. A estrutura utiliza o sistema *Polonceau* apoiado sobre vigas e pilares de concreto espessos e em paredes de tijolos autoportantes.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 14
Rotunda (2015)

Na cobertura da rotunda em si, observam-se as telhas onduladas de fibrocimento, metálicas ou de polipropileno, as duas últimas acrescentadas nas últimas décadas. Já a cobertura dos outros volumes é feita com telhas cerâmicas, de fibrocimento onduladas e metálicas.

As fachadas se encontram parcialmente cobertas por acréscimos – provavelmente acrescentados na época dos primeiros cursos ministrados no local, entre as décadas 1960 e 1980 – e apresentam grandes vãos em arco pleno. Há também óculos por toda a fachada, em geral, compondo com as janelas, sendo que alguns são decorativos, com as letras “EF” de um lado da janela e “CB”, do outro.

Pilastras e faixas fazem o enquadramento dos tramos que são encimados por platibandas. Nas fachadas principais há frontões com coruchéus, e em uma delas estão inscritos o nome da cidade e a data de inauguração da construção, logo abaixo da representação de uma locomotiva *Baldwin*. As esquadrias são todas feitas em madeira e vidro e possuem duas folhas. Algumas portas e janelas apresentam bandeiras envidraçadas, que podem ser em leque ou não. As janelas específicas da rotunda têm gradis de ferro fundido. Todas as aberturas possuem molduras. O piso, em geral, é cimentado. Paredes internas são rebocadas, ao contrário das externas.

Além do núcleo de construção original, há anexos para a manutenção dos trens, cujos grandes volumes retangulares e horizontais tem como principal característica a utilização de lanternins e telhas de fibrocimento na cobertura. Há também anexos na

parte educacional, logo à frente dos barracões de manutenção, um deles com dois pavimentos e uma escadaria central.

Evidencia-se a presença de uma Caixa D'água, feita com as mesmas características das outras caixas da ferrovia, de ferro e com base de pedra, fabricada pela indústria britânica *Ransomes & Rapier*. Com as maiores dimensões da região, a caixa tinha capacidade de 7 x 5 x 2 módulos³. Na base podem ser observados grandes vãos em arco cujas pedras angulares tem a inscrição “1893”.



Fonte: Acervo pessoal / Site Centro-Oeste Brasil.

FIGURAS 15-16

Caixa D'água vista da rua (2015) e da linha férrea (2011)

O estado de conservação e de preservação é regular. Compreende-se a necessidade de adaptação de espaços de acordo com as demandas, porém, isso não pode significar a descaracterização do conjunto. Apesar de manter características construtivas ainda preservadas, os volumes acrescentados impedem a compreensão do conjunto. As coberturas, apesar de manterem a composição volumétrica, possuem materiais diversos que pertencem a reparos isolados no tempo, sem preocupação com a sua unidade. Além disso, a maior parte das esquadrias sofreram adaptações.

As superfícies externas de todo o conjunto precisam de mais cuidado, pois já se encontram com manchas, depósito de material e em algumas partes, lacunas. A Caixa D'água, por exemplo, se encontra oxidada, e o material ferroso proveniente da lenta decomposição escorre pelas pedras da base. Há ainda vegetação crescendo a partir dos tijolos das fachadas, o que deve ser visto como fator preocupante em relação à estrutura. Como a construção mantém sua função original, o seu interior teve boa parte das características conservadas. Entretanto, isso não significa que a motivação seja preservacionista dos pontos de vista histórico e cultural.

De modo geral, o complexo foi inventariado pelo órgão de preservação estadual, que inclusive sugeriu o seu tombamento. Porém, apesar da importância da

preservação desta construção, que integra a história das ferrovias no Brasil e a história barrense, até o momento ela não possui proteção, programa de gestão ou preservação patrimonial.

Estação de Barra do Pirai

O prédio da Estação de Barra do Pirai está nas adjacências do entroncamento ferroviário, no centro da cidade. Logo à sua frente está a Praça Heitor Vale e a rua Aureliano Garcia, mais conhecida como rua da Estação. À sua direita está um dos prédios administrativos da MRS e o curso do rio Pirai. Há também a rua Engenheiro Francisco Freixinho, via local sem saída que dá acesso a casas que pertencem às famílias de ex-ferroviários. À esquerda estão construções assentadas na encosta. Aos fundos está um grande volume anexo, com aproximadamente 60 metros de comprimento, com antigos galpões e armazém.

A edificação se destaca do entorno, mas o acesso é difícil. Para chegar ao prédio, é necessário avançar por uma das duas entradas da passagem subterrânea. No grande corredor escuro e isolado está uma escadaria que dá acesso a um pátio na frente do prédio, o mesmo onde foi instalada a torre de rádio da cidade, com mais de 20 metros de altura.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 17-19

Estação de Barra do Pirai: a Torre de Rádio da cidade; acesso e escadaria do subterrâneo na Praça Heitor Vale, com placa na qual se lê: “Passagem subterrânea reformada em homenagem aos Ferroviários Barrenses” (2018)

A Estação de Barra do Pirai foi inaugurada em 07 de agosto de 1864 pelo Imperador Dom Pedro II. Serviu à EFDP II, à EFCB, à RFFSA e à MRS Logística. O

prédio abrigou funções administrativas, recepção, salas de comunicações, correios e chefe da estação e ainda dormitórios para os funcionários. Já os galpões serviam essencialmente para manutenção, e nas plataformas ficavam as bilheterias. Funcionou como estação de transferência, por estar no entroncamento de diversas linhas. Ressalta-se que a população, em geral, não desfrutava dos espaços interiores, mantendo uma relação mais estreita com o pátio e as plataformas do que com o prédio em si.



Fonte: Acervo Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

FIGURA 20

Estação e hotel na Barra do Pirahy: kilometro 108,080 (+1881)

No início do século XX, a construção já havia passado por transformações. O revestimento foi alterado assim como a epígrafe “Barra” para “Barra do Pirahy”. Havia uma passarela sobre a linha férrea que ligava as plataformas, onde havia o Hotel da Estação, que já não mais existe. De acordo com Barcellos (1970), a passarela foi retirada em 1912 e substituída pela passagem subterrânea construída pelo engenheiro Martins Costa, primeiro técnico a empregar este sistema no Brasil. O subterrâneo recebeu o nome de Condessa de Frontin em homenagem à esposa do engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, então diretor da companhia.

Em 1914, o prédio passou por mais uma reforma, assim como outras construções da EFCB. Esta intervenção, que foi a mais significativa no edifício até hoje, o transformou em um dos principais exemplares da arquitetura eclética na cidade.

As próximas intervenções que se notam são aquelas relacionadas ao acréscimo de plataformas que ocuparam o espaço deixado pelo Hotel da Estação. Suas

coberturas foram construídas com sistema idêntico às marquises da Estação de Santana de Barra. Neste caso, as marquises são sustentadas por vigas misuladas engastadas em uma viga central, conferindo aspectos sutilmente modernos ao conjunto. Na mesma oportunidade foram acrescentadas as bilheterias e centros de informações que auxiliavam no controle dos passageiros nas plataformas.

O auge da Estação de Barra do Pirai foi por volta dos anos 1930, quando cerca de 20 trens diários partiam para a capital, Rio de Janeiro. Até 1996, passava por ali o Barrinha, trem de passageiros e também cargueiro que ligava Barra do Pirai a Japeri. Em sua última fase servindo diretamente à ferrovia, até 2007, a Estação abrigou a administração da MRS Logística.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 21

Estação Central de Barra do Pirai e plataformas (2018)

Em 2009, a PMBP conseguiu a concessão provisória do prédio, de acordo com a Portaria n.º 162 de 24 de junho de 2009, e anunciou a instalação de um centro cultural no local, o que não aconteceu efetivamente até a atualidade. Em 2015, os galpões foram reformados pela MRS e cedidos para a PMBP conforme Extrato de Cessão de Uso publicado no Diário Oficial da União em 23 de junho de 2015. A partir de então o Arquivo Municipal foi instalado e, desde 2017, o Instituto de Desenvolvimento Econômico Histórico e Cultural (IDEHC) também ocupa o local.

Segundo informações do IDEHC, o próprio Instituto em parceria com a PMBP e a MRS pleiteiam a cessão definitiva do prédio da Estação junto ao IPHAN, e dos galpões junto ao DNIT, para ali instalarem um museu ferroviário e um centro cultural. Outras construções continuariam sob concessão da MRS Logística. Em 2018, o “Projeto de Restauro Estação Ferroviária de Barra do Piraí” foi proposto pelo IDEHC e deverá ser financiado pela MRS Logística através da Lei Rouanet.

Evidenciada em relação ao entorno, a construção está perpendicular às linhas férreas, que se entroncam logo à sua frente. Não se sabe quando foi cercada por grades, mas conforme pessoas que frequentavam a estação e com fotos antigas, a área era toda aberta como uma grande praça.

Contornada por uma balaustrada, a escada de acesso está protegida por um abrigo em telhas tipo canal e estrutura de madeira. Esta, por sua vez, é sustentada por colunas que remetem à arquitetura clássica, com fustes canelados, porém, com base e capitel destituídos de ornamentos. Em uma das extremidades do abrigo há uma placa feita de ferro pendurada com correntes metálicas, na qual está escrito “Barra do Piraí/km 108 + 222/Altitude 375,60, m.”

O volume da construção, que possui dois pavimentos, é horizontal, retangular e simétrico. É coberto por telhado de quatro águas que é parcialmente escondido por platibanda. Este elemento, que coroa todas as paredes externas da edificação, se destaca pela presença de ornamentos com motivos florais e encarpos. Nas fachadas frontal e lateral esquerda estão frontões ornamentados com amplas volutas, pilastras com capitéis, e um óculo logo abaixo da inscrição “MCMXIV”.

Há ornamentos que dividem as fachadas em tramos verticais, como pilastras com base, fuste e capitel. Os capitéis possuem esculturas em baixo-relevo, com cártulas e cabeças de leão em meio a folhagens. A epígrafe ocupa um lugar mais alto na fachada. Peitoris e sobrevergas também são decorados e, por fim, há uma marquise acima da entrada principal. Em geral, as aberturas compõem simetricamente as fachadas. As esquadrias são de madeira e vidro, algumas com venezianas.

Acreditava-se que a constituição do prédio fosse de tijolos maciços com bases de pedra, conforme o próprio inventário feito pelo INEPAC em 2006 e revisado em 2010. Contudo, com o destacamento de parte de seu revestimento interno, foi possível observar que as paredes internas, diferentes daquelas que separam interior e exterior, são feitas de taipa. No interior o pé-direito é alto, os ambientes possuem pisos hidráulicos e forro de saia-e-camisa. Há uma escada de madeira no hall de entrada que, com dois lances, permite acessar o pavimento superior.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 22-25

Interior de três salas localizadas no térreo da Estação. Esquadrias e forro danificados, parede sem o revestimento mostrando técnica construtiva utilizada (2017-2018)

O estado de conservação é precário, como mostram as fotografias. No exterior, há fissuras logo acima do nome da estação além de infiltração e microorganismos nas proximidades dos condutores. Na cobertura, o estado é crítico. O telhado está obstruído e cresce uma árvore na alvenaria da platibanda. Não é o intuito produzir propriamente um diagnóstico de conservação, porém, interessa contrapor as constatações com o fato de que prédio foi declarado patrimônio histórico do município em 1983, antes mesmo extinguir-se sua função original.

O bem foi inventariado em 2006 e em 2011, quando foi sugerido o seu tombamento pelo INEPAC. Além disso, foi incluído na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2010, ou seja, encontra-se valorado nas instâncias municipal, estadual e federal. Apesar disso, as atividades que integraram o lugar à dinâmica cultural da cidade nos últimos anos foram independentes e efêmeras. Não houve ocupação efetiva do espaço. Com isso, pode-se dizer que desde que a Prefeitura assumiu a gestão da Estação, o local esteve aberto ao público por poucos meses, não somando sequer um ano. Em 2011, foi aberto um Inquérito Civil Público para apurar a possível omissão dos órgãos responsáveis, como pode ser visto na Portaria nº 41/2011 do Ministério Público Federal.

Já nos antigos galpões, a movimentação é maior devido à presença do Arquivo Municipal e mais recentemente com a sede do IDEHC. Em um dos galpões foi montado o acervo em formato de exposição, e em outros estão sendo desenvolvidas atividades administrativas e culturais.

De modo geral, a arquitetura dos galpões é menos ornamentada que a do prédio da Estação. Podem ser observadas intervenções posteriores à sua construção, principalmente nas paredes divisórias em seu interior e no fechamento de vãos. Apesar de já descaracterizados, os galpões apresentam estado de conservação melhor que o prédio da estação. Como demonstrativos de sua arquitetura original, podem ser destacadas as portas de madeira em duas folhas de correr, com roldanas de ferro, e a estrutura de suporte para iluminação e cobertura.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 26

Um dos galpões onde está instalado o Arquivo Municipal (2018)

Subestação e Relógio da Central do Brasil

A Subestação e o Relógio da Central do Brasil estão localizados na Praça dos Maquinistas, dentro do perímetro demarcado pelo entroncamento ferroviário, bem no centro de Barra do Piraí. A leste do entroncamento está a rua da Estação, com seus estabelecimentos comerciais, hotéis e pequenos becos onde se situam singelas habitações geminadas. À noroeste está a Estação Rodoviária e a Praça Nilo Peçanha, na qual se encontra o Chafariz que homenageia o próprio entroncamento, além do prédio administrativo da MRS Logística, volume retangular paralelo à ferrovia, junto do qual está uma passarela para a travessia sobre a linha férrea. A Praça dos Maquinistas pode ser acessada pela rua Gabriel Vilela Sobrinho, através passagem de nível.

Entretanto, atualmente o acesso é restrito aos funcionários da MRS e da Câmara Municipal.

A Subestação de Barra do Pirai fazia parte de um complexo de subestações da EFCB em conjunto com cabines seccionadas ao longo da Linha do Centro, responsáveis pela eletrificação do trecho. Foi inaugurada em 29 de março de 1949 e funcionou até 1996. Em sua última fase ativa, a Subestação era administrada pela RFFSA e, logo após sua desativação, foi incorporada pela MRS Logística, que ali instalou o seu setor de eletrotécnica, conservando o prédio e as instalações.

O contrato da eletrificação da EFCB foi assinado em 14 de março de 1935 com a *Metropolitan-Vickers Electrical Company* e a inauguração do primeiro trecho eletrificado foi em 10 de julho de 1937. O processo durou mais que o planejado devido às circunstâncias ocasionadas pela Segunda Guerra Mundial. Gorni (2009) diz que o plano de eletrificação só foi retomado após o final do conflito, em 1945 e, de acordo com ele, a motivação para a realização do projeto havia aumentado em função do crescimento de tráfego proporcionado pela construção da CSN e pela crescente exportação de minério de ferro através do porto do Rio de Janeiro.

No projeto inicial, Barra do Pirai seria a última cidade a receber a eletrificação da ferrovia, compondo o sistema de cabines seccionadas. Entretanto, o projeto de eletrificação foi ampliado de acordo com a demanda e foram construídas mais subestações.

A inauguração da eletrificação entre Japeri e Barra do Pirai ocorreu somente em 1949 e, um ano depois, após experiências infrutíferas, chegou-se à conclusão de que a tração de trens pesados no trecho da Serra do Mar deveria ser feito com locomotivas diesel-elétricas, deixando para eletrificação apenas os trens de passageiros e trens de carga leves. O uso de tração elétrica nesse trecho foi abandonado em 1996, juntamente com o fim do Trem Barrinha (GORNI, 2009). A rede que fornecia energia aos trens no trecho foi retirada, mas ainda hoje podem ser vistos os postes de concreto que sustentavam as catenárias.

Em geral, este tipo de subestação ocupa amplos espaços, que são necessários para a disposição das instalações elétricas e para o isolamento das mesmas. Além disso, precisam estar próximas às linhas férreas para a distribuição da energia transformada, o que deve ter motivado a implantação da Subestação de Barra do Pirai no centro do grande entroncamento.

Os prédios, de plantas retangulares em três pavimentos, concentravam o controle das instalações elétricas, fiações e transformadores de energia, que

precisavam de óleo ascarel e de mercúrio para seu funcionamento. Os riscos de acidentes e o bom acondicionamento das instalações provavelmente foram as principais preocupações em suas concepções padronizadas.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 27-28

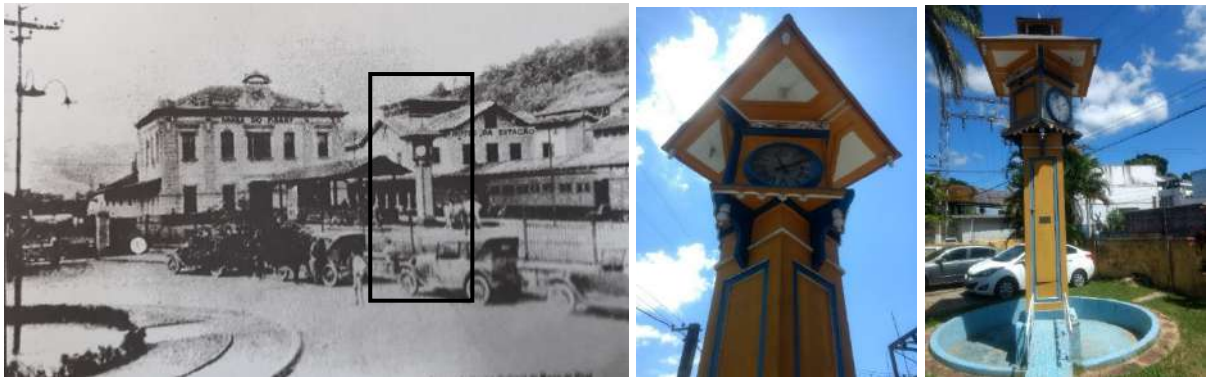
Subestação de Barra do Pirai vista da entrada da passagem de nível e da passarela sobre a linha férrea. Na primeira imagem, está também o Relógio (2018)

O prédio da Subestação de Barra do Pirai está implantado paralelamente à linha férrea. É composto por um único volume retangular com subtrações em duas extremidades do segundo pavimento. Estas subtrações permitiram a criação de um telhado de oito águas que, por sua vez, é escondido por uma platibanda. As telhas são onduladas de fibrocimento, com exceção daquelas vistas na cumeeira e nos espigões, que são cerâmicas.

O método construtivo foi o concreto armado e o revestimento, pó de pedra. Escalonadas e destituídas de ornamentos, as fachadas possuem apenas uma faixa que destaca a base pela cor forte, laranja, e uma outra faixa estreita que demarca a platibanda. Há a predominância de cheios sobre vazios. As janelas basculantes foram utilizadas de três maneiras diferentes: compõem horizontalmente logo abaixo da platibanda em uma fachada; em outra formam duplas de elementos verticais, e em outra estão verticalmente dispostas em pequenas reentrâncias.

Acima de todas as aberturas estão as marquises. Apesar da simetria do volume, a entrada principal não se encontra centralizada e sim em uma das fachadas laterais, na qual está escrito em relevo “EFCEB/ Subestação nº ...”. As instalações elétricas e a vegetação no entorno dificultam a observação do edifício, mas ainda assim ele se destaca dos demais pela sua arquitetura *art déco*.

Ao lado da entrada da Subestação está o Relógio da Central do Brasil. Inventariado pelo órgão de preservação estadual, foi sugerido o seu tombamento, relatando que “apresenta elementos que remetem ao gosto romântico, expressado na arquitetura de meados do séc. XIX até as primeiras décadas do séc. XX e comumente utilizado na confecção de mobiliário e equipamentos urbanos, nas ruas e praças das cidades” (INEPAC, 2011).



Fonte: IDEHC/Anderson Palmeira.

FIGURAS 29-31

Estação de Barra do Pirai e o Relógio da Central do Brasil/ Relógio da Central do Brasil (2018)

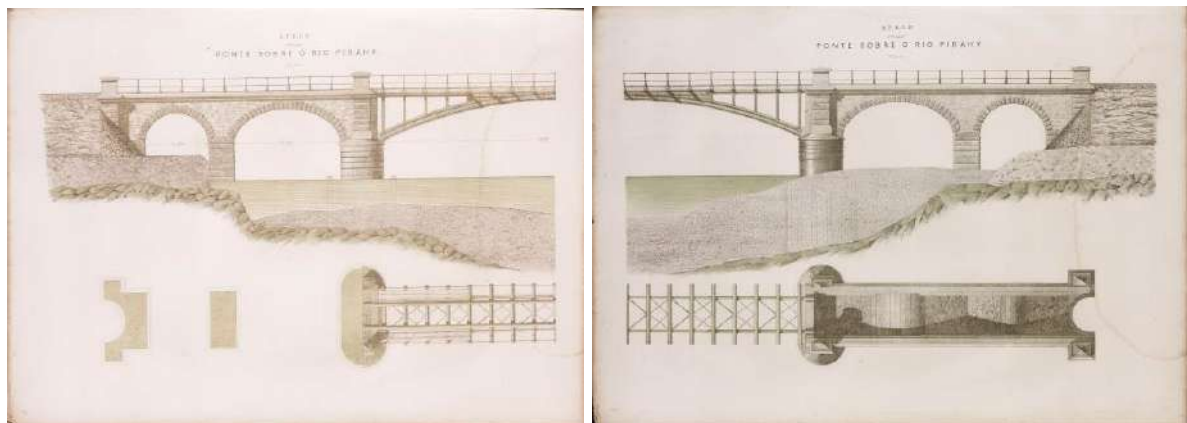
236

O Relógio está sobre um pedestal com molduras cuja base se encontra dentro de um lago artificial. Há ainda uma pequena ponte com guarda-corpo de ferro. Em posição diagonal em relação à sua base de concreto, o Relógio é feito em madeira e possui cobertura inspirada na arquitetura chinesa. O inventário apontou que apesar de estar em bom estado de conservação, a sua parte técnica não funciona mais. Na extremidade da Praça dos Maquinistas há um obelisco no qual está escrito o nome do lugar. O mesmo não é notado em meio ao estacionamento que a Praça se transformou. Inicialmente, o relógio se encontrava na Estação Central, como pode ser visto a seguir, assim como o Hotel da Estação e a Praça Heitor Vale.

A Subestação de Barra do Pirai guarda boa parte de suas características originais, segue em funcionamento com propósitos compatíveis àqueles para os quais foi construída, e está situada dentro do perímetro de um dos maiores marcos do transporte ferroviário da região. Considerando ainda as características dos processos e atividades ali desenvolvidas, surpreende o fato de não existirem iniciativas relacionadas à sua preservação, nem mesmo inventários.

Ponte da Barra

A Ponte da Barra está localizada a cerca de cinquenta metros ao norte do entroncamento. Situada na área urbana central da cidade, área de grande fluxo, evidencia-se a sua proximidade com a Praça Nilo Peçanha e com a Rodoviária. A leste, está uma ponte para carros e pedestres que vão para a rua da Estação. Ao norte está a rua Moreira dos Santos, que segue paralela ao caminho do trem por cerca de um quilômetro a partir dali. Acima, passa perpendicularmente o Viaduto Faria Lima. A ponte serve exclusivamente como travessia ferroviária sobre o rio Piraiá. Em geral, seu entorno possui boa infraestrutura e está mais adensado, por se tratar do centro da cidade.



Fonte: Estrada de Ferro de D. Pedro II: Ponte sobre o rio Pirahy, 3. Secções [01 e 02]. Rio de Janeiro: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, [1867?]. Gravura de Carlos Linde. Acervo Biblioteca Nacional.

FIGURAS 32-33

Estrada de Ferro de D. Pedro II: Ponte sobre o rio Pirahy

Inaugurada em 13 de abril em 1865, com a presença do Imperador Dom Pedro II, passaram pela ponte os trens da E. F. Dom Pedro II, da EFCB e da RFFSA. A partir dos anos 2000, trafegam por ela os trens da MRS Logística. A estrutura foi a primeira obra da Terceira Seção da EFD II, na qual foram construídas 13 pontes e 30 pontilhões. Feita com cinco arcos, trazia uma nova solução construtiva em seu arco central que seria, inclusive, utilizada em outras construções da Seção.

Com 24,4 metros e 40 centímetros, o arco central foi feito com ferro formado por trilhos *Barlow*, aos quais se somavam dois arcos de pedra, cada um com 7 metros e 62 centímetros e outros dois arcos nas extremidades, com 4 metros e 57 centímetros

também em pedra (REVISTA DE ENGENHARIA, 1879). De acordo com Telles (2011, p.41), a utilização de trilhos *Barlow* foi uma solução econômica para esta obra de arte especial da ferrovia. A ponte possuía ainda guarda-corpo metálico entremeado com muretas para proteção.

Durante o século XX a ponte passou por transformações. Os trilhos *Barlow* foram substituídos por vigas treliçadas para sustentar os esforços cada vez maiores ocasionados pelo tráfego na linha férrea. Posteriormente, foram acrescentados painéis metálicos. Além disso, foi reforçada e as bases de pedra foram envolvidas com concreto, assim como a parte inferior dos arcos. O guarda-corpo foi retirado, restando apenas alguns resquícios de sua existência. Nas suas extremidades, foram construídas passagens subterrâneas para pedestres, sob as arcadas da ponte.

A partir dos anos 2000 a estrutura permanece a mesma, apenas as superfícies de pedra foram pintadas e os arcos evidenciados com cor diversa do restante. Seu estado de conservação é regular, falta manutenção. Há vegetação nascendo nas alvenarias. Apesar de inventariada, a ponte não é tombada em nenhuma das instâncias possíveis.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 34

Ponte da Barra vista a partir da ponte ao lado (2018)

Chaminé



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 35-36

Fórum Municipal e Chaminé (2018)

Das instalações do antigo Engenho Central Rio Bonito, que foi posteriormente transformado em oficinas ferroviárias da Rede Mineira de Viação, persiste apenas a Chaminé, elemento que dá nome ao bairro que se formou nos arredores. O restante do conjunto foi demolido na década de 1950, de acordo com José Leoni Iório e Jorge L. Dutra Iório (2007). No lote onde se encontra, foi construído o novo prédio do Fórum Municipal, inaugurado em 1999, e seu entorno imediato é agora um estacionamento. Não há nenhuma placa indicativa, totem ou informação de sua história nas proximidades.

A chaminé, estrutura tipicamente industrial, que é composta por base quadrada e corpo cilíndrico, formando uma coluna de tijolos aparentes e frisos decorativos, foi declarada patrimônio histórico do município em 1983. Atualmente, o seu estado de conservação é regular.

Ponte Metálica

A Ponte Metálica está localizada sobre o curso do rio Paraíba do Sul, entre os bairros Centro e Nossa Senhora Santana. A estrutura foi construída visando o transporte ferroviário e a travessia de pedestres. Foi assim o seu funcionamento até a metade do século XX, quando deixou de ser utilizada pela ferrovia. Desde então, a

ponte é passagem rodoviária e de pedestres e é utilizada principalmente para o transporte público entre municípios e distritos.

As obras para a construção da Ponte Metálica foram iniciadas em 1886 e a estrutura foi inaugurada em 1902, proporcionando maior segurança ao tráfego ferroviário. Foi denominada Ponte Antônio Carlos (Ribeiro de Andrada) pela Rede Sul Mineira entre 1926 e 1930. Porém, em 1931, com o arrendamento pela RMV, passou a ser chamada Ponte Getúlio Vargas.

Em 1951, com a transferência da estação da RMV para a Oficina Velha, a ponte foi desativada para o transporte ferroviário. Em 1954, foram retirados os trilhos e a ponte passou a servir como passagem rodoviária e de pedestres, conforme José Leoni Iório e Jorge L. Dutra Iório (2007). Desde então, segue completamente inserida na dinâmica urbana de Barra do Piraí.

Conhecida popularmente como Ponte Metálica, a estrutura foi feita com material proveniente da Bélgica, representando avanço em soluções construtivas utilizando vigas metálicas naquela época. É constituída por cinco arcos distribuídos em ambas laterais da caixa de rolamento e em toda sua extensão, interligados e afixados por vigas em treliça. A estrutura, que mede 277 metros no total, é apoiada em sapatas de concreto que são revestidas com pedra. Com as obras de revitalização na área entre 2010 e 2012, foi feita a manutenção da ponte e colocada nova iluminação que a valorizou esteticamente.

A Ponte Metálica foi declarada patrimônio histórico pelo município em 1983. Em 2011, o INEPAC sugeriu o tombamento estadual, o que ainda não aconteceu. Falta manutenção. Em grande parte das superfícies metálicas o revestimento aos poucos se desprende. Em 2015, iniciou-se uma Ação Civil Pública do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e em 2017 a sentença condenou solidariamente o município de Barra do Piraí, o estado do Rio de Janeiro e a Fundação Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Rio de Janeiro (FUNDERJ) a prosseguir com a implementação do tombamento, o monitoramento periódico de suas condições estruturais, proibir temporariamente o trânsito de veículos, instalar guarda-corpos para pedestres e reformar o tabuleiro da ponte. As partes apresentaram recurso e este foi negado no mesmo ano, mesmo assim, nenhuma ação efetiva aconteceu.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 37-38

Ponte Metálica (2018)

Estação Oficina Velha

O prédio da anteriormente Estação Oficina Velha está a cerca de um quilômetro e meio do centro da cidade, no bairro homônimo. A história da estação se dá no início dos anos 1950, quando foi assinado um acordo entre a PMBP e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, visando a suspensão do tráfego da RMV no centro da cidade (IÓRIO, JL; IÓRIO, JLD, 2007). A partir desta data, o ponto final dos trens de passageiros que vinham de Minas passou a ser na antiga oficina da companhia, que foi adaptada e passou a funcionar como estação até a data de sua desativação em 1961. Com apenas um pavimento e pé-direito alto, a estação estava paralela aos trilhos, caracterizando-se como uma parada intermediária. Contudo, foi adaptada para funcionar como estação terminal.

Após a desativação, o último trem chegou para transportar os bens patrimoniais da empresa. Houve protesto e o Jornal Correio da Manhã noticiou o que acontecia no “Bairro dos Ferroviários”, comprovando que o bairro só foi denominado Oficina Velha após a desativação da Estação.

Em 1965, após convênio com a Prefeitura, o Colégio Cenecista Professor José Costa passou a funcionar no prédio da antiga estação da RMV, e assim segue até atualmente. A edificação ter sido adaptada para o funcionamento do Colégio contribuiu, em partes, para a sua preservação, pois lhe foi atribuída uma função que exige manutenção constante.

As alterações que permitem que o prédio funcione como um Colégio continuam a acontecer nos últimos anos. Aos poucos, os traços da arquitetura *art déco* vão desaparecendo ou sendo encobertos. Chamam atenção dois acréscimos: um volume que quase dobrou a área construída da edificação e impede a visualização de uma das fachadas, pois está afixado nela; e uma varanda que está na fachada oposta.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 39-42

Colégio Cenecista Prof. José Costa (2018)

Na última intervenção que aconteceu entre 2015 e 2016, o prédio foi pintado com cores diferentes das anteriores, e foi construída uma quadra esportiva coberta na parte de trás do terreno. Devido às reformas constantes efetuadas, o estado de conservação da construção é bom. Contudo, a preservação do bem está prejudicada graças aos acréscimos mencionados. Estes são pontos críticos de descaracterização e impedimento da compreensão da história deste bem. Atualmente, o prédio não possui nenhum tipo de proteção ou iniciativa no sentido da sua preservação enquanto memória ferroviária. Em 2011, foi inventariado pelo INEPAC que inclusive sugeriu o seu tombamento, porém, até o momento o bem não foi tombado.

Estação de Pulverização

O antigo Pátio de Pulverização se encontra no bairro Santa Cecília, a cerca de dois quilômetros do centro da cidade. Está situado em um pequeno vale formado entre as margens do rio Paraíba do Sul e os morros que delimitam o bairro, em uma área de aproximadamente dois quilômetros quadrados. À sua direita está a Usina e Barragem de Santa Cecília e à sua esquerda está o Contorno Rodoviário. O acesso à entrada do Pátio é feito através da Estrada Raimundo Padilha. O prédio está isolado entre as margens do rio Paraíba e o pátio.

A ferrovia se estendeu nesta direção em 1871, com a abertura do primeiro trecho do ramal de São Paulo da E. F. Dom Pedro II, em 16 de setembro de 1871. Em 05 de dezembro de 1912 foi aberta a parada chamada Santa Cecília (CGT, 1960), que se localizava próxima à indústria BR Metals e já não mais existe. O local ficou mais conhecido a partir da instalação do Pátio de Pulverização, poucos anos mais tarde.

Leoni Iório citou Nicholas Burman para esclarecer o significado da construção deste lugar dentro do contexto nacional durante a Primeira Guerra Mundial:

Um episódio pouco conhecido da história da EFCB foi a tentativa de se usar carvão em pó para movimentar as máquinas. Inspirado presumivelmente nas tentativas da Deutsche Reichsbahn em usar finos de lignito nas máquinas, a idéia era de se misturar carvão importado com carvão nacional, pulverizar e injetar nas fornalhas, quase no mesmo esquema de óleo combustível com a intenção de tentar melhorar o rendimento. Não deu certo, ficando só a imagem e o nome da estação de Pulverização perto de Barra do Pirai (IÓRIO, JL; IÓRIO, JLD, 2007, p. 77).

A Estação de Pulverização foi aberta em 10 de setembro de 1917 na mesma ocasião da abertura da usina experimental. A usina funcionou até 1927 abastecendo as locomotivas a vapor equipadas para queimar carvão pulverizado (BUZELLIN, COELHO, SETTI, 2002). A partir de 1927, tornou-se depósito armazenador de carvão. Em 1977, o local aparece nos Anais da Câmara dos Deputados Federais:

Junto a Barra do Pirai está o pátio de pulverização, onde são regulados os vagões de carga destinados ao Rio, São Paulo e Belo Horizonte. O estaleiro de solda elétrica de trilhos também está em pulverização. Analogamente a Lafaiete e Barra do Pirai, em Juiz de Fora não existem oficinas nem ponto de abastecimento de locomotivas nem pátio para formação de trens (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 1977).

Desde 2000, funciona no local o Pátio de Manobras da Oficina de Vagões da MRS Logística. O acesso é restrito e as construções que puderam se observadas são

todas recentes. Do outro lado do Pátio está o Posto de Manobras, local que foi possível visitar. A construção foi inaugurada em 2010. De acordo com funcionários da MRS, até 2009, o prédio da Estação servia como sede do Posto, e se encontrava em estado de conservação satisfatório para as atividades.

Em 2011, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) publicou a Portaria n.º 309, na qual indica à venda imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA, objetivando a integralização dos recursos destinados ao Fundo Contingente, criado para garantir a quitação de eventuais passivos da extinta Rede, que possam colocar em risco o funcionamento das concessionárias. Entre os imóveis indicados estava a Estação de Pulverização. Na lista de imóveis da União publicada pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão em 2017 constam dezesseis registros de endereços próximos, todos classificados como terrenos em uso, porém não consta mais a Estação.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 43

Atual Pátio da Oficina de Vagões da MRS Logística visto do novo Posto de Manobras (2018)

Existiam três construções que abrigavam os ambientes necessários para o funcionamento da estação ferroviária. Uma delas já não existe mais. Os volumes que permaneceram se destacam na paisagem, pois são as únicas construções situadas entre os trilhos e o rio. Ambas têm apenas um pavimento e plantas retangulares, implantados paralelamente à linha férrea, o que permite dizer que a estação funcionava apenas como parada intermediária.

No prédio da Estação havia sala de espera, um pequeno depósito, bilheteria e sala de comunicações, além de duas plataformas, uma contígua ao prédio e coberta, e outra logo à frente. Há ainda um banco feito com ripas de madeira maciça e ferro acoplado à plataforma e à fachada da Estação. No outro volume havia dormitório para o Chefe de Estação, sala, copa e banheiro.

A Estação de Pulverização se destaca das demais pois é a única construção feita em madeira. Foi construída com tábuas chanfradas pregadas no sentido horizontal, com a disposição dos montantes a cada metro. O acabamento foi feito com ripas nas extremidades exteriores. As tábuas foram pintadas, sendo as quatro tábuas inferiores diferenciadas das demais, que foram pintadas de branco. Nas duas fachadas laterais foi pintado o nome da estação.

O telhado de duas águas é composto por telhas de fibrocimento apoiadas sobre estrutura de madeira, da qual é possível ver os caibros sustentando os beirais nas laterais. A cobertura da plataforma é feita do mesmo modo com a adição de mãos-francesas.

As esquadrias são todas em madeira e abrem para dentro. As janelas de abrir tem folhas duplas, com caixilhos de vidro e veneziana para o exterior e com madeira emoldurada para o interior. Há também duas portas-janela que apresentam duas folhas assim como as janelas. Há ainda uma porta maior também em madeira, apresentando entalhes diagonais e verticais. Algumas partes de vidro foram substituídas, mas a maior parte ainda é original. Por fim, há ainda também uma pequena abertura na fachada frontal onde funcionava a bilheteria. Os pisos são cimentados.



Fonte: Acervo pessoal.

FIGURAS 44-47

Antiga Estação de Pulverização com banco acoplado à fachada, Casa do Chefe da Estação, sino (2018)

A construção que era destinada ao Chefe da Estação é feita em alvenaria e estruturada por pilares estreitos que dividem as fachadas em tramos verticais. É

coberta por telhado de fibrocimento de apenas uma água que cai para a fachada posterior. Chama atenção o guarda-corpo da varanda feito com elementos vazados. O piso interior é revestido de peças cerâmicas vermelhas.

As construções seguem abandonadas há cerca de dez anos e os sinais de deterioração já são visíveis. Além do descascamento da última pintura, a vegetação avança aos fundos, trazendo animais e microorganismos para o local. Algumas esquadrias estão quebradas e com partes faltantes. Pelos vãos foi possível ver que existem móveis antigos no interior que, aos poucos, entram em processo de degradação. Um dos objetos que pertencia à Estação e foi retirado há pouco tempo é um sino que atualmente está na nova sede do Posto de Manobras. Nenhuma das construções e objetos mencionados nesta seção foram inventariados, valorados ou protegidos até o momento.

Túneis 16 e 17

Os Túneis 16 e 17 estão a pouco mais de um quilômetro da Oficina de Vagões e seguem o traçado curvo do relevo às margens do rio Paraíba do Sul. Logo acima está o Contorno Rodoviário, que permite a travessia sobre o rio. Os túneis foram construídos entre novembro de 1941 e julho de 1943. De acordo com Buzellin (2002, p. 60), o Túnel 16 foi o “primeiro de vários túneis construídos para a retificação do traçado original, que outrora contornava o relevo às margens do Paraíba”. Desde então as passagens serviram para a passagem dos trens da EFCB e da RFFSA com destino ao estado de São Paulo, e atualmente são utilizadas pela MRS Logística.

Estas obras de arte especiais da ferrovia foram construídas em arcos alongados com 6 metros de altura e 5 metros de largura e são revestidos em concreto. Cada boca possui duas pilastras com base e capitel de moldura, encimadas por entablamento sem ornatos. Nesta parte, o revestimento simula aduelas. Nas bocas há também placas que indicam os nomes e período de construção dos túneis, e que deveriam informar o gabarito e a área dos mesmos. O Túnel 16 possui 73,5 metros e o Túnel 17 possui pouco menos de 200 metros de extensão, ambos em curva pouco acentuada. Não constam registros de inventário cultural, valoração ou proteção das estruturas.

Considerações finais

Em geral, estas obras constituem tipologias arquitetônicas e construtivas próprias, sendo exemplares da integração de processos técnicos-construtivos importados com o saber-fazer tradicional brasileiro. Nesse sentido, a apropriação estilística é uma particularidade bem como a tendência de empregar diversos estilos arquitetônicos em uma só obra, característica comum ao ecletismo. Ao estudar tais obras como um conjunto e identificá-las cartograficamente, é possível compreender o seu processo de patrimonialização – ou não – dentro da dinâmica urbana do distrito sede de Barra do Piraí, no período que se refere às primeiras décadas do século XXI.

Assim, ao identificar e descrever as permanências ferroviárias barreenses, compreende-se o momento lastimável e alarmante que se vive a partir da perspectiva de sua preservação. Sabe-se que, com o tempo, estas obras deixaram de ser apenas respostas aos motivos pelos quais foram solicitadas. Contudo, isso não significa que pertençam somente ao passado. De fato, agora é o momento de passarem a ser tratadas como um signo importante na construção de uma identidade barreense, sendo o seu testemunho válido exatamente em virtude de suas constantes transformações no espaço-tempo.

NOTAS

1. No conceito de fato urbano em Aldo Rossi (1986), cada obra é considerada um fato dentro da dinâmica urbana, seja ela uma via, uma ponte, um prédio ou até mesmo um bairro. Esta concepção permite o reconhecimento de fragmentos espaciais que conformam a cidade, que guardam memórias e significados e que constituem um verdadeiro mosaico do espaço-tempo, a partir do qual foi possível construir esta pesquisa.
2. Rotundas ferroviárias são depósitos de locomotivas de forma circular ou semi-circular: variam geralmente de prédios construídos em 90 graus até prédios totalmente circulares, construídos em 360 graus. A distribuição das locomotivas para cada baía é feita por um girador. Esses giradores são trilhos que giram dentro de um círculo com um poço, são apontados para a baía que receberá a máquina.
3. Cada módulo mede cerca de 1 m³, o que significa que a capacidade da Caixa D'água era aproximadamente 70.000 litros.

REFERÊNCIAS

AYMONINO, Carlo. *O significado das cidades*. Lisboa: Presença, 1984.

BARCELLOS, Amaral. *Barra do Piraí – registros históricos e contemporâneos 1853 – 1968*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1970.

BRASIL. *Anais da Câmara dos Deputados*, v. 3, ed. 7. Brasília: Congresso Nacional; Departamento de Imprensa Nacional, 1977.

BUZELLIN, José Emílio de Castro Horta. COELHO, Eduardo José de Jesus, SETTI, João Bosco. *A ferrovia de Minas, Rio e São Paulo*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2002.

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES (CGT). *G1 - Guia geral das estradas de ferro e empresas de transporte com elas articuladas*. 1960.

GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras*. Transcrição de Luiz Henrique Werneck de Oliveira. [s. l.], 2009. Disponível em: <http://www.gorni.eng.br>. Acesso em: 10 abr. 2020.

INEPAC. *Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Educação, Tecnologia e Pesquisa, 2011.

IÓRIO, José Leoni; IÓRIO, Jorge L. Dutra. *Terceiro Barão do Rio Bonito*. Juiz de Fora: Juiz de Fora Editora, 2007.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010*. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

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

MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argymentvm, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. *Lei Municipal n.º 02 de 28 de abril de 1983*. Dispõe sobre declaração e o registro dos bens, imóveis ou móveis, considerados do Patrimônio Histórico do Município de Barra do Piraí.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. *Lei Municipal n.º 718 de 10 de abril de 2002*. Institui o tombamento de bens que devam ficar sob a proteção especial do Poder Público Municipal.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. *Lei Municipal n.º 933 de 10 de junho de 2005*. Caracteriza como Patrimônio Histórico ficando sob a Proteção especial do Poder Público Municipal, e tombados, os bens que menciona e dá outras providências.

REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Typ. Economica, anno 1, n. 8, 1979.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2014.

ROSSI, Aldo. *L'Architettura della città*. Macerata: Quodlibet Abitare, 2011.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. São Paulo: Notícia & Cia., 2011.

VASCONCELLOS, Max. *Vias brasileiras de comunicação*. Rio de Janeiro: P. de Melo & Cia., 1928.

Jessica de Fátima Rossone Alves é Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), câmpus Pinheiral. Mestre em Ambiente Construído e Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Professora da Escola Técnica de Restauo Carlos Frederico Werneck de Lacerda, em Vassouras, Rio de Janeiro.

Como citar:

ALVES, Jessica de Fátima Rossone. Permanências ferroviárias em Barra do Pirai/RJ. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 214-249, jan./jun. 2020. Disponível em: pem.assis.unesp.br.