



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR – CAMPUS NOVA IGUAÇU
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA E ECONOMIA
CURSO DE HISTÓRIA – LICENCIATURA

Cristiana do Carmo Cunha

**Memória, História e Identidade nos Caminhos de Belém. A Estação
Ferroviária de Japeri como “Lugar de Memória”.**

Nova Iguaçu

2016



Cristiana do Carmo Cunha

**Memória, História e Identidade nos Caminhos de Belém. A Estação
Ferroviária de Japeri como “Lugar de Memória”.**

Monografia apresentada ao Curso de História como requisito parcial para a obtenção do Título de Licenciado em História, do Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Orientadora: Prof. Dr. Raquel Alvitos Pereira

Nova Iguaçu

2016

Cristiana do Carmo Cunha

Memória, História e Identidade nos Caminhos de Belém. A Estação Ferroviária de Japeri como “Lugar de Memória”.

Monografia apresenta ao Curso de História como requisito parcial para a obtenção do Título de Licenciado em História, do Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Banca Examinadora:

Prof^a Dra^a Raquel Alvitos Pereira (Orientadora) Instituto Multidisciplinar –
Departamento de História e Economia
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof^o Dr^o Flávio Anicio Andrade
Departamento de Educação e Sociedade
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof^o Dr^o Luis Guilherme Assis Kalil
Departamento de História e Economia
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Nova Iguaçu, 14 de dezembro de 2016

CUNHA, Cristiana do Carmo. Memória, História e Identidade nos Caminhos de Belém.

A Estação Ferroviária de Japeri como “Lugar de Memória”, Pertencimento e Identificação Social. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

RESUMO

A Estação Ferroviária de Japeri, antiga Estação de Belém, constitui-se como lugar de memória para muitos indivíduos dessa sociedade. Os processos de tombamento que envolvem a Estação e se encontram em curso no IPHAN bem como os fortes laços de identidade e pertencimento que se agregam a mesma são importantes indícios de que constitui-se em torno da Estação um lugar de sentido para a população que vive na região de Japeri município da Baixada Fluminense. Esse lugar se encontra, hoje, esquecido, juntamente com o prédio da Estação que não faz mais parte do ponto de embarque e desembarque dos trens. A Estação construída no século XIX, constituiu-se como importante ponto de escoamento de produtos agrícolas, principalmente todo o café que vinha do Vale do Paraíba para o porto da capital Rio de Janeiro. Mais tarde foi também na Estação de Belém que os trens que circulavam entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais faziam sua primeira parada, o que fez da Estação um lugar muito movimentado e muito importante para o desenvolvimento da economia na época. A Estação apesar de não ser tombada ainda, já se apresenta como um patrimônio histórico cultural dentro da sociedade japeriense, ela é referência para a cidade e faz parte até mesmo do brasão do município. Tomando como referencial a perspectiva da História Oral o presente trabalho realizou entrevistas com indivíduos comuns da cidade, com faixas etárias diferenciadas, identificando dessa forma que a Estação tem múltiplos significados para as distintas gerações. Tais significados reafirmam a ideia de que a Estação é de fato um “lugar de memória” vital para a construção da identidade do município de Japeri de emancipação recente.

Palavras chaves: identidade, tombamento, lugar de memória,

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, que me deu o dom da vida, sem sua infinita misericórdia nada disso seria possível. A minha família pela compreensão e incentivo nos momentos mais difíceis. Aos amigos que me ajudaram incentivando e me dando dicas no decorrer da pesquisa. Em especial a minha sobrinha Caroline pela ajuda constante na realização do trabalho. A minha orientadora prof^a. Raquel Alvitos que com sua mansidão me acalmou nos meus momentos de nervosismo e me proporcionou conhecimentos que muito contribuiu para a minha futura carreira de historiadora. Ao Sr. Carlos Moraes, Osmar Martins, Cirley de Britto, Carlos Adalberto, Almir de Castro, Milton Pereira, Jaqueline da Cruz, Suzane de Paula, Max, Ana Clara, por terem me cedido o maior patrimônio histórico que uma pessoa pode ter: a memória.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – A Estação Ferroviária de Japeri como “Lugar de Memória inscrito nos Caminhos de Belém”	5
1.1 Belém: Estação Ferroviária de Japeri e seu legado histórico	5
1.2 Japeri: Os caminhos de Belém e sua influência para a constituição da Estação como elemento histórico	11
CAPÍTULO 2 – Patrimonialização da Estação de Japeri: Problemas e Questões	22
2.1 A Experimentação do Patrimônio a partir dos Lugares de Memória	22
2.2 Tombamento, reconhecimento institucional e patrimonialização em torno da Estação de Belém	30
CAPÍTULO 3 – De memória à História: identificação e pertencimento em torno da Estação Ferroviária de Japeri	45
3.1 Memória expressão pulsante do vivido	45
3.2 Fragmentos de uma identidade difusa	48
CONCLUSÃO	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	61
ANEXOS	64

Introdução

O objeto de estudo desta pesquisa é a Estação Ferroviária de Japeri que foi construída em 1858 e inaugurada em 8 de novembro do mesmo ano. A Estação embora ainda não tenha sido tombada contitui-se como um importante “lugar de memória” para os moradores de Japeri, município que fica na região da Baixada Fluminense. É, sob o ponto de vista, dos mecanismos de patrimonialização, que será feita a abordagem da Estação, pois a mesma tem valor de patrimônio histórico cultural apesar de seu processo de tombamento ainda se encontrar em análise, no IPHAN. O caminho para efetivação do processo de tombamento é, sem dúvida a conscientização, através da perspectiva da educação patrimonial que é uma ferramenta didático pedagógica que tem sido utilizada para a construção de lugares de sentido e de pertencimento.

A Estação de Japeri traz em seu prédio um valor memorial a região, porém esse valor está esquecido no passado, quase totalmente apagado, pois muitos dos que vivenciaram seu auge, hoje já não estão entre nós. A pesquisa tem como objetivo resgatar essa memória quase apagada e diluída devido à falta de valoração do espaço, para que, dessa forma, possa ser reestabelecido em alguma medida o vínculo entre a comunidade e a Estação. Para tanto foram realizadas entrevistas com diferentes pessoas que nos permitiram uma aproximação com esse lugar de sentido que se constituiu em torno da Estação de Japeri.

A educação patrimonial entra, então, com a responsabilidade de resgatar essa memória e até mesmo de fortalecer o laço afetivo da sociedade com a Estação que alguns já têm e outros não por desconhecerem tal importância. Espera-se que através do resgate da memória coletiva e individual desse grupo, possa-se construir uma história que alcance não somente a geração que não participou do período inicial da movimentada Estação de Belém e sim que alcance as futuras gerações de indivíduos dessa sociedade.

Entendemos que a recuperação da identidade da Estação é também um exercício de cidadania que ainda precisa ser feito e difundido pela perspectiva da educação patrimonial. Segundo Martins (2015, p.54), no processo de preservação do

patrimônio humano, ou cultural, em geral, observa-se uma ausência de participação popular (...) ¹

O ideal seria a participação total da população local nas decisões relativas à sua própria cidade. Mas é possível uma população com problemas de primeira necessidade, como alimentação, trabalho, segurança, econômicos, de saúde e sem informações, se interessar pelo destino de uma igreja barroca, de casas coloniais, de uma floresta ou de uma praça? Num contexto onde os mais elementares direitos de cidadania são negados à grande parcela da população, a cultura, às vezes, é tratada como algo supérfluo em face a outras demandas mais básicas. Assim torna-se necessário (re) significar o sentido de ser cidadão, além de seus direitos e deveres garantidos pela constituição, o cidadão deve compreender que ele precisa ser ativo na cena política, crítico e um ser atuante no processo histórico. (MARTINS, 2015, p. 54).

Quando um indivíduo tem a consciência que ele é parte da construção de uma história, o resgate da memória torna-se bem mais fácil, pois a mesma está presente, ainda que esquecida. Diante de tantos problemas sociais enfrentados por muitas sociedades brasileiras, parece mesmo ser sem sentido esperar que uma população se preocupe com a preservação de um prédio que aparentemente não tem significado algum. A Estação de Japeri é um “lugar de memória” e há vários acontecimentos expressivos para a localidade que envolvem sua edificação, mas que se encontram em estado de dissolução na memória social coletiva. Em virtude do sentido histórico que a própria Estação foi adquirindo por conta do seu papel político em períodos anteriores, a Estação acabou se tornando um lugar de referência social. Dessa forma, a mesma tem expressividade e legitimidade para integrar a memória social coletiva da região de Japeri. Sendo assim por conta dessa identificação mais profunda é que ela precisa dessa (re) significação. A Estação é, portanto, um legado histórico muito importante, já que desperta em muitos cidadãos de Japeri, um sentimento de pertencimento. Sentimento que é expressivo através da narrativa de experiência que muitos moradores vivenciaram

¹ MARTINS, José Clerton de Oliveira. Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o Lugar. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro – Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015. 210 p.

junto à Estação que se desdobra na formação de uma identidade cultural e social. Do indivíduo que vivenciou tais acontecimentos até aquele que escutou as histórias dos mais velhos, se identificam como parte dessa construção histórica e pelos mecanismos da memória afetiva reestabelecem e criam um elo com o passado local e até nacional. Cabe, então, à educação patrimonial despertar os processos de experimentação do patrimônio, pois para além da memória coletiva existente na lembrança cuja edificação é símbolo, está presente também a memória individual da população. Cada indivíduo carrega em si lembranças únicas que acrescentaram e se identificam a outras formando um coletivo, e essas lembranças individuais são capazes de gerar uma espécie de comunhão entre o homem e o símbolo. Se esse lugar de sentido foi palco de vários acontecimentos vividos por diferentes pessoas, ele também pode expressar traços de uma memória individual que ao ser rememorada torna-se coletiva.

A região de Japeri, hoje, ainda é muito desqualificada e marcada por fortes estereótipos de violência, miséria e pobreza. Faz-se necessário, portanto, a (re)significação da própria Estação sob a perspectiva da educação patrimonial já que a mesma traria uma herança importante para a desconstrução desses estereótipos. Assim, essa pesquisa pretende reinscrever a Estação como um “lugar de memória” expressivo para a própria constituição cidadã dos moradores de Japeri. Uma vez resgatado esse lugar de sentido, ele pode ser difundido através da educação patrimonial, com vistas a se desconstruir esses estigmas que se vinculam a uma imagem negativa do município.

Essa monografia foi dividida em três capítulos. O primeiro capítulo procura mostrar como a Estação Ferroviária de Japeri constituiu-se, pouco a pouco, como um expressivo “lugar de memória”. Para tanto, discute-se primeiro o legado histórico de Japeri, para depois mostrar a influência dos caminhos de Belém na própria constituição histórica da Estação. O segundo capítulo procura discutir os processos de patrimonialização que se constituíram em torno da Estação de Japeri. Um desses processos é exatamente a experimentação do patrimônio a partir desses que são chamados os “lugares de memória” por Pierre Nora. Para além disso os processos de tombamento também se constituem como expressivo mecanismo e instrumento de patrimonialização. O terceiro capítulo tem o intuito de mostrar como de “lugar de memória” constitui-se gradativamente uma história em torno da Estação de Japeri a partir de laços de pertencimento e identificação que os moradores locais acabaram estabelecendo com a Estação de Belém. A conclusão aponta para a importância da

experimentação da noção de patrimônio cultural como uma ferramenta pedagógica vinculada aos “lugares de memória” que permeiam múltiplas localidades.

Saliento, por fim, que esse trabalho monográfico é apenas um estudo incipiente que se debruça sobre a Estação Ferroviária de Japeri. Esse trabalho de pesquisa se constitui como um passo importante e ao mesmo tempo interessante de prática do exercício de fazer histórico. Essa experiência, sem dúvida, muito estimulante desperta o desejo de retomar o tema com maior aprofundamento de análise das fontes e ampliação da bibliografia.

Capítulo 1 – A Estação Ferroviária de Japeri: “lugar de memória” inscrito nos caminhos de Belém

1.1 Belém: Estação Ferroviária de Japeri e seu legado histórico.

Identificar-se como parte de uma História é uma atitude um pouco difícil para um indivíduo preocupado com os problemas sociais que vivencia cotidianamente, problemas comuns que moradores da Baixada Fluminense tentam enfrentar todos os dias. Principalmente se essa história está relacionada a um lugar que aparentemente está completamente sem valor, desgastado pelo tempo e abandonado. Quando falamos da Estação de Japeri, o que percebemos é que muitas pessoas transitam todos os dias por esse espaço, porém muitas nem sequer conhecem sua história, nem ao menos sabem a data de sua construção, ou porque ela está ali, e outras curiosidades que a envolva. A correria para embarcar nos trens que circulam por aquele espaço toma todo o tempo do indivíduo que precisa desse meio de transporte que ainda é tão essencial para os moradores da cidade.

Belém, Estação Ferroviária de Japeri deixou rastros profundo na memória social coletiva dessa região que integra uma parte do que hoje conhecemos como Baixada Fluminense, rastros que merecem ser resgatados já que se encontram dispersos de forma difusa na memória de muitos dos grupos humanos que vivem hoje no município de Japeri, pode-se afirmar que a Estação, fundada no período do Império, constitui-se na atualidade como uma espécie de legado histórico importantes mecanismos de identificação são despertados quando pergunta-se, questiona-se em entrevistas a importância, o papel e o sentido da então Estação fundada nos caminhos de Belém.

Torna-se necessário o conhecimento e a difusão da história da Estação já que a mesma tem ainda para muitos moradores da região um significado e sentido, um profundo sentimento de pertencimento vem à tona especialmente quando pergunta-se aos moradores mais antigo o que funcionava ali naquele prédio hoje abandonado, mecanismos profundo de identificação emergem e trazem aos depoimentos lugares de sentido preservados na memória afetiva desses moradores, memória cujo os ecos podem ser observados e apreendidos de geração a geração. Elementos expressivos da localidade de Japeri atravessam o tempo através desse exercício de rememoração.

A história da Estação de Japeri confunde-se com a história do desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil no contexto político do Império.

Em meados do século XIX o Brasil era um país economicamente voltado para o cultivo do café. A partir de pressões por parte dos grandes fazendeiros junto ao governo imperial para que se construísse um meio de transporte mais rápido e eficiente para o escoamento do café, deu-se início a construção da primeira estrada de ferro, que foi a E. F. Barão de Mauá, em 1854. Em 1858, é construída a E. F. Dom Pedro II que tinha como ponto final Queimados e, em 8 de novembro de 1858, a estrada de ferro chega até Belém que passa, então, a ser o ponto final da E. F. Dom Pedro II. Todo o transporte do café que vinha do Vale do Paraíba passa por Belém e de lá segue para a capital, o que faz da estação uns dos maiores entrepostos ferroviários do Brasil.

Em 1898, é construída também em Belém, a E. F. Melhoramentos que ligava o Rio de Janeiro a Três Rios. Era nos trilhos de Belém também que de igual modo passava o trem que seguia para Belo Horizonte e São Paulo, fazendo sua primeira parada ali. Mesmo com tanta importância Belém não passa de um pequeno núcleo urbano cercado de fazendas que servia de passagem para trens de carga e de passageiros.

Em 1947, Belém tem seu nome modificado para Japeri, e se inicia já nessa época um processo de urbanização ao longo da linha férrea, porém a procura por lotes e moradias é pouca, devido a sua distância do centro da cidade, e os que vêm para cá, são as pessoas de baixa renda em busca de lotes mais baratos.

O prédio da estação foi construído inspirado na arquitetura romântica, e com material vindo da Inglaterra e para tanto utilizou-se de mão de obra de imigrantes japoneses, mas infelizmente, muitos morreram por causa de um surto de malária que assolou a região, no entanto, até os dias atuais, ainda é percebida a presença de descendentes de japoneses na localidade.

Japeri alcança sua emancipação política em 1991, depois de anos de subordinação a outros municípios. O processo de emancipação foi apoiado pela população e houve um expressivo comparecimento ao plebiscito e uma vitória tranquila do sim, Japeri se tornou, então, um município e, em 1992, teve sua primeira eleição municipal. Durante o processo de emancipação observou-se certo interesse por parte de representantes políticos em construir uma identidade própria para a cidade, havia um

interesse de se afastar tanto em território, quanto culturalmente dos vínculos distritais que marcaram a cidade até a emancipação.

Pode-se afirmar, portanto, que ainda que de forma incipiente, desde o processo de emancipação de Japeri, a um interesse por parte de um pequeno grupo político de resgatar elementos da localidade e refundar sua identidade frente aos demais municípios da Baixada Fluminense.

É importante destacar também que se encontram no IPHAN² dois processos em andamento com pedido de tombamento para a Estação de Japeri, ambos feitos por moradores da região. Esses processos constituem-se como indícios importantes do interesse de alguns grupos sociais para que a Estação não seja somente um símbolo no brasão da cidade, mas para que seja valorizada e reconhecida como um patrimônio histórico cultural.

Convém destacar ainda que a Estação deve ser entendida como um “lugar de memória” importante para as gerações de homens e mulheres que viveram e vive em Japeri e, por isso, deve ser valorizada através de ferramentas como a educação patrimonial. Essa ferramenta pode, sem dúvida, estender esse “lugar de memória” a um grupo maior de homens e mulheres que desejem construir uma identidade própria frente a outros municípios.

É interessante sublinhar que a educação patrimonial tem o papel de despertar no cidadão o ser ativo e histórico que nele há, provocando, a partir de processos de experimentação do patrimônio, a constituição de sentimentos de pertencimento tanto individual quanto coletivo: “isto sou eu”, “isto somos nós”³. A Estação por estar arraigada à vivência de diferentes gerações pode e deve vir a ser valorizada pela perspectiva da educação patrimonial, pois já se constituiu como expressivo “lugar de memória” cujos ecos ainda são possíveis ouvir.

² IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – órgão do Ministério da Cultura que tem a missão de preservar o patrimônio cultural brasileiro.

³ MARTINS, José Clerton de Oliveira, Caderno do Patrimônio Cultural: Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o Lugar. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro. Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015. 210p.

Há uma variedade de problemas enfrentados pela população de Japeri no âmbito econômico, cultural, social e político que atravessa décadas e transformou a cidade em uma sociedade carente e pobre. A valorização deste símbolo histórico torna-se, pois, importante para essa sociedade, já que é a comprovação de que Japeri participou ativamente no processo de desenvolvimento da economia cafeeira que foi predominante no Brasil do século XIX. Muitas foram às arrobas de cafés e de uma infinidade de produtos agrícolas que pousaram nesse espaço, e muitos foram os passageiros de diferentes regiões que por ali passaram. A Estação de Japeri, outrora Belém, já viveu dias de glória, e com sua prosperidade deve ter despertado o interesse e a curiosidade de quem por ali passava.

É muito incipiente ainda esse movimento que quer fazer da Estação de Japeri um bem patrimonial. E a própria legislação brasileira contribuiu em alguma medida para que isso ocorresse. A velha Estação de Belém é um lugar de sentido identitário que ainda está se constituindo e se consolidando como um patrimônio cultural do município de Japeri.

Vale destacar que a Estação como bem patrimonial encontra legitimidade judicial. De acordo com o IPHAN, o patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA⁴ engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERF).⁵

Para dar conta de tal demanda, o IPHAN instituiu uma Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da portaria IPHAN nº 11.483 de 31 de maio de 2007, que no art.9º preceitua que “(...) caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico,

⁴ RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

⁵ Com a extinção da RFFSA, todos os bens ferroviários passam a ser responsabilidade do IPHAN, intitulado como patrimônio ferroviário – Acessado em julho de 2016 e Disponível: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”.

Para o IPHAN a Estação de Japeri, que se encontra nesta lista constitui-se como em “instrução”, ou seja, o prédio da antiga Estação de Belém encontra-se num estágio de avaliação pelo órgão no que se refere ao pedido de tombamento e sendo também a edificação original de Belém valorada pelo órgão responsável, dessa forma a mesma não pode ser modificada ou até mesmo fazer reparos sem autorização do IPHAN.

A portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010 do IPHAN sublinha que são passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA.⁶A mesma ainda nos mostra com clareza as especificidades necessárias para que a Estação de Japeri venha se tornar um Patrimônio Público Cultural. Além de fazer parte da malha ferroviária da extinta RFFSA, ela foi muito importante para o ciclo econômico no fim do século XIX, contribuindo, dessa forma, para o próprio desenvolvimento do país. Seus trilhos levavam todo o café do grande pólo cafeeiro da época - o Vale do Paraíba - até o ponto de escoamento para exportação que era o porto da capital Rio de Janeiro. A RFFSA fazia a ligação entre os Estados do Rio de Janeiro x São Paulo e Rio de Janeiro x Minas Gerais, e possibilitou a abertura de caminhos para formação de novas sociedades que foram nascendo ao longo das estações.

Constituíram-se, a partir desse intenso movimento, uma multiplicidade de redes de pertencimento e identificação que hoje convertem a antiga Estação de Belém em “lugar de memória” expressivo no município de Japeri. E esse processo de identificação tem, portanto, uma importante dimensão histórica presente neste espaço. Belém até a construção da Estação não passava de um pequeno núcleo rural, com poucas perspectivas de crescimento. Foi a chegada da linha férrea que trouxe a modernidade para a então pequena zona rural. É importante sublinhar que a pequena

⁶ A Portaria nº- 407, de 21 de dezembro de 2010 foi criada pelo IPHAN a fim de estabelecer os 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 nº11.483/2007.

Acessado em março de 2016 e Disponível em:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf)

Belém não teve desenvolvimento social, econômico e político que acompanhasse tão grande feito. Ainda assim grandes eram os acontecimentos que se constituíam em torno da Estação. Ela trouxe o moderno, o belo, um mundo totalmente novo para aquela sociedade. A Estação representa um momento único vivido por essa sociedade, que não volta, mas deu sentido para muitos que ali transitaram durante a sua infância, juventude e velhice, e hoje ela é um importante “lugar de memória” para a constituição da identidade coletiva da sociedade de Japeri.

O antigo prédio da Estação de Belém representa para parte da população de Japeri um espaço essencial já que como muitos narram que a cidade era pequena... não tinha nada... urbanizou-se depois da vinda da Estação. O desenvolvimento chega com a construção da estação e junto chegam moradores em busca de lotes e a partir de então se inicia um pequeno povoado urbano na região rural de Belém formada apenas por um grupo de sítios e poucas fazendas.

Dada à importância e o próprio papel histórico dos caminhos de Belém muitas vivências e experiências ali transcorreram, estando, portanto, arraigadas ainda em muitos moradores da região.

1.2 Japeri: Os caminhos de Belém e sua influência para a constituição da Estação como elemento histórico.

A Estação Ferroviária de Japeri, como já salientamos, aos poucos, ainda de forma muito incipiente, patrimonializa-se. Enquanto patrimônio a mesma existe como um lugar de memória. Lugar de memória que enfrenta os sobressaltos do próprio tempo que transcorre diluindo história em memória faz-se, portanto necessário resgatar, reescrever e (re) significar os “lugares de memória” que em torno da Estação se constituíram a partir das próprias vivências dos moradores.

A chegada da linha férrea em Belém traz ao pequeno núcleo rural a possibilidade de interação junto ao movimento econômico predominante da época e isso de fato ocorreu, pois integrou esse espaço a sociedade agro exportadora brasileira.

Para que o processo de patrimonialização da Estação possa difundir-se e venha se consolidar é necessário que se recupere as experiências, os laços de pertencimento, as redes de solidariedade, as vivências e os saberes contidos nas muitas temporalidades pelas quais a Estação passou, dessa forma é possível reestabelecer o laço entre o passado e o presente afim de que esse espaço possa vir a ser (re)significado de acordo com seu verdadeiro valor histórico. A Estação por conta de seu legado histórico está presente nos dias atuais como um “lugar de memória” que se constitui como peça fundamental para a construção da identidade local do município de Japeri.

Esse legado remonta o período em que Belém era apenas uma sesmaria de pouco êxito. O apogeu viria, como consagra a memória social coletiva apreendida a partir do depoimento dos moradores locais, com a suntuosa Estação de Belém.

As primeiras referências das terras que hoje compõe o município de Japeri remontam ao período da construção do Caminho Novo de Tinguá em 1725. Este caminho, que servia como alternativa aos que partiam dos portos de Pilar e Estrela passava por terras abandonadas sobre as quais não há nenhuma referência anterior a este período. Com a passagem das tropas de mulas com destino as Minas Gerais, a região

passa a ter importância e é apropriada sob a forma de sesmaria doada a Ignácio Paes Leme, em 1743 (PRADO, 2000 apud SIMÕES, 2006 P. 173).⁷

De acordo com Simões (2006, p.173)⁸ na confluência do Rio Santana com o Ribeirão das Lages que formam a partir daí o Rio Guandu, estabeleceu-se a sede das fazendas Belém e Santana, sendo construída uma igreja com o nome de Nossa Senhora de Belém e Menino Deus em 1762. A partir daí a região passa a cumprir uma dupla função, servir como local de passagem para o comércio e o transporte do ouro para o porto do Rio de Janeiro e como área produtora de açúcar e mandioca. Entretanto, a maior parte de sua produção era escoada pelo Rio Guandu e pela Baía de Sepetiba, e não pelo porto do Rio de Janeiro. Com o assoreamento do rio Guandu a produção de Belém passa a ser escoada pelo Rio de Janeiro através do Caminho da Terra Firme, incorporando esta região à órbita de influência da capital da colônia.

Simões (2006, p.173) relata ainda que com a redução da exploração do ouro em Minas Gerais, Belém entra em decadência e permanece estagnada até a segunda metade do século XIX. Embora tenha servido de passagem para o café que descia do Vale do Paraíba, o Caminho Novo não terá tanta importância já que a maior parte do café descerá a serra pela Estrada do Comércio que ia direto ao Porto de Iguazu e daí seguia para o Rio de Janeiro através do transporte fluvial.

A decadência do transporte fluvial que havia levado Belém a abandonar o rio Guandu e a utilizar o Caminho da Terra Firme, também atinge o rio Iguazu e é nesse momento da história que Belém retoma o seu papel de pouso na rota de passagem do café. Essa importância aumenta quando é construída a Estrada de Ferro Companhia Brasileira (EFCB).⁹ A presença de grandes brejos em Caramujus, atual Engenheiro Pedreira, atrasaram a chegada da ferrovia a Belém, mas com a criação da estação terminal em Belém em 1858, inicia-se um período de desenvolvimento para a localidade, pois a mesma passará a ser ponto obrigatório de transbordo de quase todo o café que desce do Vale.

⁷ PRADO, Walter. História Social da Baixada Fluminense: das sesmarias aos foros de cidade. Rio de Janeiro, Ecomuseu Fluminense, 2000, p. 176/177.

⁸ SIMÕES, Manoel Ricardo. A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense. Tese de Pós Graduação em Doutor em Geografia. Niterói 2006.

⁹ A sigla EFCB se refere à Estrada de Ferro Central do Brasil.

Simões (2006, p.174) relata que quando a ferrovia sobe a Serra ela o fará por Belém que perde um pouco do seu papel de local de transbordo de café, agora transferido para Barra do Piraí no alto do planalto, mas continua sendo importante como local de passagem de transporte de carga e passageiros, principalmente quando a ferrovia é estendida até São Paulo e Minas Gerais. Esta perda de dinamismo fará com que a localidade perca também força política passando a ser controlada politicamente pelas localidades vizinhas.

Finalmente, depois de anos de subordinações políticas como distrito, primeiramente de Vassouras, Macacos (atual Paracambi) e depois de Nova Iguaçu, Japeri alcançou sua emancipação em 1991, através de um plebiscito que ocorreu uma votação expressiva da população, que apoiou plenamente o movimento de emancipação. Trata-se de um processo de conscientização que reflete o desejo da população de lutar por uma cidade livre das subordinações políticas e econômicas do município de Nova Iguaçu. Simões afirma que a necessidade de criar uma identidade própria foi princípio decisivo e culminante para o plebiscito.

O que mais chama atenção no caso de Japeri foi à necessidade de criar uma identidade absolutamente nova, numa fração de território que se caracterizou por uma debilidade econômica que levou a uma sucessiva subordinação a localidades vizinhas (...) (SIMÕES, 2006, p.178)

Importante ressaltar como salienta o fragmento acima que a formação territorial e política de Japeri foi bastante difícil. Entre momentos altos de prosperidade e momentos de decadência, Japeri só conseguiu sua independência político-administrativa a partir da sua emancipação. Com um desenvolvimento a passos lentos o município já completou 25 anos de criação e até os dias atuais a cidade ainda é vista como a mais pobre da Baixada Fluminense. Com um total de 95.391 habitantes (IBGE 2010)¹⁰ o município ainda sofre com um grande número de pessoas vivendo na pobreza e dependentes de programas sociais do governo.

¹⁰ Pesquisa realizada pelo IBGE em 2010 – Quantitativo populacional. Acessado em janeiro de 2016. Disponível em: <http://ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=330227&search=rio-de-janeiro%7Cjaperi&lang=>

Como se pode depreender da descrição contextual acima, o crescimento urbano da cidade se deu em torno da Estação de Japeri, no entanto, apesar de todo movimento comercial presente no espaço da Estação, o então município, outrora distrito, não teve o seu desenvolvimento econômico centrado no espaço ferroviário. Através de relatos de moradores pode-se notar que apesar da beleza e a importância que a Estação representava no século XIX, a pequena Belém permanecia estagnada, seu desenvolvimento se deu de forma bem vagarosa e tardia. Não se pode negar que a Estação foi um forte empregador para muitos dos moradores da região sendo referência para muitos até os dias atuais.

A história dos caminhos de Belém que se consagra na memória social coletiva e se constitui como um lugar de sentido para muitos habitantes de Japeri, ainda hoje se associa as histórias mais amplas das estradas de ferro no Brasil, histórias que na atualidade se encontra resguardada legalmente pelo IPHAN.

A história da malha ferroviária no Brasil remonta a meados do século XIX, quando o Brasil era um país economicamente voltado para o cultivo do café. Sua produção estava concentrada principalmente no Vale do Paraíba, mas sua exportação se dava no porto da capital no Rio de Janeiro, pois era lá que se concentravam os comerciantes ligados às atividades de exportação.

Durante o ciclo da cana-de-açúcar e do ouro o transporte era feito pelos tropeiros nas tropas de mulas, até que chegassem aos portos do fundo da Baía de Guanabara. Mas esse transporte era lento e desgastante, era necessária utilização de muitos escravos e com a redução da entrada deles no país que com a lei Euzébio de Queiroz¹¹, tornam-se intensas as pressões por parte dos fazendeiros para com o governo

¹¹ A Lei Euzébio de Queiroz foi uma legislação brasileira, aprovada em 04 de setembro de 1850 que proibia a entrada de africanos no Brasil, a frente dessa defesa esteve o ministro Eusébio de Queiróz, tendo a mesma recebida seu nome. A Lei não extinguiu por completo a entrada de africanos no Brasil, permanecendo ainda um tráfico clandestino, porém a entrada destes foi reduzida, prejudicando as grandes fazendas de café, que se utilizava da mão de obra escrava em suas propriedade.

que se construísse um meio de transporte mais rápido e eficiente. De acordo com Eduardo Gonçalves David (1998):¹²

“... (o)s barões de café exigiam meio de transporte mais eficiente que as tropas de mulas que serpenteavam pelas encostas íngremes da Serra do Mar em direção aos portos do rio Iguaçu, onde era o café embarcado enchatas, até a baía de Guanabara.”

Nota-se, então, que a construção das estradas de ferro no Brasil deu-se de início pelas “pressões oriundas do novo papel que a economia brasileira passou a desempenhar no interior da nova divisão internacional do trabalho” (Margarida G. Martins, 1908/1940).¹³

Além dos fazendeiros, os exportadores e comerciantes localizados no Rio de Janeiro também contribuíram para que desse início a construção de uma linha férrea, que ligasse à área produtora a área exportadora.

A primeira estrada de ferro no Brasil foi inaugurada pelo Barão de Mauá no dia 30 de abril de 1854 e ligava o porto de Guia de Pacobaíba no fundo da Baía de Guanabara com uma extensão de 14,5 Km de estrada de ferro. A partir de então boa parte do escoamento dos produtos agrícolas passa pela Estrada de Ferro Barão de Mauá, mas a mesma não é suficiente para atender toda a demanda dos cafeicultores do Vale do Paraíba. Francisco Pereira Passos disse a respeito da Estrada de Ferro de Mauá: “Ela simboliza o alfa de nossa via férrea, sentindo pela primeira vez o solo da Pátria o rodar da Locomotiva”. Em 29 de março de 1858, a primeira seção da Estrada de Ferro Dom Pedro II é inaugurada com uma extensão de 47,21 km, que compreendia as estações Corte (no Campo da Aclamação), Cascadura, Maxabomba (Nova Iguaçu) e Pousos dos Queimados (Queimados). Estas estações foram construídas em paredes de taipa (barro), sendo que a da Corte foi construída em alvenaria e piso em terra batida. Essa primeira etapa da E. F. Dom Pedro II tinha como objetivo chegar até a Freguesia de Nossa Senhora de Belém e Menino de Deus (atual Japeri), porém fortes chuvas de verão

¹² MARINHOS, Eduardo Mesquita de Monteiro – Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. Acessado em janeiro 2016. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2015000100203

¹³ MARTINS, Margarida G. Em Caminhos da Agonia – A Estrada de Ferro Central do Brasil. 1908/1940. In: RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro- O Resgate da sua Memória. Memória do Trem. Brasil, 2004.

destruíram partes das obras neste caminho, além de vitimar cerca de 5.000 empregados de origem chinesa de malária, quando faziam faxina dos pantanais, obrigando a Estrada de Ferro a ter como ponto final a estação de Queimados em sua inauguração. A E. F. Dom Pedro II tem seu nome modificado para Estrada de Ferro Central do Brasil a partir da proclamação da República em 15 de novembro de 1889. A então Estação da Corte passa a se chamar Central do Brasil.

Em 8 de novembro de 1858, é inaugurada a Estação de Belém, acrescentando 13 km de linha férrea, passando a ser o ponto terminal E. F. Dom Pedro II, dando seguimento até a serra das Araras, chegando a Barra do Piraí em 1864. A linha E. F. Dom Pedro II seguiu sua via para Minas Gerais e São Paulo, que partindo do Rio de Janeiro passava obrigatoriamente por Belém.

De Belém partia o trem Barrinha com sentido a Barra do Piraí que transportava passageiros e produção agrícola da serra para Barra Piraí sendo o mesmo extinto em 1996 depois de um grave acidente que vitimou muitos passageiros.

Com a chegada da linha férrea até Belém todo o transporte do café passa a ser feito pela estrada de ferro que provocou a decadência do transporte fluvial e do fluxo de carga nos caminhos usados pelos tropeiros. Belém vive o ápice do dinamismo por causa da estrada de ferro. A partir de sua inauguração, Belém viria a se tornar um dos maiores entrepostos ferroviários do Brasil, e, junto com Barra do Piraí, seriam uma importante conexão entre a cidade do Rio de Janeiro e seu porto as grandes cidades e centros produtivos do país.

Em 1898, passou a ser também a estação da E. F. Melhoramentos, que vinha também do centro do Rio de Janeiro (da estação de Alfredo Maia) e seguia paralela ao Rio Santana, passando por Conrado e subindo a serra a partir de Bonfim (atual Arcádia) e seguia então para Três Rios. Em 1903 a E F Melhoramentos é incorporada a EFCB e seu nome foi alterado para Linha Auxiliar.

Ahi uma baldeação incomoda por affluencia de passageiros, alguns alliviados de dinheiro por gatunos, muitos condemnados a viajar de cegonha, num pé e noutro. Novo trem, nova machina, nova linha, não nova, a da antiga Estrada de Ferro Melhoramentos. A Central chamou-

a si e, para mostrar superioridade, christou, denominando-a Linha Auxiliar”. (Revista Eu Sei Tudo, fevereiro de 1930).¹⁴

Na Estação de Belém fazia-se a primeira parada dos trens que saíam do Rio de Janeiro com destino a São Paulo e Belo Horizonte. Os passageiros que chegavam à Estação precisavam fazer baldeação para a Linha Auxiliar a fim de dar continuidade a sua viagem. Nessa parada, os passageiros tinham a oportunidade de utilizar os serviços oferecidos pela Estação, como podemos perceber através de nossas entrevistas. No relato acima mostra que a viagem era muito desgastante e que a parada era um momento de alívio para os passageiros.

Em 1940 a Estação de Belém tem seu nome alterado para Japeri, nome dado por bandeirantes paulistas que ali chegaram.

Apesar de não ser o objeto de estudo desta pesquisa vale citar que a estrada de ferro foi um meio para a expansão da cidade do Rio de Janeiro até a Baixada Fluminense. Dessa forma foi se dando o crescimento populacional ao entorno das estações ao longo da ferrovia.¹⁵ De acordo com Soares:

Ao lado de cada estação, casas iam-se dispendo espontaneamente, algumas lojas surgiam, uma pracinha tomava forma e aos poucos iam crescendo esses aglomerados que, de início, tinham uma forma longitudinal, alinhando-se às margens dos trilhos, para depois crescerem num sentido transversal á linha férrea. (SOARES, 1960, p. 22)

Mas esse crescimento não foi inicial à construção da linha férrea, essa ocupação intensa em torno das estações durou cerca de 50 anos, pois de início as ferrovias eram usadas somente para o transporte de cargas. É somente com a introdução do transporte de passageiros que o processo de migração e fixação de moradia na Baixada Fluminense tende-se a intensificar já que a princípio de trem a Baixada Fluminense fica mais próxima do Rio de Janeiro Há ainda as ofertas de lotes atraíam

¹⁴ Revista Eu Sei Tudo – Fevereiro de 1930 nº 153 pdf pg. 21

¹⁵ SOARES, Maria Therezinha de Segadas. Nova Iguaçu: a absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro, 1960. In: RODRIGUES, Adriano Oliveira. De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90's) : economia e território em processo, 2006.

muitas famílias para essa área. Outra dificuldade enfrentada na expansão da Baixada Fluminense foi à insalubridade existente nessas terras, e da malária que assolava a população nessa época.

Essas estações tornam-se o meio de transporte de massa da população na primeira metade do século XX, transformando-as em estações de grande porte e contribuindo para a urbanização destas localidades. Belém tem um pequeno crescimento, surgindo alguns comércios no entorno da Estação. Em 1911, foi inaugurado um ponto de abastecimento de água para as locomotivas que funcionavam a carvão e água, no espaço da estação, que contava também com um belíssimo restaurante. Que segundo relatos era muito movimentado e bem frequentado por pessoas refinadas e importantes da política brasileira. As maiores e melhores locomotivas do Brasil passavam por ali. Nesse momento o trem já era utilizado como transporte tantos de cargas como de passageiros.

Com a decadência do cultivo do café no Vale do Paraíba, o sistema ferroviário na primeira metade do século XX deixou algumas cidades abandonadas, principalmente as que dependiam da economia incentivada pela linha férrea. Monteiro Lobato cita em seu livro *Cidades Mortas*, de 1919, essas cidades “onde tudo foi e nada é”: não se conjugam verbos no presente e sim no pretérito.¹⁶

Dessa forma, Belém até a década de 1940, não passava de um pequeno núcleo urbano cercado de fazendas servindo de passagem para os trens de carga e de passageiros. A localidade permanece estagnada, pois além de ser muito distante da capital, seu solo não é bom para o plantio de laranjas, é importante aqui destacar que o cultivo de laranjas era a atividade econômica predominante em de Nova Iguaçu nesse período. Com a transferência das águas do rio Paraíba para o Guandu- o rio Guandu é o rio que passa em Belém- o pequeno núcleo rural fica prejudicado em suas atividades de

¹⁶ Monteiro Lobato se refere às cidades que dependiam economicamente do cultivo do café, com a decadência desse cultivo, essas cidades ficaram completamente abandonadas e estáticas em seu desenvolvimento econômico. Acessado em março de 2016. Disponível em: http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/05_AAarquitecturaDosCaminhosDeFerro.pdf

plantio, pois com as formações de brejos¹⁷, surgem muitas dificuldades na área agrícola, que trazem muito prejuízo para as atividades econômicas da região.

Apesar do relativo desenvolvimento econômico a cidade de Belém cresceu e teve seu processo de urbanização estimulado pela estação era, especialmente, em torno desta que a vida da pequena comunidade de Belém se organizava e transcorria.

Com a adoção da tarifa única no ramal de passageiros¹⁸ é que inicia um lento processo de urbanização e a busca por moradia na localidade, que tende a aumentar depois da eletrificação que chega em 1943.

No bojo desse gradativo processo de urbanização, Belém tornou-se Japeri que significa “aquilo que flutua”. Trata-se de um processo de urbanização lento e desigual em relação aos outros núcleos da Baixada Fluminense que surgem ao longo da linha férrea. A procura das terras ao redor da estação começa então a acontecer, sendo protagonizada por uma população de baixa renda atraída pelos baixos preços dos lotes e pela ligação da estrada de ferro à capital do Rio de Janeiro. Essa desigualdade presente no próprio processo de urbanização da região da Baixada pode ser vista no município até os dias de hoje.

A Estação de Belém viveu seu auge durante a cultura do café, casas foram surgindo ao redor da estação, além de um pequeno centro comercial. Mas seu crescimento não foi o suficiente para transformar a pequena zona rural num grande centro urbano. A distância da capital do Rio de Janeiro prejudicou a vinda de pessoas das classes mais altas e os que aqui constituíram moradia eram homens simples atraídos pelos baixos preços dos lotes na região.

O município cresceu, assim, de forma vagarosa no entorno da Estação Ferroviária de Japeri. Pode-se dizer que a configuração atual da cidade ainda expressa

¹⁷ A região que pertencia a Belém servia como local de passagem para o comércio e o transporte do ouro que vinha de Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro. Ali cultivava-se a mandioca e açúcar, mas com o assoreamento do rio Guandú (pois a maior parte de sua produção era escoada pelo rio Guandú) a produção de Belém passa a ser escoada através do Caminho de Terra Firme. Com a transferência das águas do rio Paraíba para o rio Guandú, Belém acaba sendo prejudicada por causa do enorme volume d'água, que transformou boa parte do seu solo em brejos.

¹⁸ Convém destacar que antes da adoção da tarifa única, era comum a cobrança de valores diferenciados de acordo com a distância da capital.

os traços do desenvolvimento urbano desse período histórico, de um lado está o pequeno centro comercial, a Igreja Católica Nossa Senhora da Conceição, consultórios médicos e dentários, alguns diversificados comércios e uma pequena rodoviária. Do outro lado se concentra um número bem menor de estabelecimentos comerciais e ainda se observa muitas moradias e a própria paisagem natural. Em uma das montanhas que cerca a cidade há, inclusive, um ponto de salto de parapente, além de uma cachoeira. É interessante salientar que acesso que liga os dois lados é feito por duas passarelas sobre a linha férrea, há, sem dúvida nessa disposição urbana marcas expressivas do tempo da Estação de Belém.

É desta estação que parte o ramal de Paracambi e Central do Brasil e o tempo de viagem entre Japeri até o Rio de Janeiro é de 1h20m.

A Estação Ferroviária de Japeri constitui-se, assim como um lugar especial para muitos moradores do município. Lugar que guarda relações afetivas tanto individuais como coletivas, em virtude dos laços fortes de pertencimento que o tempo preservou. Muitas são as vivências e experiências compartilhadas entre os moradores da cidade. E alguns carregam em suas lembranças muitas histórias para contar sobre sua passagem neste espaço por isso o mesmo é cheio de sentido e integra as singularidades locais pode-se dizer que a Estação é o coração da cidade. Seu desenvolvimento deu-se ao redor de seus trilhos, e ela é o elo principal de Japeri com o grande centro metropolitano do Rio de Janeiro. O trem até hoje é o meio de transporte mais rápido e mais utilizado pela população que deseja chegar até o centro da capital do Estado. A população caminha e vivência experiências diversas nesse espaço há exatamente 158 anos.

Convém ressaltar, por fim, que como moradora daqui a Estação faz parte do meu cotidiano. Quando criança caminhava por esse espaço e admirava sua arquitetura. Sempre a achei exuberante e me sentia dentro dos livros de História quando por aqui passava. A arquitetura neoclássica de seu prédio me transmitia à sensação de pertencimento à História do Brasil. Alguns anos atrás não havia passarela, sendo assim era comum a passagem de pedestres pelo espaço ferroviário, o que contribuiu para consolidar esse sentimento de pertencimento da população com a estação. Hoje já se tem as passarelas para pedestres e seu prédio carregado de memória está em completo abandono. O mesmo já não é mais admirado pelos moradores.

A Estação que é a referência japeriense diante dos outros municípios se encontra esquecida, sem cuidados e sua memória adormecida. Representa essa cidade que não cresceu muito economicamente, mas que formou uma sociedade que luta contra o estereótipo de cidade dormitório. Japeri carrega esse estereótipo de cidade dormitório devido a sua distância da capital do Rio de Janeiro. As pessoas que trabalham no centro da cidade do Rio de Janeiro precisam sair de madrugada de casa e só retornam quando a noite cai, dessa forma, seus moradores só chegam a suas casas para dormir. O município ainda hoje tem pouca oferta de trabalho para sua população, devido a não ter um centro comercial diversificado e dinâmico e por conta das poucas indústrias instaladas na região. Essa marca que recebeu atrasa o município em muitos projetos, pois não há interesse por parte de empresários em trazer suas empresas para o município e tampouco investir no mesmo.

Há em muitos moradores o desejo de patrimonializar a Estação de Belém. Desejo que se vincula a esperança de valorizar e preservar esse elo entre o passado e o presente sendo garantido pelo artigo 1º do Decreto-Lei nº 2, de 11 de abril de 1969¹⁹ que assegura o tombamento de prédios como o da antiga Estação de Belém. A própria monumentalidade da Estação e sua belíssima estrutura de época levam-nos a experimentar esse passado que existiu e foi bastante dinâmico. Trata-se de um prédio que uma vez patrimonializado pode vir a contribuir para a nossa identificação como atores ativos na historiografia brasileira.

A Estação de Belém, é, sem dúvida, um importante lugar de memória ainda em vias de patrimonialização. Seu resgate e sua (re) significação como lugar de memória podem vir a contribuir para constituição de uma nova identidade para o município. É, sobretudo, o papel e o alcance político e econômico da Estação que a consagraram no tempo e na memória coletiva. E a fazendo dela por isso um expressivo lugar de memória para a localidade de Japeri na atualidade.

19 Decreto Lei nº 2, de 11 de abril de 1969 – Artigo 1º - Constituem o patrimônio histórico, artístico e paisagístico do Estado da Guanabara, a partir do respectivo tombamento, na forma dês Decreto-Lei, os seguintes bens, públicos ou particulares, situados no território estadual: I – Construções e obras de arte de notável qualidade estética ou particularmente representativas de determinada época ou estilo; [...].

Capítulo 2 – Patrimonialização da Estação de Japeri: problemas e questões.

2.1 A Experimentação do Patrimônio a partir dos “lugares de memória.”

Há, em movimento, um processo de patrimonialização em torno da Estação de Belém perceptível em virtude do próprio pedido de tombamento no âmbito do IPHAN e, ainda, por conta dos laços de pertencimento e identificação que muitos moradores de Japeri estabelecem com a histórica Estação Ferroviária de Belém. Pode-se afirmar ainda que desse movimento surge, de forma ainda muito incipiente, a constituição de um processo de experimentação do patrimônio. Essa constituição só é possível, pois a memória afetiva dos moradores de Japeri incita o resgate e a rememoração de experiências e vivências que refundam importantes lugares de memória que se vinculam à Estação de Belém. Há que se destacar também que a educação patrimonial constitui-se como um elemento importante para o resgate e patrimonialização de elementos regionais, especialmente na área da Baixada Fluminense, que se encontra ainda em processo de afirmação identitária tanto interno como externo dado os estereótipos que permeiam sua identidade. É relevante considerar também os processos recentes de emancipação que envolvem municípios como o de Japeri. Hoje, Japeri busca uma identidade que deve passar pelo resgate e (re) significação das singularidades e especificidades locais. A Estação e os caminhos de Belém são, sem dúvida, uma dessas especificidades, pois marcaram e ainda marcam a memória de distintas gerações que vivem no município. Segundo Nora

A curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Momento de articulação onde a consciência da ruptura com o passado se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada, mas onde o esfacelamento desperta ainda memória suficiente para que se possa colocar o problema de sua encarnação. O sentimento de continuidade torna-se residual aos locais. Há locais de memória porque não há mais meios de memória. NORA (1993, p. 7)

A Estação de Belém é um desses lugares onde a memória se cristalizou e se refugiou. Essa memória em torno da Estação embora se encontre esfacelada ainda é capaz de despertar um sentimento de continuidade em muitos moradores de Japeri. Tal esfacelamento liga-se, em parte, há questões mais amplas de privações e necessidades básicas e ainda há problemas sociais que assolam o município.

A participação popular, portanto, no que diz respeito à preservação dos bens e das práticas patrimoniais, é mínima. Inúmeros são os problemas sociais que marcam o cotidiano de Japeri. Esses problemas atravessam as áreas da saúde, educação, moradia, emprego, e outras questões sociais de primeira necessidade. Diante de tantas inquietações torna-se inevitável que o grande público dessa região não se preocupe e que não se volte para a preservação de bens patrimoniais como a Estação de Belém. É importante destacar que a falta de conhecimento sobre a importância da valorização do patrimônio público implica na perda da memória local, porém, a partir do momento em que nós nos identificamos como ser ativos na construção da história, pode-se romper com essa inércia em relação a nossa memória que é construída a partir de espaços que estão presentes no nosso cotidiano.

Convém, aqui, resaltar que para Nora os “lugares de memória” têm uma inclinação para a transformação, porém, para tal transformação é indispensável à consciência como sujeito histórico. Na reflexão de Fernandes (1992 apud MARTINS, 2015, P.54.)²⁰ vale citar sua percepção sobre o termo cidadão.

(...) aquele ser responsável pela História que o envolve. Sujeito ativo na cena política, reivindicante ou provocador da mutação, da transformação social. Homem envolto nas relações de força que comandam a historicidade e a natureza política. Enfim o cidadão como ser, homem e sujeito a um só tempo (1992 apud MARTINS, 2015, P.54.)

O cidadão que têm essa consciência do seu papel ativo na construção da história passa a compreender melhor o envolvimento do homem com aquele símbolo representativo local, símbolo que está carregado de histórias singulares e coletivas que não se formam sozinhas e sim pela mão do homem que antes passou por ali participando ativamente na construção de significados e valores locais que não tem fim e seguem seu curso sem nunca se acabar. Essa conscientização deve partir das diversas instituições portadoras de conhecimento como a família, a escola, a sociedade, o poder

²⁰ FERNANDES, J. R. O. Educação patrimonial e cidadania: uma proposta alternativa para o ensino de história. Revista Brasileira de História, São Paulo, set. 1992, ago. 1993. In: MARTINS, José Clerton de Oliveira, Caderno do Patrimônio Cultural: Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o lugar.

público entre outros formadores de opinião a fim de que se amplie esse esclarecimento, pois a cidade é aquilo que se mostra. Se uma cidade tem um bem cultural abandonado, a mesma se faz reconhecer numa cidade sem passado, sem identidade.

Segundo Santos (1998, apud MARTINS, 2015, P.57)²¹ “(...) quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação.” Não conhecer o seu passado é o mesmo que não ter referências, uma vez que, ter um símbolo como referência permite manter a memória viva, evitando que tal alienação prejudique a construção de uma história formadora de identidade.

É importante não permitir que esses espaços dotados de memória e identidade caiam no esquecimento ou que sejam somente compreendidos como uma ruína que está atrapalhando a modernidade a chegar. Para tanto, é necessário estimular no interior das sociedades os processos de experimentação do patrimônio. A perspectiva da educação patrimonial deve ser reabilitada para inserir o cidadão como sujeito atuante dos processos de significação de edificações, por exemplo, como a Estação de Belém. É preciso incitar o desejo de resgatar “lugares de memória” mesmo que seja sem grandiosos atrativos ou feitos, mas com um passado que é constituidor de uma memória e de uma identidade que deve ser compartilhada por todos. Para Medeiros e Surya (2012 apud CHUVA, 2012 p. 293)

(...) o patrimônio é um grande acervo, é o registro dos acontecimentos da história de um lugar, de uma sociedade, e muitas vezes se perde por falta de incentivo ou pela perda da identidade da comunidade, que sofre as mudanças e interferências do mundo globalizado. (MEDEIROS e SURYA, 2012, p.293).

Segundo Medeiros, o processo da educação patrimonial deve ser permanente e centrado no patrimônio cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo, buscando sempre os objetos e expressões como ponto de partida para a atividade pedagógica. Medeiros também explica que a educação patrimonial pode

²¹ SANTOS, Milton. O espaço e o Cidadão. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998, In: MARTINS, José Clerton de Oliveira. Caderno do Patrimônio Cultural: Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o lugar. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro. Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015. 210p

ser um instrumento de “alfabetização cultural”²², possibilitando o indivíduo a fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido, proporcionando o desenvolvimento da autoestima dos indivíduos e da comunidade e à valorização de sua cultura.

Medeiros (2012, apud CHUVA, 2012, p. 299) entende que o conhecimento crítico e a apropriação consciente por parte das comunidades e indivíduos do seu patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania.

A experimentação do patrimônio faz-se, sobretudo, por meio da preservação de “lugares de memória” como a Estação Ferroviária de Japeri.

Medeiros explica, ainda, que a partir do momento em que resgatamos uma relação de afeto presente na comunidade com bens e práticas culturais, desencadeia-se um processo de aproximação da população com o patrimônio, à memória e o próprio bem cultural, de forma agradável, prazerosa e lúdica.

Esse é um fator muito importante a ser incentivado na população, em alguns momentos de conversa com moradores de Japeri podemos perceber que existe essa relação de afeto, mas que, por enquanto, ainda é mais expressiva entre os mais idosos. Levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimentos, apropriação e valorização de sua herança cultural é fundamental para a (re) significação dos “lugares de memória” e é, por isso, que o processo de educação patrimonial deve ser estendido a uma proporção ampla de conhecedores já que a valorização desse símbolo memorial precisa abranger o maior número de público possível.

Medeiros também sugere que é fundamental capacitar a todos para um melhor usufruto desses bens e, ainda, propiciar a produção de novos conhecimentos, em um processo contínuo de criação cultural. É interessante salientar a reflexão de Nora a cerca dos “lugares de memória” e sua vocação para a metamorfose.

²² A autora entende que é através da Educação Patrimonial que um indivíduo pode vir a ter um aprendizado no que se refere ao universo social e cultural no qual o mesmo pertence e passando a conhecer a sua história, este adquire uma identificação valorizando, assim, a sua origem. MEDEIROS, Mércia Carréra e SURYA, Leandro. A Importância da Educação Patrimonial para a Preservação do Patrimônio.

Se é verdade que a razão fundamental de ser de um lugar de memória é parar o tempo, é bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o imaterial para - o ouro é a única memória do dinheiro - prender o máximo de sentido no mínimo de sinais, é claro, e é isso que os torna apaixonantes: que os lugares de memória só vivem de sua aptidão para a metamorfose, no incessante resaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações. (NORA, 1993, p. 22)

Essa “aptidão para metamorfose” pode e deve ser estimulada pela educação patrimonial que se constitui, no interior das sociedades, como um exercício contínuo e constante de apropriação e difusão do conhecimento que se liga às singularidades e especificidades das localidades.

Por serem os processos de patrimonialização no município de Japeri ainda muito recentes, “lugares de memória” como a Estação de Belém ainda precisam ser (re) significados no interior de uma coletividade mais ampla. Para tanto constitui-se como instrumental indispensável, a perspectiva da educação patrimonial, já que através da mesma é possível converter e investir de sentido “lugares de memória” capazes de despertar a experimentação do patrimônio em muitos indivíduos. A educação patrimonial é o principal instrumento para a preservação do patrimônio e através dela se obtém o apoio da sociedade para o processo de manutenção da memória coletiva. Para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, educação patrimonial é

A Educação Patrimonial se constitui de todos os processos educativos formais e não formais que têm como foco o patrimônio cultural apropriado socialmente como recurso para a compreensão sócia histórica das referências culturais em todas as suas manifestações com o objetivo de colaborar para o seu reconhecimento, valorização e preservação. Considera ainda que os processos educativos de base democrática devem primar pela construção coletiva e democrática do conhecimento, por meio do diálogo permanente entre os agentes culturais e sociais e pela participação efetiva das comunidades detentoras e produtoras das referências culturais onde convivem noções de patrimônio culturais diversas. (FLORÊNCIO, 2014, p.24)

É importante compreender, ainda, que a educação patrimonial deve estar inserida nos contextos culturais, nos espaços da vida das pessoas, para que se consiga a preservação e valorização de um bem cultural. A Estação de Belém é um “lugar de

memória” importante para boa parte dos grupos humanos que vivem em Japeri, afinal, foi em torno da mesma que a cidade se desenvolveu. Constituíram-se em torno da Estação uma multiplicidade vivências que, atualmente, projetam-se, de forma fluida, através do ato de rememorar de muitos moradores da região. Essas vivências e experiências integram elementos importantes da localidade de Japeri e, por isso, devem ser resgatadas através da educação patrimonial. A historicidade que envolve a Estação num sentido mais amplo transforma esse espaço num “lugar de memória”, fazendo de sua edificação um lugar cheio de significados e compreensões, dessa forma, a Estação de Japeri não pode ser pensado somente com o intuito de rememoração, pois a mesma teve seu espaço elegido pela história como um objeto de valor memorável para o patrimônio cultural. O patrimônio cultural encontra-se na fronteira tênue que existe entre a memória e a história já que como sublinha Nora (1993, p.9) “a memória se enraíza no concreto, no espaço, nos restos, na imagem, no objeto. A história só se liga as continuidades temporais (...)”

De acordo com Brandão (1996 apud FLORENCIO, 2014, p. 25.) “deve-se, portanto, associar o valor histórico do bem cultural ao seu lugar atual, em sua comunidade de inserção, ou seja, ao lugar social onde o bem está agora.” A educação patrimonial exerce essa função de interligar o indivíduo ao seu passado, de maneira tal que o faça identificar o significado da memória coletiva para a construção do presente, da sua correlação com a cultura como marca que identifica uma sociedade. Assim, o passado começa a ser valorado e tende a ser preservado. Tal objetivo será atingido a partir do momento em que se criar uma relação de respeito entre o “velho” e o contemporâneo. A educação patrimonial é um importante instrumento de preservação da cultura de uma sociedade, pois facilita às futuras gerações a oportunidade de conhecerem a sua própria identidade a partir da relação consciente com as heranças de seu patrimônio cultural.²³ Cabe a educação patrimonial contribuir para o resgate, a (re) significação e a valoração dos “lugares de memória”. Esses lugares muitas vezes residuais nas localidades precisam ser restituídos como bens e práticas patrimoniais. É pelos processos de inscrição e experimentação do patrimônio cultural que os “lugares de memória” serão reinvestidos de sentido para as sociedades.

23 GUIMARÃES E MIRANDA, Edelfina e Marcos Paulo de Souza. Artigo: A Educação Patrimonial como Instrumento de Preservação.

De acordo com Chuva (2012, p.72) no século XIX, um conjunto de bens arquitetônicos e monumentais é consagrado como patrimônio cultural, a fim de que fossem criadas provas materiais para a existência de nação e de suas origens em tempos imemoriais, moldando assim um patrimônio para a nação.²⁴ A noção de patrimônio cultural é permeada, pela perspectiva de identidade, e também se volta para as identidades locais e suas singularidades. Para Medeiros (2012, p. 295)

Patrimônio histórico seria, portanto, o conjunto de manifestações culturais, artísticas ou sociais de determinada sociedade que, de alguma maneira, seja ela natural, física ou sensorial, se faz presente no meio em que se vive – materializadas através de paisagens, jardins, edificações, monumentos, objetos e obras de arte -, sendo importantes peças a ser conservadas, por representarem parte de uma cultura e o modo de vida de uma época. (MEDEIROS, 2012,p. 295)

Transformar a Estação Ferroviária de Japeri em patrimônio cultural é recuperar a identidade do município. Patrimonializar, como afirma Márcia Chuva, “é selecionar um bem cultural por meio da atribuição de valor de referência cultural para um grupo de identidade. O bem patrimonializado tem como atributo a capacidade de amalgamar grupos de identidade” (CHUVA 2012, p. 73). A Estação e a cidade se transformam em uma só, sua edificação mantém viva, porém adormecida, à memória local, com grande significado para a formação da sociedade. No caso de Japeri, a patrimonialização trará inúmeros benefícios para o município, já que relativiza sua imagem marcada por profundos estereótipos. Segundo Chuva

Uma nova trajetória se impõe aos bens instituídos como patrimônio, que, a partir desse momento, estão submetidos a uma nova ordem jurídico-legal, bem como a condições de existência diferenciada, marcadas por essa singularidade. Da mesma forma, esse novo lugar confere status ao bem e abre possibilidades de acesso a editais públicos para desenvolvimento de projetos com recursos e meios de divulgação, entre outras várias possibilidades. [...], conferindo-lhes prestígios e reconhecimento.(CHUVA, 2012, P.74)

24 A implementação da preservação do patrimônio cultural, esteve associado à formação dos Estados Nacionais, no século XIX, que instituiu, progressivamente, uma nova ordem mundial.

Os mecanismos de patrimonialização em torno da Estação podem vir a transformar aquele prédio antigo e desgastado pelo tempo em importante lugar de sentido para as inúmeras pessoas que passam diariamente pela Estação. Tornar a antiga Estação de Belém num bem cultural tombado trará uma (re) significação para esse espaço criando um sentimento de continuidade entre passado e presente. Japeri estará, sem dúvida, contribuindo, dessa forma, para que as gerações futuras possam usufruir dessa herança cultural ligada à Estação. O tombamento contribui para reforçar a Estação de Belém como “lugar de memória” junto a um coletivo mais amplo, já que esse processo se vincula a construção de representações históricas. Segundo Pereira (2012).²⁵

(...) o “instituto do tombamento” (Santos, 1996: Castro, 1991), mais que prática administrativa, consistiu em uma das medidas-chave das agências específicas no projeto estatal de construção da “identidade nacional” a partir do patrimônio. Os bens culturais patrimonializados pelo “tombamento” tornaram-se representações as histórias e do passado da nação – o Patrimônio Nacional -, contribuindo para formar uma ideia de Brasil.(PEREIRA, 2012. p. 164).

Todo esse espaço que compreende a Estação terá um reconhecimento de valor, resgatando a memória, a autoestima e a confiança da sociedade. O próprio processo tombamento atribui novos significados a Estação, o que permite que a mesma estabeleça laços de pertencimento com o passado e o presente ao mesmo tempo. A historicidade que envolve a Estação num sentido mais amplo transforma esse espaço num “lugar de memória”, fazendo de sua edificação um lugar cheio de significados e compreensões, dessa forma, a Estação de Japeri não pode ser pensado somente com o intuito de rememoração, pois a mesma teve seu espaço elegido pela História como um objeto de valor memorável para o patrimônio cultural.

²⁵ PEREIRA, Julia Wagner. O Tombamento: de instrumento a processo na construção na ideia de nação. In:CHUVA, Márcia. Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Organizadores: Márcia Chuva e Antonio Gilberto Ramos Nogueira. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

Pode-se afirmar, por fim, que o movimento de patrimonialização da Estação de Belém tem se ampliado entre os moradores de Japeri. Os dois processos de tombamento que se encontram no IPHAN constituem-se, assim, como indícios desse movimento. Movimento que se vincula à própria perspectiva da Estação como “lugar de memória”.

2.2 Tombamento, reconhecimento institucional e patrimonialização em torno da Estação de Belém.

O tombamento é, hoje, um importante instrumento utilizado para ressignificar bens e práticas patrimoniais. Esses processos vinculam-se, por um lado, a permanente construção do Estado pela busca de uma continuidade histórica que consideram os sentidos e significados atribuídos aos bens culturais em nome da “nação”²⁶. O tombamento, segundo Julia Pereira, é um processo de construção também de novos valores e sentidos que ressignifica os bens culturais e estabelece, dessa forma, um sistema classificatório diferenciado. Esses bens culturais são deslocados de seu cotidiano ao se constituir o processo de tombamento e classificados como “objetos portadores de sentido”.²⁷

A Estação de Belém pode, atualmente, ser classificada como “objeto-portador-de-sentido” não só porque a mesma constitui-se como “lugar de memória”, mas também porque há, em curso, dois processos de tombamento, no IPHAN, que valoram a Estação como um bem patrimonial. O processo de tombamento reforça a Estação como um lugar de sentido e identificação social para os moradores de Japeri. Para Julia Pereira

(...) o tombamento de bens culturais, mais do que um conjunto de ações administrativas, burocráticas e jurídicas, conforme disposto no Decreto-Lei nº 25/1937, é, nesse sentido, um processo pelo qual se constroem historicamente sentidos e significados sobre a nação. (PEREIRA,2012, p.165)

O tombamento pode vir a despertar um interesse maior pela salvaguarda do prédio salvaguarda assegurada, já em alguma medida, pelo já referenciado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Os bens móveis e

²⁶ Ibidem, p. 28

²⁷ Idem

imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, segundo a portaria nº 11.483, de 31 de maio de 2007 do IPHAN estão vinculados ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Tal vínculo se institui, pois cabe, ao mesmo, receber, administrar e zelar pela guarda e manutenção desses bens patrimoniais que se ligam a velha malha ferroviária há muitas questões que envolvem esse processo. Questões, inclusive, que se vinculam ao interesse de órgãos públicos na manutenção e utilização do prédio e mesmo que se ligam ao uso do prédio por parte da concessionária responsável hoje pelo transporte ferroviário.

Datado de 29 de junho de 2009 o primeiro pedido de tombamento da Estação de Belém foi feito por Thiago Amorim Carvalho²⁸. De acordo com Joyce Carolina Moreira Kurrels Pena, arquiteta da Superintendência do Rio de Janeiro, o pedido justifica-se, pois, há uma importância histórica que envolve a edificação, destacada pelo próprio morador de Japeri que encaminhou o processo de tombamento aos órgãos público. Na justificativa que redigiu o mesmo destaca que a Estação de Belém é um marco no processo inicial de implementação das ferrovias brasileiras já que integrava o final da linha do primeiro trecho executado da, então, Estrada de Ferro D. Pedro II.

Thiago ressalta ainda a contribuição da Estação de Belém para o desenvolvimento econômico da então capital do Rio de Janeiro no século XIX e destaca que a Estação tinha uma importância histórica para a região Sudeste na expansão ferroviária, já que seus trilhos chegaram até Minas Gerais e São Paulo. O mesmo Lembra também que a estação constitui-se como símbolo do brasão do município.

Em sua descrição da Estação, o requerente Thiago Amorim destaca a preocupação dos construtores da Estação em erguer um prédio elegante, bonito e inspirado pelo romantismo de fins do século XIX. O novo edifício projetado para a Estação de Belém seria concebido a partir da utilização da técnica do enxaimel. É interessante destacar aqui os estudos do arquiteto Sérgio Santos Moraes que constam no processo para melhor apreendermos os aspectos materiais da Estação.

28 Thiago Amorim Carvalho, CPF: 097.967.077-21 – morador do Bairro Santa Inês – Japeri. Documento do pedido de tombamento ao Iphan. Arquivo Iphan

“A estação que se encontra hoje edificada (Figura 01) apresenta-se com características peculiares que traduzem o gosto da arquitetura praticada no norte europeu. (...) foi utilizada em algumas estradas de ferro inglesas, como a Caterbam Railway, em pequenas estações construídas em 1856 (Fig. 02). O uso da armação de madeira vista remonta à solução adotada no Gótico tardio na Europa setentrional e central. Esta técnica construtiva, intitulada enxaimel, consiste em paredes estruturadas por um tramado de madeira aparelhada em que as peças horizontais, verticais e inclinadas são encaixadas entre si e cujos tramos são posteriormente preenchidas com taipa, adobe, pedra, tijolos, etc. (WEIMER, 1983, p.44). A Estação de Belém apresentava esta técnica construtiva com os tramos preenchidos com tijolos aparentes, sendo, mais tarde, revestidos com massa.” (PROCESSO DE PEDIDO DE TOMBAMENTO, IPHAN, 2011).



Foto das fachadas principal e lateral da Estação de Japeri, da ficha de campo individual para bens imóveis do "Inventário do Patrimônio Ferroviário", 2008, IPHAN – RJ.



Estação de *Kidderminster*, na Inglaterra, em estilo *cottage orne*, apresenta algumas semelhanças com Estação de Belém/RJ. In VISTORIAN STATIONS, 1973.

A construção, como destaca o arquiteto, apresentava originalmente aparelhamento com tijolos aparentes e hastes de madeira encaixada entre si formando painéis estruturados de harmonioso efeito estético. Ainda segundo o estudo do arquiteto, citado no processo o partido volumétrico derivaria em uma edificação marcada pela presença de três módulos bem definidos, implantados de modo que uma seção central térrea fosse simetricamente ladeada por dois compartimentos quadrangulares análogos, ambos com dois pavimentos, destacando-se mais uma vez o equilíbrio de proporções resultante do projeto.

Uma cobertura em telhas francesas determinava o acabamento conferido ao telhado, registrando-se sobre os dois torreões laterais a presença de mansadas em três das suas quatro águas. A construção final apresentaria, segundo o arquiteto, umas poucas diferenças em relação ao risco original.

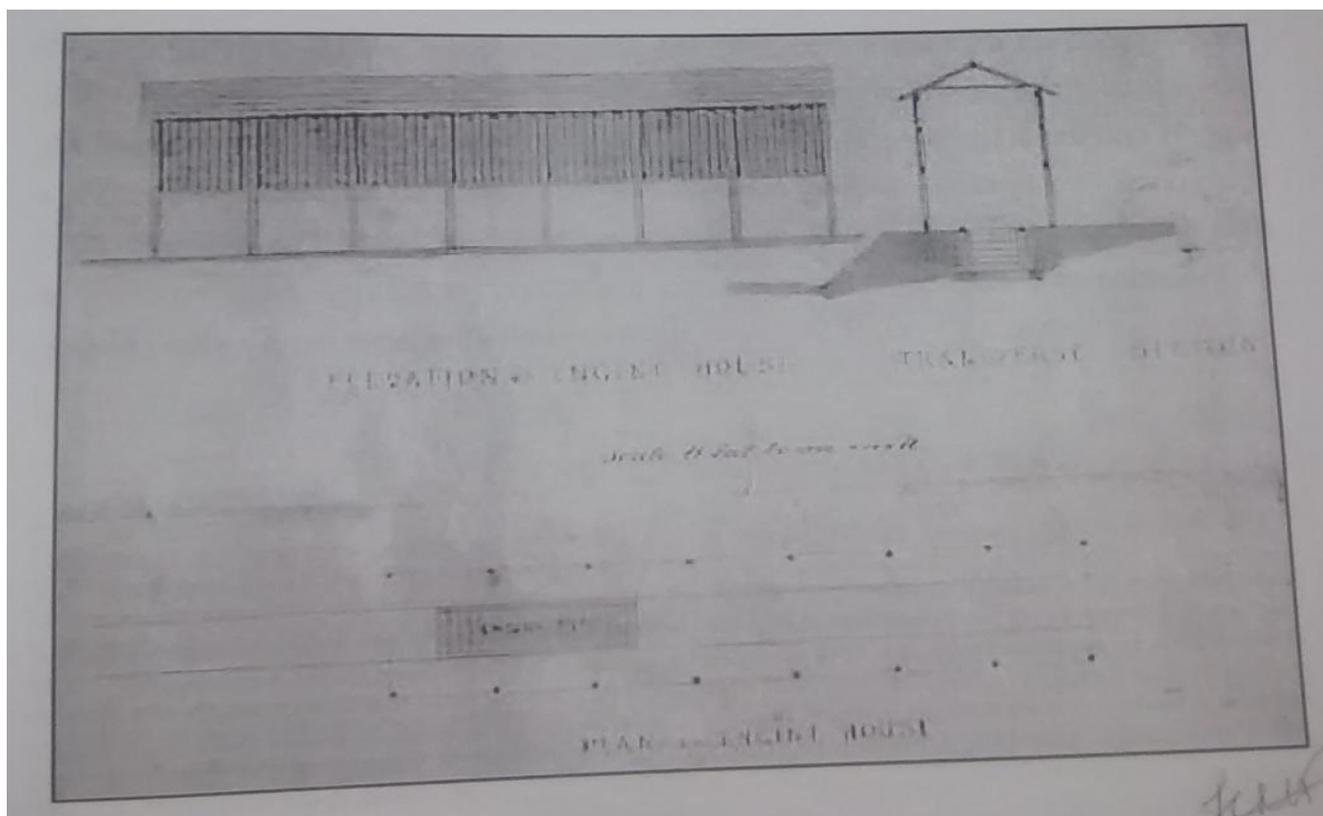


Estação em 1928

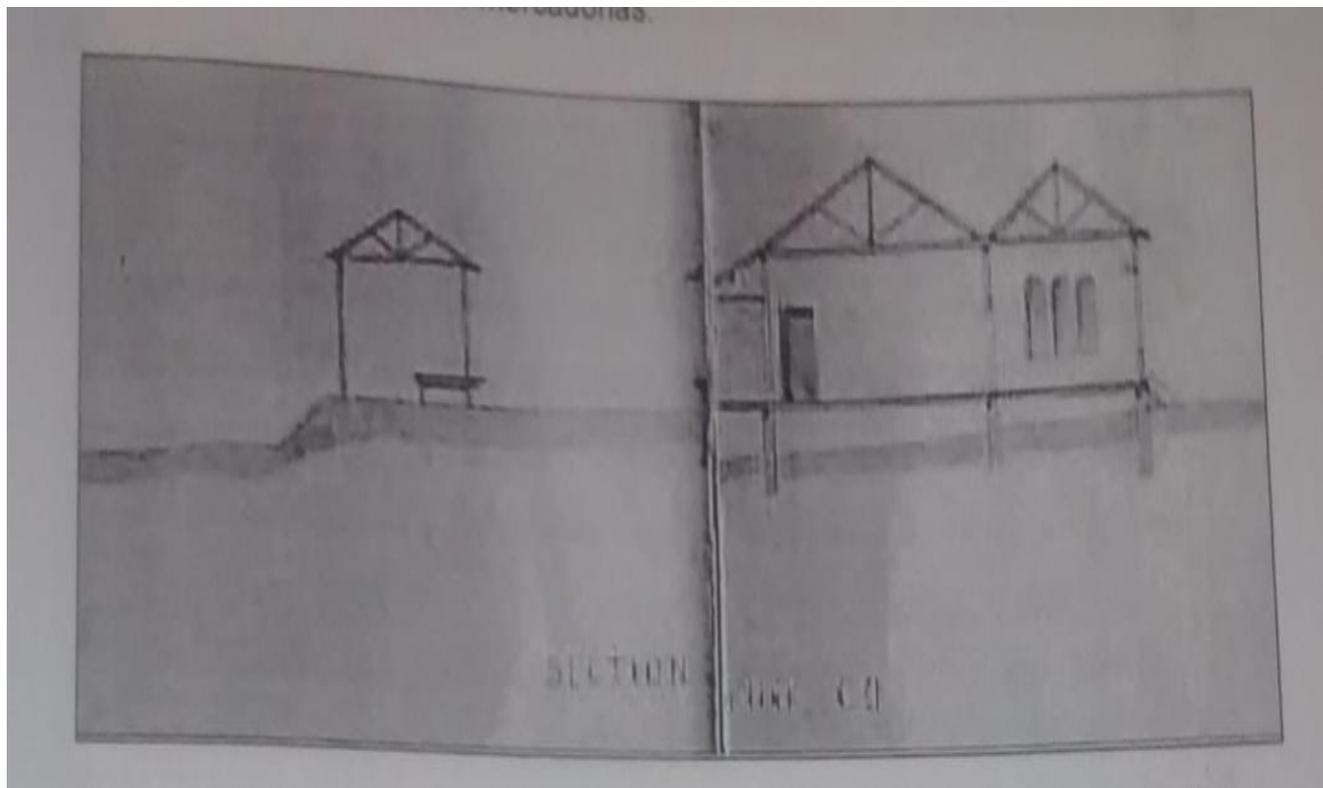


Estação em 1990

Ao analisar as plantas do acervo da extinta RFFSA o arquiteto, pesquisador e ex-funcionário da empresa em questão nos mostra que o prédio da estação de Belém seria uma construção de aparência bem mais modesta daquela que foi erguida. Esses documentos revelam um prédio bem mais simples inicialmente construído em Belém, no qual se nota a presença de um galpão de grande porte, possivelmente usado como área para o armazenamento de víveres e mercadorias. Inicialmente a Estação de Belém era somente uma parada coberta com galpão de anexo, que segundo o pesquisador abrigaria um depósito de mercadorias. Esses estudos do arquiteto mostram também que sua instalação servia como oficinas de manutenção, já que a Estação era uma Estação terminal da linha EFCB.



Projeto Original da Estação datado em 26/10/1858. Embarque e Desembarque



Corte transversal da Estação de Belém (Japeri), datada em 26 de junho de 1858

No processo de tombamento que solicita a patrimonialização da Estação de Belém observam-se, ainda, reportagens que destacam o descaso em torno da Estação. Há, especialmente, reportagens que mostram os moradores do município reclamando do abandono do prédio da estação como demonstra o relato “Saudades... Passavam trens do interior, indo para São Paulo. A estação era bonita, tinha muito movimento”- da aposentada Nina dos Santos.

O arqueólogo José Mauricio em uma dessas reportagens destaca que a Estação ferroviária de Belém

“(…) representa o início do desenvolvimento socioeconômico no município, uma vez que foi inaugurada em 1858 e trouxe concentração urbana para a área. Hoje, a estação está entregue aos cuidados do acaso e perdendo esse laço com a história da cidade”. Alerta o arqueólogo José Mauricio, morador de Japeri. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, IPHAN, 2010)

O estudioso denuncia o abandono do próprio poder público em relação a Estação, chamando atenção para os esfacelamentos dos laços de pertencimento dos moradores do município com a história da cidade. Em seu relato é possível também perceber aspectos importantes de deteriorização do prédio “Em alguns pontos o teto está escorado com estacas improvisadas, o que antes era um chafariz, está destruído. A pintura está toda desbotada. Há algum tempo o prefeito informou que faria reformas e um museu cultural de Japeri. Nada foi feito até hoje. Está assim há dois anos.”

Num segundo pedido foi feito por Leandro Oliveira de Souza²⁹, que no dia 31 de Maio de 2011, apresentou o documento ao IPHAN com base no Decreto-Lei nº 25 de 30 de Novembro de 1937³⁰, sugerindo também o respeito à Lei nº 6.292 de 15 de Dezembro de 1975.³¹ O requerente justificou tal pedido tendo em vista que

29Leandro Oliveira de Souza, RG: 10425145-9 Detran – RJ.

30Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937:

Artigo 1º Garante a constituição de patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

31 Lei nº 6.292 de 15 de dezembro de 1975 que assegura o tombamento após a homologação do Ministro de Estado de Educação de Cultura, e após parecer do respectivo Conselho Consultivo.

(...) em visitas ao local, constatei o estado que a Estação Ferroviária de Japeri se encontra, sua estrutura feita em madeira está infestada de cupins onde gerou a necessidade de escoramento no local para evitar seu desabamento e acidentes com pedestres que transitam pelo espaço diariamente. Em levantamento preliminar feito junto ao IPHAN (Emails), percebi que o imóvel não se encontra tombado pelo Instituto. Acredito que após o Tombamento será possível a solicitação de restauração do local, junto as Instituições Nacionais que apoiam tal iniciativa, ex: BNDS e PETROBRÁS, ou mesmo pela concessionária que opera o Transporte de carga no local: MRS Logística S/A(PRONAC). (PROCESSO DE TOMBAMENTO, IPHAN, 2011)

Leandro Oliveira de Souza solicita o tombamento afirmando que a Estação Ferroviária de Japeri, além de ter um grande valor histórico e cultural para o município, é também importante para a história do transporte ferroviário no Brasil. No documento do Inventário de Estações Ferroviárias executado pelo INEPAC (2006) destaca-se que

“(...) no Rio de Janeiro, uma nova concessão foi obtida pela Sociedade Companhia Estrada de Ferro D Pedro II em 1855, sob direção do engenheiro mineiro Cristiano Benedito Otoni, com a intenção de alcançar o vale do Paraíba (Vassouras), e daí São Paulo e Minas Gerais. Em 28 de março de 1858 a companhia entregou ao tráfego público o primeiro trecho de 48 km, entre São Cristovão e Queimados, tornado-se a terceira ferrovia a operar no país. Alguns meses depois foi inaugurado outro trecho, estendendo a linha em 13 km até Belém atual Japeri (08 de novembro de 1858)”. (INEPAC, 2006, p.3).

De acordo com a autobiografia de Cristiano Benedito Otoni (1983)³², responsável pelos primeiros anos de administração da ferrovia, é perceptível a falta de planejamento e de critérios na construção do primeiro trecho da E. F. D. Pedro II. A empresa responsável pela construção da ferrovia foi à empresa inglesa Price. As obras não foram executadas da melhor forma possível, foram reprovadas por diversos profissionais da época, porém para evitar problemas foram aceitas. Boa parte do material utilizado na construção das ferrovias brasileiras era de “segunda mão” das

³² OTONI, Cristiano Benedito. Autobiografia. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1983. In: Caminhos de Belém.

ferrovias da Europa, e isso não foi diferente em Belém. Sobre a assinatura do contrato com a empresa inglesa, Cristiano Benedito Otoni (1983) citado em Pelos Caminhos de Belém (2003) comenta que

“Esse contrato continha cláusulas verdadeiramente ruinosas, que habilitavam o empresário a fazer o que lhe parecesse e desarmavam de toda a fiscalização por parte do governo e, portanto da companhia subrogada em seus direitos. Sergio Macedo, nosso ministro, era um homem honesto e inteligente, mas não tinha a seu lado um auxiliar técnico; e disse depois que procedeu em virtude de declaração que lhe fez o Ministro do Império, nestes termos: ”O Imperador quer que a questão se resolva, seja como for”. Price e seus agentes usaram e abusaram de faculdades anômalas; e para aumentar seus lucros, que ainda em uma construção de péssimo tijolo, que a umidade se desfazia, e seco, pulverizava-se os fragmentos entre os dedos, o que eu próprio verifiquei; emprego de madeiras brancas, sem escolha; para estações miseráveis, pardieiros, etc”. (CAMINHOS DE BELÉM, 2003, p. 20)

Os conflitos entre a empresa responsável pelas obras e o diretor da Estrada de Ferro Cristiano Benedito Otoni quase impedem a inauguração da estação de Belém. Sua data de inauguração foi contestada pelo senhor Bayliss, representante da empresa Price, alegando atrasos no pagamento por parte da direção da estrada. O mesmo montou sobre os trilhos uma fogueira de dormentes nas proximidades de Queimados, hasteando no local uma bandeira da Inglaterra e obrigando o responsável pela estrada a convocar a polícia para a retirada daquele obstáculo.³³

Na época da construção da estação, a pacata vida rural de Belém foi bastante movimentada pelos trabalhadores que se instalaram em torno do canteiro de obras. Entre os trabalhadores que trabalharam na construção da estrada de ferro de Belém, estavam presentes milhares de chineses, presentes na memória da cultura de Belém e até os dias de hoje encontram-se descendentes na localidade. Muitos desses trabalhadores perderam sua vida por conta de febres e um grave surto de malária. Sobre esses

³³ Pelos Caminhos de Belém Realização Prefeitura Municipal de Japeri. Organizadores: André Luiz da Silva, Antônio Lacerda de Menezes, Rodrigo Aldeia Duarte e Rogério de Oliveira Silva. FUNDEM, 2003.

trabalhadores chineses nas obras da ferrovia, o engenheiro Paulo Pessoa – guia da Estação de Ferro Central do Brasil nos explica:

“As febres que se desenvolvem e ainda hoje reinam nessas zonas de pântano, constituem, é verdade, um sério embaraço ao empresário que não pode conter a fuga dos trabalhadores, não obstante os elevados salários oferecidos. Para continuar os trabalhos resolveu Mr. Price, importar operários chineses, que fizeram afinal os aterros, na maior parte assentados sobre faxinas. Esses chineses foram, às centenas, atacados de febres e segundo uma testemunha da época, avalia-se em mais de cinco mil o número desses trabalhadores infelizes sepultados em Belém!”. (PELOS CAMINHOS DE BELÉM, 2003, p.21)

Durante o período imperial e inicial das ferrovias no Brasil, Belém foi uma das estações mais importantes da Estrada de Ferro Dom Pedro II. De acordo com o inventário de identificação de Bens Culturais Imóveis de Sistema Ferroviário do INEPAC consta as características arquitetônicas da estação em estudo, vista pelos dias atuais. A estação de Japeri possui duas plataformas, uma delas desativadas. Na plataforma desativada há um prédio de alvenaria de dois pavimentos, coberto com telha de fibrocimento ondulada, e um telheiro também em fibrocimento que cobre a plataforma propriamente dita. O edifício está desativado, funcionando eventualmente como oficina de pequenos reparos de emergência e servindo de dormitório aos funcionários de manutenção, em caso de necessidade. Na plataforma em uso há uma grande cobertura em estrutura metálica e telha plana metálica, onde se processam efetivamente o embarque e desembarque de passageiros.



Vista geral da antiga estação ferroviária de Japeri, tendo ao fundo a nova estação construída pela SUPERVIA.

Entre a área coberta e o acesso à rampa existe um prédio antigo, chamado pelos funcionários de “casarão”. É o prédio original da estação. Este edifício é de alvenaria de tijolos, com estrutura de madeira. Está dividido em três módulos, sendo os das extremidades de dois pavimentos, e a central térrea. Em todo o perímetro do primeiro pavimento há uma cobertura de telha vã, apoiada em mãos francesas de madeira.

O módulo central serve de sala de controle e sinalização. No módulo da direita funciona o escritório do responsável pela estação, estando o segundo pavimento vazio. O módulo da esquerda é usado como vestiário e sala de descanso pelos funcionários da manutenção e segurança, estando o banheiro debaixo da escada desativado. O segundo pavimento também está vazio.

A fachada apresenta a estrutura de madeira em enxaimel, estando os tijolos emboçados. Há apliques de madeira recortada, formando padrões regulares. As esquadrias são de madeira, sendo as portas almofadadas com bandeiras de madeira e vidro em arco pleno. As janelas são de madeira, com veneziana e vidros em verga reta. O piso é cimentado, e a laje do segundo pavimento é um tabuado de madeira. Os

segundos pavimentos são forrados de madeira. Os telhados são quatro águas nos segundos pavimentos, com quatro mansardas cada um, e duas águas no pavimento térreo, sempre em telha de barro francesa.

Em 2012 foi encaminhado para o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – pela Supervia (empresa que administra as estações do Estado do Rio de Janeiro) um projeto de restauração da edificação original da estação Belém (atual Japeri). O projeto visa à restauração do prédio, destaca o grau avançado de degradação em que se encontram as estruturas da edificação. Mas seu objetivo não é voltar a usar o prédio como estação e, sim, mantê-lo como vestiário para funcionários. O local utilizado pelos passageiros para o embarque e desembarque dos trens permanece na parte mais à frente da estação (um pouco distante do prédio original). A resposta do IPHAN foi positiva à reforma, porém com algumas ressalvas, pois o projeto apresentava algumas mudanças na fachada do prédio, não sendo autorizados pelo órgão responsável acima, alegando que não seria bom perder a originalidade do prédio. Além de justificativas, os processos em andamento no IPHAN também relatam um breve histórico da Estação e apresentam uma variedade de fotografias do antigo prédio e da Estação de Belém.

Neste documento do arquivo do IPHAN, também se encontra o parecer dado pela arquiteta Joyce Pena com a data de 07 de novembro de 2012, referente à instrução/análise do pedido de tombamento acerca do valor cultural da estação ferroviária com base no artigo 9º da Lei nº 11.483/2007.³⁴ O documento é encaminhado ao DEPAM³⁵ para prosseguimento dos trâmites. Até a presente data a Estação Ferroviária de Japeri encontra-se valorada pelo órgão, o processo continua em estado de instrução, ou seja, ainda se encontra em andamento, no entanto, nada pode ser feito ao antigo prédio sem autorização do IPHAN. Para a arquiteta Joyce Pena, as duas solicitações fazem alusão a uma suposta relevância nacional do bem, condição esta que colocaria a Estação em situação de destacado prestígio frente a outras tantas estações ferroviárias construídas ao longo do século XIX e no início do século XX.

34 Artigo 9º da Lei nº 11.483/2007 que compete ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

35 DEPAM – Departamento Patrimônio e Material.

No processo de tombamento³⁶, observamos uma carta em anexo enviada pelo superintendente do IPHAN-RJ ao prefeito em exercício, onde se explica que de acordo com a Lei 11.483/2007, é proposto uma parceria no que diz respeito à preservação de patrimônio. Logo, supõe que se for do interesse do administrador do município utilizar o prédio da antiga estação de Belém, é recomendado que a prefeitura encaminhe um projeto de uso do mesmo para fins culturais. O IPHAN ressalta a importância e a necessidade urgente em adotar ações que proporcionem a revitalização do Patrimônio Cultural Ferroviário.

A carta é finalizada com a citação da Carta Magna de 1988, que em seu artigo 216, §1, instrui: “O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”.

No documento em análise não há nenhum vestígio de resposta por parte do prefeito. Em outro momento há uma segunda carta enviada³⁷ ao prefeito em exercício pelo superintendente do IPHAN-RJ, alertando sobre um risco de desabamento da Estação Ferroviária de Japeri. Solicita-se então, ao prefeito a elaboração de um projeto de restauração do telhado e a sua descupinização, visando à execução dessa obra emergencial para que seja analisado junto ao órgão e assim ocorra realização do trabalho do restauro.

Ao examinar todo o documento não se encontra nenhuma resposta ou projeto para tal restauração. O que consta nesse processo é um pedido de restauração por parte da concessionária responsável pelo transporte de trens – Supervia. Esse projeto não foi aprovado por se tratar de um documento assinado por estudantes de Universidade de arquitetura.

O processo do tombamento da Estação de Belém que se encontra no IPHAN é um documento contendo 105 páginas que apresenta dois pedidos de tombamento, o

36 Carta enviada pelo Superintendente Carlos Fernando de Souza Leão Andrade do IPHAN – RJ ao Prefeito em exercício do município de Japeri – Ilustríssimo Sr. Bruno Silva dos Santos, em 22 de janeiro de 2010.

37 Carta enviada ao Ilustríssimo Sr. Prefeito Ivaldo Barbosa dos Santos por Maria Cristina Vereza Lodi superintendente do IPHAN – RJ, com data de 25 de março de 2013.

histórico da Estação, muitas páginas de fotografias do prédio, a planta original, as observações de restaurações que precisa ser feitas, ou seja, um estudo bem detalhado sobre esse lugar de sentido. Seus relatos e o próprio histórico da Estação deixam transparecer laços de identidades e pertencimento que ressaltam a Estação como um “lugar de memória” a ser (re) significado e patrimonializado.

Capítulo 3 – De memória à História: identificação e pertencimento em torno da Estação Ferroviária de Japeri.

3.1 Memória expressão pulsante do vivido.

O processo de tombamento da Estação funda essa representação com vistas à patrimonializar e constituir a Estação de Belém como um bem cultural coletivo. “A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente” (NORA, 1993, p.9). Expressão vital das experiências, dos saberes, dos valores e das vivências a memória, como destaca Nora enraíza-se no concreto em um espaço, um gesto, uma imagem ou um objeto (NORA, 1993, p.9). Já a história constitui-se como representação do passado (NORA, 1993, p.9) posto que se liga as continuidades temporais (NORA, 1993, p.9). Nessa tênue fronteira, entre as expressões do vivido e a representação histórica constituem-se os “lugares de memória” a Estação de Belém é atualmente para população de Japeri um importante “lugar de memória” porque se encontra latente na memória individual de muitos moradores e também porque projeta-se como representação histórica e coletiva. Durante muito tempo, como destaca José D`Assunção Barros, a memória foi vista como um processo parcial e limitado de lembrar fatos passados, e também foi vista como um lugar de representação do próprio passado. Identificada como o “lado pobre” (BARROS, 2011, p. 318) e, muitas vezes, utilizada apenas como um canteiro de fontes historiográficas. Vista também como um universo estático, passivo e, ao mesmo tempo, impreciso, pouco útil para a História, a não ser como fontes a serem tratadas com extremo cuidado. Hoje a memória já é tomada em outros sentidos. Há uma interpretação mais dinâmica em torno desse fenômeno, e a mesma deixa de estar limitada à historiografia e passa ser fator de enriquecimento de perspectivas. Para Pierre Nora

(...) a memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações (NORA, 1984: XIX).

A memória, nos dias de hoje, representa um elo entre o passado e o presente de modo que a mesma vai além de uma rememoração. O fenômeno da memória é algo

capaz de “produzir o reconfigurar das coisas e processos” (RICOEUR, 2007, apud, ANGELO, 2016 p.15). Ela se apresenta de duas maneiras: Memória coletiva e memória individual. Sendo a memória individual bastante associada à memória coletiva, pois apesar do indivíduo ter suas próprias lembranças, ele acaba precisando se utilizar das recordações de outros.

Todo indivíduo tem sua memória individual. São lembranças vivenciadas por ele que se completam a partir da troca e interação com a uma memória coletiva. Tais memórias ancoram-se nas ações e transformações mais amplas de uma determinada época. A memória coletiva, segundo Barros (2011, p. 325) recria os seus valores e restabelece pontes, renovando suas lembranças e reclassificando os seus esquecimentos, introduzindo também o novo no velho e o velho no novo. A memória provoca uma ligação entre o passado e o presente de forma a fazer interagir gerações e despertar um sentimento de identidade na sociedade envolvida. Essa memória pode estar ameaçada de desaparecimento como explica Barros (2011, p. 326), já que a memória coletiva, faz-se através dos seres humanos que a carregam, vive mesmo dos grupos sociais que são os seus portadores. Segundo Halbwachs (2006 apud BARROS, 2011, p. 326) quando um indivíduo “esquece uma quantidade tão grande de fatos e personalidades antigas, é porque os grupos que guardavam sua lembrança desapareceram”.

As memórias coletivas e individuais que se constituem em torno da Estação de Belém estão se perdendo porque os grupos humanos que guardam suas lembranças estão desaparecendo. Há um alto índice de esquecimento, principalmente em relação aos mais jovens. Muitos deles não conhecem praticamente nada relacionados à Estação. Ela está se perdendo e as gerações mais novas desconhecem sua história, seu surgimento e sua importância.

Barros usa uma interessante expressão para designar a memória coletiva. Ele explica que a mesma tende a se constituir em um painel de semelhanças³⁸ a incentivar as permanências o que traz identidade ao grupo. Entendemos então, que o resgate de “lugares de memória” como a Estação de Belém, através da educação patrimonial,

³⁸ Trata-se conceito cunhado pelo professor José D’Assunção Barros que enaltece as permanências e os resíduos comuns que encontram-se como substrato nas chamadas memórias individuais. Para o pesquisador são esses resíduos latentes nas memórias sociais que constituem a chamada identidade de grupo ao restituir uma espécie de memória coletiva na sociedade.

estimulará a identificação dos grupos humanos da sociedade de Japeri a partir do momento em que tais indivíduos passarem a perceber semelhanças com grupos anteriores a eles que participaram do início da constituição de Belém.

Nora menciona o “lembra-se” como um imperativo de memória a partir do qual os “lugares de memória” que são efetivamente formas de manter algo que represente a história e a afaste do esquecimento (NORA, 1996 apud ANGELO 2016, p. 17). É a coletividade que favorece a formação de “novos” e a manutenção “velhos” lugares, espaços e territórios (NORA, 1996 apud ANGELO, 2016, p. 17). O “lugar de memória” está na base dos processos de patrimonialização dos bens e das práticas culturais. O mesmo é um fomentador de práticas sociais e se vincula, de forma estreita, a constituição de identidades coletivas.³⁹

Para que a Estação de Japeri seja um lugar de sentido para grupos que ainda não a reconhecem como tal, faz-se necessário o “diálogo” e a busca pelo “significado” da edificação bem como a “salvaguarda” e a “identificação” da Estação como patrimônio cultural.⁴⁰ Tais elementos serão adquiridos a partir da educação patrimonial que incentiva a formação das identidades coletivas. A educação patrimonial como esclarece Elis Angelo (2016, p. 24) tem funções educativas como “a de se pensar na educação para o patrimônio, que engloba o conhecer, experimentar e relacionar a história e o pertencimento à memória dos lugares, pessoas e objetos”.

³⁹ A autora explica que Nora menciona que a coletividade contribui para a formação de “novos” lugares de memória, além de manter a lembrança dos “velhos” lugares de memória. cf: NORA, Pierre. *Realms of the French Past*. New York: Columbia University Press, 1996. In: ANGELO, Elis Regina Barbosa. *Os caminhos do processo de formação do patrimônio cultural: Ideais e perspectivas contemporâneas sobre a educação para a memória e o pertencimento*. In: *Concepções, Memória e Patrimônio Cultural. História, Sociedade e Educação em foco*. Organizadores: Elis Regina Barbosa Angelo e Euler David Siqueira. Curitiba: Editora Prismas, 2016.

⁴⁰ A autora destaca a importância para os indivíduos do conceito de patrimônio, mostrando a necessidade de um diálogo permanente entre a sociedade e as perspectivas de patrimonialização. Essas perspectivas no entender da pesquisadora são fundamentais para a construção da identidade a partir da memória coletiva. além de seu significado, construção de uma identidade e proteção do patrimônio, sendo importante se constituir no momento da formação da memória coletiva. *Ibidem*.

Memória fluida, porém residual. Memória pulsante vital como lugar de sentido, identificação e pertencimento. Memória que pode vir a inscrever os moradores de Japeri como “historiadores de si mesmo”.⁴¹

3.2 – – Fragmentos de uma identidade difusa

Mecanismos dos mais importantes para o resgate dos “lugares de memórias” é o da História Oral. Procuramos compreender melhor através de entrevistas, até que ponto a memória em torno da Estação de Belém se encontra em vias de esquecimento, adormecida ou até mesmo permanece desconhecida para muitos dos que fazem parte desse grupo de Japeri.

É importante ressaltar que através do uso de entrevistas podemos resgatar a memória individual, que é parte constitutiva de uma memória mais ampla que abrange elementos identitários plurais das localidades. Seguimos, então, com a perspectiva da História Oral utilizando as entrevistas como fontes vivas posto que as mesmas através da rememoração de seu passado trazem ao presente fragmentos do próprio vivido. Para Barros (2011, p. 340) a História Oral dá ênfase às pessoas comuns, em indivíduos excluídos nos documentos oficiais. Se tomada dentro do campo da dita “História-Problema” enriquece a análise do processo histórico já que pode, enquanto instrumento, captar registros múltiplos através de entrevistas e coletas de depoimentos. Torna-se, pois, uma interessante estratégia para multiplicar os pontos de vista, confrontá-los, opô-los aos fatos propriamente ditos com vistas a problematizá-los.

A História Oral⁴² enriquece essa pesquisa, pois é através dela que iremos atravessar as temporalidades, buscando no indivíduo a sua memória particular, que integra a memória coletiva. (THOMPSON, 1992, apud JULIA MATOS, 2011 p.17) destaca que

⁴¹ Tal expressão forjado por Nora salienta o jogo sutil entre os “lugares de memória” e a própria História. Para o estudioso “(...) a passagem da memória para a história obrigou cada grupo a redefinir sua identidade pela revitalização de sua própria história, o dever de memória faz de cada um o historiador de si mesmo, o imperativo da história ultrapassou muito, assim, o círculo dos historiadores profissionais”. Cf NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: Projeto História, São Paulo, n° 10, dez, 1993.

⁴²

(...) a história oral pode dar grande contribuição para o resgate da memória nacional, mostrando-se um método bastante promissor para a realização de pesquisa em diferentes áreas. É preciso preservar a memória física e espacial, como também descobrir e valorizar a memória do homem. A memória de um, pode ser a memória de muitos, possibilitando a evidência dos fatos coletivos (THOMPSON, 1992; 17).

Depoimentos, relatos e entrevistas contribuem, sem dúvida, para essa constituição e também para a consolidação dos processos de patrimonialização em torno da Estação. Há muitas “memórias de um” em torno da Estação de Belém, mas as mesmas, ainda, precisam se constituir como “a memória de muitos”. Hoje a História Oral é um dos campos historiográficos mais percorridos pelos historiadores, em virtude seu potencial para estabelecer diálogos nesta fronteira que existe entre a História e a memória.

Realizamos, para melhor percepção desse “lugar de memória” que se constituem em torno da Estação de Belém, muitas entrevistas. Buscamos alternar a faixa etária dos entrevistados, a fim de que pudéssemos pensar sobre o que cada geração conhece a respeito da Estação de Japeri. Três dos entrevistados tem entre 70 e 83 anos, três tem entre 50 e 60 anos, dois tem 27 e 28 anos e dois tem entre 17 e 19 anos. Todos trouxeram importantes singularidades a respeito da memória existente em torno da Estação.

Saudades... Esse foi um dos um dos sentimentos, vinculados à memória afetiva em torno da Estação que mais predominaram nos relatos e depoimentos dos moradores de Japeri. O relato que mais transmitiu esse sentimento de saudade, especialmente em torno do glamour que a Estação de Belém viveu, foi a conversa que tive com o senhor Milton Pereira, 83 anos, morador de Japeri e ex-ferroviário aposentado. O sentimento de tristeza de ver toda aquela estrutura se acabando é enorme no Sr. Milton, quando o perguntei o que a Estação de Japeri representava para ele, a emoção veio materializada pela palavra paixão e ao mesmo tempo um soar de revolta. Para o mesmo, a Estação

“(...) representa tudo, a paixão que tenho é ter acabado com os trens que passavam por aqui. Os políticos acabaram com tudo. Era muito bonito quando os vagões ficavam todos limpos estacionados aqui. Já

fui até Minas Gerais de Maria Fumaça na Linha Auxiliar. Isso aqui era uma cidade quando essa estação funcionava.” (MILTON PEREIRA)

A partir dos relatos dos mais velhos podemos sentir a emoção da saudade dos bons tempos. Lembranças vieram à tona como uma mistura de tristeza e alegria. Voltar no tempo... rememorar... Exercício que permite que tudo vá se encaixando e, voltando e, assim significados são restituídos e acontecimentos são revividos. Pode-se depreender desse depoimento do Sr Milton os profundos laços de pertencimento que se estabelece com o espaço material e simbólico da Estação de Belém.

Para o senhor Osmar, 83 anos, aposentado, a Estação de Japeri também tem um importante significado. Sua beleza e imponência deslumbravam a todos, mesmo tendo a cidade pouca estrutura. A esperança de dias melhores, como revela o depoimento, estava depositada na Estação. Para Osmar Martins, a Estação

“(...) é tudo, porque pra mim a Estação era pra ser melhor hoje. Ela era muito movimentada, principalmente quando tinha trem para a Leopoldina, quando passava os trens paulistas. Japeri era outra cidade mesmo sem ter nada, principalmente sem saneamento básico, a Estação se sobressaía porque era muito linda!” (OSMAR MARTINS DA SILVA)

Tanto o Sr. Osmar e o Sr. Milton têm as suas falas atravessadas por um misto de tristeza e alegria muito profundo. Alegria que emerge do próprio sentimento de pertencimento aquela temporalidade e tristeza, em virtude do próprio apagamento das funções e (re)significações da Estação no tempo. O exercício de rememorar é uma ação muito comum entre os mais velhos e esse exercício está muito ligado à afetividade que o tempo consagrou na memória dessas gerações mais antigas.

Dr. Carlos Moraes Costa, 71 anos, autor do plebiscito que emancipou o município, advogado e prefeito eleito de Japeri pela terceira vez, faz sua descrição da Estação, ressaltando a importância histórica que a mesma tem para o Brasil:

“Marco histórico. É um patrimônio ferroviário nacional. A Estação de Japeri foi criada em 1858, ainda na época, em pleno Brasil Império. E, ainda, foi construída 30 anos antes da abolição da escravatura. Teve muita influência dos escravos aqui na nossa região [...] Na época representava o segundo pátio ferroviário da América do Sul, então na época do Brasil Império foi um centro de distribuição de riqueza. Foi

uma logística perfeita, porque dali partia os produtos para São Paulo, Minas Gerais, para o interior do Brasil e para o Rio de Janeiro abastecer o Império [...]” (CARLOS MORAES COSTA)

A fala do Dr. Carlos Moraes nos mostra o que a própria legislação já nos apresenta como legítima para que a mesma se constitua num patrimônio histórico cultural: A Estação de Belém é parte da história da nação. Então na época do Brasil Império foi um centro de distribuição de riqueza. O depoimento do Dr. Carlos Moraes expressa aquilo que é a constituição da memória em história. Ele já vive essa história que envolve a Estação, pois já a vê como um “patrimônio”. Para a sociedade no qual o patrimônio está inserido, o bem patrimonial tem um sentido e significado que vai além de significados econômicos, ornamentais e utilitários.⁴³ A Estação de Belém tem significados memoráveis para quem viveu o período de prosperidade da mesma. Como eles mesmos dizem “tempos que não voltam mais”. Há aqueles que trabalharam na ferrovia. Há aqueles que ainda eram crianças na época de esplendor e há muitos outros que em torno da Estação constituíram suas vivências. Todos do seu jeito reviveram esses tempos em nossas conversas. Em seu depoimento Sr. Milton chegou a dizer “você está me fazendo reviver tudo aquilo de novo, como eu queria que voltasse aquele tempo”. Esse momento de rememorar o passado, trazer as lembranças ao presente gera uma misto de sentimentos que confirmam o pertencimento a esse “lugar de memória” que é a Estação de Belém.

Para o Sr. Cirley de Brito Peres, funcionário público e pastor evangélico, 50 anos, morador de Japeri desde o nascimento, a Estação representa a ligação que o município tem com os outros municípios. Além de ser um espaço tão essencial para os moradores dessa localidade, constitui-se, no entender desse morador com um símbolo de grande importância para a vida deste grupo. A Estação, afirma o Sr. Cirley, “representa muita coisa em minha vida, pelo motivo de eu ser nascido e criado em Japeri e para chegar a outro município era só através do trem.” Nota-se, então, que mesmo que a Estação tenha significados diferentes para os entrevistados, o rememorar resgata e (re) significa um sentimento de pertencimento com a mesma. Nos depoimentos do Sr. Milton, do Sr. Osmar e do Sr. Cirley podemos perceber que a

⁴³ ANGELO, Elis Regina Barbosa. Os Caminhos do Processo de Formação do Patrimônio Cultural: Ideais e Perspectivas Contemporâneas sobre a Educação para Memória e o Pertencimento.

Estação representa a própria vida de cada um já que todos construíram as suas vivências em torno dos caminhos de Belém.

Ao descreverem a Estação de Belém com sua estrutura, seus serviços e também com fatos importantes por eles vividos dentro do espaço da Estação, os entrevistados exprimem um sentimento de profunda melancolia. As descrições são marcadas por um sentimento de muita tristeza, que se liga às inúmeras perdas que a Estação sofreu. A saudade do movimento no espaço da Estação, o imponente prédio, com toda a sua beleza e sua riqueza de estilo, faziam da Estação um ponto de encontro de diferentes personagens. Ponto de encontro um, inclusive, de personalidades ilustres como ex-presidentes da República. Dr. Carlos Moraes enuncia

“Meu pai era ferroviário, agente da Estação. Meu pai levava os filhos para conviver ali dentro. Muito bonita então, na época. Nós garotos tínhamos tudo através da telegrafia, e nós vivíamos ali brincando com aquelas coisas do telégrafo. Tinha um restaurante muito bonito, luxuoso, os passageiros que faziam transbordo aqui que vinha do Rio. Era uma parada obrigatória, porque as Maria Fumaças eram abastecidas com água, carvão e areia para poder subir para a Serra do Mar, pra poder subir para São Paulo. Então os passageiros paravam e ali era uma movimentação muito grande. Tinha a figura do carregador de malas para os passageiros, pessoas muito elegantes, chiques. Foi um período muito bom para a nossa região, entre 1950 e 1955(...) Era uma Estação muito bonita, muito bem situada, os funcionários com aqueles quepes, os belíssimos uniformes. Foi uma época muito respeitada nesse período. Depois com o declínio da ferrovia, aquilo foi morrendo, morrendo, fechou o restaurante (...)” (CARLOS MORAES COSTA)

Sr, Milton Pereira lembra com muito orgulho que Getúlio Vargas passou pela Estação de Belém

“Nela teve um restaurante que até Getulio Vargas já tomou cafezinho ali com seus parceiros. Essa Estação é histórica. Era uma Estação de primeira, essas coisas vêm na nossa lembrança.” (MILTON PEREIRA)

Do relato do Sr. Milton Pereira percebe-se essa dimensão e esse legado que a história também ajudou a constituir em torno da Estação, para além da memória afetiva

que o Sr. Milton estabelece com a Estação em virtude das vivências e experiências que ali permearam a sua vida existe também essa percepção clara de um sentido histórico que atravessa a Estação e que se presentifica na sua memória a partir da visita ilustre de Getúlio Vargas ao restaurante da Estação. Memória que também encontramos no depoimento do Sr. Osmar

“Eu me lembro de quando Getúlio Vargas veio num trem com uma varanda, parecia ser tudo de ouro. Eu era garoto e carregava as malas dos trens da Leopoldina (Linha Auxiliar) ainda era Maria Fumaça para os trens do interior. Tinha os trens de aço que ia para São Paulo.”
(OSMAR MARTINS DA SILVA)

É assim que ainda na atualidade a Estação de Belém pulsa na vida de muitos moradores. Da rememoração desponta os laços de pertencimento e o próprio sentido histórico que atravessou e consagrou a Estação de Belém no tempo como um “lugar de memória”. Como destaca Nora “a memória é vida, (...) aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações (...)”. É interessante notar que cada entrevistado tem um conhecimento particular sobre a construção da Estação. A cada conversa, fica claro, que existem diferentes percepções sobre sua construção. Dessa forma, entende-se que para os moradores de Japeri não existe um único motivo para sua construção e, sim, muitos outros que ajudaram a enaltecer sua existência. Para Sr. Milton a Estação precisava ser acolhedora

“Tinha passageiros que viajava da bitola estreita e baldeava para a bitola larga, e aí ficava esperando mais de uma hora para o outro trem chegar. Então ele precisava de uma sala de espera pra ele sentar, aguardar o trem, comprar outra passagem, porque a passagem da bitola estreita não servia pra bitola larga. A tarifa de uma era diferente da outra, pra daí seguir viagem para o interior. A Estação também foi feita para receber cargas, eu, por exemplo, já despachei laranja, palmito, daqui para o interior. Tem que ter uma Estação decente. Aqui tinha varejo, tinha sala de espera, tinha banheiro, ah! Tudo direitinho, não era esse museu que tá caindo aos pedaços.” (MILTON PEREIRA)

Nos dias atuais, depois de passar por muitas (re) significações, a Estação apresenta uma multiplicidade de sentido. E muitas saudades ficam no interior desse grupo de pessoas mais velhas. A afetividade em torno da Estação nos caminhos de Belém gera um sentimento de revolta por conta do descaso com a estrutura atual do prédio. Na fala do Sr. Milton podemos observar a tristeza em ver abandonada a Estação na atualidade.

“Pra mim ela não tem mais importância nenhuma, está largada, as passarelas estão abandonadas, tem assalto toda hora. Ela é importante para a empresa que está aí. Agora você vê! Você vai lá e não vê chefe de estação. Tu não vê guarda de estação. Você não vê manobreiro. Você não vê guarda-chaves. Você não vê vigia. Vê nada disso mais! Tá largado!” (MILTON PEREIRA)

Todos esses depoimentos integram numa memória coletiva viva. Memória a partir da qual é possível resgatar e, mais do que isso, valorar elementos específicos da localidade de Japeri, que, de fato, integram a identidade e as singularidades da localidade do município de Japeri.

Para a geração mais nova a Estação de Japeri tem significados bem diferentes. Para os mais velhos, a Estação é, como vimos nos depoimentos acima, um lugar de expressão de memória coletiva. As gerações mais novas recebem essa informação, mas por não ter vivenciado tais acontecimentos, não estabelecem com a Estação um sentimento de pertencimento. Eles, na verdade recebem alguns fragmentos dessa história a partir deste “lugar de memória” que se preservou a partir das gerações mais antigas.

Os entrevistados que tem entre 17 e 28 anos estabelecem com a Estação de Belém uma relação de sentido bem distinta daquela que se associa as gerações que viveram suas experiências e vivências em torno da Estação no período de prosperidade da mesma. A estudante Ana Clara de 17 anos identifica a Estação como um ponto histórico de Japeri. Para o militar Max de 27 anos, para a Tecnóloga em Radiologia Jaqueline de 28 anos e, ainda para a estudante Suzane de 19 anos, a Estação tem um sentido utilitário. Ela se apresenta como um lugar essencial para a população por oferecer o meio de transporte mais importante para o município. Mas a perspectiva de que a mesma é um ponto de referência para a cidade também atravessa a percepção desses jovens. O conhecimento sobre as origens da Estação é encontrado no imaginário

desses jovens de forma muito vaga. Nota-se, assim, que realmente essa memória em torno da Estação se encontra em vias de esquecimento já que chega até esse grupo na forma de fragmentos difusos.

Quando pergunto se algum deles vivenciou algum fato que ficou em sua memória, o militar Max trás a sua lembrança, um costume muito comum aos moradores da cidade “(...) no início da década anterior não existiam passarelas e atravessávamos a malha ferroviária passando pela área administrativa da Estação.” Esse é um fato que está na memória de muitos, inclusive, na minha memória. Era uma época em que a Estação estava mais presente no cotidiano da população, pois todos circulavam no espaço do antigo prédio da Estação de Belém. Hoje as passarelas mantêm todos distantes desse espaço, deixando os passageiros na segunda plataforma onde ficam estacionados os trens para circulação. Atualmente, o antigo prédio não é mais observado, com tanta frequência, pela população.

O conhecimento que essa geração tem sobre o surgimento da Estação é bem superficial. A estudante Ana Clara, de 17 anos, explicou que estudou um pouco sobre o assunto na escola. Ana Clara afirma “estudei sobre o cultivo do café esse ano na escola e sei que foi construída para o transporte de café que vinha do Vale do Paraíba.” Tem até quem nunca ouviu falar nada sobre o assunto. A estudante Suzane, de 19 anos, em seu relato afirmou “Não sei, nunca estudei nada sobre Japeri”.

Compreendemos partir desses depoimentos, o quanto se faz necessária a educação patrimonial para a difusão da Estação como um lugar de memória. A mesma é fundamental para resgatar a partir da memória individual uma perspectiva coletiva de identidade que se assente nas especificidades e singularidades locais. Um processo permanente de trabalho educacional, centrado nesse espaço da Estação de Japeri, faz-se necessário para transformar todos os seus aspectos, vivências, memória em conhecimento, a fim de que o sentimento de pertencimento não esteja somente presente nas gerações mais antigas e se estenda nas gerações atuais.

A compreensão do universo sociocultural e o conhecimento da trajetória histórico-temporal em que o patrimônio cultural está inserido, leva ao desenvolvimento da autoestima dos indivíduos e da comunidade e à valorização de sua cultura. A apropriação e a preservação desse bem contribuem para o fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania entre os moradores de Japeri.

Mesmo com significados diferentes para as distintas gerações, a Estação de Japeri é vista como um bem pelos moradores do município, dessa forma, todos comungam de uma mesma opinião a respeito de sua patrimonialização. O sentimento de tristeza que os entrevistados disseram sentir em relação a esse espaço leva-nos a perceber que esse grupo humano de Japeri, mesmo de diferentes gerações, tem uma identificação com o antigo prédio da Estação de Belém. Todos partilham de uma ideia de que o prédio deve ser aproveitado como um museu, ou uma biblioteca, ou um espaço cultural. Todos acreditam que esse espaço é importante enquanto história para o município e, por isso, ele deve ser preservado.

(...) O prédio poderia ser transformado em um museu que contasse a história de Japeri, porque eu mesma que moro aqui desde que nasci não conheço a história do município. (JAQUELINE DA CRUZ BIANCO)

(...) O prédio deveria ser transformado num museu, contando a história de Japeri. Utilizando as pessoas mais antigas para passar esse conhecimento. (SUZANE DE PAULA NASCIMENTO)

(...) Poderia ser reformado para ser transformado num ponto turístico, gerando economia para o município. (ANA CLARA PEREIRA DA ROSA)

(...) A edificação poderia ser restaurada e aberta para visitação contando tanto a história do prédio, quanto da malha ferroviária utilizada desde aquela época até os dias atuais. (MAX WANDERSON FERREIRA PERES)

Mesmo que a Estação tenha um significado diferente para as gerações mais novas, há um “lugar de memória” que atravessou as temporalidades tecendo um lugar de sentido importante para os moradores de Japeri. Lugar de sentido que se constitui como expressivo indício de que em torno da Estação de Belém já existe um processo de patrimonialização em curso. A Educação patrimonial constitui-se então como uma

ferramenta importante para a construção de uma base identitária para essas gerações, cabendo ao poder público, além de investimentos naquilo que é o básico como saneamento básico, saúde, moradia, educação, investir também nessa constituição de identidades de grupo. Reinvestir de sentido a Estação Ferroviária de Japeri é fundamental para a construção de uma identidade que considere, de fato, as singularidades e as especificidades locais pertencentes ao próprio município de Japeri.

CONCLUSÃO

A memória afetiva se constitui através da relação do indivíduo com um lugar de sentido. Esse trabalho foi atravessado por esse processo de afetividade, pois é a partir dela que como moradora de Japeri desde que nasci, consegui compreender melhor a representatividade de um prédio tão monumental em meio ao cotidiano de uma população que corre dia após dia atrás do seu sustento, sem ao menos ter tempo para parar e admirar tamanha beleza. Esse espaço carregado de memória, quase esquecida, está presente na vida de indivíduos, que mesmo sem conhecer seu real valor histórico, tem uma relação de afeto com o prédio. A Estação atravessou temporalidades, foi palco de fatos memoráveis, fez parte da vivência de muitos, principalmente da minha, que por muitas vezes caminhei ao seu entorno e desde sempre tive a certeza de que ela fazia parte da história da nação.

Hoje é fato de que ela sobreviveu à passagem de séculos, mas não sabemos por quanto suportará aos efeitos do tempo. As gerações mais antigas a reconhecem como a vida da cidade. Já os mais novos a tomam como um lugar importante de circulação e ligação com outros lugares, tendo consciência também de sua importância histórica. Diferentes significados, porém compreensões semelhantes marcam a percepção que se tem da Estação. Ela é representativa para a comunidade e está em vias de ser tornar um patrimônio histórico cultural. Já se encontram dois processos com pedido de tombamento feito por moradores de Japeri em andamento junto ao órgão responsável IPHAN. Muitos são os trâmites para que se concretize tal legalização, por isso tais pedidos até a presente data ainda aguardam resposta favorável. Esse reconhecimento social com a Estação de Japeri tem significados múltiplos, pois como moradora de Japeri acredito que seu valor não está somente em seu monumental prédio e sim, na memória coletiva e individual dos moradores do município. Com um significado expressivo de pertencimento e identitário para a população, a antiga Estação de Belém encontra-se também nas vivências e experiências de muitos moradores do município que viveram em torno da Estação, que fazem do seu espaço um “lugar de memória” presente no cotidiano de muitos que aqui vivem.

O sentimento de identificação e pertencimento com o bem pode surgir a partir de um agente capaz de transmitir conhecimentos antes desconhecidos pelo indivíduo. Esse processo de conhecer de forma mais ampla e significativa pode ocorrer através da educação patrimonial. Tal conhecimento despertará um laço afetivo no indivíduo contribuindo para a valoração do patrimônio local e para a preservação da memória de suas origens. É, por isso, que a educação patrimonial é uma ação muito importante para a preservação do bem público, pois restitui de sentido a pluralidade de “lugares de memória” das ditas localidades.

Quando um símbolo dotado de memória não recebe uma valoração e um reconhecimento por parte de sua sociedade, este tende a não resistir ao tempo e a se diluir na memória tornando-se cada vez mais difusa sua apreensão no âmbito das gerações mais novas.

Com um intenso processo de urbanização nas sociedades, pode-se notar o desaparecimento de objetos carregados de memória relacionados ao passado de uma localidade. Sendo assim, ao desaparecer uma edificação ou um monumento cheio de memória viva, as sociedades tendem a perder também as memórias coletivas e particulares que giram em torno de tal objeto. Dessa forma é necessário atentar para com o que esta sociedade está deixando de herança para as gerações futuras. A identidade de uma população torna-se ameaçada com o desaparecimento dos objetos que podem ser tomados como “lugares de memória”. Dessa forma, a educação patrimonial muito tem a contribuir para a manutenção de uma identidade local, pois para além dos muros escolares, a educação patrimonial deve ser feita através do resgate da memória, de diálogos com os mais velhos e a interação com os mais novos, de uma maneira contínua e permanente alcançando outras gerações futuras.

O patrimônio além de desenvolver no grupo um sentimento de pertencimento, deve ser pensado com seu valor econômico para a comunidade no qual ele está inserido. Esse bem patrimonial pode ser transformado em locais de arrecadação pública de forma a contribuir para o crescimento econômico da sociedade, pois o mesmo pode ser um centro cultural, um museu, uma sala de apresentações... muitas são as opções para se transformar um prédio caindo em ruínas em um espaço de usufruto para a população. Como moradora da cidade não posso negar que esse sentimento também é nutrido por mim. Tais mudanças, sem sombra de dúvidas, mudará o pensamento, que não seja de

todos, mas de uma boa parte dessa população, de forma a acrescentar um conhecimento cultural e histórico na vida daqueles que se interessar em adquirir valorosos conhecimentos. Esse adquirir conhecimento local nada mais é que um exercício de cidadania.

Uma sociedade informada e que utiliza-se de seu papel de cidadão, como um agente ativo e participativo nas mudanças e transformações de sua sociedade, busca no poder público a responsabilidade em manter e zelar pelo bem patrimonial de sua localidade. Este, por sua vez deve instituir políticas públicas que valorizem e preservem tal bem. A antiga Estação de Belém ainda não se constituiu como um bem patrimonial reconhecido pelo Estado, porém, seu valor vai além desse reconhecimento. Cabe aos cidadãos conscientes desse valor, cobrar e exigir tal valorização por parte do poder público local, pois é a partir dos beneficiários locais que se devem partir as primeiras medidas de reconhecimento, para que as esferas maiores possam também compreender que se é memória, com certeza faz parte da história num sentido mais amplo. .

Através do trabalho de entrevistas feitas com o objetivo de alcançar algumas memórias individuais e identificar sua relação com o coletivo, entendemos que a Estação se apresenta como um “lugar de memória” para a comunidade. Os mais velhos tem em suas lembranças os momentos gloriosos que a Estação viveu e os mais novos recebem somente fragmentos dessas lembranças e as reconhecem de uma maneira diferente das gerações mais antigas. Em meio a tantas dificuldades enfrentadas pelas cidades da Baixada Fluminense, incluindo Japeri, uma cidade com uma maioria populacional de baixa renda, o patrimônio se torna importante para o fortalecimento da compreensão de que não existem “povos sem cultura” ou culturas melhores que a outras, constituindo dessa forma um entendimento de diversidade, tolerância, de valorização e respeito as diferenças.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGELO, Elis Regina Barbosa. *Os Caminhos do Processo de Formação do Patrimônio Cultural: Ideias e Perspectivas Contemporâneas sobre a Educação para a Memória e o Pertencimento*. In: Concepções, Memória e Patrimônio Cultural. História, Sociedade e Educação em foco. Organizadores: Elis Regina Barbosa Angelo e Euler David Siqueira. Curitiba: Editora Prismas, 2016.

BARROS, José D'Assunção. *Memória e História: Uma Discussão Conceitual*. 2011.

CHUVA, Maria. *Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: Uma Perspectiva Histórica, Ética e Política*. In: Patrimônio Cultural Políticas e Perspectivas de Preservação no Brasil. Organizadores: Márcia Chuva e Antonio Gilberto Ramos Nogueira. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

FERNANDES, J.R.O. *Educação Patrimonial e Cidadania: Uma proposta alternativa para o ensino de História*, São Paulo, set. 1992, ago. 1993. In: MARTINS, José Clerton de Oliveira. *Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o Lugar*. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro. Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015 p. 210.

FLORÊNCIO, Sônia Regina Rampin. *Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos*. Brasília: IPHAN, 2014. In: Cadernos do Patrimônio Cultural. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro, Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015.

GONÇALVES, Janice. Pierre Nora e o Tempo Presente: entre a memória e o patrimônio cultural. *Historial Rio Grande*, 3(3), p. 27 – 46, 2012.

HALBWACHS, Maurice. *Mémoire Collective*. Paris: PUF, 1950 (Memórias Coletivas). São Paulo: Centauro, 2006). In: BARROS, José D'Assunção. *Memória e História: Uma Discussão Conceitual*, 2011.

MEDEIROS, Mércia Carréra e SURYA, Leandro. *A Importância da Educação Patrimonial para a Preservação do Patrimônio*. In: Patrimônio Cultural Políticas e Perspectivas de Preservação no Brasil. Organizadores: Márcia Chuva e Antonio Gilberto Ramos Nogueira. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012.

MARTINS, José Clerton de Oliveira. *Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o Lugar*. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro. Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015 p. 210.

MARTINS, Margarida G. *Em caminhos da Agonia – A Estrada de Ferro Central do Brasil*, 19/08/1940. In: A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – O Resgate da sua Memória. RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *Memória do Trem*. Brasil, 2004.

NORA, Pierre. *Entre Memória e História: a problemática dos lugares*. In: Projeto História, São Paulo, nº 10, dez, 1993.

PEREIRA, Julia Wagner. *O Tombamento: De Instrumento a Processo na Construção de uma Ideia de Nação*. In: Patrimônio Cultural Políticas e Perspectivas de Preservação no Brasil. Organizadores: Márcia Chuva e Antonio Gilberto Ramos Nogueira. Rio de Janeiro. Mauad X: FAPERJ, 2012.

Pelos Caminhos de Belém. Prefeitura Municipal de Japeri. Organização: André Luiz da Silva, Antônio Lacerda de Menezes, Rodrigo Aldeia Duarte e Rogério de Oliveira Silva. FUNDEN, 2003.

PRADO, Walter. *História Social da Baixada Fluminense: das semarias aos foros de cidade*. Rio de Janeiro, Ecomuseu Fluminense, 2000.

RODRIGUES, Adrianno Oliveira. *De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833 – 90's): economia e território em processo*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – O Resgate da sua Memória*. Memória do trem. Brasil, 2004.

SIMÕES, Manoel Ricardo. *A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense*. Tese de Pós Graduação em Doutor em Geografia, Niterói 2006.

SOARES, Maria Therezinha de Sagadas. *Nova Iguaçu: a observação de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro*. 1960. In: RODRIGUES, Adrianno Oliveira. *De maxambomba a Nova Iguaçu (1833 – 90's): economia e território em Processo*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

SANTOS, Milton. *O Espaço e o Cidadão*. 4ª ed. São: Nobel, 1998, In: MARTINS, José Clerton de Oliveira. *Patrimônio Cultural: Sujeito, Memória e Sentido para o Lugar*. In: Cadernos do Patrimônio Cultural: Educação Patrimonial. Organização: Adson Rodrigo S. Pinheiro. Fortaleza: Secultifor: IPHAN, 2015 p. 210.

THOMPSON, Paul. *A do passado*. São Paulo: Paz e Terra, 1992. In: História Oral como Fonte: problemas e métodos. Júlia Silveira Matos e Adriana Kivanski de Senna. 2011, p. 95 – 108.

Fontes

Patrimônio Ferroviário – Acessado em julho de 2016 e Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

Portaria nº- 407, 21 de dezembro de 2010 – Acessado em março de 2016 e Disponível em:
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf)

Pesquisa realizada pelo IBGE em 2010 – Quantitativo populacional –Acessado em janeiro de 2016 Disponível em:
<http://ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=330227&search=rio-de-janeiro%7Cjaperi&lang=>

Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. Acessado em janeiro de 2016 Disponível em:
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2015000100203

Revista Eu Sei Tudo – Acessado julho de 2016 Disponível em:
http://memoria.bn.br/pdf/164380/per164380_1930_00153.pdf

A Arquitetura dos Caminhos de Ferro – Acessado em março 2016 Disponível em:
http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/05_AAarquitecturaDosCaminhosDeFerro.pdf

ANEXOS



Estação Ferroviária de Japeri



Do meio da passarela, a vista lateral do prédio original da estação



Vista lateral da Estação



Restaurante do prédio da antiga Estação de Belém



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: *Almir de Castro Alves*

Idade: *58 anos*

Profissão: *aposentado / ferroviário*

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

A estação foi um local de geração de emprego. Ela representa um pedaço da minha vida, a minha aposentadoria vem de lá.

2. O Senhor (a) vivenciou o período em que o antiga Estação de Belém funcionava?

Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Não. Mas quando eu era criança me lembro do restaurante, bem movimentado. Tinha também um armazém que vendia alimentos para os ferroviários. Tinha um tremzinho que saía de Baños de Mauá e seguia para Miguel Pereira estação parada em Japeri.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Eu me lembro muito quando Lula vinha muito aqui de trem, antes de ser presidente. É também quando passou o trem Litorânea, que trouxe o então presidente da República Fernando Henrique Cardoso, tivemos que deixar toda a estação limpa e com bandeiras no mastro.

4. Sabe por que a Estação foi construída, na cidade de Belém (atual de Japeri)? Relate o

que sabe.

A história completa não sei. Mas sei que daqui até Nova Iguaçu era tudo laranja, e a linha férrea servia de transporte para este produto.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Para gente aqui tem uma grande importância, pois é o maior meio de transporte que liga o município até o Rio de Janeiro. Na época que trabalhei na bilheteria tínhamos uma diária de 9 mil passageiros. A estação detém o maior movimento da cidade.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)

e o que acha que poderia ser feito com a edificação?

Sinto uma dor, fico olhando aquilo tudo esvaziado, tudo sujo, pedia transformar num museu, lá tinha telefones daqueles antigos, muitos instrumentos como um telegrafo e hoje poderiam ser expostos para essa nova geração.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Milton Pereira

Idade: 83 anos

Profissão: aposentado

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

Representa tudo, a paixão que eu tenho é ter acabado com os trens que passaram por aqui. Era muito bonito quando os vagões ficavam todos limpos e estacionados aqui. Isso que era uma cidade quando essa estação funcionava.

2. O Senhor (a) vivenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava?

Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Conheci sim. Ela funcionou até mais ou menos 1983, tinha uma agência de chefe da estação. Tinha um setor dos aparelhos elétricos, tinha a bilheteria, um varejo, um restaurante. E as pessoas faziam baldiação da bitola estreita para a bitola larga.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Nela teve um restaurante que até Getulio Vargas já tomou cafézinho ali com os seus parceiros. Essa estação é histórica. Era uma estação de primeira, essas coisas vem na nossa lembrança.

4. Sabe por que a Estação foi construída, na cidade de Belém (atual de Japeri)? Relate o que sabe.

Tinha passageiros que viajava da bitola estreita e baldeava para a bitola larga, e aí ficava esperando mais de uma hora para o outro trem chegar, então ele precisava de uma sala de espera pra ele sentar... continua →

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Para mim ela não tem mais importância nenhuma, está largada, as passadeiras estão abandonadas, tem assalto toda hora. Ela é importante pra empresa continua →

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)

e o que acha que poderia ser feito com a edificação?

O prédio ia cair tudo, aí exoneraram de trabalho, fez e tal, não teve feito de consertar, o trabalho tá lá em pé exonerando as berçadas dos trilhados assim pra não acabar de cair, vai chegar ao ponto de cair, diz que a prefeitura que tem que fazer aquilo. continua →

4...aguardar o trem, comprar outra passagem, porque a passagem da bitola estreita não servia pra bitola larga, a tarifa de uma era diferente da outra, pra daí seguir viagem para o interior. A Estação também foi feita para receber cargas, eu por exemplo, já despachei laranja, palmito, daqui de Japeri pra Pente Negra. Toda Estação de entroncamento que sai para o interior, tem que ter uma Estação decente. Aqui tinha varejo, tinha sala de espera, tinha banheiro, ah..., tudo direitinho! Não era esse museu que tá caindo aos pedaços.

5- que está aí agora, você vê, você vai lá e não vê chefe de estação; tu não vê guarda de estação; você não vê manobreiro; você não vê guarda-chaves; você não vê vigia; vê nada disso mais, tá largado.

6 - Eles deveriam zelar por ele e não zelaram. Eles deviam transformar numa lanchonete, num salão de baile igual Mariama (M.G). É histórico e eu tenho saudades, sinceramente, dos trens Maria Fumaça, dos trens de cargas, o armazém da estação era um depósito de cargas.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Jaqueline da Cruz Bianco

Idade: 28 anos

Profissão: Tecnóloga em radiologia

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

Um lugar que tem o meio de transporte utilizado pela população de Japeri.

2. O Senhor (a) vivenciou o período em que o antiga Estação de Belém funcionava?

Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Não vivenciei o antigo prédio em funcionamento. Também nunca ouvi falar de histórias relacionadas a Estação.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Não. Nunca vivenciei nenhum fato que me marcou.

4. Sabe por que a Estação foi construída, na cidade de Belém (atual de Japeri)? Relate o que sabe.

Pelo que sei é que ela foi construída por causa do transporte de cargas, acho que foi para o transporte de café.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

O nosso município é carente de transporte rodoviário, e a estação tem um importante papel de interligar Japeri a outros municípios, além de fazer a conexão até o centro do Rio de Janeiro.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)

e o que acha que poderia ser feito com a edificação?

Tenho medo, por causa do abandono, que o mesmo está tomado de pólvora, podendo trazer doenças para quem passa por ali. O prédio poderia ser transformado em um museu que conta-se a história de Japeri, porque eu mesma que morei aqui desde que nasci não conheço a história do município.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: *Suzane de Paula Nascimento*

Idade: *19 anos*

Profissão: *estudante*

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

A estação representa bastante coisa, ela é importante para gente, pois é nela que temos o maior meio de transporte aqui de Japeri.

2. Presenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava? Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Não e nem sei como era.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Nunca vivenciei nada ali. A única coisa que me faz lembrar dela é o símbolo que tem no brasão do município.

4. Sabe por que a Estação foi construída na cidade de Belém (atual de Japeri)? Conte-me o que sabe.

Não sei. Nunca estudei nada sobre Japeri.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Ela é importante por causa da locomoção da população.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)? E o que o Senhor (a) acha que poderia ser feito com a edificação?

Descaso. O prédio poderia ser transformado num museu, contando a história de Japeri. Utilizando as pessoas mais antigas para passar esse conhecimento.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: MAX WANDERSON FERREIRA PERES

Idade: 27 ANOS

Profissão: MILITAR.

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

REPRESENTA UMA PARTE DA PEREGRINAÇÃO DIÁRIA, DOS DESLOCAMENTOS QUE FAÇO NO DIA-A-DIA. É O PRINCIPAL PONTO DE REFERÊNCIA DO MUNICÍPIO.

2. Presenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava? Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

NÃO VIVENCIEI ESSE PERÍODO, (MAS)

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

NÃO NO ESPAÇO DA ESTAÇÃO (PLATAFORMA), MAS NO INÍCIO DA DÉCADA ANTERIOR NÃO EXISTIAM PASSARELAS E ATRAVESSÁVAMOS A MALHA FERROVIÁRIA ~~ATRASADO~~ PASSANDO PELA ÁREA ADMINISTRATIVA DA ESTAÇÃO.

4. Sabe por que a Estação foi construída na cidade de Belém (atual de Japeri)? Conte-me o que sabe.

PELO POUCO QUE SEI, A ESTAÇÃO FOI FEITA PARA ESCOAMENTO AGRÍCOLA DA ÉPOCA.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

OFERECE O PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE PARA DESLOCAMENTO DE ESTUDANTES E TRABALHADORES DO MUNICÍPIO.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)? E o que o Senhor (a) acha que poderia ser feito com a edificação?

UM SENTIMENTO DE ABANDONO, POIS É UM PRÉDIO ANTIGO E TEM HISTÓRIA. A EDIFICAÇÃO PODERIA SER RESTAURADA E ABERTA PARA VISITAÇÃO CONTANDO TANTO A HISTÓRIA DO PRÉDIO QUANTO DA MALHA FERROVIÁRIA UTILIZADA DESDE AQUELA ÉPOCA ATÉ OS DIAS ATUAIS.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Ana Clara Pereira da Rosa

Idade: 17 anos

Profissão: estudante

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

Ponte histórica em Japeri

2. Presenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava? Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Não. Só conheço o prédio que está caindo.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Não. Só fico imaginando como deveria ser antigamente.

4. Sabe por que a Estação foi construída na cidade de Belém (atual de Japeri)? Conte-me o que sabe.

Estudei sobre o cultivo de café esse ano na escola e sei que foi construída para o transporte de café que vinha da área do Vale do Paraíba.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Representa um pouco da história de Japeri. Ela é o ponto de meio de transporte mais utilizado pela população.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)? E o que o Senhor (a) acha que poderia ser feito com a edificação?

Um sentimento não muito bom, um prédio tão bonito, histórico e ninguém faz nada. Poderia ser reformado para ser transformado num ponto turístico, grande economia para o município.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Carley de Brito Peres

Idade: 50 anos

Profissão: funcionário público / pastor protestante

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

REPRESENTA MUITA COISA EM MINHA VIDA, PELO MO-
 TIVO DE EU SER NASCIDO E CRIADO EM JAPERI E PARA
 CHEGAR A OUTRO MUNICÍPIO ERA SÓ ATRAVÉZ DO TREM.

2. O Senhor (a) vivenciou o período em que o antiga Estação de Belém funcionava?

Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

NÃO

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

SIM, EXISTIA VÁRIOS RAMAIS QUE PASSAVA POR
 JAPERI E IA PARA SÃO PAULO, MIGUEL PEREIRA (OTRA)
 DE MADEIRA), OUTRO QUE IA A BARRA DO PIRAI 3X AO DIA.

4. Sabe por que a Estação foi construída, na cidade de Belém (atual de Japeri)? Relate o que sabe.

NÃO

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

GRANDE IMPORTÂNCIA, POIS ATRAVÉS DELA SE FAZ A
 COEXÇÃO DE VÁRIOS MUNICÍPIOS E ELA BENEFICIA OS
 MORADORES DE: PARACAMBI, MIGUEL PEREIRA, PATY DO ALFENJ E ETC..

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri) e o que acha que poderia ser feito com a edificação?

NO MEU PONTO DE VISTA, ACHO QUE O ANTIGO PRÉDIO QUE
 AINDA EXISTE, DEVERIA PASSAR POR UM BOA REFORMA,
 PRESERVANDO ASSIM O PATRIMÔNIO HISTÓRICO.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: *Carlos Adalberto Gonçalves*

Idade:

Profissão: *aposentado*

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

Um local de lembranças boas. Pois, comecei minha carreira como ferroviário em 1981, trabalhando nessa estação.

2. O Senhor (a) vivenciou o período em que o antiga Estação de Belém funcionava?

Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

A estação de Belém foi construída em 1861. Passou a se chamar Japeri em 1940. A minha vivência na estação foi a partir de 1981. Havia um grande fluxo de trem. Tanto de carga como de passageiros.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Foram vários acontecimentos vivenciados no espaço da estação. Mas, o mais marcante foi o acidente com o trem que circulava entre Japeri e B. do Pirai. Acidente que causou várias mortes e dezenas de feridos.

4. Sabe por que a Estação foi construída, na cidade de Belém (atual de Japeri)? Relate o que sabe.

Não realidade o porquê eu não sei. Acredito que com a expansão da ferrovia os trem chegaram em Belém, que tornou-se uma estação estratégica, com circulação de trem para S. Paulo e B. Horizonte.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Desde sua construção, a estação de Japeri representa o principal ponto de partida para quem viaja a cidade do R. de Janeiro. A estação hoje em dia, é apenas um local de embarque e desembarque de passageiros.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)

e o que acha que poderia ser feito com a edificação?

É um sentimento de tristeza devido ao abandono em que se encontra. A edificação deveria ser restaurada e transformada em museu, juntamente com uma biblioteca, dedicada aos assuntos "ferrovia".



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Carlos Moraes Costa

Idade: 71

Profissão: ADVOGADO/PREFEITO

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

Marco histórico, é um patrimônio ferroviário nacional, representava o segundo maior pátio ferroviário da América Latina.

2. Presenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava? Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Sim. Tinha um telégrafo. Tinha um restaurante muito bonito e luxuoso, as marias fumaças eram abastecidas ali, tinha a figura do carregador de malas...

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

Teve um período que meu pai contava quando as tropas vieram do lado do Rio Grande do Sul, pararam em Japeri, né, na Revolução Constitucionalista, em 1930.

4. Sabe por que a Estação foi construída na cidade de Belém (atual de Japeri)? Conte-me o que sabe.

A Estação foi feita por construtores ingleses que fizeram a ferrovia e foi inaugurada em 1858. Em quatro anos fizeram toda a ferrovia, no sentido de ligar a capital do Império que era o R.J. a São Paulo e o interior do Brasil.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

A Estação hoje é praticamente para atender os passageiros, nós somos a última estação da grade de D. Pedro II. Hoje ela é importante no sentido em que temos que transformar aquilo em riqueza para a população e para o município.

Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)? E o que o Senhor (a) acha que poderia ser feito com a edificação?

Sentimento de nostalgia, tristeza... um patrimônio. Uma construção tão bonita, abandonada, caindo aos pedaços. Poderíamos transformar aquilo numa biblioteca, num centro cultural, num museu ferroviário. Mostrar para as outras gerações o que aquilo representa para nós.



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Instituto Multidisciplinar
 Departamento de História e Economia
 Curso de Licenciatura em História

Trabalho de Pesquisa Monográfica

Nome completo: Osman Martins da Silva

Idade: 83 anos

Profissão: aposentado

1. O que a Estação de Japeri representa para o Senhor (a)?

É tudo, ela era muito movimentada, principalmente quando tinha a Leopoldina, quando passava os trens paulistas. Mesmo quando Japeri não tinha nada, a Estação se sobressaía, porque era muito linda.

2. Presenciou o período em que a antiga Estação de Belém funcionava? Como ele era e o que tinha na Estação de Belém?

Sim. Tinha um restaurante do falecido Manoel Marques, servia café da manhã, almoço, lanche, muito movimentado. Era a agência de chefe da Estação também. Tinha a subsistência que era um varejo que descontava nos salários dos ferroviários.

3. Vivenciou algum fato que ficou em sua memória no espaço da Estação de Japeri?

E eu me lembro de quando Getúlio Vargas veio num trem com uma varanda, parecia ser tudo de ouro. Eu era garoto e carregava as malas dos trens da Leopoldina (linha auxiliar) ainda era maria fumaça para os trens do interior. Tinha os trens de aço que ia para São Paulo.

4. Sabe por que a Estação foi construída na cidade de Belém (atual de Japeri)? Conte-me o que sabe.

A estação foi construída pra facilitar a baldiação dos passageiros que vinha de São Paulo e Minas Gerais e seguia para o interior e para o Rio de Janeiro. Aqui era o entroncamento.

5. Qual a importância da Estação hoje para o município de Japeri?

Ela é muito importante para a população, porque ela é o meio que liga todos nós aos outros municípios.

6. Qual o seu sentimento ao passar pelo antigo prédio da Estação de Belém (atual Japeri)? E o que o Senhor (a) acha que poderia ser feito com a edificação?

Sentimento de desgosto, de ver do jeito que era e o jeito que está hoje, acabada, e ninguém beta aquilo pra frente. Ele poderia ser restaurado e voltar a ser o que era antes.

