UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM MUDANÇA SOCIAL E PARTICIPAÇÃO
POLÍTICA

ANDRÉA BATISTA NUNES

**Memória e ferrovia: Diferentes gerações relembando a experiência da
Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**

São Paulo

2015

ANDRÉA BATISTA NUNES

**Memória e ferrovia: diferentes gerações relembando a experiência da
Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências do Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política.

Versão corrigida contendo as alterações solicitadas pela comissão julgadora em 23 de fevereiro de 2015. A versão original encontra-se em acervo reservado na Biblioteca da EACH/USP e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018, de 13 de outubro de 2011.

Área de concentração: Mudança Social e Participação Política.

Orientadora: Soraia Ansara

São Paulo

2015

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

Nunes, Andréa Batista

Memória e ferrovia : diferentes gerações relembando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro / Andréa Batista Nunes ; orientador, Soraia Ansara. – São Paulo, 2015
118 f.

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, em 2014
Versão corrigida

1. Ferrovias – História – Rio Claro (SP). 2. Ferrovias – Impactos econômicos – Rio Claro (SP). 3. Ferroviários – Rio Claro (SP). 4. Memória coletiva. 5. Rio Claro (SP) – História. 6. Companhia Paulista de Estrada de Ferro (Rio Claro, SP). I. Ansara, Soraia, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – 385.098161

NUNES, ANDRÉA BATISTA

**Memória e ferrovia: Diferentes gerações relembando a experiência da
Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Aprovada em: 23/02/2015

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra.: _____

Prof. Dr.: _____

Prof. Dr.: _____

RESUMO

NUNES, ANDRÉA B. **Memória e ferrovia : diferentes gerações relembando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro Em Rio Claro.** Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades. 118 f. Escola de Ciências, Artes e Humanidades, Universidade de São Paulo., São Paulo, 2015.

A presente pesquisa é um estudo sobre a memória ferroviária na qual buscamos verificar como a memória da ferrovia, especificamente o conjunto ferroviário da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro-SP, se reproduz e é ressignificada no contexto urbano atual pelas novas gerações, que tiveram pouco ou nenhum contato com a ferrovia, mas se deparam cotidianamente com os símbolos dessa época. Por meio de entrevistas individuais semiestruturadas com ex-operários da companhia, jovens e adultos buscamos identificar se esta memória coletiva se mantém na atualidade. Pudemos perceber a permanência de uma identidade ferroviária, tão reforçada no passado, que ainda se perpetua nas novas gerações, mostrando como os vínculos entre a memória e o espaço, memória e grupos, memória e tempo, favorecem a construção das memórias na atualidade e perpassam diferentes gerações que atribuem diferentes significados aos acontecimentos do passado.

Palavras chaves: memória; identidade; ferrovia; patrimônio industrial; novas gerações; Cia Paulista.

ABSTRACT

NUNES, ANDRÉA B. Memories and railway: different generations remembering Cia Paulista Railway' in Rio Claro. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades. 118 f . Escola de Ciências, Artes e Humanidades , Universidade de São Paulo., São Paulo, 2015

This research is a study on the railway memory in which we verify how the memory of the railroad, specifically rail assembly Cia. Paulista Railways at Rio Claro-SP, reproduces and is re-signified in the current urban context by new generations have had little or no contact with the railroad, but are faced daily with the symbols of that era. Through semi-structured individual interviews with former workers of the company, youth and adults we are able to identify what remains from that collective memory today. We realized the permanence of a railway identity, as reinforced in the past, which still perpetuates in the new generations, showing the links between memory and space, memory and groups, memory and time, favor the construction of memories today and crossing different generations who attribute different meanings to the events of the past.

Key words: memory; identity; railway; industrial heritage; new generations; Cia. Paulista

SIGLAS:

ALL: América Latina Logística

CIA PAULISTA: Companhia Paulista de Estradas de Ferro

FEPASA: Ferrovia Paulista S.A.

IPHAN: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPHAN: Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UFA: União dos Ferroviários Aposentados

FEENA : Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade

INTRODUÇÃO	10
2. RIO CLARO: DE VILA À CIDADE FERROVIÁRIA.....	19
2.1. A FERROVIA, A CIDADE DE RIO CLARO E A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.....	21
3. A FERROVIA PAULISTA COMO OBJETO DE ESTUDO.....	34
4. A MEMÓRIA NA CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE FERROVIÁRIA.....	40
4.1. MEMÓRIA E IDENTIDADE SOCIAL: REPENSANDO A IDENTIDADE FERROVIÁRIA.....	50
5. O PATRIMÔNIO COMO ALIADO DA PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA: UM OLHAR MULTIDISCIPLINAR	61
6. METODOLOGIA	76
6.1. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS.....	81
7. MEMÓRIA E FERROVIA: LEMBRANÇAS DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO EM RIO CLARO	84
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
BIBLIOGRAFIA.....	113
APÊNDICE 1 – QUESTIONÁRIO PARA EX-FERROVIÁRIO.....	117
APÊNDICE 2 – QUESTIONÁRIO PARA JOVENS MORADORES DE RIO CLARO -SP.....	118

INTRODUÇÃO

Atualmente, tem se dado cada vez mais valor a relação memória e patrimônio como forma de recontar o passado e torná-lo conhecido pelas gerações recentes e futuras. Isto porque, pesquisando a história das gerações anteriores são encontradas as ligações entre presente e passado, sendo a memória utilizada como fonte de atualização de informações sobre o passado e suas representações.

Estas memórias são materializadas por meio do patrimônio, tal situação ocorre com certa frequência originando-se da valorização que a sociedade tem atribuído ao passado como a outra face da ânsia pelo progresso, fruto da demanda do capital por novas formas de consumo. Como aponta Halbwachs (1990) é a imagem do espaço que nos dá a ilusão de não mudar com o tempo e encontrar o passado no presente e é estável o bastante para durar sem envelhecer e sem perder nenhuma de suas partes.

O aspecto positivo desse processo reside na possibilidade de reconstruir a memória, dando novos significados a edificações esquecidas que fazem parte da história de uma localidade. A memória dos ferroviários ainda está presente em muitos locais por meio das estações ferroviárias – patrimônio da cidade – assim como as memórias de tantos que viveram os tempos áureos das estradas de ferro.

Contudo, as privatizações do sistema ferroviário nacional pelas empresas que obtiveram a concessão de uso não se interessaram em manter as edificações utilizadas para o transporte de passageiros e outras estruturas que não se relacionavam diretamente com o transporte de cargas, são evidenciadas, hoje, pelo abandono dos espaços ferroviários. Em Rio Claro-SP a história seguiu semelhante curso, existem espaços como as oficinas e os antigos galpões de armazenamento bem como vagões de passageiros abandonados e em deterioração.

A implantação da ferrovia no chamado “Oeste Paulista” foi mais do que uma evolução nos transportes, foi um símbolo de modernidade, indicando que o Brasil reforçava os vínculos com o capitalismo e era um país em plena modernização. Sua implantação também tornou

possível a expansão da fronteira agrícola, trazendo novos investimentos tanto na própria ferrovia quanto nas cidades. A agilidade na expansão da ferrovia proporcionou grande crescimento para as atividades econômicas nas cidades, principalmente aquelas ligadas ao café, sendo que praticamente todos os trechos foram financiados pelos próprios fazendeiros que possuíam extremo interesse para que a linha férrea passasse por suas propriedades (LANNA, 2002, p.2).

Cabe uma contextualização relativa à história regional paulista e a expansão ferroviária no Estado de São Paulo. Em meio às transformações do século XIX, cujo foco era o trabalho, o país estava em transição entre o trabalho escravo e o assalariado e, dentro desse contexto, a vida urbana começa a emergir, se desvinculando dos universos agrário e religioso. A partir daí, as cidades e as ferrovias passam a ser símbolos do capitalismo. A implantação das ferrovias mostra as novas vinculações da nação brasileira com o capitalismo internacional, dando sinais de incorporação de novos símbolos, dentre os quais se destacava a velocidade, o que, de acordo com LANNA (2006), significa a materialização de novas relações tempo-espaço.

Na esteira desse desenvolvimento, a ferrovia surge como sinônimo de modernidade, reduzindo distâncias e transportando o “ouro negro”, principal produto de exportação no século XIX (SANTOS, 2000, p.164).

Esta expansão é única quando falamos sobre a maneira como surgiram e a velocidade de sua expansão: de 1860 a 1922. O objetivo da criação de vias de transporte ferroviário, nas décadas de 1860 e 1870, era transportar a crescente lavoura de café para o porto de Santos, de onde seriam exportadas para diversos países. Obviamente, os maiores interessados em descobrir uma maneira mais eficiente de escoar sua produção, e ainda existir a possibilidade de expandir suas lavouras para territórios inexplorados, fazendeiros de diversas regiões do Estado não hesitaram em investir na construção de estradas férreas com o intuito de transportar sua produção para o litoral, o que tornaria seu produto mais competitivo (GHIRARDELLO, 2006, p. 22).

A construção de linhas ferroviárias no Estado de São Paulo, principalmente na região até então chamada de Oeste, gerou possibilidade de expansão das lavouras, aumentando a produção e exportação, o que trouxe novas possibilidades de investimento do capital nacional (privado e estatal) em investimentos urbanos ou nas ferrovias, além de incentivar novos fluxos de mão-de-

obra, incluindo a imigração estrangeira. Este capital foi utilizado de maneira tão rápida e ágil que foi possível fortificar outros segmentos econômicos, principalmente os ligados à cultura do café. Como já se é sabido, os traçados das ferrovias foram elaborados de acordo com a localização das lavouras, principalmente na região centro-sul do estado, obviamente, feitos de acordo com os interesses de administradores das fazendas e seus donos, maiores investidores e interessados no desenvolvimento das linhas, como exemplo claro dos interesses envolvidos, podemos citar o surgimento da Cia Paulista e da Mogiana.

Conforme as linhas começavam a funcionar, vilarejos cresciam e novos núcleos urbanos se desenvolviam, grande parte em razão dos fluxos e instalações que a ferrovia trazia consigo, foi a partir de então “que as cidades apareceram como polo de atração de mão-de-obra, das elites, dos investimentos”. (LANNA, 2006, p.12)

Nesse contexto, surge a Cia Paulista de Estradas de Ferro, fundada em 1864 por um grupo de fazendeiros, negociantes e capitalistas que necessitavam de um meio de escoar o café cultivado no interior do estado de São Paulo com capital totalmente privado. O objetivo desse grupo era que a São Paulo Railway, a "Inglesa" ou "Santos-Jundiaí", levasse seus trilhos até São João do Rio Claro (atual Rio Claro), já que detinha a concessão para tal. A detentora dos direitos de expansão (São Paulo Railway) da linha férrea não tinha interesse de construir seus trilhos além de Jundiaí (último trecho considerado conveniente em relação aos custos de transportes do café), o próprio grupo se incumbiu de financiar e construir a continuação da linha férrea, que alcançou o município de Rio Claro em 1882.

E, assim como inúmeras cidades do interior de São Paulo, Rio Claro se encaixa no perfil das cidades que foram criadas e ou se expandiram em função de atividades agrícolas, principalmente a cana-de-açúcar e o café. O município se situava no Oeste Paulista, que vai de Campinas a Ribeirão Preto, região que se destacou por ser pioneira no desenvolvimento de plantações de café (GARCIA, 1992, p.14). Vale ressaltar que a cidade era a última onde o plantio de café ainda era viável, pois além dela o transporte era economicamente inviável na época. Além disso, a cidade também foi *ponta de trilho* por anos, ou seja, ponto de embarque e desembarque de produtos das áreas ainda não servidas pela estrada de ferro, abrigando a oficina da empresa, o que trouxe novo fôlego para a pequena cidade, que cresceu em função dessa implantação e teve o traçado de sua expansão elaborado por engenheiros da companhia. Como resultado houve

crescente número de trabalhadores oriundos de várias cidades em busca de uma oportunidade, já que existia crescente demanda de mão-de-obra nas oficinas.

Por muitos anos, ser empregado da Cia Paulista de Estrada de Ferro era sinônimo de status social, garantia de estabilidade e de crédito no comércio, sendo uma das colocações mais desejadas da região.

Após mais de cem anos, as ferrovias entraram em declínio com os constantes incentivos governamentais ao transporte rodoviário, selado com a privatização das linhas. Desde então a degradação do patrimônio ferroviário se tornou mais evidente do que nunca. Em Rio Claro, a situação não foi diferente, em poucos anos, o conjunto ferroviário exibiu a deterioração pelo tempo e falta de cuidados em vagões e espaços ferroviários (oficinas, armazéns, vagões, casas, espaços como o museu do eucalipto, capela e casas do Horto Florestal). Atualmente, grande parte das edificações é administrada pela ALL (América Latina Logística), que apenas utiliza parte do espaço das oficinas e os trilhos para transporte de cargas.

Sendo o conjunto ferroviário considerado um marco para a cidade, importante materialização da história do município, essa deterioração não é vista com bons olhos pelos moradores da cidade, que sempre comparam o tempo em que o conjunto ferroviário se encontrava em pleno uso com a funcionalidade e o seu estado atual. De forma geral, há um consenso da população em torno da revitalização dos espaços, que a considera uma importante forma de preservar a identidade da cidade.

Esta questão se torna relevante, pois com a ajuda desses espaços as memórias e lembranças são revividas, recriadas e reposicionadas conforme o tempo em que se inserem as pessoas que recordam.

A questão da memória já nos chamava a atenção, sobretudo a partir das histórias contadas pelo meu avô, que nos colocava com frequência como estes símbolos do passado tais como os acontecimentos gerados pelo suicídio de Getúlio Vargas, a descrição de como as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo eram diferentes de hoje, do bonde que ele utilizava como meio de transporte e que passava a dois quarteirões de sua casa. Ele indagava se as pessoas percebiam a importância de suas memórias e dos locais relacionados à elas como parte da identidade tanto

deles próprios como da comunidade.

Quando ele relembrava as oportunidades que teve para viajar de trem entre as duas cidades sempre destacava a pontualidade, a elegância das pessoas que utilizavam o transporte ferroviário, a organização nas estações ferroviárias e o status de se viajar de trem, principalmente na primeira classe.

Esta importância histórica e o impacto da ferrovia para o desenvolvimento da cidade nos motivaram a realizar esta pesquisa. Estava diante de uma nova possibilidade de trabalho, pois a estrutura da Cia. Paulista na cidade era grande, mantendo a empresa por muito tempo como a principal empregadora de mão-de-obra no município.

Esta temática tem nos motivado desde a graduação quando surgiu a oportunidade de fazer iniciação científica num projeto chamado “Memória do Povoamento no Médio Rio Paraná”, coordenado pelo Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira, docente na Unesp do Campus de Rosana, cujo objetivo era mapear as cidades do oeste do Estado de São Paulo por onde passavam os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, recolhendo dados sobre o modo de vida na época e as percepções dos moradores sobre o passado. Neste estudo tínhamos o objetivo de reconstruir os saberes da população ribeirinha e levantar dados sobre o povoamento das cidades à beira do rio Paraná. Neste projeto, tivemos a oportunidade de fazer um inventário patrimonial da estação ferroviária do município de Presidente Epitácio e de entrevistar antigos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana que lá permaneceram.

O que mais chamou a atenção durante as entrevistas foi a maneira carinhosa com que todos se lembravam dos tempos em que a estação era um ponto importante para o transporte de cargas originadas do Mato Grosso e da própria região, como bois, porcos, madeira, milho, café, soja, areia, pedra e algodão que eram destinadas ao porto de Santos.

Foi particularmente interessante perceber a maneira como a cidade se desenvolveu em função da ferrovia e também as relações de trabalho e os modos de vida, tão intimamente ligados a ela. Entre alguns itens que se destacam, os entrevistados lembraram que os funcionários da Estação Ferroviária Sorocabana (EFS) não precisavam comprar alimentos no armazém da cidade,

como outras pessoas. Os itens eram transportados de trem da capital até a cidade, cada funcionário fazia uma lista dos itens que necessitava, incluindo produtos de limpeza e higiene pessoal. Era possível encomendar todo tipo de mercadoria, até sapatos e laços para cabelo. Para se divertir, era costume passear na orla do rio Paraná, onde era possível fazer piqueniques com a família. As crianças nadavam quase todos os dias.

Entre os homens, a pesca era um hábito muito disseminado, pois além de relaxar, era possível comer o peixe, este hábito perdurou por anos, até o enchimento da UHE de Porto Primavera, após este período não era mais possível pegar peixes na quantidade e qualidade descrita pelos entrevistados, que diziam não precisar chegar ao meio do rio para pescar devido a abundância de peixes na época, além da questão do trabalho árduo, principalmente nos tempos de maior movimento de cargas, aspecto comum a todos os entrevistados. Nestes períodos, era comum trabalhar até 16 horas seguidas para não deixar a carga se acumulando no armazém.

A partir desse projeto descobrimos o valor e a importância das estradas férreas no desenvolvimento do Estado de São Paulo e, mais ainda, o valor que ela tem em Rio Claro, já que a cidade se desenvolveu e organizou seu espaço urbano em função da localização da Estação Ferroviária local. Pesquisando sobre a cidade, vimos que a ferrovia está intimamente ligada ao seu desenvolvimento e que a oficina da Cia Paulista sempre teve grande número de funcionários, tornando-se fundamental na formação da identidade de seus habitantes e para a história deles.

Desde então, tomamos a memória ferroviária como objeto de estudo e agora ampliamos nosso foco buscando entender como as gerações que não vivenciaram esse período de tantas mudanças constroem as memórias sobre a ferrovia do Oeste Paulista.

Tal intento se mostra de extrema importância, pois esta cidade parece ter forte memória ferroviária, principalmente porque concentra grande número de ex-funcionários em determinados bairros (que surgiram pelas ações da Companhia Paulista). Como pesquisadores na área de humanidades se faz mister explorar aspectos não estudados, enquanto seus principais atores estão vivos para que possam nos contar sobre a importância da implantação desse meio de transporte e das novas relações que se originaram nesse contexto, como a implantação do regime de trabalho

assalariado, nova relação de tempo-espaço trazida pela velocidade no trem, caráter ferroviário da cidade e etc.

Nesse sentido, nosso objetivo é identificar como a memória dos ferroviários em Rio Claro é (re) lembrada e revivida tanto pelos seus principais atores (ex-operários-ferroviários) quanto por atores de outras gerações. Desta maneira, reconstruímos a memória coletiva desses trabalhadores e confrontamos com as ideias e percepções de gerações que não viveram esse período nem as transformações trazidas pela ferrovia, mas que se deparam com elas o tempo todo no espaço urbano.

Portanto, nesta pesquisa pudemos perceber o quanto a identidade ferroviária permanece na memória de ex-operários, antigos funcionários da Cia. Paulista de Estrada de Ferro em Rio Claro, compreendendo como ela se reproduz e é ressignificada no contexto urbano atual pelas novas gerações que tiveram pouco ou nenhum contato com a ferrovia, mas que se deparam cotidianamente com os símbolos e lugares dessa época.

Para investigar a memória ferroviária lançamos mão de uma revisão bibliográfica sobre a história da ferrovia no Estado de São Paulo, na região e na cidade de Rio Claro; situamos a Cia Paulista de Estrada de Ferro como patrimônio histórico e construímos nossos referenciais teóricos sobre a memória coletiva e identidade social. Para tanto, autores como Maurice Halbwachs (1990), Pierre Nora (1999), David Lowenthal (1995), Jacques Le Goff (1990), Ecléa Bosi (2003), Stuart Hall (1993), Soraia Ansara (2000), entre outros, foram os principais referenciais teóricos desta pesquisa.

Estruturamos nossa dissertação em sete capítulos: no capítulo 1, apresentamos o contexto histórico, o surgimento da cidade de Rio Claro, desde seu começo como uma simples vila e ponto de parada para muleiros, passando pelo desenvolvimento trazido pelas fazendas de café e a criação das estradas de ferro, que tinham como objetivo transportar a crescente produção cafeeira. Neste capítulo, procuramos mostrar ao leitor o percurso histórico da cidade, apreendendo as razões históricas que atribuíram importância à Cia. Paulista na cidade, que é complementada no Capítulo 2, com a contextualização da expansão do Oeste Paulista e a

implantação do transporte ferroviário e da Cia Paulista de Estrada de Ferro de Rio Claro com capital totalmente privado, fato inédito na época.

Em seguida, no capítulo 3, apresentamos uma revisão da literatura, traçando paralelos com o que já foi pesquisado e escrito a respeito da memória ferroviária ou sobre temas pertinentes. Desta forma, este capítulo mostra um panorama dos trabalhos já desenvolvidos sobre o tema, bem como os autores que utilizados na pesquisa.

O capítulo 4 traz as construções conceituais a respeito da memória como forma de construção da identidade coletiva, não só de um grupo, mas de uma cidade que se identifica como de caráter ferroviário, bem como apresentamos o papel da identidade na construção da memória de forma a completar o capítulo anterior. O objetivo foi contemplar a construção de uma memória coletiva e como a mesma se perpetua ou é esquecida conforme outras gerações se apropriam da mesma.

No quinto capítulo, também teórico, tratamos do patrimônio histórico material e imaterial como parte do legado deixado pela ferrovia e seus usos como forma de preservação da memória da cidade bem como sua importância nesse contexto.

O sexto capítulo refere-se a metodologia utilizada, bem como os instrumentos utilizados na pesquisa e o detalhamento de como foi a pesquisa. Além disso, o capítulo mostra as categorias de análise propostas para melhor compreensão do objeto de estudo. Nossa principal fonte de dados foi originada de fontes orais, pois, como afirma Bosi (2003, p.56):

“A memória traduzida em palavras e que transmite uma experiência vivida tem interesse enorme. Através dela pode-se ter acesso aos momentos de antigamente que permanecem, mesmo que sem que deles se tome consciência, como motivos para o comportamento presente”.

Para tanto, utilizamos a entrevista semiestruturada, construindo um roteiro de perguntas, previamente elaborado levando em consideração as diferenças entre os dois grupos de sujeitos escolhidos de acordo com:

- Grupo 1, com faixa etária até 85 anos, lucidez, boa habilidade para comunicação, ter sido

funcionário da Cia. Paulista em Rio Claro, ambos os sexos;

- Grupo 2, com idade entre 18 e 50 anos, residentes no município de Rio Claro-SP, usuários dos espaços implantados pela Cia. Paulista (como a Estação Central e a Floresta Estadual “Navarro de Andrade”)

A partir dos relatos dos entrevistados, foi possível analisar as memórias de diferentes gerações, suas percepções e significados que permeiam os indivíduos e suas relações com os acontecimentos do passado e com o próprio presente, obtendo informações que vão além do registro de palavras.

A análise das entrevistas é apresentada no sétimo capítulo que tem por objetivo trazer a luz os relatos dos sujeitos entrevistados e a análise destes depoimentos à luz dos nossos referenciais teóricos.

Por fim, no oitavo capítulo apresentamos uma análise dos relatos das pessoas que entrevistamos, na qual apontando semelhanças e dissonâncias entre os discursos dos entrevistados, destacando que a identidade ferroviária evocada pelos habitantes da cidade de Rio Claro, ainda permanece no imaginário das novas gerações e como estes sujeitos lidam com essa relação entre passado e presente.

2. RIO CLARO: DE VILA À CIDADE FERROVIÁRIA

Fachada da Estação Ferroviária de Rio Claro

Fonte: Site Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

A ocupação das terras do Oeste Paulista iniciou-se no século XVIII com pontos de abastecimento de tropas cujo destino eram as regiões mineradoras e que mais tarde se desenvolveriam em decorrência do plantio de café com destino à exportação e áreas portuárias do sudeste. Com o tempo grandes propriedades nasceram em São João Batista do Ribeirão Claro, eram homens que traziam escravos, dinheiros e afins, sendo vários deles participantes da vida política da Corte. A lavoura de cana-de-açúcar é implantada no povoado que recebeu o título de Freguesia em 1830 por um Decreto Imperial, pertencente à vila de Constituição (atual município de Piracicaba) (SANTOS, 2000, p.14). Por volta deste mesmo ano, a população local já era de 2000 pessoas e as atividades comerciais já se desenvolviam ao redor da primeira igreja da

freguesia (IANNI, 1996, p. 31 apud SANTOS, 2000, p.15). Os primeiros passos na urbanização da cidade foram dados pelos fazendeiros, por meio da Sociedade do Bem Comum, composta por fazendeiros locais e políticos da Província, que também possuíam fazendas em São João Batista do Ribeirão Claro. Entre os projetos implantados, além da construção da Igreja, também foi planejado o traçado das ruas da freguesia, baseado nas diretrizes de Pombal para planificação de vilas e cidades. (DELSON, 1997, apud SANTOS, 2000, p.14).

Até a década de 1840, as lavouras de cana-de-açúcar garantiam os investimentos na urbanização e os lucros dos fazendeiros, sendo também o principal produto cultivado.

Aos poucos, o café foi substituindo o interesse dos fazendeiros pela cana-de-açúcar. Em São João Batista do Ribeirão Claro não foi diferente e o local ainda possuía condições muito favoráveis como fertilidade do solo e grande quantidade de terras para expandir a lavoura, gerando conseqüentemente a interiorização da fronteira agrícola. Juntamente com o crescente destaque da produção de café, a cidade tinha seu comércio em expansão, situação trazida pela localização de “boca de sertão”, tal foi o crescimento tanto do comércio quanto da freguesia que São João Batista do Ribeirão Claro se torna cidade em 1857.

Com o aumento do preço do café, motivado pelo aumento do consumo mundial, o “Oeste Paulista” transforma suas lavouras de cana-de-açúcar em lavouras de café, deixando também em voga a questão do trabalho livre, utilizado como alternativa para uma possível falta de mão-de-obra. O destaque na iniciativa de trazer os primeiros imigrantes para a região cabe ao Senador Vergueiro, mostrando os fazendeiros como pessoas de extrema importância nas transformações da região. O sistema empregado nas fazendas do Senador era o de parceria e a nacionalidade dos imigrantes era portuguesa, alemã e suíça (SANTOS, 2000, p.31).

Assim, o café entra em cena, se tornando o principal produto de exportação do país e principalmente em função do produto, a ferrovia será implantada de modo a facilitar o transporte e tornar o produto mais competitivo, passando também a fazer parte da vida das cidades por onde passa e, principalmente, de seus funcionários.

Como consequência, a cidade constrói um caráter ferroviário, ou “ferrovista”, como

Fonte: Arquivo Histórico de Rio Claro

A ferrovia tem um grande significado simbólico, tanto no Estado de São Paulo quanto em outros estados brasileiros. Sua importância vai além da simples funcionalidade do trem como meio de transporte, sendo sinônimo de eficiência e progresso. Diversos fatos históricos e histórias em torno da ferrovia povoam o imaginário de seus funcionários e da população que vive no seu entorno, sobretudo porque muitas cidades surgiram ao longo das suas linhas, trazendo progresso e desenvolvimento.

Isto se deve ao fato de que o processo de industrialização brasileiro está conectado à economia cafeeira, desenvolvida no país durante o século XIX e boa parte do século XX, pois foi ela quem forneceu as bases para o surgimento da indústria no país, que começou a ocorrer ainda na segunda metade do século XIX.

Furtado (2005, p.188) explica que

“a industrialização é um momento do desenvolvimento do capitalismo, da atividade fabril baseada na relação de trabalho assalariada. Seu resultado é o capitalismo pleno ou industrial, onde a indústria constitui o setor-chave da economia e a relação de trabalho tipicamente capitalista - a relação entre a burguesia (capitalistas) e o proletariado (trabalhador assalariado) - torna-se dominante no conjunto da sociedade.”

Logo, pode-se falar em industrialização no Brasil a partir do final do século XIX, período em que foi abolida a escravidão no país e se assiste a uma expansão da relação assalariada. Antes disso havia algumas indústrias isoladas, artesanato e manufaturas, mas não industrialização.

Dentre as contribuições da economia cafeeira, podemos mencionar a acumulação de capital necessário para o processo de industrialização, criação de infra-estrutura, formação de mercado de consumo, mão de obra utilizada, especialmente os migrantes europeus não portugueses, como os italianos.

A cafeicultura, que figurava como força motriz da economia brasileira, necessitava de mão de obra. Isso estimulou a entrada de um número considerável de imigrantes, que trouxeram novas técnicas de produção de manufaturados e foi a primeira mão de obra assalariada no Brasil. Assim, esses trabalhadores vindos de fora constituíram um mercado consumidor indispensável ao desenvolvimento industrial, bem como força de trabalho especializada. Logo se desenvolve um mercado consumidor bem maior com o crescimento das cidades que se expandiram formando bairros ao redor das indústrias e habitados, majoritariamente, por imigrantes.

Segundo Wilma Peres Costa:

“é lícito supor que as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano de trabalho assalariado no Brasil e em São Paulo particularmente, atraindo e concentrando tanto mão de obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão de obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro de uma ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação histórica acelera” (COSTA, 1965, p. 160).

A imigração foi um fator importante para o surto da industrialização brasileira que se iniciou no final do século XIX. Os imigrantes foram os primeiros trabalhadores assalariados no Brasil, os primeiros operários na indústria nascente e aumentaram o mercado consumidor do país, pois já tinham o hábito de adquirir bens manufaturados nos seus países de origem. A rápida expansão da cafeicultura cria também seu primeiro problema: a escassez de mão-de-obra provocada pela interrupção definitiva do tráfico africano em 1850. A solução encontrada é a atração de imigrantes, com o apoio oficial. Nas últimas décadas do século XIX, as fazendas de café receberam milhares de imigrantes europeus, que vêm trabalhar em regime de parceria, recebendo por produção ou como assalariado.

Odilon Nogueira de Matos, que também é um antigo ferroviário da Companhia Paulista, caracteriza a ferrovia em sua obra “Café e Ferrovias” como “a força de uma realidade” e assinala “a importância das estradas de ferro para a fixação do povoamento e o desenvolvimento de tais regiões” (MATOS, 1974, p.110). A ferrovia transforma e modela uma paisagem urbana:

“a chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com

a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de uma atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades” (MATOS, 1974, p.170)

Esse crescimento também alterou a compreensão do homem sobre o espaço, como explicam Zanirato e Ribeiro (2006, p.253):

“A aceleração da urbanização no decorrer do século XX fez que a cidade passasse a ser compreendida como um tecido vivo, composto por edificações e por pessoas, congregando ambientes do passado que podem ser conservados e, ao mesmo tempo, integrados à dinâmica urbana. Ela tornou-se um nível específico da prática social na qual se vêem paisagens, arquiteturas, praças, ruas, formas de sociabilidade; um lugar não homogêneo e articulado, mas antes um mosaico muitas vezes sobreposto, que expressa tempos e modos diferenciados de viver.”

Podemos considerar que a expansão das linhas férreas encontrou ambiente propício para esse modo de compreensão, num país que se inseria num novo contexto político e social, em meio às transformações do século XIX, cujo foco era o trabalho. O Brasil estava em transição entre o trabalho escravo e o assalariado e, dentro desse meio, a vida urbana começa a emergir, se desvinculando dos universos agrário e religioso. A partir daí, as cidades e as ferrovias passam a ser símbolos do capitalismo. A implantação das ferrovias mostra as novas vinculações da nação brasileira com o capitalismo internacional, dando sinais de incorporação de novos símbolos, dentre os quais se destacava a velocidade, o que, de acordo com (LANNA, 2006, p. 18), significa a materialização de novas relações tempo-espaço.

A construção de linhas ferroviárias no Estado de São Paulo, principalmente na região até então chamada de Oeste, gerou possibilidade de expansão das lavouras, aumentando a produção e exportação, o que geraria novas possibilidades de investimento do capital nacional (privado e estatal) em investimentos urbanos ou nas ferrovias, além de incentivar novos fluxos de mão-de-obra, incluindo a imigração estrangeira. Este capital foi utilizado de maneira tão rápida e ágil que

foi possível, ainda de acordo com (LANNA, 2006, p. 14), fortificar outros segmentos econômicos, principalmente os ligados à cultura do café. Essa velocidade, na implantação da ferrovia, gerou aumento expressivo nas atividades econômicas, principalmente as ligadas ao café, e absorveu a mão-de-obra disponível gerada pela transição do trabalho escravo para o livre, pois surgiam nas cidades novos produtos e serviços, de caráter urbano.

Conforme as linhas começavam a funcionar, vilarejos cresciam e novos núcleos urbanos se desenvolviam, grande parte em razão dos fluxos e instalações que a ferrovia trazia consigo, foi a partir de então “que as cidades apareceram como pólo de atração de mão-de-obra, das elites, dos investimentos”. (LANNA, 2006, p. 23).

Como símbolo maior da inserção do país dos novos símbolos do capitalismo, a ferrovia foi uma das pioneiras na utilização do trabalho assalariado no Estado de São Paulo e na racionalização do mesmo, gerando novos hábitos de trabalho.

As cidades em que os trilhos passavam experimentaram uma nova onda de urbanização e desenvolvimento, passando a organizar suas ruas em função do traçado da ferrovia e oferecendo novos serviços, dando novo ânimo a vida urbana.

A estação ferroviária e seu relógio demarcam os novos tempos nas cidades, não só na paisagem urbana como nas relações de trabalho. Segundo a socióloga Liliana Segnini, “as ferrovias foram escolas na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho” baseada na burocracia moderna (SEGNINI, 1982, p. 15).

O crescimento das cidades por onde as linhas férreas passaram se deu conforme a própria ferrovia crescia, principalmente no sul e sudeste do país, onde as ferrovias mais se desenvolveram. Nessas cidades houve grande demanda de mão de obra, que foi suprida por imigrantes. Os municípios foram crescendo em volta da linha do trem bem como a demanda por serviços e moradia. As indústrias também se proliferaram nessas cidades com o objetivo de se permanecer próximas ao meio de transporte de seus produtos.

Em Rio Claro, assim como na maioria das cidades com histórico semelhante, houve uma

grande transformação com a chegada das ferrovias, desde 1876, que teve como impacto a proliferação das atividades urbanas e um surto demográfico. A frente e ruas próximas da estação é o local do comércio e dos hotéis. Na parte de trás formaram-se os bairros Cidade Nova e Vila Alemã e, mais próximo do Horto Florestal, o bairro Vila Paulista. Esses bairros trazem suas peculiaridades por serem o subúrbio em cuja história está associada o desenvolvimento da ferrovia que marcou intensamente seu cotidiano e de onde era possível escutar os apitos que cadenciavam os horários de trabalho nas oficinas e que serviam de referência. Entre os impactos mais significativos encontra-se a notação do tempo. O tempo natural estava agora ameaçado pelo tempo do relógio. O trem era eficiente, “podia-se ajustar o relógio com a sua passagem”. O antigo ferroviário espelhava essa “eficiência”.

A cidade se diversificou economicamente permitindo o desenvolvimento de outros setores da indústria e de serviços. A estação e os bairros existem, a estação ainda abriga grande fluxo de pessoas, por ter se transformado na estação central de ônibus, já os bairros perderam a característica ferroviária de outrora em função de vários fatores como expansão imobiliária e crescimento populacional.

Conforme já apontamos, o objetivo principal da implantação da ferrovia no chamado Oeste Paulista era facilitar o transporte do principal produto agrícola da época, o café, funcionando como elo entre o interior e a Província de São Paulo inserindo a região num contexto mundial vigente, onde uma nova rede de produtos e consumo se estabelecia, fruto da segunda Revolução Industrial, como explica José Leme Galvão Jr. :

“Enquanto a máquina a vapor simboliza a primeira fase da Revolução Industrial, até então praticamente contida na Europa, as ferrovias e as locomotivas simbolizam a segunda fase, quando de fato eclodiram os efeitos internacionais da industrialização. O Brasil começou a se redefinir para integrar os sistemas internacionais da indústria e comércio, e essa redefinição ainda é a parte visível da herança daquele período, partes ainda remanescentes e umas tantas revitalizadas das cidades e das arquiteturas.”(GALVÃO JR, 2014, pg 3).

O custo com transporte já era considerado um grande problema ainda quando a cana-de-

açúcar era o principal produto, isto porque as estradas que levavam até Santos eram simples e perigosamente sujeitas ao clima, além de gastos com tração animal, sujeitando os produtores a perderem parte da carga e , conseqüentemente, reduzindo os lucros.

Assim, a substituição do transporte de mulas e dos tropeiros por máquinas diminuiria de forma drástica o tempo de transporte dos produtos agrícolas entre a lavoura e o porto, traria não só avanços econômicos, mas também sociais e urbanos. Observando os avanços que a modalidade de transporte trazia, de Santos até Jundiaí, a última cidade antes do início do “Oeste Paulista” e até onde o investimento era economicamente viável para detentora dos direitos de implantação, a São Paulo Railway, não havendo interesse por parte dela de expandir a linha. Mas, para que este projeto saísse do papel os fazendeiros locais teriam que arcar com os custos, pois a detentora dos direitos de uso, a São Paulo Railway, não tinha interesse de expandir sua linha além de Jundiaí e tampouco o Governo Imperial dispunha de recursos para tal investimento.

Sendo esta considerada a única alternativa para solucionar o transporte do café, que era feito por tropas muars das próprias fazendas e também tropas contratadas, mas em número não suficiente para suprir a grande quantidade produzida, os fazendeiros investiram na construção do trecho de Jundiaí até Campinas, em 1872, e posteriormente chegou a Rio Claro em 1882, originando o movimento na expansão da ferrovia em direção ao “Oeste Paulista” e criando a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro. Apoiados por Saldanha Marinho, então presidente da província de São Paulo, considerado o fundador da empresa, pois incentivou intensamente os fazendeiros e capitalistas a investirem na construção da linha, afirmando que quanto mais ela tardasse, mais prejuízo traria a todos (MATTOS, 1974, p. 72).

Este foi um passo de extrema importância, já que a Cia. Paulista não se interessava no prolongamento, gerando articulação e ação dos principais interessados sem apoio do governo da Província, levando adiante o empreendimento.

Assim, os fazendeiros investiram na construção do trecho de Jundiaí até Campinas, em 1872, e posteriormente chegou a Rio Claro em 1882, originando o movimento na expansão da ferrovia em direção ao “Oeste Paulista” e criando a Companhia Rio Claro Paulista de Estradas de

Ferro. Apoiados por Saldanha Marinho, então presidente da província de São Paulo, considerado o fundador da empresa, pois incentivou intensamente os fazendeiros e capitalistas a investirem na construção da linha, afirmando que quanto mais ela tardasse, mais prejuízo traria a todos (MATOS, 1974, p.62).

O grande diferencial da Cia. era o fato de a mesma não depender de capital estrangeiro, sendo financiada pelos maiores e mais conhecidos fazendeiros com grandes propriedades em São Paulo, motivo de orgulho, também citado por Saldanha Marinho. O capital requerido para a construção da linha foi obtido por meio da sociedade por ações e em pouco tempo já obtiveram mais da metade do capital necessário. Em janeiro de 1868 a Cia Paulista já possuía mais de 16 mil acionistas (GARCIA, 2002, p.22).

A velocidade na implantação da ferrovia gerou aumento expressivo nas atividades econômicas, principalmente as ligadas ao café, e absorveu a mão-de-obra disponível gerada pela transição do trabalho escravo para o livre, pois surgiam nas cidades novos produtos e serviços, de caráter urbano. Também gerou o que podemos chamar de ciclo, pois este novo meio de transporte diminuiu os custos do café e aumentou os lucros, que eram investidos na expansão das linhas, aumentando o número de novas áreas cultivadas, que geravam mais lucros, novamente investidos na ferrovia e assim sucessivamente.

Como símbolo maior da inserção do país no capitalismo, a ferrovia foi uma das pioneiras na utilização do trabalho assalariado no Estado de São Paulo e na racionalização do mesmo, gerando novos hábitos de trabalho.

As cidades em que os trilhos passavam experimentaram uma nova onda de urbanização e desenvolvimento, passando a organizar suas ruas em função do traçado da ferrovia e oferecendo novos serviços, dando novo ânimo a vida urbana.

Em Rio Claro esta situação foi além, quando os trilhos chegaram, em 1876, cidade se torna “ponta de trilho” com a instalação da sede da empresa na cidade, também concentrando toda a produção das regiões do interior e fez emergir um forte comércio para a população local e região, fornecendo gêneros alimentícios e suprimentos. Posteriormente, a cidade também se tornou um

entroncamento, pois os trilhos que chegariam a São Carlos, Araraquara e Jaú em 1884, 1885, 1887, respectivamente, partiriam de Rio Claro. (LANNA, 2002, p. 20)

A influência da Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro para a urbanização de Rio Claro foi considerável. Em primeiro lugar, porque sua sede foi instalada na cidade; formou-se um entroncamento ferroviário na cidade para baldeação obrigatória entre as duas bitolas. Em segundo lugar, instalavam-se ali um dos mais importantes segmentos que vinha somar-se ao já expressivo número de serviços oferecidos à população. Em terceiro, e extremamente importante, demandar trabalhadores e ampliar a oferta de trabalho, direta ou indiretamente ligados a Companhia Rio Claro.

Com suas instalações na cidade, montou-se uma infraestrutura que era capaz de responder às necessidades da empresa que após sucessivas vendas foi adquirida pela Companhia Paulista, que utilizou de toda as instalações preexistentes instalando, em 1892, suas Oficinas de Reparos. Com o prolongamento da linha férrea rumo a São Carlos, Rio Claro deixa a condição de "ponta de trilho" e passa a condição de "intermediária", abrigando serviços das empresas, como entroncamento ferroviário, oficinas, escritórios, armazéns e etc, apresentando um caráter pronunciado no âmbito de serviços dessa natureza. Por essa razão, a partir da instalação desses equipamentos e consequente desenvolvimento urbano, considera-se a formação de um caráter "ferrovista" na cidade, como designou Hogan (1986).

O crescimento gerado por estas mudanças deu nova dinâmica à cidade, passando pela crise do café e sobrevivendo de pequenas indústrias e das oficinas, que absorviam grande mão-de-obra local e geravam demanda por bens e serviços. No ano de inauguração das Oficinas havia mais de 2.000 trabalhadores na Companhia Paulista, incluindo, neste quadro, trabalhadores imigrantes oriundos do café. (GARCIA, 2002, p. 33). Tal Companhia tornou-se a maior empregadora industrial na época.

Com um número tão elevado de funcionários, a Companhia Paulista implantou benfeitorias com o objetivo de controlar sua mão-de-obra, tentando evitar o descontentamento, mantendo seus empregados satisfeitos criando uma cooperativa de consumo, de assistência

médica, do fornecimento de aves, ovos, madeiras e mel (implantada na atual Floresta Estadual), da criação do Grêmio Recreativo e da criação de um teatro.

Apesar do esforço da Companhia Paulista, em conter a organização dos trabalhadores, não foi possível evitar a formação de um movimento operário, já que o ambiente se tornou propício para tal, em virtude da crescente chegada de trabalhadores imigrantes, que traziam consigo teorias e ideologias anarquistas e o próprio crescimento urbano, que facilitava a congregação e os encontros de trabalhadores, que foram peças chaves para a eclosão de "conflito social" (FAUSTO, 1976, p. 21), no qual emergiam os setores secundário e terciário no âmbito econômico, dentre elas a ferrovia, como importante elemento no interior do complexo cafeeiro.

Ainda de acordo com Fausto (1976) esse movimento teve origem nas condições de vida e de trabalho do operário. É sabido que no final do século XIX e início do seguinte, suas condições de trabalho eram ultrajantes, com baixa remuneração e grande jornada de trabalho, exploração do trabalho feminino e de crianças, inexistência de direitos previdenciários e aposentadorias. E é justamente no início do século XX que ocorre a fase de ascensão do movimento operário (de 1905 a 1908). Este "período de ascensão se define pelo maior êxito organizatório, maior número de mobilizações, surgimento de leis repressivas". (FAUSTO, 1976, p.173)

Nesse sentido, as cidades que abrigavam atividades diretamente ligadas à Companhia Paulista sofreram consequências imediatas com a deflagração da greve dos ferroviários de 1906, que mesmo não adquirindo a expressão da greve de 1917, em São Paulo, no que concerne ao movimento operário em geral, expressou de maneira contundente a transformação da cidade nas diversas esferas da realidade e com repercussões imediatas na esfera urbana.

Em Rio Claro, as manifestações por melhores condições de trabalho já haviam se mostrado frequentes, tanto no campo (nos períodos de colheita) quanto na cidade, mas todas sem organização. Antes da greve de 1906, houve uma primeira movimentação dos ferroviários na cidade, quando os trabalhadores das oficinas em Rio Claro cruzaram os braços por um dia, em decorrência do aumento das horas de trabalho e da diminuição dos salários, em setembro de 1901. Por pertencer ao setor de serviços e representar um setor de extrema relevância

concentrador de trabalhadores, somado à dependência direta da economia agroexportadora das ferrovias, as greves ganhavam significativa repercussão econômica, passando a serem tratadas de forma violenta e repressiva. Por outro lado, no interior da Companhia Paulista suas relações de produção estavam sendo redefinidas, passando da dominação tradicional, baseada no paternalismo para o sistema racional-legal, que segundo Segnini (1986, p.40), adota a burocracia como o núcleo de dominação do trabalhador. Esta forma de paternalismo que ainda permaneceu até a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.), contando ainda com a escola de aprendizes (SENAI) e os subsídios da empresa para construção de casas para os funcionários.

Conforme veremos abaixo, o impacto dessa greve na rotina da cidade foi grande, paralisando serviços, transporte de mercadorias bem como mobilizando comerciantes, moradores e mídia local que cruzaram os braços em apoio aos grevistas.

Santos (2000, p.166) descreveu a razão pela qual a greve foi deflagrada:

“As razões que levaram ao movimento de maio de 1906 fundamentavam-se na objeção a obrigatoriedade de adesão às Caixas Benéficas; no aumento da jornada de trabalho com redução de salários a partir de outubro de 1905, em decorrência da modernização empregada nas oficinas e que culminou na demissão de muitos trabalhadores; contra o despotismo do chefe da estação de Jundiaí, o Sr. Francisco Paes Leme de Monlevade e do Inspetor geral Dr. Manoel Pinto Torres Neves; e a transferência das oficinas de serraria de Jundiaí para Rio Claro e as oficinas de reparos de Rio Claro para Jundiaí. (LEME, 1986, p. 65) Sob nosso ponto de vista - a cidade durante a greve - esse último fator se enquadra como de fundamental importância; justamente no tocante ao apoio da população e do comércio em geral à greve, pois muito provavelmente com a transferência das oficinas de reparos para Jundiaí, muitos comerciantes com suas atividades relacionadas aos reparos se viram economicamente prejudicados, o que justifica o amplo apoio ao movimento. Em outras palavras, os fazendeiros-negociantes (então proprietários e administradores da Paulista) não detinham mais aquele poder hegemônico de antigamente sobre a cidade; havia outras pessoas e grupos, isto é, outros interesses em jogo.

No dia 15 de maio de 1906, utilizando-se do telégrafo da empresa, foi enviada uma mensagem cifrada com os seguintes dizeres - *Hoje há ensaio* - através da qual todas as atividades no tronco da Cia. Paulista foram paralisadas. Estações, tráfego e linha, num total de 1057 km de trilhos em 119 estações paralisaram as atividades chegando o número de trabalhadores em greve a mais ou menos 3.800. Nas palavras de Boris Fausto, "estavam iniciando a principal greve

ferroviária do Estado, em toda a história da Primeira República. Na base do descontentamento, encontrava-se uma política de modernização da companhia que, em sua forma clássica, afetava o nível de emprego e o salário dos operários, ao lado de medidas contrárias à organização autônoma destes" entre eles a repressão aos que aderissem à Liga Operária e a obrigatoriedade de adesão a Caixa Beneficente e aos Grêmios Recreativos."

O impacto desta greve foi significativo, visto que o transporte de mercadorias e passageiros, paralisando todos os serviços que dependiam desse transporte, como pagamentos, correios, mantimentos e etc. Os grevistas atuaram de forma inédita, ao enviar cartas abertas à população em jornais, tanto na capital quanto em Rio Claro, onde obteve apoio do jornal local e de outros setores, como LEME (1986, p.172) conta "...o sr. Julio Stem, proprietário da Fábrica de Cerveja "Rio Claro", declarou pessoalmente em uma reunião da Liga que estava fechando as portas de seu estabelecimento em apoio à greve, espalhando folhetins pela cidade explicando os motivos do fechamento: solidariedade aos ferroviários." O jornal da cidade também paralisou as atividades, como forma de apoio aos grevistas.

Alterando a rotina da cidade, a polícia toma os espaços com a o objetivo de "retomar a ordem", mostrando proporções até então não conhecidas pelos moradores da cidade, assustando a todos. O objetivo da presença policial era de demonstrar o poder por parte da empresa e a indiferença do governo de Tibiriçá no que se refere aos trabalhadores.

Conforme ameaça da Cia. Paulista, vários operários foram demitidos e seus cargos assumidos por pessoas não qualificadas na tentativa de restabelecer o tráfego, medida que não foi eficiente. Aos poucos, o movimento foi perdendo força, principalmente após uma manifestação ocorrida em 29 de maio que culminou na morte de dois funcionários, Ernesto Gould e Manoel Dias, o que levou a categoria a aceitar as orientações da Federação Operária de voltar ao trabalho (Jornal "O Alpha". 29 de maio de 1906. Rio Claro, p. 02-03). Ainda assim, a polícia permaneceu na cidade e nas oficinas da Cia. Paulista, até a sala de espera da estação funcionava como depósito para o arsenal.

Assim, Garcia (1886) nos explica que essa greve pode ser considerada de grande importância para a cidade por extrapolar os limites do trabalho e gerar comoção e solidariedade por parte da população, salvos seus interesses no momento.

Outro lugar que faz parte da composição do conjunto ferroviário rioclarense é o Horto Florestal, que foi criado com o objetivo de fomentar a produção de madeira para utilizar em dormentes e como lenha. Encarregado desse projeto, Edmundo Navarro de Andrade realizou experiências durante seis anos para determinar a madeira mais adequada para fornecer lenha madeira. O eucalipto foi escolhido para tal intento.

“A partir daí, a Companhia Paulista iniciou a aquisição de propriedades rurais para a expansão da cultura do eucalipto. Assim, o atual Horto Florestal de Rio Claro foi adquirido por partes, tendo seu início em 1909, com a primeira gleba de terra de 1.403 alqueires, um casarão que era a sede e colônia de trabalhadores. 147 alqueires Formando o Horto Florestal de Rio Claro, que atualmente responde como pulmão da cidade e região, mas que sua origem encontra-se, provavelmente, na influência das serrarias ali instaladas em 1906.” (SANTOS, 2000, P.181).

Esta instalação, bem como a estação ferroviária, faz parte do cotidiano dos moradores da cidade até hoje, sendo lembrado e frequentado também por cidadãos que não fizeram parte da Companhia Paulista, principalmente o Grêmio Recreativo e o Horto Florestal.

O Horto Florestal de Rio Claro foi criado em 1909 por Edmundo Navarro de Andrade com o objetivo de suprir a demanda de dormentes para a ferrovia, fazendo do local centro de diversas pesquisas sobre o eucalipto, onde foram arquivados os resultados de seus trabalhos, que deram origem ao Museu do Eucalipto em 1916, sendo o pioneiro nesse tipo de pesquisa. Atualmente, o local é classificado como categoria Florestal, visando o manejo sustentável dos recursos, pesquisa e a visitação pública, tornando-se FEENA (Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade).

3. A FERROVIA PAULISTA COMO OBJETO DE ESTUDO

Grande parte dos estudos sobre ferrovias é encontrada na área da história, outra enorme parte, sobre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tem enfoque na forma de trabalho imposta pela ferrovia. Entretanto tais estudos não tiveram nenhuma pretensão em abordar a memória coletiva.

Alguns estudos mais recentes merecem destaque como a dissertação de Marcos Zambello, defendida em 2005 e intitulada: *Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*, e cujo tema é a memória associada às relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. A tese de Álvaro Tenca, defendida em 2002 é outro estudo com enfoque na relação entre memória e trabalho e tem como título “*Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex-alunos do Curso de Ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*”. A partir das falas de antigos ferroviários, na referida tese o autor discute as formas de controle nos processos de trabalho impostos pela Companhia Paulista criado pela empresa para formar futuros ferroviários com novas diretrizes de racionalização da época.

Nas investigações sobre o tema, encontramos trabalhos sobre patrimônio cultural e industrial, voltados para área da arquitetura e arqueologia, no entanto, o trabalho de Guilherme Pozzer (2007) “A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas : estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)” se destaca. Nesta pesquisa o objeto de estudo foi a Estação Ferroviária de Campinas e o autor procurou mostrar as representações simbólicas construídas sobre a estação e como tais representações foram se transformando no decorrer dos anos, compreendendo o simbolismo que ela adquiriu e como ele se transformou ao longo dos anos, desde sua implantação na cidade, passando por seu tombamento como patrimônio histórico e sua ressignificação como centro cultural.

Aproximando-nos um pouco mais de nosso objeto de estudo, Denise Fernandes Geribello

(2011), em sua dissertação de mestrado intitulada "Habitar o patrimônio cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas - Jaguariúna", mostra como a população se apropria dos espaços remanescentes da ferrovia nos pátios de Anhumas e Jaguariúna elaborando também um inventário destes espaços do complexo ferroviário. Segundo a autora, as edificações habitacionais presentes no conjunto integravam programas da Companhia Mogiana de construção de casas para seus funcionários. Atualmente estas casas são habitadas de forma precária e sem conforto, onde os moradores relacionam sua permanência à possibilidade de geração de renda, ao benefício da moradia sem o pagamento de aluguel e à localização.

Ainda nessa linha, Lêda Rodrigues Vieira (2000) publicou um artigo, "Cidade ferroviária: História e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1930", problematizando o processo de constituição das estradas de ferro em território piauiense entre os anos de 1916 a 1937 e a forma como os ferroviários atribuíram significado, a partir de suas experiências, vivenciadas não apenas nos locais de trabalho, bem como nos outros cenários sociais da cidade de Parnaíba, situada na região norte do estado Piauí. A pesquisadora utilizou histórias de vida de antigos ferroviários e documentos oficiais. Esta dissertação se aproxima de nossa pesquisa quando busca compreender a relação entre ferrovia e cidade, a partir do olhar de ex-ferroviários.

Rosângela Maria Silva Petuba (2010) escreveu um artigo, baseado em sua tese de doutorado com o título "Cidade, ferrovia e trabalhadores ferroviários em Ponta Grossa-PR (1950-1990): memórias e histórias sobre o viver e trabalhar como ferroviário em períodos de modernização urbana" tecendo um diálogo entre as memórias construídas sobre os modos de viver e trabalhar de ferroviários e de suas famílias na cidade Ponta Grossa a partir da década de 1950, analisando diferentes projetos de modernidade urbana gestados na cidade mostrando como muitos discursos sobre o significado da ferrovia e dos seus trabalhadores foram produzidos. O estudo apontou que de acordo com a mídia local, a estação ferroviária foi considerada como empecilho para o crescimento, forçando a Prefeitura local a se articular para que houvesse um remanejamento desse fluxo. Assim, a autora mostrou como a cidade se rearranjou conforme o surgimento de novas demandas.

Dentre outras pesquisas sobre o tema, Silvia Helena Zanirato (2009) traz importante

contribuição em seu artigo “Usos sociais do patrimônio cultural e natural”, na qual discorre sobre a participação social na conservação de bens culturais e naturais que surgem como parte da identidade de uma localidade, explanando sobre o distanciamento e desafios na mobilização da comunidade local frente a um bem. Ainda que a autora não trate exatamente da questão do patrimônio ferroviário nesse trabalho, suas conceituações sobre usos sociais do patrimônio são importantes para pensar na relevância de uma edificação dentro do contexto urbano.

Cabe ressaltar que não entraremos no mérito da questão de mobilização, mas ainda assim o texto, por meio dos usos sociais e vínculos de identificação, propõe outro olhar sobre como a comunidade percebe um bem. Fazendo uma reflexão sobre os modelos institucionais de preservação, Célia Reis Camargo publicou em 2006 um artigo que mostra como estes atuais modelos trouxeram novos sentidos aos trabalhos no campo da memória social, cujas políticas patrimoniais passam ter foco local.

As relações entre patrimônio e memória, são desenvolvidas por Maria Leticia Mazzucchi Ferreira, num artigo, publicado em 2009, “Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória”. A autora procura mostrar como tal bem é trabalhado de forma a se tornar consumível, vinculando-o às práticas culturais, como museus, por exemplo, e os aproximando dos conceitos de identidade, gerando identificação por meio de memórias.

Cláudia Machado Ribeiro, em dissertação publicada em 2012, intitulada “A patrimonialização de remanescentes do processo de industrialização: o legado da Cia. Nacional de Álcalis” investiga os movimentos destinados a dar novos sentidos ao patrimônio industrial. Defendendo que este patrimônio é passível de novas interpretações, a autora investiga quais são os critérios na escolha desses bens e sobre quais valores os discursos se articulam para tal legitimação, entre eles, a memória.

Dessa forma, o reconhecimento da Cia. Nacional de Álcalis como patrimônio industrial, segundo a autora, poderia funcionar como âncora para relacioná-la a outros domínios patrimoniais como o patrimônio geológico, o patrimônio ligado à biodiversidade, o patrimônio genético, a paisagem das salinas etc.

Já Donizete Rodrigues (2012), utiliza uma abordagem antropológica para escrever sobre patrimônio e memória social, considerando tais conceitos como sistemas de representação social e coletivamente que são construídos e partilhados ao longo do tempo, tendo papel importante a globalização do processo de (des) territorialização cultural e construção de novas identidades.

Outro estudo, uma dissertação de mestrado de Carlos Eduardo Ribeiro Silveira, defendida em 2009, chamada “Fragmentos Urbanos: o patrimônio e a construção das paisagens simbólicas nas cidades contemporâneas” nos traz a relação entre os cidadãos e as cidades modernas, considerando sua participação na construção da memória social e das identidades. O autor utiliza diferentes edificações de interesse histórico, tidas como símbolos, na esfera do patrimônio para pensar tal relação, afirmando que o patrimônio é o resultado (material ou simbólico) de algo que nos é legado pelo “passado”, por meio do qual nos relacionamos com o “presente” perpassando os tempos em direção ao “futuro”. Silveira (2009) considera de extrema importância a apreensão do significado do termo “patrimônio” a fim de promover a valorização e a manutenção dos bens que o constituem, para que as gerações futuras tenham registros significativos dos produtos sociais do nosso tempo.

Ainda nessa perspectiva, um artigo publicado pelo IPHAN, traz uma reflexão sobre a construção conceitual no processo de valoração do patrimônio cultural ferroviário em Pernambuco, mediante a categoria “memória ferroviária”. Partindo desta categoria – fundamentada nas teorias que tratam das noções de memória social e de lugar de memória – se investiga os limites e as potencialidades da preservação do patrimônio ferroviário, a partir do processo de valoração de um Pátio Ferroviário. Os autores Maria Emília Lopes Freire, Fábio Cavalcanti, George Bessoni e Marcelo Freitas concluem que a metodologia da História Oral se coloca como alternativa para a apreensão de histórias de vida e memórias sociais ligadas à memória ferroviária, bem como a obtenção de dados a partir de inventários, registros, pesquisas documentais, sendo este trabalho com uma perspectiva mais teórica.

No que tange à memória coletiva de operários encontramos a dissertação de mestrado de Soraia Ansara (2000) “*Repressão e lutas operárias na memória coletiva da classe trabalhadora em São Paulo*”. Neste estudo, a autora analisa como a memória da greve dos operários da Fábrica

de Cimento de Perus, ocorrida entre 1962 e 1969, foi reconstruída pelas gerações atuais – netos dos operários, lideranças sindicais e comunitárias – que vivem ainda hoje ao redor da Fábrica de Cimento. Ansara buscou perceber como esta memória se reproduz num contexto social urbano constituído de pessoas com diferentes vínculos com os atores envolvidos.

Com certa semelhança, Andréa Casa Nova Maia escreveu, em 2009, um artigo chamado “Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo” no qual discutiu sobre o cotidiano, a luta por direitos e as formas de organização de ferroviários que trabalharam na Rede Ferroviária Federal S.A. entre os anos de 1957 e 1996, até os dias de hoje, em Minas Gerais. Nele, a autora descreve esse cotidiano apresentando trechos de entrevistas concedidas por esses trabalhadores, sendo centrais as questões sobre a organização operária no período.

Mais próximo de nosso estudo, temos “O apito do progresso republicano: memórias e histórias da Estação Ferroviária de Pouso Alegre/MG”, em que Ana Eugênia Nunes Andrade e Fernando Henrique do Vale (2012) propõem uma análise da memória dos sujeitos históricos buscando entender as diferentes lembranças, as memórias do tempo em que o espaço ferroviário da cidade tinha destaque.

Quando vinculamos novas gerações ao patrimônio, encontramos trabalhos cujos objetivos são focados em políticas de educação patrimonial voltadas a esse público, como a dissertação de Irene da Silva Fonseca dos Santos, defendida em 2008 que investiga os caminhos político-educacionais para que a escola seja a instituição onde crianças e jovens aprendam a importância da preservação do patrimônio histórico-cultural de forma crítica e não por meio de interpretações impostas.

Assim, baseado nesse panorama, o objetivo proposto nesta pesquisa se diferencia de outros estudos já feitos, pois leva em conta a percepção das novas gerações sobre o passado – segmento ainda não estudado – e como o mesmo se reproduz atualmente .

Vale ressaltar que nosso intento é perceber como a memória da ferrovia se reproduz e é ressignificada no contexto urbano atual pelas novas gerações, que tiveram pouco ou nenhum

contato com a ferrovia, mas se deparam cotidianamente com os símbolos dessa época. Desta maneira, esta pesquisa poderá contribuir mostrando a importância histórica e os significados construídos pela população sobre um meio de transporte, que não só marcou uma época como trouxe diferentes formas de sociabilidade, trabalho e desenvolvimento do espaço urbano, para as gerações que não participaram desse grande momento de nossa história. Além de mostrar como os vínculos entre a memória e o espaço, memória e grupos, memória e tempo, favorecem a construção das memórias na atualidade e perpassam diferentes gerações que atribuem diferentes significados aos acontecimentos do passado.

4. A MEMÓRIA NA CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE FERROVIÁRIA

”O estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente ao qual a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento.” (LE GOFF, 1924, p. 179)

Cotidianamente, recorremos à memória para relembrar de alguma situação ou informação que nos é relevante no momento, subsidiando-as com informações oriundas de pessoas de nosso convívio. De tão rotineira, tal ação passa despercebida, mas é fundamental na formação de nossas memórias sociais e pessoais, fortalecendo ou enfraquecendo variadas relações, como veremos adiante.

Inúmeras definições são propostas na tentativa de elucidar esse campo tão complexo que é a memória, na acepção social da palavra, sendo algumas mais relevantes para a nossa pesquisa.

Apesar do volume de estudos sobre o tema podemos admitir, como propõe Le Goff (1982, p. 54), que o estudo da memória é um problema contemporâneo que se opõe ao eterno presente. Pierre Nora (1993) vai além nesse pensamento, afirmando que “(...) a história é o que nossas sociedades condenadas ao esquecimento fazem do passado, porque levadas pela mudanças” Ainda segundo o autor, memória coletiva é “o que fica do passado no vivido dos grupos, ou o que estes grupos fazem do passado”. (p.8)

De similar opinião, mas ampliando a concepção, Maurice Halbwachs explica que a memória é a possibilidade de recolocação das situações escondidas que habitam na sociedade, profunda na sensibilidade (Halbwachs, 1990, p. 67-68). O autor estabelece uma relação entre memória coletiva e memória individual, sendo que a partir da memória coletiva as memórias individuais são reforçadas e recriadas, corroborando a ideia de que as lembranças são constituídas no interior de um grupo. A memória coletiva então recompõe o passado, ou seja, a lembrança seria uma reconstrução desse passado usando recursos do presente, e ancorada por reconstruções anteriores. Ainda segundo o autor, devemos entender a memória como um fenômeno coletivo e

social, composto por vários atores e sujeito a flutuações, transformações e mudanças constantes.

Dentre a bibliografia utilizada, temos autores clássicos no estudo da memória como Le Goff (1990), Halbwachs (1990) e Pollak (1992), que são nossas referências teóricas, além de Pierre Nora (1984) e Ecléa Bosi (2002).

O conceito de memória coletiva de Halbwachs é compreendido como:

“... o processo social de reconstrução do passado vivido e experimentado por um determinado grupo, comunidade ou sociedade. Este passado vivido é distinto da história, a qual se refere mais a fatos e eventos registrados, como dados e feitos, independentemente destes terem sido sentidos e experimentados por alguém.” (HALBWACHS, 1991, p. 32)

Aqui, o autor explica que a memória coletiva se ancora nos marcos sociais, que são fatos e acontecimentos temporais ou espaciais, que ficam gravados na memória de um grupo e são compartilhados. Para nós, ambos são interessantes, visto que observaremos a relação de permanência de um marco espacial (o conjunto ferroviário rioclarense) na memória coletiva das novas gerações, procurando perceber como este passado é reconstruído no presente.

A teoria psicossocial de Halbwachs sobre memória coletiva destaca que a memória não se restringe ao mundo do indivíduo, mas se configura nas relações interpessoais de diferentes grupos sociais, sendo que a memória é um processo que permite ao indivíduo se localizar na sociedade e no seu meio social cotidiano. Assim, ela é um fenômeno subjetivo que não pertence a nenhum indivíduo em particular, pois a relação que os indivíduos estabelecem com um determinado evento, segundo o autor, será sempre coletiva, uma vez que evoca a experiência de outros.

“Na perspectiva de Halbwachs (1990), cada indivíduo tem a sua memória sobre um mesmo fato coletivo, o que mostra que a memória vai variar, dependendo de quem são as pessoas, do contexto familiar, social, nacional em que elas se inserem. Desta maneira, a memória coletiva permite uma pluralidade de versões do passado.” (ANSARA, 2000, p.52)

A partir daí, podemos indagar sobre a relação entre memória individual, grupal e coletiva.

Uma possibilidade seria definir memória individual e coletiva procurando apreender como elas se relacionam quando pensamos proximidade de experiências e distâncias temporais, conforme propõem Ansara (2000).

Conforme aponta Halbwachs, “cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva e que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali ocupo e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios” (1990, p.51).

Portelli (1998) corrobora essa afirmação quando explica que o ato de lembrar e a elaboração da memória é individual, logo, são as pessoas que lembram e não grupos, contudo, o que é lembrado é sempre coletivo, pois encontra suporte numa variedade de grupos aos quais o indivíduo pertence e pode ser compartilhado com outros. “A memória, portanto, é, por definição, coletiva. Extraímos daí que o ato de lembrar é o que configura a memória individual, no entanto, aquilo que é lembrado (o conteúdo) evoca sempre outras pessoas que estiveram envolvidas” (ANSARA, 2000, p. 52).

Quando se refere à memória coletiva, Le Goff a apresenta de duas formas: documento que tem como função servir como prova que atesta a veracidade dos fatos e monumento que se mostra como legado do passado possui poder de perpetuação, como fruto da memória coletiva. No entanto, o autor defende que outras formas de documentação consideradas não formais, como a oral, também devem ser levadas em consideração. (Le Goff, 1990, p. 3)

Com posicionamento semelhante aos autores acima, Lowenthal (1998) nos descreve que a memória como forma de consciência é intensamente pessoal, visto que é sentida como alguma coisa que aconteceu com o indivíduo. As lembranças são pessoais e a maior parte do ato de lembrar se dá na privacidade:

“Neste sentido, há um processo de individualização da memória no momento em que o indivíduo se recorda, transformando o evento público numa experiência pessoal (Lowenthal, 1998). Em outras palavras, o indivíduo extrai memórias de uma variedade de grupos e as organiza de forma idiossincrática, com sua maneira de ver e sentir, personalizando a memória do evento. Por outro lado, o indivíduo incorpora a linguagem e as convenções verbais produzidas em

sociedade, o que faz com que a memória seja coletiva. Como nos aponta Bosi (1979), as convenções verbais e mesmo a linguagem funciona como um instrumento socializador da memória fazendo com que haja uma aproximação, em um mesmo espaço histórico e cultural, de uma imagem lembrada, o que permite a passagem da memória individual para a memória grupal.” (ANSARA, 2000, p. 52)

A partir disso, se admitirmos que o indivíduo incorpore as convenções verbais socialmente produzidas e organiza suas memórias de forma idiossincrática, estamos admitindo que a tradição influencie na constituição da memória coletiva. Nesta perspectiva, ocorre um processo de construção social da memória cujos grupos tendem a criar “esquemas coerentes de narração” e “interpretação dos fatos”, que se estruturam como “universos de discursos” ou “universos de significados” construindo uma “versão consagrada dos acontecimentos”, conforme defende Bosi (1979).. Em outras palavras, pode-se dizer que o grupo constrói uma imagem própria sobre os fatos fixando-a para a história. Quando opera dessa maneira, a “memória grupal” expõe sua ideologia com todos os seus estereótipos e mitos (BOSI, 1979).

Partindo dessa ideia, podemos considerar memória coletiva,

(...) quando evocamos um acontecimento que teve lugar na vida de nosso grupo e que considerávamos e consideramos no momento em que nos lembramos. Para que a nossa memória individual contribua com as dos outros na construção da memória coletiva, é necessário, não só o depoimento das pessoas, mas o envolvimento entre as pessoas e das pessoas com o grupo. Só assim a memória poderá ser reconhecida e reconstituída (ANSARA, 2000, p. 54)

Caso contrário, se não nos recordarmos de um evento será porque as pessoas envolvidas não experimentaram um sentimento comum ou já não o sentem mais, fazendo a memória coletiva desaparecer (HALBWACHS, 1990). Logo, o grupo é referência básica para a memória coletiva.

Se não existe afeição em relação a um evento, na perspectiva de Halbwachs, uma descrição detalhada dos acontecimentos não será útil, pois não será eficiente na reconstrução dessa memória. Na verdade é a nossa reação pessoal (sentimentos e pensamentos) frente ao evento que nos faz recordar.

Existe um movimento dinâmico que vai do coletivo para o individual e do individual para o coletivo. Em outras palavras, a memória coletiva é um fragmento da memória grupal que o indivíduo elabora a partir do significado que ele atribui ao evento. Sua memória individual reflete o grupo, que por sua vez, constitui o coletivo. (ANSARA, 2000, p. 54)

Nesse caminho, compreendemos que a memória é composta por aspectos subjetivos:

“como a importância do evento para os indivíduos; o significado afetivo do evento para os mesmos; os sentimentos de dor ou prazer que o evento produz nos indivíduos e até a maneira como o evento impressionou as pessoas. A memória, portanto, reflete aquilo que teve ou tem um significado para nós. E é por isso que Halbwachs vai insistir em distingui-la da história, pois a história é a reconstrução do evento histórico em detalhes, uma compilação dos fatos e é aprendida, através de livros, documentos, enquanto que a memória evoca o que é vivido, carregado de emoções e vínculos afetivos. A memória coletiva tem componentes afetivos que dão significado ao evento, levando a reconstituí-lo a partir de diferentes significados, o que permite uma variedade de memórias coletivas sobre um mesmo evento. (ANSARA, 2000 p. 55)

Dessa maneira o importante na construção da memória coletiva não são os fatos em si, mas, sobretudo, os significados que eles têm nas relações sociais (IÑIGUEZ & VÁSQUEZ-SIXTO, 1997, p. 8).

Ainda seguindo o pensamento de Halbwachs, nossas lembranças sobre um evento sempre serão coletivas, ainda que somente nós estivermos envolvidos, isso porque para o autor nossa relação com o evento é coletiva conforme traz à tona a experiência de outros que nos fazem olhar o evento de uma forma diferente.

Pensar em memória coletiva também nos situa no tempo e no espaço, levando-nos a estabelecer uma ponte entre passado e presente, tratando a história do grupo como a história individual de outros membros pertencentes a ele.

Tendo como suporte um grupo limitado no tempo e no espaço, a memória coletiva nos mostra um aspecto importante que é a questão da temporalidade, como aponta Ansara (2000) ao afirmar que a memória coletiva é construída no tempo histórico, onde se considera a ordem cronológica e o tempo social e psicológico constituído por significações.

Transitando nesses dois tempos, a memória de refaz, se reconstitui, se repensa, formando o passado com ideias e as imagens de hoje. Lowenthal completa que o passado como tal é incognoscível, visto que novos significados do presente alteram o conteúdo e o valor do evento passado. Por isso a insistência dos autores em afirmar que a memória coletiva é a memória do presente.

Segundo Halbwachs, “Os limites aos quais recuamos no passado são variáveis conforme os grupos, isto explica os pensamentos individuais de acordo com os momentos, isto é, segundo o grau de sua participação neste ou naquele pensamento coletivo, atingem lembranças mais ou menos distantes” (HALBWACHS, 1990, p.127).

Assim, a lembrança funcionará como ponto de referência que permite nos situar em meio à variação da própria experiência coletiva histórica. “Um acontecimento provoca mudanças nas relações do grupo com o lugar, seja porque modifica o grupo, seja porque modifica o lugar” (HALBWACHS, 1990, p.134).

Bosi (1983) reforça tal concepção descrevendo que o passado é o resultado da ação da memória. Ela (a memória) tem como função o conhecimento do passado, sendo a memória individual definida pelo que ela considera de seu ponto de vista pessoal e pela memória coletiva, na qual a memória é compartilhada por um grupo ou uma sociedade.

Cada indivíduo terá, portanto, uma perspectiva diferente sobre o mesmo fato, de acordo com o meio no qual esta inserido, gerando diferentes versões sobre um mesmo evento. Sendo de natureza social, tais mudanças são complexas, já que as mesmas são produzidas por nossas relações com ambientes coletivos. Assim, se o ambiente se transforma as lembranças também se alteram.

Semelhante opinião possui Pierre Nora, quando afirma que a memória é um processo vivido, conduzido por grupos vivos, logo, em evolução permanente e suscetível a todas as manipulações.

“A memória é 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, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações.” (NORA, 1993, p. 09).

Neste sentido, podemos estabelecer uma clara relação entre a vida social do indivíduo e os pontos de referência tomados pelo mesmo para reconstruir sua memória. Já que a memória tem como ponto essencial de apoio o grupo ao qual pertence o indivíduo, sem este apoio, a memória tende a se diluir, perdendo o sentido para o indivíduo. Assim, para que ela seja construída, é imperativo que exista o sentimento de continuidade no indivíduo que se lembra, afinal, a memória mantém o que ainda está consciente na memória do grupo, não se limitando à divisão entre passado e presente.

As memórias de um grupo podem ocorrer em diferentes planos, sendo um primeiro nível as memórias referentes às experiências e lembranças de eventos que permanecem na memória da maioria dos seus membros, resultantes de suas relações, como afirma Halbwachs (1990). Já as lembranças relacionadas a um grupo pequeno ou a um único membro são consideradas em segundo plano, por se tratarem de lembranças que ficam restritas a poucos ou à uma pessoa, não sendo partilhada. Tal memória fica relegada ao esquecimento de forma mais acelerada, visto que não será constantemente relembrada.

Retomando a ideia de memória individual, Halbwachs explica que é comum tomarmos como nossas as ideias que são compartilhadas pelo grupo ao qual pertencemos e que, apesar de serem compartilhadas e se apoiarem mutuamente, cada indivíduo dará maior relevância a uma lembrança diferente. Logo, “(...) cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo o lugar que ali ocupo.” (Halbwachs, 1990, p. 64)

Levando-se em conta tais aspectos, vislumbramos a ligação entre memória individual e memória coletiva. Por exemplo, se algum acontecimento não é rememorado, podemos afirmar que não mais existe um sentimento comum entre pessoas e, portanto, não há memória coletiva. Logo, a importância de uma lembrança é percebida pela reação que a mesma causa no indivíduo e nos membros que dela partilham conhecimento.

Percebemos então, a existência de uma tensão entre história e memória, como aponta Decca (apud ANSARA, 2005, p. 360-361),

(...) memória e história se opõem, enquanto a memória procura reforçar o sentimento de identidade de um grupo, a história desfaz identidades (Decca, 1992). Não estamos deslegitimando a história, entretanto, não podemos deixar de assinalar que a oposição entre ambas suscita um paradoxo, muito bem apontado por Decca que diz: *“Se a sociedade histórica destrói as bases da memória coletiva espontânea, ela ao mesmo tempo desenvolve uma percepção histórica que, diante do perigo da perda definitiva do passado, começa a recriar deliberadamente lugares de memória”* (DECCA, 1992: 131).

Para Decca a história é escrita, engloba o que é considerado relevante por quem a escreve, é impessoal e representa grupos que são parte da história. E, Halbwachs complementa que a história começa onde a memória acaba, ela é sempre vivida. Quando um grupo desaparece, a possibilidade de salvar suas lembranças, não partilhadas por outros grupo, também se extingue:

“(...) é fixá-las por inscrito em uma narrativa seguida uma vez que as palavras e os pensamentos morrem, mas os escritos permanecem. Se a condição necessária, para que haja memória, é que o sujeito que se lembra, indivíduo ou grupo, tenha o sentimento de que busca suas lembranças num movimento contínuo, como a história seria uma memória, uma vez que há uma solução de continuidade entre a sociedade que lê esta história e os grupos testemunhas ou atores de outrora.” (HALBWACHS, 1990, p. 80-81)

Partindo das afirmações deste autor, observamos a importância de se conservar as memórias do passado, simbolizadas por monumentos que foram pontos de referência para a formação destas lembranças e ainda são permeados por significados atribuídos por um longo período de tempo, mas que podem perder a importância conforme novos grupos surgirem e do uso que outras gerações fizerem desses espaços, caso de nosso objeto de estudo.

Os espaços implantados pela Companhia Paulista em Rio Claro podem ser considerados lugares da memória, pois “são pontos de referência que estruturam nossa memória e que a inserem na memória da coletividade ao qual pertencemos.” (NORA, 1993, p. 07).

Para o autor, três aspectos coexistem sempre: o material, o simbólico e o funcional.

É material, por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante ao mesmo tempo a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólico

por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vivida por pequeno número uma maioria que deles não participou (NORA 1993, p.21-22)

Os lugares de memória são resquícios de outra realidade, de um outro tempo que foi essencial para a construção do presente, são o elo perdido com o passado. Isto reforça ainda mais a importância do nosso estudo, pois a implantação da ferrovia trouxe uma nova concepção de tempo e espaço, além de inserir o país no capitalismo de forma mais enérgica, modernizando o transporte de cargas, antes feito com animais.

Ainda de acordo com Nora, esses lugares propõem uma nova forma de apreender a memória que não faz parte de nosso cotidiano, já que não vivemos o que eles representam. Tais lugares propiciam a cristalização da memória de uma localidade onde novas gerações se reconhecem e têm a possibilidade de criar um sentimento de identidade e pertencimento.

Le Goff confirma a importância da memória como possibilidade de reforço da identidade:

“A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar a “identidade”, individual ou coletiva, cuja busca é uma das actividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia” (1982, p. 57)

O autor reforça ainda mais a memória como ponto essencial na formação da identidade coletiva quando apresenta a diferença entre documento e monumento, descrevendo monumento como um sinal do passado, que pode evocá-lo e manter sua recordação (1982, p. 103).

Pollak (1992, p. 2) reitera a importância da memória na construção da identidade coletiva descrevendo seus três elementos essenciais:

- “- unidade física: sentimento de fronteiras físicas, pertencimento a um grupo;
- continuidade dentro do tempo: “no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico” e,
- sentimento de coerência: diferentes elementos formadores do indivíduo unificados.

Assim, a memória coletiva se estabelece como fator preponderante do sentimento de continuidade, de coerência de um indivíduo e construção da memória de um grupo. Juntando-se a estes elementos, estão os lugares da memória, como já apontamos, designando lugares ligados às lembranças, mas sem necessariamente ter como suporte o tempo cronológico.

Observamos que os critérios de acontecimentos, personagens e lugares são vitais na formação das memórias e da identidade, tanto individuais como coletiva.

Assim como os autores Halbwachs e Nora esclarecem a importância da memória na construção da identidade, outros autores, como Tajfel (1983), nos remetem à importância do meio social na formação do indivíduo, como explica Ansara (2000) este autor entende identidade:

“como um fenômeno grupal resultante da interação do indivíduo com os grupos, Tajfel (1983) compreende o indivíduo como ator social que se constitui, em parte por sua identidade individual e, em parte por suas ações sociais, onde sua identidade vai se formando dentro da própria contradição social.” (ANSARA, 2000, p. 45).

Eis então a importância do estudo do patrimônio ferroviário, nos mostrando a ligação entre a identidade de um município e a sua história, que corre o risco de se esvaír no tempo. Sua relevância esta na proposta de entender como se dá a reconstrução da memória ferroviária. Observando o quão tênue é a linha que separa a lembrança do esquecimento, reforça-se a necessidade de preservação da memória e do patrimônio ferroviário, pois se a mesma é a história de um município, como o caso do nosso objeto de estudo, relegar tais lembranças ao esquecimento é o mesmo que apagar da memória as origens de um povo e sua história.

No que concerne ao conceito de patrimônio, tomamos por referência a definição proposta por Choay (1992), quando a autora afirma que patrimônio expressa a identidade histórica e as vivências, contribuindo para manter e preservar a identidade de uma nação, comunidade e etc. Assim, podemos apreender um conjunto de bens, materiais ou não, relevantes numa coletividade,

fazendo recordar o passado e o caminho percorrido até o presente, revivido e ressignificado pela memória, tornando-os legítimos. Em outras palavras, um bem serve como suporte para suscitar lembranças de um grupo, trazendo à tona as lembranças mais relevantes dentro do contexto, mas com filtros atuais.

O patrimônio histórico surge então como uma vertente particular da ação desenvolvida pelo poder público para a instituição da memória social, ele se diferencia dos demais lugares de memória uma vez que o reconhecimento oficial integra os bens a este conjunto particular aberto às disputas econômicas e simbólicas, que o tornam um campo de exercício de poder. (Rodrigues, 1996, p. 2).

Entendemos, assim como a autora quis demonstrar, que o patrimônio vai além do testemunho do passado, é um retrato do presente, são possibilidades políticas de grupos sociais expressas em face da herança cultural, nos bens que fazem o histórico da sociedade construindo assim uma identidade local, no qual por meio desse patrimônio e de seus usos verificamos a construção da identidade de uma cidade dentro do contexto atual.

4.1. MEMÓRIA E IDENTIDADE SOCIAL: REPENSANDO A IDENTIDADE FERROVIÁRIA

Como temas recorrentes na atualidade, memória e identidade trazem à tona a relação delicada entre o que fomos, somos e nos projetamos para o futuro, sendo a complexidade dos temas e suas relações de grande interesse para diversas áreas e pesquisadores. Pensar em identidade e memória, como elas se manifestam no presente, mostrando de forma mais clara como o passado sustenta e reflete o que somos na atualidade é nosso intento neste capítulo. Nosso constante remanejamento mediante o que nos é caro ou o que perdeu espaço no dinâmico labirinto de nossas memórias, torna-se temática relevante dentro de vários contextos, entre eles o

cotidiano, que sofre mutação constante num contexto em que o que é moderno, relevante e tantos outros adjetivos não o é mais em curto espaço de tempo.

Nesse capítulo, vamos explorar os conceitos de identidade e memória e como ambos se relacionam, observando sua importância na formação da identidade ferroviária na cidade de Rio Claro- SP.

A questão da identidade social possui diversas abordagens, sendo este um conceito complexo, abordado por áreas como a antropologia, sociologia e psicologia. Aqui, será relevante o conceito de identidade social onde o indivíduo se relaciona com o coletivo, conforme será visto posteriormente.

Bauman (2005) afirma que a identidade se revela como invenção e não descoberta; é um esforço, um objetivo, uma construção, sua essência constrói-se em referência aos vínculos que conectam as pessoas umas às outras e considerando-se esses vínculos estáveis. Para o autor o conceito de identidade é uma entidade abstrata, virtual e sem existência concreta. A identidade possui por definição uma dimensão conflitiva, porém é essencial como ponto de referência para os grupos sociais, já que une na diversidade e permanece na mudança.

“A ideia de “identidade” nasceu da crise do pertencimento e do esforço que esta desencadeou no sentido de transpor a brecha entre o “deve” e o “é” e erguer a realidade ao nível dos padrões estabelecidos pela ideia - recriar a realidade à semelhança da ideia” (BAUMAN, 2005, p.26)

Ainda segundo o autor, a construção da identidade é um processo que não tem fim ou destino, e no qual os objetivos se transformam antes mesmo de serem alcançados. A construção da identidade é sempre um projeto incompleto. As comunidades devem ser sempre flexíveis, o corpo do construtor de identidade deve ser flexível e suas atitudes sempre mutáveis e readaptáveis.

Dentro da mesma perspectiva de Bauman, mas interessado na identidade cultural, Stuart Hall (2006) apresenta o conceito que ele denomina "identidades culturais" como aspectos de nossas identidades que surgem de nosso pertencimento a culturas étnicas, raciais, linguísticas,

religiosas e, acima de tudo, nacionais, entendendo que as condições atuais da sociedade estão "fragmentando as paisagens culturais de classe, gênero, sexualidade, etnia, raça e nacionalidade que, no passado, nos tinham fornecido sólidas localizações como indivíduos sociais". (Hall, 2006, p. 9) Tais transformações estão alterando as identidades pessoais, influenciando a ideia de sujeito integrado que temos de nós próprios: "Esta perda de sentido de si estável é chamada, algumas vezes, de duplo deslocamento ou descentração do sujeito" (p. 9). Esse duplo deslocamento, que corresponde à descentração dos indivíduos tanto de seu lugar no mundo social e cultural quanto de si mesmos, é o que resulta em "crise de identidade".

Ainda segundo o autor, essa crise se deve a "identidade do sujeito pós-moderno", que não tem uma identidade fixa, essencial ou permanente, mas formada e transformada continuamente, sofrendo a influência das formas como é representado ou interpretado nos e pelos diferentes sistemas culturais de que toma parte. A visão de sujeito assume contornos históricos, e o sujeito adere a identidades diversas em diferentes contextos que são contraditórios, impulsionando suas ações em inúmeras direções, de modo que suas identificações são continuamente deslocadas. Frente à multiplicidade de significações e representações sobre o que é o homem na pós-modernidade, o sujeito se confronta com inúmeras e cambiantes identidades, possíveis de se identificar, mas sempre de forma temporária. Logo, o sujeito se caracteriza pela mudança, pela diferença, pela inconstância, e as identidades permanecem abertas.

Ansara (2000) descreve a concepção de Tajfel sobre identidade social de forma clara, mostrando a importância do grupo na formação da identidade e sua relação dinâmica:

"Entendendo a identidade como um fenômeno grupal resultante da interação do indivíduo com os grupos, Tajfel (1983) compreende o indivíduo como ator social que se constitui, em parte por sua identidade individual e, em parte por suas ações sociais, onde sua identidade vai se formando dentro da própria contradição social. Para Tajfel (1983), o indivíduo já nasce com os elementos de identificações sociais que existem na cultura, ou seja, elementos inerentes ao indivíduo como gênero, raça, classe social, nacionalidade, sexo (entendida por ele como categorias sociais) têm significações sociais que estão relacionadas à cultura. Em outras palavras, esta identidade já é dada culturalmente, de modo que o indivíduo reconhece sua identidade em termos socialmente definidos, sendo o grupo e a cultura elementos de formação da identidade. Essa abordagem da identidade social enfatiza e procura compreender o grupo no indivíduo, contrapondo-se à psicologia tradicional que tem como foco o indivíduo no grupo. Distanciando-se de uma visão reducionista ou psicologizante, Tajfel explora a relação dinâmica que existe entre indivíduo e sociedade na constituição da identidade.

Em outras palavras, é a realidade social quem define a realidade psicológica. (ANSARA, 2000, p. 45-46)”

Utilizando uma perspectiva dialética, Carolina Laurenti e Mari Nilza Ferrari de Barros (1983, p. 35) afirmam que:

“A identidade é totalidade, e uma de suas características é a multiplicidade. Os papéis sociais são impostos ao indivíduo, desde o seu nascimento e assumidos pelo mesmo na medida em que se comporta de acordo com a expectativa da sociedade. Por exemplo: na presença do filho, o homem se relaciona como pai; na presença de seu pai, comporta-se como filho. Se for também professor do filho, o pai será pai/professor e aquele será filho/aluno. O papel de pai, bem como o de filho, materializa a identidade como totalidade/parcialidade, pois sendo expressão de uma parte, não revela a identidade por inteiro. A cada personagem materializado, a identidade tem assegurada sua manifestação enquanto totalidade, mas uma totalidade que não se esgota nem tampouco se resume a concretização de personagens. As personagens são partes constitutivas da identidade e, ao mesmo tempo, configura-se como um todo que se cria a si mesmo, enquanto fenômeno de uma totalidade concreta. A identidade é ainda um universo de personagens já existentes e de outros ainda possíveis.”

De similar posicionamento, Anthony Giddens (1990) explica que a identidade esta em constante adaptação, visto que as práticas sociais são constantemente examinadas e reformadas à luz das informações recebidas sobre aquelas próprias práticas, alterando, assim, constitutivamente, seu caráter.

Consideramos aqui que memória traz o passado consigo, sentimento de continuidade e de coerência, sendo em grupo ou não, tornando-se variável de suma importância para o entendimento de sentimento de identidade.

Sousa (2008) explica que nas últimas décadas, o estudo das identidades ganhou ênfase na área das ciências sociais, sobretudo a partir dos anos 90, tendo as mudanças históricas ocorridas nesse período como chamariz à emergência do estudo das identidades para compreensão e explicação das mudanças sociais, marcada por sociedades cada vez mais heterogêneas e grupos diversificados, nos quais observamos.

“uma fragmentação das coesões sociais, outrora escamoteadas sob unidades territoriais, políticas e sócio-culturais, cedendo lugar a uma multiplicidade de

identidades que reivindicam lugar e visibilidade ante o modelo de globalização econômica, política e cultural e a homogeneização dela advinda. É justamente esse processo, composto de constantes empréstimos que põe em evidência as formações identitárias no interior dos grupos sociais e que se manifestam como reações deles aos projetos unificadores. Nesse contexto, o Estado perde a centralidade sobre as relações sociais, o que resulta em maior intercâmbio entre indivíduos e grupos. Assim, os significados e as identidades são produzidos por esses grupos a partir de relações que estabelecem entre si” (SOUSA, 2008, p. 5)

Temos assim, a identidade vinculada à memória conforme as identidades se constituem como uma herança de significados. Tais significados estão ligados à constituição de uma memória e de um discurso que legitima a ideia de pertencimento, tornando-a importante no processo de formação identitária dos grupos, sendo necessária reconhecê-la como um processo histórico no interior de um processo histórico mais amplo.

Com base em Tajfel (1983) Ansara, aponta que a identidade é uma construção resultante da interação social e a identificação social se estabelece a partir das relações intergrupais e dos processos grupais que os indivíduos vão produzindo. Assim, a memória coletiva pode ser compreendida a partir do comportamento intergrupar.

“o comportamento intergrupar, como vimos, é caracterizado pelo sentimento de pertença do indivíduo a determinado grupo, de modo que, quanto mais identificado com o grupo, mais consistente será sua memória sobre os eventos que o grupo realizou em comum. Consistente aqui, no sentido de ser um processo vivenciado em comum com outras pessoas que também recordarão o evento”. (ANSARA, 2000, p. 58)

Fazendo referência a Halbwachs, a autora destaca a importância que tem a identificação para constituição da memória, pois a pertença ao grupo permite a lembrança do evento passado. Isso porque as pessoas “não perderam o hábito de lembrar como membros do grupo” (Halbwachs, 1990:28).

Ansara (2000, p. 58) defende que

“a identificação com o grupo é fundamental para reconstituição da memória, pois os grupos aos quais as pessoas pertencem, se por tarefa ou por escolha, são extremamente significantes na sua experiência de vida, a ponto da história do grupo social ser tratada como a própria história do indivíduo”

Ao recordar o passado, o grupo “sente acertadamente que permaneceu o mesmo e toma consciência de sua identidade por meio do tempo... É o tempo decorrido no curso do qual nada o modificou profundamente que ocupa maior espaço em sua memória” (HALBWACHS, 1990, p. 87).

A partir do sentimento de pertença subjetiva proposto por Tajfel compreendemos que o envolvimento num grupo gera significado para seus membros, favorecendo a construção da memória coletiva de eventos relevantes em que o grupo tenha se envolvido. “Quanto maior a identificação e o sentimento de pertença, e quanto mais positiva for a avaliação do próprio grupo sobre si mesmo, mais efeito sobre a memória coletiva do evento” (ANSARA, 2000, p. 59)

Para Tajfel a identidade social se forma a partir da realidade social, a relação dos grupos com outros grupos e também os significados sociais proporcionados pela cultura. A identidade como um produto oriundo da cultura, permite “dimensões de comparação e valores que podem ser selecionados, acrescentados, criados ou preservados em função do que é possível e útil para construção de mitos e imagens...” (TAJFEL, 1983, apud ANSARA, 2000, p. 59).

A convergência entre aspectos individuais e coletivos, o sentimento de pertencimento a um grupo são elementos necessários para compreensão da identidade social e memória coletiva, visto que cada indivíduo constrói seu “eu” a partir da interação com outros grupos.

Segundo Ansara (2000), a memória coletiva interage com indivíduos que possuem identificações sociais, pois se identificam com diferentes categorias sociais. Estas categorias sociais são inerentes aos indivíduos, como pertencer a uma determinada classe social, nascer numa determinada raça, nacionalidade, sexo, etc. Dentro desta categoria, o indivíduo possui a

capacidade de transitar e permanecer numa categoria que melhor lhe aprouver.

“Essas identificações têm um significado diferente para cada indivíduo, o que faz com que cada indivíduo apresente uma lembrança diferente sobre o mesmo evento, sobre o mesmo grupo. Porém, esta memória é coletiva, na medida em que evoca a presença dos outros que se identificam com essa categoria, reconstituindo aquilo que é resultado da interação com os grupos. A memória coletiva depende do envolvimento do indivíduo nessas categorias e do nível de identificação do indivíduo com o grupo. “(ANSARA, 2000, p. 60)

Portanto, memória coletiva, não se trata da adição das memórias individuais. Num olhar psicossocial,

“(...) a memória coletiva aparece como um “mosaico”. O significado que cada um atribui ao mesmo evento tem uma relação íntima com a identificação social, onde: o comportamento intergrupar implica num sentimento de pertença ao grupo; e o processo grupal constitui um elemento que favorece a representação do passado, pois se trata daquilo que o grupo constrói em comum, daquilo que o grupo produziu coletivamente ou as mudanças que se produzem nas relações dos membros dos grupos com os diversos meios coletivos. E isso é diferente do que é recorrente e repetitivo. (ANSARA, 2000, p. 60)

A memória coletiva muda conforme as relações que os indivíduos estabelecem com o lugar. A decadência e desativação do conjunto ferroviário modificou não só a relação com o lugar, mas, provavelmente, a memória coletiva também foi alterada na medida em que esses indivíduos foram construindo outras identificações sociais que alteraram o significado que eles atribuem ao evento.

Portanto, a memória coletiva não é estática, ela se formata de acordo com o momento em que o grupo no qual esta inserida se adequa ao contexto social, as identidades, pois é também percepção de si e dos outros. Jenkins (1996) completa essa ideia quando aponta que o tempo é fundamental no processo de identificação em função de seu papel na atribuição da identidade.

“A memória coletiva, é o grupo visto de dentro (ingroup) e durante um período que não ultrapassa a duração média da vida humana, que lhe é freqüentemente bem inferior. Ela apresenta ao grupo um quadro de si mesmo que, sem dúvida, se desenrola no tempo, já que se trata de seu passado, mas de tal maneira que ele

sempre se reconhece dentro dessas imagens sucessivas” (HALBWACHS, 1990, apud ANSARA, 2000, p. 62)

Pensar em como a memória se perpetua, se rearranja, é perdida ou substituída num determinado meio nos faz perceber quão importante ela é na formação da identidade de um grupo dando suporte para manifestação desta identidade. Tal importância se sobressai quando observamos a crescente valorização da história oral como nova área de pesquisa como forma de resgate de identidades e memórias.

Ecléa Bosi (2003) valoriza o aspecto oral quando afirma que “a memória oral é um instrumento precioso se desejamos constituir a crônica do cotidiano”. Indo além, a autora explica que a memória dos velhos pode servir de mediadora entre a geração atual e as testemunhas do passado, sendo “intermediário informal da cultura, visto que existem mediadores formalizados constituídos pelas instituições” (p.15).

David Lowenthal (1998) explica que “... temos consciência do passado como um âmbito que coexiste com o presente, ao mesmo tempo em que se distingue dele.” (p. 65). Assim, as ideias e conceitos concebidos por nós se fundam em percepções do passado, visto que o passado é relembrado constantemente pelo olhar daquilo que observamos, vimos, ouvimos, lembramos e etc.

Nesta mesma perspectiva, Meneses (1984) diz que a memória, como suporte fundamental da identidade,

“é mecanismo de retenção de informação, conhecimento, experiência individual ou social, constituindo-se em um eixo de atribuições que articula, categoriza os aspectos multiformes de realidade, dando-lhes lógica e inteligibilidade” (MENESES, 1984, p. 33).

Assim, compreendemos que nos conhecemos (e reconhecemos) por meio dessas percepções e lembranças, dos registros que fazemos de fatos passados, de objetos e coisas que nos são caros, que nos identificam socialmente. Tal reconhecimento tem como base material o bem físico, que suscita fatos, vínculos e identificações num grupo, sociedade ou afim.

Lowenthal (1998) afirma que a memória tem como função dar sentido ao presente de um grupo ou de um indivíduo, sentido esse que é constantemente reconstruído, pois a memória não é estática, já que na base da sua formação encontra-se a negociação entre as lembranças do sujeito ou grupo e as dos outros grupos ou sujeitos. Complementando essa ideia, Halbwachs (1990) aponta essa característica como condição necessária para que as lembranças sobrevivam: o ato de lembrar implica inserção em um meio social que o possibilita fazê-lo.

“Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e as outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. Não é suficiente reconstruir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que esta reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele, e reciprocamente, o que só é possível se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. Somente assim podemos compreender que uma lembrança possa ser ao mesmo tempo reconhecida e construída” (HALBWACHS, 1990, p. 34).

Ainda de acordo com o autor, as lembranças dos outros têm, para nós, a função de confirmar e dar continuidade às nossas próprias lembranças. Tal confirmação não se relaciona à veracidade do fato lembrado propriamente, pode-se afirmar que a memória ou mesmo grande parte dela seja formada por eventos que não presenciamos, mas que nos foram contados. Seriam as “lembranças por tabela” ou as “lembranças de lembranças”, o que nos permite afirmar que muito do que recordamos está relacionado aos grupos aos quais fazemos parte e que servem de parâmetros para nossas lembranças.

Mas como funciona essa conexão entre passado e presente? Por que mantemos as lembranças?

Para Pierre Nora (1984), a explicação tem origem na premissa de que queremos preservar o que não existe mais, criando os “lugares de memória”, advindos da vontade de se manter algo vivo. Tal expressão é amplamente utilizada para referenciar suportes de memória, locais aos quais vinculamos referências que nos são importantes, com o poder de guardar lembranças e permitir fácil acesso sempre que necessário. Os lugares da memória convertem-se em espaços

onde a memória pode ser revivida ou recriada para a construção ou manutenção de uma memória coletiva capaz de identificar grupos sociais.

Corroborando com esta explicação, Le Goff (2007, p. 15), defende que a memória acaba por estabelecer um “vínculo” entre as gerações humanas e o “tempo histórico que as acompanha”, gerando a possibilidade de que esse vínculo se torne afetivo, possibilitando que a sociedade local consiga se enxergar como “sujeito da história”.

Le Goff assevera que a construção da “identidade cultural de um país, estado, cidade ou comunidade se faz com a memória individual e coletiva”, sendo necessária a predisposição da sociedade para a preservação e reconstrução de sua identidade.

Lowenthal (1995, p. 75) complementa enfatizando que “toda consciência do passado está fundada na memória. A partir das lembranças recuperamos consciência de acontecimentos anteriores, distinguimos ontem de hoje, e confirmamos que já vivemos um passado”.

Já para Pollak (1992) “a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros” (p. 18).

Assim, se a memória em todos os níveis é algo construído, quando se trata de memória herdada é possível dizer que há uma ligação desta memória com o sentimento de identidade, cuja pessoa busca identidade por meio de uma imagem numa construção perante aos outros e a si próprio, formando sua própria representação. Partindo do princípio da apresentação para os outros, entram várias variáveis e critérios, como por exemplo; aceitabilidade, admissibilidade, credibilidade que também ocorrem por negociação. Logo, podemos dizer que a memória e a identidade podem ser negociadas e alteradas de acordo com o grupo.

A memória coletiva possui a função de reforçar sentimentos de pertencimento de grupos entre grupos. A alusão ao passado desempenharia o papel de sustentar a coesão dos grupos e das instituições que constituem uma sociedade, definindo seu lugar, suas conexões, bem como seus conflitos. É o que Pollak, chama de enquadramento da memória, que teria como função ‘produzir’ a memória de modo a melhor se adequar para manutenção da identidade, os discursos

e princípios sobre sua coerência e suas divisões. A memória teria, portanto, o poder de tecer significações e sentidos aos lugares, uma vez que possui como herança as lembranças da formação e constituição dos espaços.

Neste sentido, se retornarmos a Lowenthal, a

“memória e a história são processos de introspecção (insight); ... a memória é inescusável e, à primeira vista, indubitável; a história é contingente e pode ser empiricamente testada. Diversamente da memória e da história, as relíquias não são processos, mas resíduos de processos. As relíquias produzidas pelo homem se chamam artefatos; aquelas que são naturais não possuem um nome específico.” (LOWENTHAL, 1985, p. 35).

Percebemos assim, que a memória da vida social de indivíduos de uma cultura específica passa por um processo de valorização e é incerta. Ela é uma reconstrução do passado no presente e não está dissociada dos acontecimentos que desencadeiam diversas interpretações do vivido e que reorganizaram o “conceito” de aspectos da vida do narrador no passado. Suas falas expressam as experiências dos sujeitos, estando também associadas à reconstrução que valoriza o que é tido como “digno” de ser narrado.

Essa percepção emerge de forma clara na memória dos ferroviários, quando analisamos as diferentes percepções de um mesmo grupo sobre um mesmo evento, mostrando como as interpretações e versões diferem de acordo com a identificação social do indivíduo, ao mesmo tempo em que partilham as mesmas lembranças, conforme descreveremos em nossa análise.

5. O PATRIMÔNIO COMO ALIADO DA PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA

Fonte: Arquivo Público Municipal de Rio Claro -SP

“Uma vez que as obras de arte são coisas às quais está relacionado um valor, há duas maneiras de tratá-las. Pode se ter preocupação pelas coisas: procurá-las, identificá-las, classificá-las, conservá-las, restaurá-las, exhibi-las, comprá-las, vende-las; ou então, pode-se ter em mente o valor; pesquisar em que ele consiste, como se gera e transmite, se reconhece e se usufrui.”(Giulio Carlo Argan, 1992^a, p.13 *apud* FONSECA, 2005, p.3)

Quando entendemos patrimônio como objeto histórico-cultural há uma conotação de conservação dos caminhos percorridos pelas gerações passadas, o que significa um memorial que pode ser entendido como uma área de conhecimento de cunho pedagógico, importante para o aprendizado das novas gerações. Dessa forma, o patrimônio evoca o seu tempo histórico a partir da reconstrução histórica dos objetos sócio-históricos que fazem parte de sua cultura. Colocando

de outra forma, por meio de uma edificação, o passado se torna palpável e pode ser revisto e trazer novos significados conforme os tempos atuais.

O termo “patrimônio” está, em sua origem, associado à herança paterna, aos bens de família, à riqueza, com conotação às relações econômicas, sendo requalificado ao longo do tempo como patrimônio cultural, patrimônio natural, patrimônio histórico.

Entre as inúmeras possibilidades que podem ser utilizadas para abordar uma definição para patrimônio, levando em consideração a amplitude com que o termo é utilizado atualmente Françoise Choay (2006) afirma que a “...a palavra estava, na origem, ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo.” (p. 11). Ainda segundo a autora, a expressão patrimônio histórico serve para nomear um bem a ser usufruído pela comunidade, com acumulação contínua de objetos que simbolizam um passado comum, seus objetos, artes, produtos de seus saberes e fazeres.

Utilizaremos nessa pesquisa, a definição proposta por Choay (1992), quando afirma que patrimônio expressa a identidade histórica e as vivências, contribuindo para manter e preservar a identidade de uma nação, de uma comunidade. Assim, podemos apreender patrimônio como um conjunto de bens, materiais ou não, relevantes numa coletividade, que permite recordar o passado e o caminho percorrido até o presente, revivido e ressignificando por meio da memória, tornando-os legítimos.

Corroborando com tal afirmação, Arizpe e Nalda (2003) consideram que o patrimônio não abrange somente objetos e monumentos históricos e sim o que também pode representar o sentimento de pertencimento de uma comunidade em um espaço.

De semelhante ideia, quando pensamos em patrimônio e no seu valor como parte da memória e da história de uma localidade, Silvia Helena Zanirato (2009), em seu artigo “O patrimônio cultural em cidades novas. Leituras da política patrimonial paranaense”, define o patrimônio cultural como “(...) o legado que outros povos e civilizações deixaram em nossas terras e que contribuem para perpetuar a memória dos caminhos percorridos”

(p.1). Tais memórias são materializadas nos prédios, monumentos e edificações em uma localidade, gerando a necessidade de reconhecimento e conservação como forma de manter as memórias de um período da história.

A utilização do termo “patrimônio cultural” se torna importante, pois nosso objetivo é significá-lo de forma mais ampla, já que consideramos que a interação social atual com as expressões materiais e sociais de outrora são parte indissociável da existência do patrimônio cultural. Por isso, o termo patrimônio engloba representações mais profundas que sua espacialização física, fazendo com as relações sociais responsáveis pela construção do patrimônio cultural sejam tão importantes quanto sua preservação, reconhecendo valores tangíveis e intangíveis.

Ao pesquisarmos o conceito contemporâneo de patrimônio cultural observamos que sua definição está ligada à história econômica e social da França, especificamente com a ocorrência da Revolução Francesa, já que é a partir da Revolução, que emerge a necessidade de se criar um elo comum que justifique o cidadão e sua história com a noção de compartilhamento, reconhecendo que quanto mais coesos forem os grupos sociais, maior a capacidade de construir memórias fortes (é o caso, por exemplo, do grupo família). Antes deste marcante acontecimento, (Revolução Francesa) o conceito de patrimônio já vinha sofrendo pequenas modificações em função das transformações pelas quais vinha passando a sociedade. Uma delas refere-se à ampliação da noção de patrimônio da aristocracia, característica da antiguidade clássica; com a passagem para a Idade Média, época em que a Igreja Católica exerceu forte influência sobre a vida social, econômica, política e cultural das comunidades, a esta noção acrescenta-se o valor religioso. Assim, as próprias transformações da sociedade contribuíram para alterar as concepções que se tinha do patrimônio, que passou não somente a representar um legado familiar, mas retratar também algo coletivo, como o culto aos santos, a exaltação dos milagres, a valorização das relíquias, a monumentalização das igrejas e etc., elementos constituintes do patrimônio religioso, construído, sobretudo na Idade Média.

Somente alguns séculos mais tarde, sob as óticas humanista e renascentista, surgiu o conceito contemporâneo de patrimônio cultural. Neste período houve uma valorização dos objetos antigos e a prática do colecionismo, fundando o que se chamou de Antiquariado (ideia que posteriormente originou a concepção dos museus). Funari e Pelegrini (2009) salientam, porém, que o marco definitivo para a modificação do conceito tradicional de patrimônio - centrado originalmente na propriedade privada pertencente ao pai de família (o pater ou pater famílias) - foi o surgimento dos Estados nacionais, resultantes especialmente das revoluções Francesa e Industrial, o que possibilitou não somente a ruptura de um padrão econômico, político e social vigente, mas o estabelecimento de uma noção que as pessoas compartilham, de maneira homogênea, um passado comum, constituído de figuras de antepassados, de costumes, de tradições ou crenças. Este passado possibilita a criação de um presente e um futuro também comuns, levando à consolidação do caráter de coletividade necessário à criação de cidadãos e exigido pelo novo modelo socioeconômico. “O Estado nacional surgiu, portanto, a partir da invenção de um conjunto de cidadãos que deveriam compartilhar uma língua e uma cultura, uma origem e um território.” (FUNARI; PELEGRINI, 2009, p. 16).

Assim, foi dado destaque ao patrimônio nacional, que atinge seu auge no período que se estende da Primeira até a Segunda Grande Guerra (entre 1914 e 1945). As mesmas nações que criaram o Estado nacional (França, e mais tarde Inglaterra e Estados Unidos) se consolidaram como impérios; concomitantemente, houve apropriação dos bens culturais e riquezas dos colonizados pelos colonizadores, já que estes concluíam ser os verdadeiros herdeiros do patrimônio cultural deixado por seus antepassados, iluminados pelas ideias nacionalistas que influenciaram estes dois acontecimentos históricos. O patrimônio estava à mercê de dois fatores do mundo moderno: o Estado nacional e o Imperialismo.

Entretanto, especialmente após a década de 1960, houve uma crescente crítica ao Estado nacional e ao Imperialismo, pois a sociedade civil já passava a questionar essas duas imposições demonstrando sua resistência por meio de revoltas e dos movimentos sociais, como os movimentos pela emancipação feminina e em prol dos direitos civis. Neste contexto a noção de patrimônio passa novamente por modificações, que levam à moderna concepção do termo,

com sentido consideravelmente ampliado em relação ao conceito anteriormente adotado: o patrimônio atualmente inclui não somente bens materiais (móveis e imóveis), mas também bens imateriais, como os saberes, os fazeres e todo o contexto que envolve a sua materialidade, sem deixar de considerar toda a diversidade presente na produção destes bens e sua importância para as comunidades às quais pertencem. Já não se concebe mais a existência de um patrimônio nacional, único e representativo de uma coletividade, engessado e materializado em bens físicos (monumentos, edifícios, objetos etc.), mas sim de um conjunto de patrimônios, de diferentes comunidades, constituído tanto de bens materiais quanto imateriais, que formam uma “teia” patrimonial sendo esta a representação, com toda sua heterogeneidade, diversidade e particularidades, o patrimônio de uma nação. Esta perspectiva abrange as disputas simbólicas em torno do patrimônio como, como define Marly Rodrigues (2000):

“um campo de disputas simbólicas no qual se refletem as possibilidades de cada segmento social apropriar-se do passado e manter ou conquistar o acesso pleno aos direitos sociais, o que torna também um lugar de esquecimento, de exclusão, em constante mudança”. (p. 145).

Para Michael Pollak (1989; 1992), sociólogo francês, o patrimônio é um sistema de referências, estabelecendo lugares da memória para que os fatos não sejam esquecidos, e assim permanecerem na história. Podemos entender que os lugares são “[...] uma tentativa de encontrar uma metodologia para apreender, nos vestígios da memória, aquilo que pode relacioná-los, principalmente, mas não exclusivamente, com a memória política.” (POLLAK, 1992, p. 200). Os lugares de memória seriam formas de trazer questionamentos sobre a memória ali representada. Em suas afirmações é possível perceber a relação existente entre o conceito de memória coletiva de Maurice Halbwachs, relacionando a memória a identidade e o sentimento de pertencimento.

Segundo Pollak (1992, p. 201), a memória é um conjunto de acontecimentos, dos quais a pessoa nem sempre participou, mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que se torna quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. Se formos mais longe, à esses acontecimentos vem se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que a socialização política ou a socialização

histórica, possibilite um fenômeno de projeção ou identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar numa memória herdada.

Na perspectiva do patrimônio, pode-se ainda relacionar as reflexões de Pollak com o pensamento do antropólogo espanhol Llorence Prats, que considera patrimônio cultural uma invenção e uma construção social. Para Prats, institucionaliza o patrimônio quem tem mais poder. A partir das ideias de Pollak e Prats, é possível perceber que a seleção dos elementos integrantes do patrimônio nunca ocorre de forma neutra ou inocente, mas dentro de uma correlação entre ideias, valores e o contexto social de onde provém, ou seja, a construção do patrimônio cultural de uma nação ocorre de maneira intencional. Sendo assim, ao mesmo tempo que o patrimônio serve para fins de identificação coletiva, serve também aos propósitos das instituições que ativam estes e que se utilizam da memória coletiva como instrumento para efetivação de seus programas e a legitimação simbólica de suas ideologias identitárias.

Pierre Nora considera como importante para entender a cultura contemporânea o respeito ao passado e ao sentimento de pertencimento a um determinado grupo social, o que significa compreender a consciência coletiva e a individualidade, e as relações entre a memória e a identidade. Para o autor,

[...] A memória emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer que há tantas memórias quantos grupos existem; que ela é por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada. A memória se enraíza no concreto, no gesto, na imagem, no objeto. (NORA, 1993, p. 9)

Os lugares de memória surgem, assim, como alternativos, estoques materiais de nossas memórias. Daí talvez a necessidade de criar bibliotecas, museus, arquivos, monumentos, santuários etc., buscando tornar possível aquilo que nossas memórias não conseguem: reter a totalidade das experiências humanas. (Nora, 1993)

Nessa perspectiva, Serrai (1975, p. 141) ressalta que “[...] à memória biológica e à memória cerebral, acrescentou-se a biblioteca, como memória coletiva das experiências existenciais, científicas e culturais, do indivíduo ou da sociedade.”

Levando em consideração as reflexões teóricas apresentadas até o momento, podemos dizer que o patrimônio cultural está na base das relações de poder dos grupos sociais, proporcionando a criação de suas identidades na construção dos lugares onde vivem. Os lugares de memória seriam, portanto, “[...] formas de manutenção e reconhecimento de existência social de determinados grupos culturais que se unem por uma memória que lhes dá os laços identitários.” (MACHADO, 2012, p. 3).

E, dentre os diferentes tipos de valorização patrimonial, já há algumas décadas que tem sido colocada a ideia de patrimônio industrial, levando em consideração as atividades industriais contemporâneas nos seus aspectos tecnológicos, econômicos e sociais. Foi na Inglaterra, dos anos 1950, que esta discussão se iniciou acerca da preservação de patrimônios industriais, a partir de um interesse crescente em relação aos objetos e estruturas remanescentes da revolução industrial. Naquela ocasião, fábricas e minas foram listados pelo Conselho Nacional de Arqueologia, bem como tem sido feitos estudos a partir de levantamentos e análise sobre “vestígios industrial”. (MENDES, 1991, p. 110).

Ainda de acordo com o autor, no Brasil, o esforço massivo de identificação de um patrimônio nacional e da sua proteção pelo Estado é marcado pela fundação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), em 1937. Um esforço centrado primeiro nas ideias de civilização e tradição, conforme mostra José Gonçalves (1997), e depois nas ideias de “bens culturais” e diversidade cultural como indicadores no processo de identificação de um “caráter” nacional brasileiro. Neste contexto, a ideia de patrimônio industrial, como vestígio do nosso “desenvolvimento”, materializou-se no tombamento das estruturas físicas remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Iperó, SP) pelo SPHAN, em 1964.

Em se tratando de memória aliada ao patrimônio muita coisa pode ser dita, reproduzida ou repensada, no caso da nossa pesquisa, uma vez que trazemos à luz diferentes significados que as novas gerações e os antigos ferroviários atribuem ao conjunto ferroviário em Rio Claro – SP.

Percebemos, a partir dos estudos mais recentes, que o patrimônio cultural também se constitui de testemunhos das experiências vividas coletiva ou individualmente. Estas, conforme afirma Rodrigues (2003), permitem aos homens lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns que compõem a identidade coletiva.

Observa-se então similaridade com a ideia do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) de que o patrimônio pode ser interpretado como objeto histórico-cultural contribuindo com a preservação dos caminhos percorridos pelas gerações passadas, sendo importante para que as novas gerações façam tenham acesso aos objetos sócio-históricos que fazem parte de sua cultura.

Nessa linha de pensamento, a Estação Ferroviária de Rio Claro – SP passou pelo processo de tombamento tornando-se patrimônio Histórico:

“... o processo foi aberto por solicitação do Deputado estadual José Felício Castelhana, em 1982, ligado a Rio Claro – que já havia proposto o tombamento de vários antigos hortos florestais da Cia. Paulista... O caráter local da solicitação foi reforçado por abaixo-assinado de algumas dezenas de munícipes, incorporado ao processo em agosto de 1985. Foram realizados estudos técnicos que resultaram na caracterização da sua representatividade como exemplar singular, “em estilo eclético, diferente da maioria de influência inglesa”, conforme Maria Regina Mattos. Além disso, o detalhado informe histórico de Ema Saez, ressalta a importância da estação por estar associada com a introdução do café na região. Nova avaliação arquitetônica feita por Patrimônio e Cultura Material Maria Ramalho, em março de 1984, ratificou o valor arquitetônico neoclássico da edificação. O processo foi aprovado pelo Conselheiro Mário Savelli, fundamentado nos mesmos argumentos.” (OLIVEIRA, 2010, p. 184-185)

Este processo de tombamento também se estendeu ao Horto Florestal da cidade:

“O primeiro processo de tombamento aberto relativo aos hortos é do Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade, em Rio Claro, que foi solicitado pelo Serviço de Museus da Secretaria de Cultura, em maio de 1974 (Processo de tombamento nº 00428/74). Isto porque além da área natural, continha um museu de história natural referente às espécies de eucaliptos e experimentos realizados no Horto, inicialmente sob coordenação do engenheiro Edmundo de Andrade, com fins produção de madeira para uso da Companhia Paulista, na primeira metade do século XX. O parecer do técnico, arquiteto Carlos Lemos, e do Conselho, Aziz Ab’Saber, são enfáticos quanto ao reconhecimento não apenas histórico mas, principalmente, do valor paisagístico do parque estadual. (OLIVEIRA, 2010, p. 184-185)

Assim como o IPHAN, entendemos que o patrimônio vai além do testemunho do passado, é um retrato do presente, e revela as possibilidades políticas de grupos sociais expressas em face da herança cultural, nos bens que fazem o histórico da sociedade construindo assim uma identidade local. Nesse sentido, ele compreende aos “elementos materiais e imateriais, herdados do passado ou criados no presente, no qual um determinado grupo reconhece sinais de sua identidade.” (Zanirato, 2009, p. 145)

Percebemos então, a importância da identidade nesse contexto, visto que ela pode ser percebida individualmente ou em grupo, cujo grupo pode representar o conjunto de várias identidades individuais que também podem ser influenciadas por outros grupos. Dessa forma, os modos de agir e de pensar são reflexos dos costumes de uma comunidade, do conjunto de hábitos comuns aos moradores de uma determinada região, constituindo a identidade cultural que representa os valores e a história de um povo.

Assim a preservação do patrimônio histórico, como um grande acervo cultural, que é o registro de acontecimentos e fases da história de uma cidade permite a construção da identidade cultural de uma população.

Do mesmo modo, nos interessa o patrimônio industrial, já que ele é parte fundamental do nosso objeto de estudo. O interesse por esse tipo de patrimônio é relativamente recente e concebe

os patrimônios industriais como os bens físicos relativos à atividade da indústria humana, assim como os ofícios e práticas relativos a estes bens. No Brasil, a ideia de patrimônio industrial, como vestígio do nosso “desenvolvimento”, materializou-se no tombamento das estruturas físicas remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Iperó, SP) pelo SPHAN, em 1964 (OLIVEIRA, 2007).

Ampliando o conceito, Carlos J. Pardo Abad (2008, p.11) afirma que “(...) el concepto de patrimonio hace referencia a los restos materiales de épocas pasadas y su estudio es una forma de aproximación a las características económicas, sociales y técnicas de otros momentos de la historia.”

Ainda segundo o autor, a generalização dos processos de produção industrial criou um grande número de estruturas e territórios vinculados à um sistema de produção. O fechamento e abandono da Estação Ferroviária de Rio Claro, geraram espaços vazios, entretanto carregado de memórias coletivas, que tanto podem evocar os significados construídos no âmbito da experiência ferroviária, quanto podem manifestar novos significados que as novas gerações atribuem a este lugar. Assim o impacto advindo destes espaços tem gerado reflexões sobre as possibilidades de recuperação do conjunto ferroviário que ainda permanece na cidade como patrimônio histórico, introduzindo novas finalidades, distintas do seu uso original.

Dentro de tal significação, o conjunto ferroviário de Rio Claro- SP é considerado herança de um patrimônio industrial, visto que as ferrovias são o símbolo da inserção do país no capitalismo, trazendo consigo novas formas de organização do trabalho e produção, reforçando e acelerando o desenvolvimento de cidades por onde os trilhos passavam, dando novo impulso à economia.

Quando pensamos num bem patrimonial e numa forma de conservá-lo e protegê-lo, a mercantilização surge como opção, pois estamos inseridos numa sociedade de consumo, onde o que pode ser usufruído tem mais valor, todavia outras possibilidades podem e devem ser propostas. Ainda que nosso objetivo não seja atribuir um uso ao conjunto ferroviário rioclarense, pensar em como este processo se desenvolve é importante e se faz necessário, sobretudo quando

consideramos as memórias das novas gerações.

Gonçalves (1996) afirma que o valor que permeia um conjunto de bens, independentemente de seu valor histórico, é o valor nacional, que é fundamentado em um sentimento de pertencimento a uma comunidade. Tais bens conferem à realidade a legitimação da comunidade imaginada pela nação, como por exemplo o Obelisco em São Paulo, dedicado aos mártires da revolução de 1932.

Ainda segundo o autor, tais definições acerca do tema são baseadas em discursos patrimoniais que nada mais são do que ferramentas cujo objetivo construir uma memória e identidade nacionais, na perspectiva de uma nação – ferramenta imposta pelos considerados intelectuais que definem quais são as memórias e identidades que representam a nação, atribuindo sentidos com propósitos pragmáticos e políticos.

Logo, a mercantilização emerge como uma forma de ressignificar um patrimônio, como aponta Rogério Proença Leite (2002), ao discutir os usos dos espaços públicos do Bairro do Recife, em Recife – PE, uma pequena ilha pertencente à cidade, cuja área era marginalizada e não utilizada e que possui grande valor arquitetônico e histórico por estar povoada desde a época de Nassau, além de ter sido reestruturada, no século XIX, segundo o princípio de Haussmann. A prefeitura da cidade, em parceria com outras instituições, promoveu a revitalização do Bairro e deu um novo sentido ao local, criando um calendário de eventos para o bairro e estimulando a abertura de bares e locais de lazer. Neste processo de revitalização, ocorreu o que chamamos de *gentrification*, um enobrecimento da área, que passou a ser frequentada por outro tipo de público voltado exclusivamente ao consumo deixando de lado o aspecto histórico-cultural do patrimônio.

Sem entrar nos detalhes deste processo, mas cientes de que o mesmo não é positivo, podemos afirmar, como Meneses (2006, p. 57) que: “(...) a estetização da paisagem urbana passa a ser a forma predominante de recuperar o sentido dos lugares e da tradição no contexto da acumulação flexível e da compreensão tempo-espaço”.

O autor reconhece que esta estetização traz o que ele chama de monotonia, pois tais espaços acabam se tornando mercadorias após as intervenções “numa espécie de ‘mercado de autenticidade’ em que cidades disputam qual patrimônio é mais original ou autêntico”.

Ainda dentro deste contexto, surge o que Leite (2002, p. 213) chama de contra-uso de espaços considerados patrimônio. A revitalização pode dar outro sentido ao bem, que não o utilizado pelas políticas de patrimônio oficiais, que tratam edificações como bens preciosos, como o que ocorreu no Bairro do Recife, que sofreu o processo de *gentrification*. Tal processo gerou uma divisão entre a área que se tornou nobre e a sua contra-área, a Rua da Moeda, que era frequentada principalmente por moradores, representando uma forma simbólica de reivindicação, por parte dos moradores, do “direito de pertencer à cidade, de estabelecer itinerários próprios, de fazer um espaço público contemporâneo, enfim um legítimo espaço político de diferença” (LEITE, 2002)

Meneses (2006) partilha do ponto de vista de que os moradores devem ser os maiores “usufruidores” do espaço urbano, que inclui suas edificações históricas. De acordo com o autor, todo projeto relativo ao uso do patrimônio deve começar pela base, tendo como principal preocupação o habitante, pois ele sim “[...] deve ser o fruidor da ‘coisa boa’”. (p.32) A reivindicação de um espaço fortalece a identidade de uma comunidade, de sua memória e do patrimônio.

Logo, patrimônio e memória se relacionam à história do desenvolvimento industrial, que reproduziu um determinado modo de viver e trabalhar que mudaria completamente as relações sociais, bem como as condições técnicas e econômicas das condições de produção até então estabelecidas. Esse *modus operandi* de desenvolver e construir cidades deixou marcas no espaço urbano atual, em parcelas significativas da cidade, sendo necessário seu redimensionamento dentro do sistema de valores da atualidade, compatibilizando-se a um novo ritmo e velocidade de informações.

O conceito de lugar de memória, já abordado, surge a partir de discussão desenvolvida na França, cujo historiador Pierre Nora foi o precursor. Um lugar de memória existe a partir do desejo dos homens e/ou com o passar do tempo, refere-se e necessita tanto de um suporte material quanto de suportes simbólicos; é aquilo que restou e se perpetua de um outro tempo; é um registro e também aquilo que o transcende, pois seu sentido simbólico está inscrito no próprio

registro.

Segundo Nora (1999), lugares da memória são necessários porque não possuímos mais meios de memória no atual momento histórico-cultural, tendo em vista que a evolução urbana a descaracteriza à medida que destrói seus lugares.

Para Delgado (2006), a memória não apresenta definição conceitual: refere-se à construção de identidades e ao fortalecimento de consciências individuais e coletivas. Além disso, a vivência cotidiana conforma a memória durante a existência e ordena as significações das experiências, reflete o passado no ato da verbalização e do estudo no tempo presente, reencontra e reconhece espaços e lugares, necessita de um suporte para vir à tona por meio da recordação, seja este suporte material ou subjetivo.

Pressupõe-se então que conceito de “lugar” está diretamente implicado com o de memória, podendo ser entendido como o resultado de práticas sociais distintas e do sentimento de pertença que lhe é inerente. É uma representação à medida que é real e o ultrapassa, ganhando diversos níveis de compreensão e afetividade, ao passo que é compreendido pelos indivíduos no decorrer do percurso histórico, podendo ser potencializado ou diminuído, conforme a existência ou não de ações para a sua preservação e promoção.

Assim sendo,

“os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo, portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está.” (PESAVENTO, 2002, p.27).

Posto isto, reforçamos a ideia de que o patrimônio cultural revela-se um interlocutor entre o homem e a prática social, mostrando que é resultado da construção histórica de uma sociedade, um mediador entre passado e presente, uma âncora capaz de dar uma sensação de continuidade em relação ao passado social (BARRETO, 2000).

Nesta mesma perspectiva, Pelegrini explica que a mediação entre as práticas e as representações discursivas expressas no âmbito do patrimônio passa pela ideia de que a cultura é uma construção social e de que os sujeitos interagem com uma gama intrincada de referenciais simbólicos e de práticas sociais:

“As afinidades entre esses sujeitos e os lugares nos quais circulam e atuam tendem a agrupá-los e identificá-los com a preservação de determinados bens culturais, sejam eles tangíveis ou intangíveis. Daí a multiplicidade de reivindicações no sentido da preservação de saberes, tradições e celebrações dos mais diversos grupos, étnicos, religiosos, sexuais, profissionais, entre outras designações – num amplo processo de patrimonização da cultura. Nesses termos, o conceito de multiculturalidade pressupõe um sentido simbólico, mas parece concretamente esvaziado de significado, na sociedade contemporânea, enquanto a acepção de patrimônio cultural pressupõe, cada vez mais, o emblemático respeito à diversidade cultural.” (PELEGRINI, p. 98, 2007)

Delineia-se então uma concepção em que o papel do patrimônio pode afirmar valores e identidades dentro de contextos nos quais não mais se aplicam como é o caso do conjunto ferroviário de Rio Claro, que não é mais utilizado na função original, mas é parte essencial da história da cidade, ainda que outros usos sejam atribuídos a ele.

“Não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial. Ora, o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem, uma à outra, nada permanece em nosso espírito, e não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca. É sobre o espaço, sobre o nosso espaço — aquele que ocupamos, por onde sempre passamos, ao qual sempre temos acesso, e que em todo o caso, nossa imaginação ou nosso pensamento, é a cada momento capaz de reconstruir — que devemos voltar nossa atenção; é sobre ele que nosso pensamento deve se fixar, para que reapareça esta ou aquela categoria de lembranças” (HALBWACHS, 1990, p. 143).

Assim, conseguimos exemplificar como o patrimônio fornece suporte à memória, para que ela se modifique e tome novos formatos conforme concepções, paradigmas e ideias da época sem, no entanto, perder sua importância para a cidade. O verdadeiro desafio nessa relação patrimônio-memória está na possibilidade de atribuir um sentido para o maior número possível de

grupos que fazem uso de um espaço a ser preservado como bem cultural, bem como atribuir uma significação que atenda aos padrões do capital, de modo que seja interessante manter esse patrimônio.

No capítulo 7, em que apresentamos nossas análises, será possível observar como essa relação se estabelece e como diferentes grupos se apropriam de modo diverso deste patrimônio cultural, ressignificando-o a partir de suas experiências no presente.

6. METODOLOGIA

O estudo da memória exigiu cuidado na escolha da metodologia, sobretudo no sentido oferecer condições para execução da pesquisa de forma coerente com nossas referências teóricas. Na área de humanidades, tal cuidado deve ser redobrado, de forma que conceitos e métodos não se contradigam e gerem um resultado equivocado.

Considerando nosso universo de investigação, com sujeitos de diferentes gerações, a metodologia permitiu uma análise transgeracional. Partindo dos pressupostos teóricos que utilizamos, sustentamos que existe uma contínua interação entre o indivíduo e o seu meio social, no qual os acontecimentos presentes, mobilizam, alteram e, muitas vezes, determinam os conteúdos manifestados pelos sujeitos. Deste modo, optamos por utilizar entrevistas semiestruturadas que consideramos ser a técnica mais adequada para que os sujeitos revelassem suas memórias permitindo que verificássemos sentimentos subjacentes às diferentes gerações (Ansara, 2000).

Entendemos que as memórias evocadas foram construídas com as percepções e lembranças do presente que implicam nas diferenciações de qualidade da memória. Nesse sentido, encontramos discursos heterogêneos em ambos os grupos. Tal aspecto não foi um obstáculo para nosso estudo, visto que nosso interesse está nos significados atribuídos aos elementos do conjunto ferroviário da cidade.

A principal fonte de dados foi originada das fontes orais, pois, como afirma Bosi (2003, p.56):

“A memória traduzida em palavras e que transmite uma experiência vivida tem interesse enorme. Através dela pode-se ter acesso aos momentos de antigamente que permanecem, mesmo que sem que deles se tome consciência, como motivos para o comportamento presente”

Baseando-se nessa afirmação e levando em conta que trabalhamos com a memória de

diferentes gerações, selecionamos dois grupos: um de ex-operários e outro de jovens que circulam pelas proximidades dos espaços da Cia. Paulista. Os critérios utilizados para a seleção dos entrevistados do Grupo 1 foram: faixa etária até 85 anos, lucidez, boa habilidade para comunicação, ter sido funcionário da Cia. Paulista em Rio Claro, e serem de ambos os sexos. Em função da grande maioria dos antigos funcionários da Cia. Paulista serem homens, nesse grupo não houve nenhuma entrevista com mulheres.

O perfil desse grupo consistiu em trabalhadores operacionais, aposentados, entre 55 e 80 anos. Todos os entrevistados desse grupo começaram a vida profissional na ferrovia, fato comum à época, ingressando na escola SENAI, que oferecia um curso para formação de funcionários para ferrovia. Após esse curso, que tinha duração média de dois anos, os funcionários eram contratados como aprendizes e eram promovidos, tanto pelo desempenho na função quanto por indicação de familiares em cargos de chefia. Todos os entrevistados deste grupo residem na cidade de Rio Claro, mas dificilmente utilizam os espaços do conjunto ferroviário rioclarense.

Para o Grupo 2, os critérios foram: idade entre 20 a 35 anos, residentes no município de Rio Claro-SP, ser usuários dos espaços implantados pela Cia. Paulista (como a Estação Central e a Floresta Estadual “Navarro de Andrade”). O perfil do segundo grupo consistiu em três estudantes e um trabalhador (com idades entre 25 a 32 anos), todos residentes no município. Ao contrário do que se observou no primeiro grupo, todos os entrevistados deste perfil utilizam os espaços do conjunto ferroviário na atualidade.

O ponto de partida para a seleção dos entrevistados do grupo1 foi a UFA – União dos Ferroviários Aposentados, por se tratar de um local com grande aglomeração de potenciais entrevistados desse perfil. Já para o grupo 2, o ponto de partida foi a estação de ônibus da cidade, abrigada na estação ferroviária. Houve dificuldade em selecionar candidatos do grupo de ex-ferroviários aptos a participar de nossa pesquisa, isto porque houve resistência de potenciais candidatos sob a alegação de que não teriam tempo disponível ou que a entrevista não seria útil como tantas outras que já foram concedidas. Após insistência e tentativa de estabelecer uma relação de confiança, alguns candidatos potenciais concederam as entrevistas.

Abaixo, podemos visualizar um quadro com dados dos entrevistados do grupo 1:

NOME	IDADE	FUNÇÃO
Francisco	69 anos	Supervisor de Oficina
José	66 anos	Manutenção Elétrica
Antônio	60 anos	Escriturário
Joaquim	65 anos	Soldador

E com dados do grupo 2:

NOME	IDADE	OCUPAÇÃO
Jorge	21 anos	Estudante
Mariana	26 anos	Estudante Universitária
Luiz	28 anos	Desempregado
Eduardo	32 anos	Auxiliar de Fábrica

Para ambos os grupos realizamos entrevistas semiestruturadas, por considerarmos, assim como May (2004, p.144), que este tipo de entrevista “(...) permite que as pessoas respondam mais nos seus próprios termos do que as entrevistas padronizadas, mas ainda forneçam uma estrutura maior de comparabilidade do que nas entrevistas focalizadas”. Um roteiro com perguntas

pertinentes ao nosso tema foi previamente elaborado, de forma a manter o entrevistado com foco em nosso objeto, mas com liberdade para ampliar sua resposta conforme necessário. Assim, nossa intenção foi compreender os acontecimentos que se inserem diretamente neste estudo.

Por meio das entrevistas, pudemos analisar os depoimentos de diferentes gerações, mostrando as diferentes percepções e significados que permeiam os indivíduos e suas relações com as memórias e acontecimentos do passado bem como suas relações com o presente, obtendo assim informações que vão além do registro de palavras, como afirma Sandoval (1995, apud ANSARA, 2000, p. 66), a “análise dos significados de expressão verbal das pessoas é uma tarefa de juntar não apenas elementos “atitudinais”, mas de combiná-los com os dados do contexto do qual emergiu e a que devem estar associados”.

Nos roteiros (Apêndice 1), abordamos os modos de observar o conjunto ferroviário em Rio Claro, solicitando que os entrevistados discorressem sobre as lembranças que a Estação Ferroviária de Rio Claro evoca, se eles podem ser considerados relevantes para a história da cidade, para a história desses indivíduos. Foram solicitados também que falassem sobre a relevância da ferrovia no desenvolvimento da cidade e na formação da identidade rioclarense.

A análise dos dados teve por objetivos compreender a percepção dos diferentes grupos sobre a ferrovia e seus reflexos na cidade, assim como as semelhanças, diferenças e relevâncias entre os grupos.

Para tanto, foi necessário fazer uma análise intergeracional, na qual confrontamos as memórias dos que viveram a experiência de ser ferroviário e os que não fizeram parte deste contexto, identificando semelhanças e diferenças nos relatos; a importância atribuída em termos da constituição da identidade social das pessoas; e como os relatos refletem forma como elas veem e percebem o espaço urbano e a ferrovia como fruto de uma época que trouxe novas percepções de tempo e espaço. (ANSARA, 2000).

Considerou-se também as memórias históricas e pessoais, as reflexões sobre passado e presente e a relevância do conjunto ferroviário em Rio Claro e seu impacto na memória e no contexto social dos entrevistados.

A memória coletiva, conforme proposto por Halbwachs (2004, p. 39), é socialmente construída e a memória individual existe a partir da memória coletiva. Para que tal memória seja construída, segundo este autor, é necessário que haja concordância com as memórias do grupo, que possibilita muitos pontos de contato, de forma que as recordações são construídas sobre uma mesma base. Este processo garante, de certa forma, a coesão no grupo que proporciona várias ideias, reflexões, sentimentos, atribuídos ao passado.

A memória histórica, por sua vez, ainda segundo Halbwachs, refere-se ao “passado vivido”, composto por uma série de acontecimentos marcantes na vida do grupo, da nação, do país, tornando viável a construção de uma narrativa sobre o passado. Portanto, as experiências vivenciadas pelos grupos que elegemos para a pesquisa foram fundamentais para a construção da memória do conjunto ferroviário. Além disso, o conjunto ferroviário da cidade, que ainda permanece na cidade é “lugar de memória”, no sentido proposto por Pierre Nora (1993, p. 13):

“os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não naturais. É por isso a defesa pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar à incandescência a verdade de todos os lugares de memória. Sem vigilância comemorativa, a história deprime as varrerias. São bastiões sobre os quais se escora. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de constituirlos. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que elas envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória. É este vai-e-vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva.”

Os lugares da memória são importantes, pois refletem o momento atual, na qual a sociedade se esforça para obter um equilíbrio entre as tradições e as bases de sua identidade com o novo paradigma da modernidade, nas quais as tradições só precisam ser lembradas, pois já não são mais vividas.

As entrevistas foram realizadas mediante a apresentação do termo de consentimento livre e esclarecido. As entrevistas foram gravadas em sua totalidade, sendo que todos permitiram a gravação, não havendo problemas nesse sentido. Além disso, também colaboraram assinando os termos em que estão cientes da finalidade das entrevistas. Para proteger a privacidade dos mesmos respeitando as orientações do comitê de Ética, trocamos os nomes por conterem histórias pessoais.

6.1. Categorias de análise

Com o objetivo de identificar semelhanças e dissonâncias entre os discursos dos entrevistados, procuramos perceber se a identidade ferroviária evocada pelos habitantes da cidade de Rio Claro, ainda permanece no imaginário das novas gerações e como as mesmas lidam com essa relação entre passado e presente. Notamos que ao mesmo tempo em que os entrevistados reconhecem o legado deixado pela ferrovia em seu cotidiano se deparam com um espaço que lhes gera desinteresse.

Confrontando as memórias e percepções dos dois grupos, foi possível verificar os significados que estes sujeitos atribuem ao conjunto ferroviário, seu valor histórico, bem como o que de fato permanece como identidade ferroviária e de que maneira ela se apresenta nas lembranças dos entrevistados.

Para tanto, estabelecemos três categorias de análise:

a) O conjunto ferroviário como memória histórica:

Utilizando critérios semelhantes aos propostos por Ansara (2000), procuramos em nossa análise identificar:

- o que foi conservado
- os detalhes da informação
- o impacto na época
- o impacto hoje

b) O conjunto ferroviário como patrimônio:

Procuramos perceber:

- o grau de importância atribuído, pelos ex-ferroviários, ao passado, ao presente (cotidiano), e ao futuro;
- o grau de importância atribuído, pelas novas gerações, ao passado, ao presente (cotidiano), e ao futuro;

c) O conjunto ferroviário como representação da identidade rioclarense,

Nesta categoria observamos, nos discursos:

- os significados: os sentidos atribuídos ao espaço como identidade de cada grupo;
- os significados: os sentidos atribuídos ao espaço como identidade do município;

Conforme previsto, o ponto de partida para a busca dos sujeitos do primeiro grupo foi a UFA (União dos Ferroviários Aposentados). Houve dificuldade para obter pessoas dispostas a conceder entrevistas, visto que os entrevistados encaravam as entrevistas como perda de tempo e não vislumbravam utilidade para essas entrevistas, principalmente por argumentar que há um número grande de pessoas que os procuram com essa intenção. Após muita insistência – e a necessidade de voltar dois meses depois, no mês de agosto, e o contato que conseguimos com o presidente da associação, conhecido como Varella, obtivemos autorização para circular no espaço da associação. Conversando com os associados presentes, fomos direcionadas ao primeiro entrevistado, que se dispôs a colaborar prontamente. As entrevistas foram realizadas no mês de agosto. A primeira entrevista foi com um ex-ferroviário, Sr. Francisco, que trabalhou 28 anos na Cia Paulista e se aposentou como Supervisor de Oficina. Finalizada essa entrevista, obtivemos a indicação de outro possível candidato, mas que não se dispôs a ser entrevistado. Um terceiro sujeito, Sr. José, também indicado pelo primeiro entrevistado nos concedeu entrevista, após explicação detalhada do objetivo do estudo. Outros contatos foram feitos na própria associação, para posterior agendamento, sendo as entrevistas do grupo 1 concluídas no mês de agosto de 2014. A fim de deixar os entrevistados mais confortáveis, foi oferecida a possibilidade de escolha

do local para realização das entrevistas. Apenas um entrevistado quis conceder entrevista em sua residência, o restante preferiu que as entrevistas fossem dentro da UFA.

Quanto ao Grupo 2, não houve dificuldades para encontrar sujeitos que colaborassem com nossa pesquisa. Tivemos como ponto de partida a estação de ônibus da cidade e após a indicação do primeiro entrevistado este indicou outros. Seguimos a técnica de "bola de neve", ou seja, os primeiros entrevistados indicaram outros, e assim sucessivamente. Todos os entrevistados desse grupo optaram por conceder a entrevista em espaço aberto, localizado na própria estação.

Nos capítulos que seguem apresentamos a análise das entrevistas. Essas entrevistas foram transcritas literalmente. Depois da leitura cuidadosa das transcrições organizamos os relatos, considerando as categorias temática que estabelecemos acima, e abrindo possibilidades para outras categorias que emergiram dos próprios discursos. No capítulo VI, que intitulamos de **“MEMÓRIA E FERROVIA: LEMBRANÇAS DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO EM RIO CLARO”**, destacamos como as memórias variam e como são múltiplos seus significados. Procuramos aprofundar as bases para compreender os diferentes significados que os sujeitos atribuíram ao conjunto ferroviário, analisando as identificações sociais que favorecem a reconstrução da memória coletiva e a importância da ferrovia para esses sujeitos.

7. MEMÓRIA E FERROVIA: LEMBRANÇAS DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO EM RIO CLARO

Neste capítulo tratemos de apresentar como foram construídas as memórias dos ex-operários, e dos jovens e adultos que não fizeram parte da Cia. Paulista. Para esta análise consideramos as etapas propostas por Moreira (2004): a primeira etapa consistiu em transcrever literalmente as entrevistas; a segunda, em dividir nas categorias previamente apontadas, o que significa uma leitura mais profunda e uma proximidade com o fenômeno (relação intersubjetiva entre o texto e o pesquisador); a terceira etapa, analisamos descritivamente os aspectos mais significativos presentes nas experiências vividas pelos sujeitos na sua relação com a estação ferroviária.

De forma sintética, apontamos alguns elementos que foram citados por todos os entrevistados do grupo dos ex-operários. A questão do trabalho foi um aspecto muito presente na memória deles, sendo este tema abordado por todos os entrevistados do grupo, onde lembraram a disciplina rígida e o grande volume de trabalho. Outro aspecto mencionado foi o orgulho que sentem por terem contribuído para a história e crescimento da cidade de Rio Claro, sendo que este sentimento de orgulho acaba por trazer a tona um sentimento de nostalgia em relação à época em que atuavam como funcionários da ferrovia bem como a afirmação de que o transporte ferroviário não é valorizado nem o conjunto patrimonial oriundo dele.

Os discursos deixaram transparecer emoções, principalmente em questões relacionadas ao trabalho, na qual a nostalgia em relação ao que o conjunto ferroviário referia-se ao sentido que atribuem ao seu período de atividade na ferrovia e sua representatividade hoje. De forma geral, o primeiro grupo expressa sentimento de revolta pelo atual estado de conservação do conjunto ferroviário e pela forma como alguns desses espaços são utilizados, sobretudo para eventos que não têm nenhuma relação com história da ferrovia.

Já no grupo mais jovem – o segundo grupo de entrevistados – que não vivenciou a estação em funcionamento, de forma geral, considerou adequada a atual utilização dos espaços do conjunto ferroviário, em especial a estação ferroviária que serve como espaço para apresentações

musicais, sendo este espaço cedido pela prefeitura da cidade.

Quando indagados sobre as memórias e lembranças que o conjunto ferroviário despertam, o grupo descreve experiências que estão inseridas em memórias de outros familiares, como por exemplo uma viagem de trem. Percebeu-se que o nível de apego e lembranças não é o mesmo do primeiro grupo, mas observa-se que a importância atribuída pelo segundo grupo ao conjunto ferroviário como memória histórica existe, pois os entrevistados afirmam reconhecer a importância do conjunto ferroviário para a história e o desenvolvimento da cidade. Não foram evocadas lembranças e histórias como no primeiro grupo, o que não significou que o grupo não atribui importância ao conjunto, mas sim que estamos lidando com diferentes gerações que percebem o patrimônio ferroviário de diferentes formas.

7.1.1. Conjunto ferroviário como memória histórica:

A memória é nosso arquivo, de onde retiramos referências sobre tudo que precisamos no cotidiano, o que faz bem ou mal, o que é certo ou errado, o que é ou não socialmente aceito. Quando não possuímos informações em nossa memória para resolução de alguma questão, recorreremos às memórias e lembranças de nossos familiares, amigos ou pessoas que já passaram por semelhante momento obtendo então a informação desejada. Nossas memórias e lembranças são informações compartilhadas que encontram suporte em nossas relações, em nosso passado de forma a explicar o presente e criando o campo para de suporte para o futuro.

Na memória de nossos entrevistados, o conjunto ferroviário se apresenta como um local que simboliza a importância de um meio de transporte e seu impacto no espaço urbano, que se expandiu em torno desse conjunto, trazendo prosperidade a uma cidade considerada sertão e que hoje se ressignifica por meio de nova utilização de seu espaço e de novos usuários.

Num primeiro momento, observamos uma ligação direta entre a história do município e o auge do seu crescimento em virtude da ferrovia, simbolizada pelo prédio da estação. Ao mesmo tempo, que os antigos ferroviários a veem com carinho, representando uma época de

prosperidade também a observam com tristeza por simbolizar tão bem o estado atual do transporte ferroviário de maneira geral e o estado em que se encontra a cidade que, segundo os ex-operários, nem remotamente lembra a época em que a ferrovia era a empresa mais importante da cidade.

“... todo o povo dá importância, porque qualquer país que você for todos os países dos Estados Unidos e da Europa têm trem, só o Brasil que não tem! Ó, o meu irmão teve esses dias em Florença, na Itália, ele só andou de trem, não andou de carro, só de trem. Você vai na Inglaterra tem trem, vai na França tem trem, aqui não tem trem! (muita ênfase nessa frase, expressando certa indignação). Então, o fato de ter saudade de termos tido uma ferrovia não resolve nada, é política! Se “nós pudé” fazer um plebiscito, pedi pro povo pra povo pra voltar a ferrovia, você não assinava?”(J.M.)

Esse testemunho expressa os vínculos que existem entre a ferrovia e a vida dos que participaram mais ativamente do cotidiano da ferrovia e como a memória coletiva da cidade está ligada a ideia de progresso.

Para ambos os grupos o conjunto ferroviário é visto como símbolo da presença da Cia. Paulista na cidade, tendo como maior expoente a estação ferroviária, que hoje abriga o terminal de ônibus da cidade. O que varia entre os grupos é o olhar e o apego que cada um dedica em virtude, principalmente, da lembrança atrelada ao lugar.

Quando Le Goff (1982, p. 54), afirma que o estudo da memória é um problema contemporâneo que se opõe ao eterno presente e Pierre Nora escreve que “(...) a história é o que nossas sociedades condenadas ao esquecimento fazem do passado, porque levadas pela mudanças” (1993, p. 8), e, que memória coletiva é “o que fica do passado no vivido dos grupos ou o que estes grupos fazem do passado (p. 8)”, vemos o eco de suas palavras reverberarem na fala dos entrevistados quando relembram as fases pela qual o transporte ferroviário passou, principalmente do seu auge e decadência, lembrado por meio das histórias relacionadas ao trabalho, a vida particular, ao crescimento da cidade, o impacto da ferrovia em suas vidas:

“ A gente tinha orgulho de ser ferroviário porque quem era ferroviário podia comprar fiado, os comerciantes sabiam que iam receber, porque o ordenado vinha certinho todo mês! Eu construí minha casa fiado, a gente só tinha final de semana pra construir então eu comprava os “material” e no final de semana construía aos pouco, até que ficou pronta, depois ia pagando no fim do mês aos poucos. Não tinha erro, falou quer era ferroviário o pessoal sabia que ia receber o dinheiro.” (A.M.)

“É uma vida que a gente passou lá, né? Quantas coisas eu não fiz com a minha família porque tava trabalhando? Na época a gente não valoriza isso, pensa só no trabalho, nas coisas materiais que a gente quer dar pros filhos por que a gente não teve, só depois que passou a gente pensa que podia ter feito mais coisa com eles. Mas também a gente ia fazer o que naquela época? Não era como hoje. Mas é graças à ela (Cia. Paulista) que eu tenho o que tenho hoje, vai saber como eu estaria sem ter trabalhado lá? Graças a Deus eu tive chance, mas e quem não teve? Bem ou mal eu tenho meu ordenadinho e consigo me virar com ele, tenho os amigos que ainda tão vivo, a gente se vê lá na UFA, conversa, vê o tempo passar. Na verdade não são as lembranças que eu tive, são as que eu não tive, porque a gente só trabalhou.” (F.L.)

Os trechos acima exemplificam o que foi comum a todos os entrevistados do primeiro grupo, o reconhecimento e prestígio social oriundo do fato de trabalharem na Cia Paulista. Este status era útil em vários sentidos, como ter crédito em estabelecimentos locais, ser considerado um bom partido para casamento e ter estabilidade financeira. Observa-se então que o orgulho de ser ferroviário reside nesse status.

De similar opinião a Le Goff, mas ampliando a concepção sobre memória, Maurice Halbwachs explica que a memória é a possibilidade de recolocação das situações escondidas que habitam na sociedade profunda, na sensibilidade (HALBWACHS, 1990, p. 67-8). Ele a distingue de duas maneiras: memória coletiva e memória individual, sendo que a partir da memória coletiva as memórias individuais são reforçadas e recriadas, corroborando a ideia de que as lembranças são constituídas no interior de um grupo. A memória coletiva então recompõe o

passado, a lembrança seria uma reconstrução desse passado usando recursos do presente, ancorado por reconstruções anteriores. Ainda segundo o autor, devemos entender a memória como um fenômeno coletivo e social, composto por vários atores e sujeito a flutuações, transformações e mudanças constantes.

A afirmação de Pollak (1987, p. 35), de que a memória coletiva é seletiva e construída por acontecimentos relevantes e preocupações da época se mostrou clara. Isto, quando percebemos que a ideia de que a Estação Ferroviária de Rio Claro trouxe um progresso sem precedentes a cidade é verbalizada pelos entrevistados, independente de terem nascido ou não no local. Vemos então, que esta é uma construção social, admitida por todos os entrevistados e também por pessoas próximas a eles. Ela se apresenta, portanto como um elemento de referência comum. Sendo assim, a preservação do conjunto ferroviário, reforça uma identidade já estabelecida pelo ex-ferroviários de lugar comum de “origem” da cidade.

Já quando analisamos os relatos das novas gerações (grupo 2), tornou-se claro que a significação atribuída não é a mesma, no sentido da intensidade e relevância, pois observamos que para os entrevistados o conjunto ferroviário é relevante para a história da cidade, mas não é observado como parte de sua própria história e sim atrelado a um contexto geral, que é a importância das ferrovias para o Brasil. Isto aparece no relato de uma das entrevistadas que afirma: “(a história da Cia Paulista) *faz parte porque o Brasil foi movido sobre trilhos, então faz parte sim.*”(N.M) Ou ainda, aproximando-se ao contexto familiar,

“Na infância sim, eu já fui visitar minha vó, alguns parentes através dela. Acho que sim e tem muitas histórias, meus tios, meus pais contam. Meus tios quando moravam em São Paulo, meus pais iam pra lá, então sim, pelo menos das histórias de casa, da família, sim.””(L.S.)

Comparando os dois grupos, observamos que nas memórias dos ex-ferroviários são destacados os significados do trabalho: orgulho de pertencer à categoria de ferroviários, status social, privatização e acontecimentos marcantes, tais como acidentes e eventos pessoais. Já para o Grupo 2, não existem memórias propriamente ditas, apenas situações pontuais e memórias de

família, que não pertenceram ao entrevistado, mas que são lembradas, reforçando que a memória é pura tradição oral, além de algumas referências ao patrimônio e a relevância da ferrovia para a história da cidade.

Numa perspectiva intergeracional, percebemos que pouca coisa foi transmitida entre as gerações de ferroviários, visto que nos discursos dos mais jovens, se sobressai o discurso oficial, de que a decadência do transporte ferroviário abriu espaço e importância para o transporte rodoviário, sendo este panorama considerado consequência natural da passagem do tempo. Isto se deve tanto ao discurso utilizado nas escolas quanto à falta de contato de forma mais efetiva com a história do município e os espaços do conjunto ferroviário.

Para ambos grupos, é fato que a implantação da ferrovia teve imenso impacto na história da cidade, trazendo prosperidade e crescimento, e que o conjunto ferroviário é símbolo dessa época da mesma forma que seu abandono faz jus a relevância do conjunto na atualidade, como observamos nos discursos de um entrevistado do primeiro e do segundo grupo, respectivamente:

“É, a cidade aqui surgiu através da ferrovia, que quando abriu as oficinas aqui em 1920, por aí mais ou menos, os empregados foram chegando e foram colonizando a cidade. A cidade foi crescendo, a cidade aqui era só de ferroviário, hoje já não é mais.” (J. M.)

“ Bom, Rio Claro, basicamente, só existe por causa da ferrovia, né? “Que nem” o Horto Florestal que conta um pouco da história da ferrovia em Rio Claro só existe pra suprir a grande demanda que tinha na época por dormentes pra fazer a malha ferroviária.” (J. L)

Sendo a memória construída por vários atores e sujeita a flutuações, transformações e mudanças constantes, encontramos nos relatos acima as afirmações de Pollak (1987), quando nos explica que os elementos constituintes dessa memória coletiva têm em primeiro lugar os acontecimentos vividos pessoalmente, em seguida, os elementos que ele caracteriza como “vividos por tabela”, são acontecimentos vividos pelo grupo com a qual a pessoa se identifica, mas que não houve necessariamente sua participação, porém, é perfeitamente possível que ocorra

uma identificação com um determinado evento e a pessoa acabe tomando para si, como experiência própria, este evento no qual não esteve presente.

Os entrevistados do segundo grupo mostraram que absorveram a questão da importância da ferrovia no desenvolvimento da cidade, mesmo não vivendo o fato, bem como a privatização da ferrovia, o que demonstra que as memórias estabelecidas pelos familiares e o contexto social no qual estão inseridos é relevante refletindo a construção de uma memória coletiva comum aos moradores de Rio Claro.

A afirmação de Pollak (1987), de que a memória coletiva é seletiva e construída por acontecimentos relevantes e preocupações da época se mostrou bastante clara. Isto, quando percebemos que a ideia de que a estação trouxe um progresso à cidade é verbalizada por todos os entrevistados, independente de terem nascido ou não no local. Vemos então, que esta é uma construção social, admitida por todos os entrevistados e também por pessoas próximas a eles. Acabam atribuindo sentido à estação mesmo sem ter qualquer participação. Portanto ela se apresenta como um elemento de referência comum. Sendo assim a preservação do conjunto ferroviário, reforçaria uma identidade já estabelecida (lugar comum de “origem” da cidade).

Igualmente lembrado com ênfase foi a privatização da ferrovia, principalmente quando o uso da linha foi concedido a América Latina Logística (ALL), que tornou claro para os mesmos que o declínio do transporte ferroviário seria permanente e que o conjunto ferroviário não seria mais utilizado. Quando questionados sobre a privatização, os entrevistados atribuíram diferentes níveis de importância, sendo a maior ênfase no discurso do Grupo 1. Entre os antigos operários o sentimento de revolta pela inutilização da estação é muito mais intenso do que entre os entrevistados que não tiveram nenhum vínculo com ela.

Nos relatos abaixo fica claro o vínculo do desenvolvimento da cidade com a ferrovia, mostrando sua relevância como patrimônio industrial.

“Os ‘monumento’ que tá aí passou tudo pra prefeitura, então ficou uma coisa social. Então a ferrovia praticamente desapareceu. O que tem aí é uma

concessionária, é...a, a ALL que tá usando os trilhos, mas não é uma ferrovia, não é a ferrovia que nós “trabalhamo”. Por que precisa ficar bem claro no seu...Esse mestrado que cê tá fazendo aí, ele é muito espinhoso, porque não tem muito elemento pra gente passar, sabe? Uma que não existe mais, e aqueles elementos que trabalharam, uma boa parte morreu, hoje o que tem aí é uma outra concessionária, que não tem nada com a ferrovia, então ela tá mais no passado, sabe?” .”(J.M.)

“É, acho que sim(sobre a importância da ferrovia para a cidade), porque tudo que você vê aqui veio da ferrovia, eles que botaram rua, botaram estação, botaram tudo. Só tá abandonado, mas foram eles que criaram a cidade como a gente vê, agora tem que cuidar porque quando não sobrar nada a gente faz o que? Não lembra que é uma cidade que veio do trem? É estranho “vê” esse pessoal aí passa reto na estação, no horto, pelo trilho e nem olha nem presta atenção que o começo de tudo é lá naquele muro pichado, naquele ponto de ônibus, naquela estação que só abre de vez em quando. Também, acho que não dá pra ficar exigindo amor por uma coisa de gente que não viveu ela. Tem muita gente de fora que não dá valor porque não faz parte da história, vai fazer o que? Torcer pra alguém por a mão na consciência e preservar. Não acho ruim ter colocado os ônibus lá nem fazer os shows que eles fazem, como umas pessoas acham, é melhor que nada. Você viu como tá as oficinas? Atrás da estação? Cada dia é um pedaço que cai, daqui a pouco não nada e vão derrubar e fazer um prédio. É o que eu acho.” (F.L.)

Por estar no passado, entendemos que o entrevistado se refere ao fato de que a atual utilização das linhas férreas não condiz com os usos do passado, pois já não tem relevância no contexto atual para a cidade, seus funcionários não são numerosos e nem usufruem do status de ser ferroviário (no sentido de que não possuem crédito em estabelecimentos comerciais como antigamente, por exemplo) e a ferrovia não cumpre mais a função de meio de transporte.

Em outros relatos observamos uma ligação direta entre a história do município e seu auge com a ferrovia, simbolizada pelo prédio da estação. Ao mesmo tempo em que os antigos ferroviários observam o conjunto com carinho, representando uma época de prosperidade também a veem com tristeza por simbolizar tão bem o estado atual do transporte ferroviário de

maneira geral e o estado em que se encontra o conjunto, que nem remotamente lembra a melhor época, de acordo com os mesmos.

“É bom você falar de uma coisa quando tá crescendo, agora uma coisa que tá morrendo é difícil. Não que tá morrendo não, morreu. Então ficou só o patrimônio, não tem mais trem nenhum.” (A.O.)

“Se pensar em tudo, vai dar saudade porque é um tempo que não volta mais e era o melhor que a gente podia viver na época, com o que a gente tinha. A Paulista ajudou muita gente a construir a casa, a não ficar sem trabalho, de lá só saia quem queria e quem fizesse uma coisa muito grave. Já teve um cara que tentou roubar a Paulista, trabalhava de contador e botava número falso nos livros, mas cê acha que os caras não pegaram? Pegaram e foi vergonha na cidade, ninguém queria dar emprego pra ele, teve que mudar de cidade, ninguém ouviu falar dele depois, acho que teve que sair fugido. Foi escândalo na época.” (F.L.)

A memória é seletiva e se lembra com mais vivacidade os fatos que foram traumáticos ou extremamente relevantes, que ajudam a formar a identidade coletiva de uma sociedade, porém três elementos são de extrema importância na construção dessa identidade: *unidade física* - sentimento de fronteiras físicas, pertencimento a um grupo; *continuidade dentro do tempo*: - “no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico” e, *sentimento de coerência* - diferentes elementos formadores do indivíduo unificados.

Isto se confirma quando notamos que os fatos que são lembrados com maior ênfase são os que mais impactaram as pessoas que fizeram parte daquela situação, como por exemplo, a privatização da ferrovia. Isto porque, para o segundo grupo de entrevistados o impacto da privatização existe, mas está refletido na falta de cuidado com o patrimônio e os novos usos atribuídos:

“ Eu não sei, porque é difícil você, hoje em dia manter prédios históricos, então não sei, acho que o espaço do jeito que Rio Claro aproveita, de uma forma mais contemporânea, acho que é o que dá pra fazer hoje em dia, porque outras estações ferroviárias em outras cidade estão abandonadas, então acho que é uma forma de levar a população pra dentro desses espaços.” (M.J.)

Observa-se então que a memória história não se reproduz da mesma forma para a os dois grupos: geração dos ex-ferroviários e a geração mais jovem, pois ambos observam o mesmo objeto com olhares contemporâneos e baseados em experiências passadas, nas quais o segundo grupo estabelece significados que tem como suporte as lembranças contadas e não vividas, como a de seus familiares, mas não suas próprias histórias, apesar de reconhecerem os monumentos como parte fundamental da história da cidade e utilizarem esses espaços.

“Virou um terminal urbano então as pessoas tem que estar passando por ali todo dia, e a importância cultural já que virou um espaço para atividades culturais, festas, eventos, shows...” (M.J.)

Admitimos então, que a questão da privatização do transporte ferroviário foi um fato transmitido às novas gerações pelos antigos ferroviários e que foge do discurso oficial imposto, uma construção social que engloba os dois grupos de entrevistados e que permanece na atualidade, nos mostrando que existe uma memória que é repassada para as novas gerações, uma releitura feita a partir de novas vivências, coletiva, sendo construção permanente do espaço e do tempo coletivo.

Sendo assim, podemos observar que o conjunto ferroviário faz sentido para o segundo grupo por fazer parte da história da cidade e, principalmente, faz sentido por terem outros usos atribuídos, do qual usufruem. Pierre Nora explica essa diferença de sentimentos afirmando que a memória é um processo vivido, conduzido por grupos vivos, logo, em evolução permanente e suscetível a todas as manipulações.

“A memória é 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, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações.”

(NORA, 1993, p. 09).

7.1.2. O conjunto ferroviário como patrimônio:

Analisar e interpretar o conjunto ferroviário do município como patrimônio histórico da cidade parece a solução mais natural para a preservação do local, visto que ele é o principal símbolo que remete ao desenvolvimento econômico da cidade no passado.

O conjunto ferroviário é parte importante da história da cidade, constituindo tanto a memória coletiva quanto a memória individual dos entrevistados, em algum nível, e com algum tipo de identificação (direta ou indiretamente), seja pela vivência do trabalho no local ou uma parada diária para esperar o ônibus. As diferentes maneiras de se relacionar com o lugar trazem consigo a longa trajetória da estação, de suas vidas e da cidade. Simão (2001, p.13), afirma que a identidade e a memória local também são construídas com ajuda do patrimônio, e estes devem ser observados como um acervo, que é o registro de fases da história de um município, como podemos observar nos discursos dos entrevistados do Grupo 1 e Grupo 2 respectivamente:

“É, a cidade começou com a ferrovia, né? E é um amor muito grande, ferroviário tinha um amor...Eu nunca ouvi meu pai falar em hora extra, “eu vou trabalhar num socorro por hora extra”, nunca! Ele ia por satisfação, ele ia pra ajudar, pro trem andar, que aqui tocava uma sirene, que ela tá aí até hoje, quando era combate de incêndio ou quando o trem caía por causa de chuva, então formava uma turma de socorro com os vagões que já tinha uma cozinha, tinha trilho, tinha ferramenta. A gente sempre morou ali, 3,4 quadras da oficina, tocava a sirene, meu pai já levantava e ia pra oficina, pegava o caminhão... Cê vê a satisfação da pessoa e já ia pra cooperativa, a cooperativa vendia mantimento para o ferroviário, levava, meu pai já ia com o caminhão ou o gerente da cooperativa já tinha um caminhoneiro também que já ia pra lá, já carregava o caminhão com arroz, feijão, carne, frango e já levava pro vagão,

isso sem saber a dimensão do acidente, sem saber da dimensão do acidente. Levava pro vagão pra já começar a fazer a comida, fosse a hora que fosse.” (F.L)

“Foi, ela contribui bastante para o crescimento e o desenvolvimento de Rio Claro e até uma grande parte da história.” (J. N.)

Este vínculo entre a ferrovia e a história da cidade é de extrema importância para legitimar a proteção do conjunto ferroviário, já que a memória dos ferroviários e a história da cidade são partes integrantes das práticas e processos de construção de patrimônio que justificam sua preservação (Fonseca, p. 20, 2005).

Quando recorremos à memória, podemos observar dois aspectos relevantes um interior e outro exterior, um que caracteriza a memória pessoal e outro que diz respeito à memória social, na qual a primeira se apoia na segunda. A memória interior, refere-se as memórias pessoais e se apoia na memória exterior, que é partilhada pelo grupo, sendo um aspecto de extrema importância na construção da memória ferroviária. Isto porque questões relativas ao modo de vida, ao trabalho na ferrovia e a importância que lhe foi dada ao longo da história de Rio Claro, vem à tona, são filtradas e utilizadas para mostrar não somente a história da cidade para as futuras gerações, mas também para torná-la conhecida pela própria comunidade, principalmente para os mais jovens, que apenas utilizam esse espaço como terminal de ônibus e local de festas.

Mesmo considerando a importância do conjunto ferroviário para a história da cidade, o Grupo 2 não demonstra o mesmo apego que o Grupo 1.

“Virou um terminal urbano, então as pessoas tem que estar passando por ali todo dia e a importância cultural, já que virou um espaço para atividades culturais, festa, eventos, shows..” (M.J.)

“Sim, eu acho que a marca mais latente dentro de Rio Claro é o próprio trilho cortando a cidade, que aquilo mostra grande parte da história, o centro da cidade guarda uma estação enorme, conta história não só da ferrovia como de tudo que aconteceu em Rio Claro de como surgiu.” (J.N..)

Sendo assim, se o grupo 2 não vivenciou ou não utilizou a estação ferroviária, por exemplo, em sua função original não há como desenvolver um sentimento de pertencimento, ou seja, sentimento de ter feito parte da história da cidade, fato presente nas entrevistas, ainda assim, o cotidiano é lembrado por ambos. O contrário é observado no grupo 1, que relembra de fatos que enfatizam o cotidiano da ferrovia que mais impactaram as pessoas vivenciaram aquela situação, como por exemplo, a história da ferrovia.

“Quando a gente era moleque tudo era a ferrovia. Meu avô foi ferroviário, o pai da minha mãe, o pai do meu pai não, o pai do meu pai era funileiro, chamava S., uma calderaria, não tão pesada como hoje. Meu avô era ferroviário, o irmão dele era ferroviário, meu pai, todos os irmãos dele, só tem 1 que não trabalhou na ferrovia, não trabalhou não, não continuou, porque começou lá. Meu tio trabalhava na ferrovia em Rincão, houve uma época que na ferrovia que o vagão era unido um com outro com um engate, um engate era assim (mostra 2 dedos se encaixando um num outro) e tinha 4 pratos, 2 pratos se encostavam e se amarravam com a corrente, a tração era feita com a corrente e quando a locomotiva freava os pratos se encostavam e o trem parava e quando o trem andava os pratos se soltavam e esticava a corrente. Então, meu tio foi passar por baixo do vagão, o prato caiu e cortou o pé dele...(J.O.)

Os dois grupos de entrevistados consideram o conjunto ferroviário como parte fundamental da história da cidade, dando maior ênfase ao prédio da estação ferroviária. Nesses discursos, apesar da concordância quanto à sua importância, os grupos têm opiniões divergentes quanto ao uso desse espaço, ficando claro na fala de um entrevistado do Grupo 1 e outro do Grupo 2, respectivamente :

“Vê se a estação é lugar de ter show? Dessas banda aí de hoje em dia? Desse barulho? Vê se é pra deixar tudo caindo aos pedaços? Você já foi no horto e viu como tão as casas lá? Tudo desabando, de dar dó! A Prefeitura desocupou as casas pra que? Pra terminar de derrubar? Quem morava naquelas casas antes cuidava direitinho, a gente ia lá fazer festa junina, levava a criançada, as mulheres cozinham, “botava” tudo bonito, era uma alegria. E agora faz o que lá? Fica parado, vai meia dúzia de gente, fica tudo fechado. Isso é dá valor? Né não! Cadê a prefeitura pra cuidar? Porque aquilo não é da ALL não, nem eles

querem, não tá servindo pra dar dinheiro. Serve pra gente ir lá e ver como foi bonito, só. Esse é problema de querer as coisas novas, cê deixa as velhas pra trás.” (A.O.)

“Eu não sei, porque é difícil você hoje em dia manter prédios históricos, então não sei, acho que o espaço do jeito que Rio Claro aproveita, de uma forma mais contemporânea, acho que é o que dá pra fazer hoje em dia, porque outras estações ferroviárias em outras cidade estão abandonadas, então acho que é uma forma de levar a população pra dentro desses espaços”(M.J.)

A opinião de que o espaço está degradado e que não é aproveitado de forma adequada é mais forte nos entrevistados do Grupo 1, visto que esses espaços são associados ao trabalho. Trazendo à tona esse aspecto, observamos que a falta de conservação dos espaços é mais relevante para eles do que as atuais possibilidades de uso devido à associação desse conjunto a um local de trabalho, onde o progresso e crescimento se corporificaram, não havendo espaço para outro tipo de uso que não o trabalho. Em seus discursos, fica claro que olhar a degradação do conjunto ferroviário, ou sua utilização com funções de lazer, por exemplo, sedimenta o declínio de uma vida toda de trabalho que leva ao esquecimento conforme esses espaços se descaracterizam para abrigar outras funções.

“... como a gente vai lembrar de um negócio caindo aos pedaços? Se a gente olha vê tudo pintadinho, arrumadinho, organizado vai pensar “Olha, tá igual quando a gente trabalhava !”. E daí vai lembrar como as coisas eram, mas do jeito que tá, cê passa e nem quer ver.” (A.O)

“Os “monumento” que tá aí passou tudo pra prefeitura, então ficou uma coisa social. Então a ferrovia praticamente desapareceu. O que tem aí é uma concessionária, é...a, a ALL que tá usando os trilhos, mas não é uma ferrovia, não é a ferrovia que nós “trabalhamo”. Por que precisa ficar bem claro no seu...Esse mestrado que cê tá fazendo aí, ele é muito espinhoso, porque não tem muito elemento pra gente passar, sabe? Uma que não existe mais, e aqueles elementos que trabalharam, uma boa parte morreu, hoje o que tem aí é uma outra concessionária, que não tem nada com a ferrovia, então ela tá mais no passado, sabe?” (J.M.)

Tal confirmação se reforça ainda mais quando recorremos à bibliografia sobre a região do Oeste Paulista, em que estão documentados mais extensamente fatos como a criação e expansão acelerada das ferrovias para distribuição e expansão da cultura do café e o movimento de ocupação do Oeste Paulista, ocasionado pela mesma, onde a expansão marca o surgimento das cidades que passam a atrair mão-de-obra e investimentos (LANNA, 2006), mostrando a relevância do transporte ferroviário no crescimento do país na nova fase em que se encontrava, deixando essa imagem impressa nas pessoas que vivenciaram a época.

“É, a cidade aqui surgiu através da ferrovia, que quando abriu as oficinas aqui em 1920, por aí mais ou menos, os empregados foram chegando e foram colonizando a cidade. A cidade foi crescendo, a cidade aqui era só de ferroviário, hoje já não é mais.” (J.M.)

“É, acho que sim, porque tudo que você vê aqui veio da ferrovia, eles que botaram rua, botaram estação, botaram tudo. Só tá abandonado, mas foram eles que criaram a cidade como a gente vê, agora tem que cuidar porque quando não sobrar nada a gente faz o que? Não lembra que é uma cidade que veio do trem? É estranho “vê” esse pessoal aí passa reto na estação, no horto, pelo trilho e nem olha nem presta atenção que o começo de tudo é lá naquele muro pichado, naquele ponto de ônibus, naquela estação que só abre de vez em quando. Também, acho que não dá pra ficar exigindo amor por uma coisa de gente que não viveu ela. Tem muita gente de fora que não dá valor porque não faz parte da história, vai fazer o que? Torcer pra alguém por a mão na consciência e preservar. Não acho ruim ter colocado os ônibus lá nem fazer os shows que eles fazem, como umas pessoas acham, é melhor que nada. Você viu como tá as oficinas? Atrás da estação? Cada dia é um pedaço que cai, daqui a pouco não nada e vão derrubar e fazer um prédio. É o que eu acho.” (F.L)

Considerando a perspectiva intergeracional, e o fato de a memória ser uma releitura feita a partir de novas vivências, novos conhecimentos e novas representações, como Halbwachs (1957-2006) defende, a memória está impregnada não só de representações presentes, mas também de representações passadas, anteriores e posteriores aos fatos memorizados, poderíamos explicar a diferença na percepção dos grupos quanto à utilização dos espaços, visto que as percepções estão impregnadas de ideias do tempo presente.

A principal diferença está na associação que os grupos fazem desses espaços com o presente e suas lembranças. Ambos observam o conjunto ferroviário como sendo de extrema relevância para a história da cidade, entretanto, o grupo de ex-operários nega o uso atual dos espaços por estarem associados ao trabalho, ao tempo em que eram produtivos e socialmente bem quistos. O fato de atribuir outros usos aos locais sedimenta o declínio não só do transporte ferroviário, mas de seus papéis de homens que contribuem para história com sua força de trabalho.

Do outro lado, temos o grupo de entrevistados que não participaram da história da ferrovia, que consideram adequado a utilização desses espaços, reproduzindo o discurso oficial de reaproveitamento desses locais, ensinado nas escolas. Para os entrevistados desse grupo, o uso desses espaços é considerado adequado ou preferível, sendo este um meio de trazer pessoas à esses locais que antes estavam abandonados.

Finalmente, podemos considerar o conjunto ferroviário da cidade, em especial a Estação Ferroviária, como um lugar de memória, pois “são pontos de referência que estruturam nossa memória e que a inserem na memória da coletividade ao qual pertencemos.” (NORA, 1993, p. 07).

Para o autor, três aspectos coexistem sempre: o material, o simbólico e o funcional. É material, por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante ao mesmo tempo a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólico por definição visto que se caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vivida por pequeno número uma maioria que deles não participou (NORA 1993, p.21-22).

Nos trechos abaixo, verifica-se que o conjunto ferroviário é forte referência para memória, mesmo quem não viveu essa experiência tem esse lugar como referência (primeiro e segundo relatos). Para quem viveu essa experiência, o conjunto traz também sentimentos quando se compara passado e presente (terceiro relato).

“Sim, é importante eu imagino que seja muito importante porque faz parte do desenvolvimento das cidades do interior, interior paulista no caso que a gente tá falando, é importante sim. Em algum momento as ferrovias elas servem como um espaço de sociabilidade, de trocas onde as pessoas passam por ali pra se deslocarem, é importante sim, deveria ser um espaço preservado como memória, como...é cultural, é importante sim.” (L.S.)

“Virou um terminal urbano então as pessoas tem que estar passando por ali todo dia, e a importância cultural já que virou um espaço para atividades culturais, festas, eventos, shows...”(M.J.)

“É bom você falar de uma coisa quando tá crescendo, agora uma coisa que tá morrendo é difícil. Não que tá morrendo não morreu. Então ficou só o patrimônio, não tem mais trem nenhum.” (J.M.)

Os lugares de memória são resquícios de outra realidade, de um outro tempo que foi essencial para a construção do presente, são o elo perdido com o passado. Isto reforça ainda mais a importância do nosso estudo, pois a implantação da ferrovia trouxe uma nova concepção de tempo e espaço, além de inserir o país no capitalismo de forma mais enérgica, modernizando o transporte de cargas, antes feito com animais.

Ainda de acordo com Nora (1993), esses lugares propõem uma nova forma de apreender a memória que não faz parte de nosso cotidiano, já que não vivemos o que eles representam. Tais lugares propiciam a cristalização da memória de uma localidade onde novas gerações se reconhecem e têm a possibilidade de criar um sentimento de identidade e pertencimento.

7.1.3. O conjunto ferroviário como representação da identidade rioclarense:

Tendo em vista que a identidade atribuída a um grupo, população ou comunidade sofre constantes alterações no que diz respeito a sua importância e significado, sendo um esforço no sentido da construção de um perfil com referências aos vínculos que nos conectam à outras pessoas, percebemos que identidade ferroviária na cidade de Rio Claro também sofreu alterações com o tempo. Essas alterações podem ser vistas sob diferentes ângulos, levando em consideração quem ou o que se toma por referência.

Começando pelos relatos dos ex-ferroviários, observa-se uma nostalgia permanente, na qual passado e presente se mostram contrastantes a todo o momento, quando suas memórias são revividas e reacomodadas constantemente frente às mudanças que se sucedem com o tempo. Novamente mencionando a privatização do modal, os entrevistados falam sobre o declínio das estradas de ferro na cidade de Rio Claro, materializado com a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.). Naquele período, que começou a partir da década de 1970, a empresa passou a oferecer benefícios para demissões voluntárias e aposentadoria para os trabalhadores que já tinham idade e tempo de serviço suficiente para tal. Com o tempo, o volume de cargas transportadas começou a diminuir, devido ao incentivo dado ao transporte rodoviário. A partir daí, as demissões começaram a crescer e, finalmente, com a privatização e venda do direito de uso para a ALL (América Latina Logística), antigos trabalhadores passaram a presenciar o abandono das instalações e quase a inexistência do transporte ferroviário. Este é o momento em que os entrevistados mostram indignação, pois para eles, não é cabível que um meio de transporte que cresceu tão rápido, teve tanta importância para o país e foi responsável pelo surgimento e crescimento de tantas cidades acabe negligenciado da maneira como foi. De certa forma, nos pareceu claro que eles sentem que sua própria identidade foi se perdendo, conforme a importância da ferrovia diminuiu:

“Agora depois que a industrialização 60, 70 então a ferrovia foi perdendo competitividade, as rodovias foram sendo abertas, então elas foram tirando a competitividade da ferrovia e com isso ela entrou em processo de falência, parando, parando, parando (vai diminuindo a voz). A gente tava até comentando a respeito do salário aqui. A ferrovia, principalmente aqui em Rio Claro, a cidade foi criada aqui em torno da ferrovia, não tinha nada. Agora o problema são as épocas, na época de 30,40,50 não tinha outro emprego. Para fazer um parâmetro, não adianta você se orgulhar de uma coisa que quando nos “saimos” não tinha mais nada. Então a ferrovia era um orgulho até mais ou menos 60,70. Até o ano 70 era orgulho, então você tem que colocar nas suas anotações que até 70 os funcionários tinham orgulho, mas de 70 pra frente, foi deteriorando. Porque a ferrovia ela era importante, sempre foi importante, mas...” (J.M.)

A deterioração do conjunto ferroviário também foi lembrada pelos mais jovens (Grupo 2):

“Pra mim? Bom, eu acho assim, se o governo parasse tanto de querer só o lucro e pensasse mais no bem estar do país, ele investiria mais em malha ferroviária que consegue concentrar uma maior concentração (risos) de...de... maior volume de escoamento de cargas, tirando os caminhões da estrada, certo? Isso ajudaria em muito vários aspectos do nosso cotidiano...”(J.N.)

Essa conformidade em relação à falta de cuidado com o conjunto nos mostra, como aponta Halbwachs (1990) que a lembrança é uma reconstrução do passado com os recursos do presente, sendo ancorada por reconstruções construídas anteriormente. Ainda segundo o autor, devemos entender a memória como um fenômeno coletivo e social, construída por vários atores e sujeita a flutuações, transformações e mudanças constantes. Como elementos constituintes dessa memória coletiva, retomamos as afirmações de Pollak (1987) que defende que a memória é construída pelos acontecimentos vividos pessoalmente, e por aquelas experiências vividas “por tabela”, ou seja, por acontecimentos vividos pelo grupo com a qual a pessoa se identifica, mas que necessariamente não tenha participado diretamente. É, no entanto perfeitamente possível que ocorra uma identificação com um determinado evento e que a pessoa acabe tomando para si, como experiência própria, eventos e situações nas quais não esteve presente.

A partir do que pesquisamos, pudemos perceber que a identidade ferroviária está no reconhecimento entre os antigos operários, no grande volume de trabalho, no orgulho de ser ferroviário, no status que o emprego na ferrovia gerava na cidade, onde todos os ferroviários eram bem quistos, tinham crédito no comércio e passavam a imagem de estabilidade, sendo considerados “bons partidos” para casamento.

“Eu acho que vê, eu acho que vê porque o ferroviário é muito bem quisto, sabe? Pra você ter uma ideia, quando eu comecei a namorar a minha mulher, já fazem 45 anos, meu sogro me pegou dentro da casa dele, ele foi pra SP, a gente namorava na rua, eu ia em São Carlos namorar, lá na rua. De 20 pra 1 ate 19:30. Ficava pra rua, uns 6 meses mais ou menos. Um dia, eu tô indo pra SP, eu a minha namorada (minha mulher hoje), a gente tava jantando e o pai dela chegou.Ficaram tudo apavorado. “O pai chegou!” , minha sogra falou: “ o João chegou!”. Não tem problema, ué? Vou falar com ele! Vou pedir se pode namorar ocê, se ele falar que não depois a gente vê o que vai fazer”. Acabei de

jantar, fui falar com ele, ele perguntou pra mim onde eu trabalhava, falei que trabalhava na Paulista (Cia. Paulista). Ele olhou pra ela e disse: “ele tem um bom emprego”. (F.L.)

“Foi boa, a gente gostava, mas era muito duro, sempre foi. Tinha que se esforçar no SENAI, depois tinha que começar e era mais difícil pra quem não tinha parente lá, daí ninguém aliviava. Depois tinha que trabalhar muito, mas muito mesmo, pra conseguir ser promovido, porque aí o bicho pegava, tinha gente que trabalhava anos com mesmo ordenado e não ganhava promoção, já outros que nem se esforçavam tanto mudavam rapidinho! Isso já me chateou muito, sabe? Mas depois de muito tempo reconheceram meu esforço e eu fui promovido. Levando em conta que já foi o melhor emprego na cidade, acho que a gente se deu bem na vida. E nem ficamos ricos! Pelo menos a gente tem nossa aposentadoria, conseguimos criar os filhos dentro da honestidade e eles não dependem mais de nós, agora é a gente deles! (risos)” (J.O.)

Esta memória construída pelos ex-operários manifesta elementos comuns que refletem diretamente a identidade ferroviária, tanto em relação ao grupo quanto em relação à cidade e ao próprio conjunto ferroviário. Vários entrevistados afirmaram que já não existe mais uma identidade ferroviária, que foi perdida com o passar dos anos conforme a cidade crescia. Quando questionados sobre a existência de uma identidade ferroviária na cidade, atualmente, disseram:

“Sabe porque eu acho que não? Não é gente daqui, é gente que vem lá do estrangeiro, do norte, veio de lá, então não tem essa educação. Antigamente, minha mãe tinha uma empregada, não tinha mulher melhor que ela, sabe. No primeiro que nós “contratamos” ela, eu e minha mulher fomos conversar com ela, meu pai e minha mãe já tavam esclerosado já. Quando ele acordar “cê” me liga que eu venho dar banho nele. Eu vi que 9 hrs nada, peguei a bicicleta e fui, eu moro a uns 800 metros da casa dele, onde eles morava. Foi eu chegar lá eles já estavam de banho tomado, barba feita, sentado no sol pra tomar uma cor. Ela fez tudo isso sem minha mãe mandar, mas, minha mãe falava que ela entrava que nem um burro e saía que nem um cavalo, não falava um bom dia, não falava um boa tarde, não falava um até logo, ela era boa pra trabalhar. Então eu penso assim, quando uma mãe dá educação pro filho, se ela não faz, entendeu? Então era o filho dessa mulher que era excelente é que vem pra cidade, filho, genro, como é que ele vai ter alguma coisa da ferrovia que ele nunca viu? Então eu acho que não tem esse olhar, não tem essa importância, não tem saudades, nunca viram, possivelmente nunca andaram de trem. Agora as pessoas que andaram de trem, Rio Claro, por exemplo, tinha muita professora que dava aula

em Limeira pegava o trem aqui e ia até Limeira, essas pessoas ainda têm o vínculo com a ferrovia, não são ferroviário, mas são sócios nosso por conta disso. Sabe da grandiosidade da ferrovia, do ferroviário.”(J.O.)

Os entrevistados mais jovens também admitem não existir uma identidade ferroviária em função da desvalorização da malha ferroviária, na atualidade:

“Hoje em dia eu acredito que não, por que hoje a malha ferroviária no Brasil é quase irrelevante em relação às rodovias. Existe uma prioridade no sistema rodoviário brasileiro.”(E.S.)

Percebemos que a não permanência da identidade ferroviária constitui-se a partir da realidade social, incluindo a visão sobre os “outros”, a relação dos grupos com outros grupos e também as significações sociais para o indivíduo, proporcionada pela cultura. A identidade como um produto da cultura, permite “dimensões de comparação e valores que podem ser selecionados, acrescentados, criados ou preservados em função do que é possível e útil para construção de mitos e imagens...”(Tajfel, 1983, apud ANSARA, p.26, 2000). No caso de Rio Claro, ambos os grupos afirmaram que essa identidade não existe atualmente. Entretanto suas lembranças apontam para a construção de uma nova identidade é construída e reforçada a partir dos eventos como a mobilização para criação de um museu ferroviário na cidade, shows no espaço da antiga Estação Ferroviária que acontecem na cidade. Além disso, por se depararem constantemente com esses espaços que se convertem em “lugares de memória” ainda que com seus novos significados.

“É, acho que sim (sobre a importância do conjunto ferroviário na história da cidade), porque tudo que você vê aqui veio da ferrovia, eles que botaram rua, botaram estação, botaram tudo. Só tá abandonado, mas foram eles que criaram a cidade como a gente vê, agora tem que cuidar porque quando não sobrar nada a gente faz o que? Não lembra que é uma cidade que veio do trem? É estranho “vê” esse pessoal aí passa reto na estação, no horto, pelo trilho e nem olha nem presta atenção que o começo de tudo é lá naquele muro pichado, naquele ponto de ônibus, naquela estação que só abre de vez em quando. Também, acho que não dá pra ficar exigindo amor por uma coisa de gente que não viveu ela. Tem muita gente de fora que não dá valor porque não faz parte

da história, vai fazer o que? Torcer pra alguém por a mão na consciência e preservar. Não acho ruim ter colocado os ônibus lá nem fazer os shows que eles fazem, como umas pessoas acham, é melhor que nada. Você viu como tá as oficinas? Atrás da estação? Cada dia é um pedaço que cai, daqui a pouco não nada e vão derrubar e fazer um prédio. É o que eu acho.”(F.L.)

Os entrevistados mais jovens, que apenas utilizam os espaços do conjunto ferroviário, demonstraram semelhante posicionamento, afirmando que essa identidade não permanece na memória das pessoas atualmente, sendo ponto comum entre todos que no passado a implantação da ferrovia foi importante e parte essencial no desenvolvimento da cidade. O grupo se refere com naturalidade a essa não identificação com a ferrovia, considerando essa falta de vínculo normal em virtude de não terem vivenciado da mesma forma que os ex-operários as mudanças ocorridas.

“Acho que hoje não mais (sobre a identidade ferroviária na cidade) porque imagino que a maioria dos ferroviários já tenham morrido e as gerações que tão aí hoje em dia são na maioria netos deles e acho que as pessoas não têm essa vivência mesmo da ferrovia, não faz muito sentido para elas mais.”(M.J..)

Observamos praticamente uma unanimidade nos discursos dos sujeitos, na afirmação de que a identidade ferroviária, valiosa no passado, não se reproduz atualmente, visto que os entrevistados consideram que esta identidade não se reflete no espaço da cidade e do conjunto ferroviário. Seus argumentos apontam como principais causas a privatização do modal e as diferentes utilizações dos espaços deixados pela ferrovia, independente de serem considerados adequados ou não.

Mesmo não reconhecendo essa identidade, houve concordância no sentido de que a ferrovia foi primordial no desenvolvimento e crescimento da cidade e se faz presente nela até hoje, no traçado dos bairros, das ruas que são cortadas pelos trilhos, pela parada no ponto ônibus, pelo passeio na Floresta Estadual no final de semana, pelo festival de música na Estação Ferroviária, da nostalgia de observar dia a dia a deterioração das oficinas, entre outros.

Apesar disso, podemos considerar que essa identidade de certa forma resiste ao tempo com ajuda dos símbolos dessa época, por meio da associação criada pelos ferroviários que ressignificam diariamente a identidade ferroviária e das pessoas que não fizeram parte, que sempre têm uma lembrança relacionada ao conjunto ferroviário. A UFA (União dos Ferroviários Aposentados) pode ser considerada como um ponto de sustentação dessa identidade ferroviária, por ser um espaço que reúne antigos ferroviários, servindo como suporte para a memória do grupo ao qual pertence o indivíduo.

“Foi muito boa, porque na ferrovia a gente aprendeu a ser gente, amigo e uma profissão, sabe? A ferrovia, principalmente aqui em Rio Claro, ela deu tudo pra todo mundo. Rio Claro cresceu em volta da ferrovia e os ferroviários formaram a banda, a UFA, nós temos a nossa associação de mestres que tem 115 anos, a UFA já tem 61 (anos), a banda 115 (anos), formou junto com ele. A satisfação de ser ferroviário é essa. A ferrovia acabou, mas os ferroviários não acabaram, se mantem unidos.” (F.L.)

“É uma vida que a gente passou lá, né? Quantas coisas eu não fiz com a minha família porque tava trabalhando? Na época a gente não valoriza isso, pensa só no trabalho, nas coisas materiais que a gente quer dar pros filhos por que a gente não teve, só depois que passou a gente pensa que podia ter feito mais coisa com eles. Mas também a gente ia fazer o que naquela época? Não era como hoje. Mas é graças à ela (Cia. Paulista) que eu tenho o que tenho hoje, vai saber como eu estaria sem ter trabalhado lá? Graças a Deus eu tive chance, mas e quem não teve? Bem ou mal eu tenho meu ordenadinho e consigo me virar com ele, tenho os amigos que ainda tão vivo, a gente se vê lá na UFA, conversa, vê o tempo passar. Na verdade não são as lembranças que eu tive, são as que eu não tive, porque a gente só trabalhou.” (A.O.)

Nossa pesquisa mostrou que o conjunto ferroviário na cidade de Rio Claro – SP continua sendo relevante para cidade mas com diferentes significados. Apesar dos entrevistados afirmarem que a identidade ferroviária não existe na cidade, percebe-se que ela ainda permanece com um novo formato, sendo esta a razão pela qual os ferroviários desconsideram a existência dessa identidade, pois para esses ex-operários, a identidade ferroviária foi se perdendo na medida em que eles deixaram de usufruírem como trabalhadores da maior empregadora da cidade. Mesmo não se materializando da forma como gostariam, essa identidade é percebida pelas pessoas que

não tiveram a experiência de trabalhar na ferrovia, sobretudo por também usufruírem desses espaços no seu cotidiano como do ponto de ônibus instalado no local e nos eventos culturais ali realizados.

Como vimos anteriormente, essa identidade se rearranjará de acordo com as memórias deixadas pelo ex-operários e sintetizadas pelas novas gerações, tendo sempre como ponto de suporte o conjunto ferroviário. Nossa pesquisa se diferenciou das demais por mostrar que o cotidiano é de extrema relevância no manejo dessas lembranças funcionando como pontos de referência a partir dos diferentes usos dos espaços. Por permanecer num ponto de grande circulação na cidade a Estação Ferroviária permite a evocação de seu passado e contribui para a manutenção da memória coletiva de pessoas que fizeram parte desse contexto e das pessoas que não possuem nenhum tipo de vínculo com ele.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Colher as entrevistas de antigos ferroviários foi como fazer uma volta ao passado, relembrando de forma alegre ou amargurada, o orgulho oriundo daqueles que fizeram parte da história de uma cidade, ajudaram na construção de uma imagem de trabalho duro, mas com a compensação pessoal de ver algo relevante construído com suas próprias mãos. Não menos interessante, entrevistar pessoas que não fizeram parte dessa história, mas se deparam com suas edificações diariamente, foi igualmente enriquecedor, pois passamos a observar diferentes perspectivas sobre o mesmo objeto.

Soraia Ansara descreve de forma leve, na conclusão de sua dissertação, o constante movimento da memória:

“Tecer agora essas considerações é ressaltar as ideias novas que foram surgindo ao longo dessa pesquisa e as descobertas que fizemos ao analisarmos a memória coletiva de três gerações diferentes. É como costurar uma grande “colcha de retalhos”, recolhendo os fragmentos de diferentes e múltiplas memórias. É como compor uma unidade que foi construída pelos diferentes. É finalizar um processo de análise e síntese, um processo de idas e vindas, de caminhos pedregosos e cheios de obstáculos, mas que chega agora ao seu final...

Mais do que fechar-se em conclusões, queremos mostrar o “movimento”, a dinâmica existente no estudo da memória, que não é estática, nem “congelada” pelo tempo, mas que é repleta de resignificações que permitem sua atualização por diferentes grupos, pessoas vinculadas ou não ao evento estudado”. (ANSARA, 2000, p. 143)

Assim como seu trabalho, perpassamos diferentes gerações identificando diferentes visões e identificamos o quanto a memória coletiva se diferencia da história, onde as pessoas não fixam o evento numa época, num tempo e espaço determinados, mas vão atribuindo um novo sentido ao passado que é atualizado pela realidade do presente.

As lembranças que aparecem nas narrativas dos antigos ferroviários quase nunca se referiam a grandes eventos ou a marcos instituídos na memória pública e ou institucional, pelo contrário, nos remetiam às minúcias do cotidiano: ir trabalhar, sair de férias, viajar a trabalho,

movimento de cargas e dos passageiros. Essas foram as primeiras memórias que emergiram quando indagados sobre ser ferroviário e é a partir dessas histórias cotidianas que a cidade se mostra palco da ferrovia, e também a partir delas, que se acumulam possibilidades de compreender como se consolida identidade ferroviária.

Tais elementos não são tão evidentes à primeira vista, mas são representativos quando nos indagamos sobre o impacto da ferrovia no espaço urbano e na formação da identidade. Percebemos que a identidade ferroviária permanece na cidade, se apresentando pela lembrança do mesmo episódio (privatização) de diferentes formas, mas em uníssono em sua representatividade, sendo isto mais importante do que a identidade considerada perdida pelos entrevistados.

Isto porque a temática da privatização da ferrovia se fez presente no discurso dos entrevistados dos dois grupos, sendo lembrada espontaneamente com mais ou menos intensidade e detalhes, mas trazendo à tona que mais importante que o fato em si é como ele se rearranja e permanece vivo na memória das pessoas como algo que mudou e continua mudando o cotidiano conforme os trilhos são retirados para dar lugar a novas ruas ou as edificações adquirem novos usos que não suas funcionalidades originais.

No caso dos ex-ferroviários a perda da identidade ferroviária é dada por eles como fato consumado, que entendem que as novas gerações não se identificam com os bens do conjunto ferroviário, mesmo se deparando e utilizando estes espaços diariamente, o que reforça a teoria de Halbwachs (1990) de que não é possível evocar aquilo que não foi vivenciado pela pessoa ou grupo. Esta premissa é reforçada pelas novas gerações, que afirmaram não vincular sua história de vida e lembranças com o conjunto ferroviário, trazendo à tona memórias de outros familiares relacionadas a ferrovia.

Mesmo utilizando as “memórias por tabela”, os entrevistados que não tiveram a experiência de ser ferroviário sabem da importância do conjunto e apesar de não ter vivido essa época e percebem sua importância.

Os pontos em comum observados entre os dois grupos são fruto da relação intergeracional entre ferroviários e pessoas que não dimensionam o conjunto ferroviário rioclarense da mesma

forma. Apesar de existir a reprodução do discurso oficial, de que a privatização e declínio do transporte ferroviário foi consequência da modernidade, vimos que existe um rearranjo da relação entre os jovens e os espaços remanescentes da ferrovia, por meio da utilização dos locais para entretenimento promovido pelo município.

Em relação ao patrimônio, podemos afirmar que o espaço urbano absorve, de certa forma, lentamente as edificações do patrimônio ferroviário, dando novas utilidades (como no caso da Estação Ferroviária). Os conceitos utilizados sobre *memória social*, *lugar de memória* e *memória coletiva* nos forneceram instrumentos teóricos para se compreender sua formação e a consolidação de uma memória e identidade ferroviária no tempo e no espaço.

Não podemos deixar de notar o impacto que a variação que esses bens, ao longo do tempo, exercem nos grupos entrevistados, tomando significados diferentes, pois o Grupo 2, não relaciona o conjunto ferroviário ao trabalho na ferrovia nem à utilização da ferrovia para se deslocarem de um lugar a outro, sentido este vivido e idealizado pelo Grupo 1.

Por meio desses processos de uso e reuso do espaço ocorre a ressignificação dos aspectos históricos desse contexto, que passa pela história do patrimônio industrial brasileiro. Essas memórias permitem expressar os processos históricos de implantação da organização funcional, espacial, da configuração do espaço urbano rioclarense, trazendo à tona os novos arranjos produzidos pela memória dentro de novos contextos e novos valores construídos pelas novas gerações e pelos personagens da história ferroviária.

O trabalho de campo permitiu observar por um lado que o grupo aparece como referência da memória coletiva (reunidos na UFA) e por outro lado que a presença do conjunto ferroviário na cidade atua como um estímulo para a memória. Nesses locais a memória é revivida diversas vezes e reconfigurada conforme o contexto atual e a situação que emerge em suas lembranças. Esse suporte, oferecido pelo conjunto ferroviário, já não é observado dentro do segundo grupo, ainda que a Estação Ferroviária, por exemplo, seja um ponto de encontro por estar no centro da cidade e pela circulação de ônibus, ela não suscita memórias nem evoca lembranças como aquelas trazidas pelo grupo de ferroviários.

Sendo assim, podemos considerar que essa identidade permanece, não com a relevância de outrora. Ainda assim, ela se rearranja conforme o tempo atual, sendo rememorada pelas novas gerações que utilizam o conjunto ferroviário em suas novas funcionalidades. Pode-se concluir que essa identidade não se perdeu apenas se reproduz a partir das novas funcionalidades que são propostas para que o espaço não seja depreciado de forma irreversível, mudando o nível de importância atribuído por cada geração.

Pensando na forma como essas memórias são transmitidas de uma geração a outra vimos que elas não são lineares, tampouco carregam consigo a mesma intensidade e apego que seu transmissor carrega.

Contudo, conforme já afirmamos anteriormente, essas lembranças são absorvidas pelas novas gerações, mas exteriorizadas de acordo com paradigmas do tempo atual e com a perspectiva de quem não teve o transporte ferroviário como parte do cotidiano, adiciona-se a esse contexto um tempo presente que só valoriza o passado que pode ser economicamente explorado e questões históricas refletem o discurso imposto pelo Estado (de que o transporte rodoviário se sobrepôs ao ferroviário como forma de crescimento e desenvolvimento para o país).

Esse discurso também é reproduzido quando se questiona sobre espaços remanescentes do conjunto ferroviário, onde o segundo grupo considera adequada a iniciativa do poder público de utilizar esses espaços públicos para eventos culturais (mercantilização desses locais).

Assim, observa-se que a intergeracionalidade está presente numa roupagem, não é profunda pela falta de vínculo entre as partes, gerando reforço do discurso oficial de que essa foi uma evolução, admitindo-se que esse declínio foi uma consequência. Aceitando-se o fato de que essa privatização foi consequência natural, gerou-se uma dicotomia, visto que o Grupo 2 trata a não perpetuação das memórias relativas tanto ao patrimônio como à identidade com naturalidade e desapego, ainda que considere que essa identidade é importante e ainda esta presente na cidade com novos arranjos, representada principalmente pelo prédio da Estação Ferroviária, demonstrando novos arranjos na interação entre esses espaços e suas memórias.

Ainda que suas memórias não coincidam em tamanho e apego com as lembranças do

grupo de ex-ferroviários, elas trazem arranjos conforme o tempo no qual estão inseridas e seus constantes rearranjos.

Reconhece-se então a importância do transporte ferroviário bem como seu impacto na história e desenvolvimento da cidade, revelando que a memória ferroviária permanece na cidade sob nova perspectiva, o que pode ser considerado um novo arranjo intergeracional, nas quais as lembranças são mais institucionalizadas e transmitidas com menor intensidade de geração para geração.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Marcia; SCHAPOCHNIK, Nelson (Org.). *Cultura letrada no Brasil: objetos e práticas*. Campinas: Mercado de Letras; São Paulo: FAPESP, 2005.

ALVES, Francisco das Neves. *Biblioteca Rio-Grandense: textos para o estudo de uma instituição a serviço da cultura*. Rio Grande: FURG, 2005.

ANSARA, Soraia. *Repressão e lutas operárias na classe trabalhadora em São Paulo*. Dissertação de Mestrado, São Paulo, PUC, 2000.

ANSARA, Soraia. *Memória política da ditadura militar e repressão no Brasil: uma abordagem psicopolítica*. Tese de Doutorado em Psicologia Social. São Paulo: PUC-SP, 2005.

BARRETO, M. *Turismo e Legado Cultural: as possibilidades do planejamento*. Campinas: Papirus, 2003.

BARRETO, M.; BANDUCCI Jr. Álvaro e (org.). *Turismo e identidade local: uma visão antropológica*. Campinas: Papirus, 2002.

BARTLETT, Frederic. C. (1995). *Recordar: un estudio de Psicología Experimental*. Madrid: Alianza Editorial. (Originalmente publicado em inglês em 1930).

BEZERRA DE MENESES. Ulpiano Toledo. *A cidade como bem cultural: Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano*. In: MORI, V. H.; et al. *Patrimônio: Atualizando o debate*. São Paulo: IPHAN, 2006

BOSI, Ecléa. *Lembrança de Velhos*, São Paulo: T. Queiroz, 1983.

BOSI, Ecléa. *Tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social*. São Paulo: Ateliê Social, 2003;

CANDAUI, Joel. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2011.

CIAMPA, Antonio da Costa, *Identidade*. In. LANE, Silvia T. M. & GODO, Wanderley

(orgs.), *Psicologia Social: o Homem em Movimento*, 13ª Edição, Brasiliense, São Paulo-SP, 1994.

COSTA, Wilma P. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado apresentada à UNICAMP. Campinas: 1976;

DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura: 1820-1920*. Trad., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977;

FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976, pg. 21.

FERREIRA, Athos Damasceno. Gabinetes de leitura e bibliotecas do Rio Grande do Sul no século XIX. Porto Alegre: Centro Regional de Pesquisas Educacionais do Sul, 1973.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra. Patrimônio histórico e cultural. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

FURTADO, C. Formação econômica do Brasil. Caps. XXX e XXXI. São Paulo: Editora Nacional, 1989.

MACHADO, Ironita Adenir Policarpo. História, patrimônio e cidade: uma questão política. Revista Memória em Rede, Pelotas, v. 2, n. 7, p. 1-14, jul./dez., 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/fJtgNr>>. Acesso em: 13 set. 2013.

MATHEUS, Letícia. Memória e identidade segundo Candau. Revista Galáxia, São Paulo, n. 22, p. 302-306, dez. 2011. Disponível em: <bit.ly/17DnfXK>. Acesso em: 12 out. 2013

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese de Doutorado. Campinas, Unicamp, 1992;

GHIRARDELLO, Nilson. *Zona Noroeste – 1928: Café e Fazendas*. Anais do I Seminário do Café, Itú, 2006;

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice/Rev. dos Tribunais, 1990.

HALBWACHS, Maurice. *Fragmentos da la Memoria Colectiva*. Seleção e tradução. Miguel Angel Aguilar D. (texto em espanhol). Universidad Autónoma Meropolitana-Iztapalapa Licenciatura em Psicologia Social. Publicado originalmente em Revista de Cultura Psicológica, Año 1, Número 1, México, UNAM- Facultad de psicologia, 1991.

HOGAN, Daniel. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Núcleo de estudos da população – NEPO, Unicamp, Campinas, 1986.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1870-1920*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, Usp;

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Tradução Bernardo Leitão ... [et al.] -- Campinas, SP Editora da Unicamp, 1990

LE GOFF, Jacques. Memória. IN: LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 4º ed. Campinas: Unicamp, 1996.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown* in RBCS, vol 17 n° 49, Junho/2002.

LEME, Dulce MP. de Camargo. *Trabalhadores e ferroviários em greve*. Campinas: Edunicamp, 1986, pg. 64.

MACHADO, Ironita Adenir Policarpo. História, patrimônio e cidade: uma questão política.

Revista Memória em Rede, Pelotas, v. 2, n. 7, p. 1-14, jul./dez., 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/fJtgNr>>. Acesso em: 13 set. 2013.

MATHEUS, Letícia. Memória e identidade segundo Candau. Revista Galáxia, São Paulo, n. 22, p. 302-306, dez. 2011. Disponível em: <bit.ly/17DnfXK>. Acesso em: 12 out. 2013

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1974;

MENDES, José A. Arqueologia industrial e patrimônio cultural. Revista Portuguesa de História, tomo XXVI, p. 110-124, 1991.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Trad., São Paulo: HUCITEC-POLIS, 1984;

NORA, Pierre. *Entre história e memória: a problemática dos lugares*. Revista Projeto História. São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *Projeto de Pesquisa: Memória de Povoamento no rio Paraná*. Projeto FAPESP, Rosana, 2007.

PAOLI, Maria Celia, *Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado*, In. O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania, Departamento Patrimônio Histórico, São Paulo, 1992.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Memória, História e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço. In: UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. Uberlândia: Revista do NEHAC – Núcleo de Estudo em História Social da Arte e da Cultura, 2002.

POLLAK, Michael. *Memória e identidade social* in Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol 5, n10, 1992;

PORTELLI, Alessandro, *O massacre de Civitella Val di Chiana: mito, política, luto e senso comum*, In. FERREIRA M. & AMADO J., Usos e abusos da História Oral, 2ª Edição;

Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RODRIGUES, Marly. Cidadania. *Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Arqueológico*. Rio de Janeiro, p.02-10, 1996.

SANTOS, Fabio Alexandre dos. *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*. Dissertação de Mestrado, Campinas, Unicamp, 2000;

SEGNINI, Liliana R Petrilli .. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1986, pg. 40.

TAJFEL, Henri, *Grupos Humanos e Categorias Sociais II*, Livros Horizonte, Lisboa, 1983.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *A história do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)*. In

ARAÚJO, Silva Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos, *O sindicalismo equilibrista: entre o continuísmo e as novas práticas*, Curitiba-PR, UFPR/NUPEPAR/Gráfica Popular, p. 189-214. (2005)

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e trabalho: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*, Dissertação de Mestrado. Campinas, Unicamp, 2005

ZANIRATO, Silvia Helena. *Usos sociais do patrimônio natural e cultural*. Unesp – FCLAs – CEDAP, v.5, n.1, p. 145-160, 2009;

ZANIRATO, Silvia Helena e RIBEIRO, Wagner. *Patrimônio cultural: a percepção da natureza como um bem não renovável*. Rev. Bras. Hist. Vol 26 no 51. São Paulo Jan/Jun 2006

Apêndice 1 – Roteiro de perguntas – ex-ferroviários:

- 1 - Como foi a experiência de ser ferroviário ?
- 2 - O espaço do conjunto ferroviário de Rio Claro (Estação ferroviária, Horto Florestal, a linha férrea ao longo da cidade, as Oficinas da Cia. Paulista) te traz alguma memória? Qual? Estas memórias estão associadas a que? (lembranças, grupos, tempo, situações e etc.)
- 3 - Você acha que essas memórias moldaram, alteraram ou modificaram a forma como você vê o espaço, seu bairro e a cidade?
- 4 - Você acha que a cidade de Rio Claro é um lugar que foi organizado em função da ferrovia?
- 5 - Qual a importância da Cia. Paulista para a história da cidade?
- 6 - Você acha que as gerações que não tiveram a experiência de ser ferroviário ou de utilizar a ferrovia (não andaram de trem, não escutaram o apito na hora do almoço vêm) percebem a importância da ferroviária na história da cidade?
- 7 - Qual o significado do conjunto ferroviário de Rio Claro para as novas gerações?
- 8 - Você já se preocupou com a preservação desses espaços para contar a história da cidade?
- 9 - Você tem alguma memória ou lembrança de algo que é compartilhado por outros ferroviários (histórias, acontecimentos e etc)?
- 10 - Gostaria de contar mais alguma coisa?

Apêndice 2 – Roteiro de perguntas para jovens moradores de Rio Claro- SP

- 1 - Você tem alguma lembrança sobre a época da ferrovia? Quando você pensa nela o que vem a sua cabeça?
- 2 – Você acha que a ferrovia teve alguma relevância na história e no desenvolvimento da cidade?
Qual foi e qual é sua relevância no desenvolvimento da cidade e dos espaços criados por ela?
- 3 – Hoje em dia, qual a importância do conjunto ferroviário da cidade pra você?
- 4- Você utiliza os espaços criados por ela?
- 5- Você acha que a cidade possui uma característica ferroviária?
- 6 - Seus familiares falaram e/ou falam sobre a ferrovia?
- 7- Você acredita que ela faça parte da sua história de vida?
- 8 – Você já teve a preocupação ou pensou na necessidade de preservação desses espaços como forma de contar a história da cidade?
- 9- Você conhece alguma iniciativa de preservação do conjunto ferroviário de Rio Claro?