



# OS TRILHOS DE BRASÍLIA

A construção da memória ferroviária na capital

Fernanda Reis Ribeiro



Arte da capa produção da autora. Imagem da Estação Bernardo Sayão, 1969, do Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF), sobreposta pelo mapa ferroviário para Brasília, redenhado da revista Brasília nº 22, 1958.

Universidade de Brasília - UnB  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo -FAU  
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação - PPGFAU

**OS TRILHOS DE BRASÍLIA**  
**A construção da Memória Ferroviária na capital**

**FERNANDA REIS RIBEIRO**

Brasília  
Dezembro de 2021

Universidade de Brasília - UnB  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU  
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação - PPGFAU

**FERNANDA REIS RIBEIRO**

**Os trilhos de Brasília**  
**A construção da Memória Ferroviária na capital**

**Orientadora:** Cláudia da Conceição Garcia

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração de Teoria e História da Arquitetura, linha de pesquisa Patrimônio e Preservação.

Brasília

Dezembro de 2021



FERNANDA REIS RIBEIRO

**Os trilhos de Brasília**

**A construção da Memória Ferroviária na capital**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração de Teoria e História da Arquitetura. linha de pesquisa Patrimônio e Preservação.

Brasília, 14 de dezembro de 2021

COMISSÃO EXAMINADORA

---

Professora Dra. Cláudia da Conceição Garcia  
Orientadora – Universidade de Brasília (UnB)

---

Professora Dra. Ana Elisabete de Almeida Medeiros  
Examinadora – Universidade de Brasília (UnB)

---

Dra. Lenora de Castro Barbo  
Examinadora – Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF)

---

Professora Dra. Maria Cecília Filgueiras Lima Gabriele  
Suplente – Universidade de Brasília (UnB)

O trem corria quanto podia. O maquinista feliz: assim é que é bom, e ele apitava a cada curva da estrada. Era um longo e grosso apito do trem em marcha, ganhando terreno. A manhã era fresca e cheia de ervas altas e verdes. Assim, sim, vamos para a frente, disse o maquinista para a máquina. A máquina respondeu com alegria.

Clarice Lispector, 1999

## Agradecimentos



À Universidade de Brasília, que enquanto universidade pública e federal me abriu inúmeras portas de conhecimento e me proporcionou oportunidades únicas de estudo e pesquisa, que certamente contribuíram para minha formação pessoal e profissional. Por esses motivos e para que outras pessoas tenham a mesma oportunidade, sempre me colocarei em sua defesa.

Aos meus pais, que chegaram em Brasília em seu início, e me despertaram o interesse pelas histórias pouco exploradas da capital. Agradeço pelo apoio e suporte permanente em meu percurso escolar e acadêmico, e em especial à minha mãe pela “assessoria” na profissão e na vida.

À minha orientadora Professora Dra. Cláudia Garcia, pela compreensão ao longo da elaboração da dissertação e pela pronta disposição em auxiliar com qualquer indagação ou solicitação, especialmente em meio a uma situação atípica imposta pela pandemia e pela residência em outro país.

À Professora Dra. Ana Elisabete Medeiros, por ter guiado notavelmente o início deste trabalho, ainda enquanto Ensaio Teórico durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo, e pelas diversas e valiosas contribuições concedidas durante o seu desenvolvimento.

Aos membros da banca, que muito contribuíram durante a defesa do projeto de qualificação, e me instigaram a desenvolver outros aspectos do trabalho, estimulando questionamentos e visões para outras possibilidades da pesquisa.

Aos ex-ferroviários, familiares e amantes da ferrovia que gentilmente concordaram em compartilhar suas experiências enquanto trabalhadores da Rede Ferroviária S.A., e dessa forma trouxeram uma perspectiva única para o resgate dessas memórias ferroviárias.

Ao Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF) e seus funcionários pelo atendimento atencioso nas inúmeras pesquisas realizadas em sua sede e na pronta resposta a *e-mails* repletos de questionamentos e demandas.

Aos amigos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, pela ajuda mútua durante a realização das disciplinas, entrega de trabalhos e nos momentos de questionamento e inquietude.

Aos amigos do ALA Master por dois anos repletos ensinamentos além do meio acadêmico e pelo incentivo e encorajamento na continuidade deste trabalho.

## RESUMO

Esta dissertação busca traçar a construção da memória ferroviária de Brasília desde os estudos de interiorização da capital no século XIX até os seus desdobramentos no presente ano. A mudança da capital do Brasil induziu a construção de estradas de ferro que ligassem a nova cidade com o restante do país. Esse processo foi marcado por uma série de acontecimentos políticos, econômicos e sociais, que influenciaram diretamente o modo com que a ferrovia se estabeleceu e se desenvolveu ao longo dos anos. Para a construção dessa narrativa é proposto um estudo com base no conceito de memória ferroviária como instrumento de acautelamento e preservação do patrimônio, sobretudo após a Lei 11.483/2007 que atribui ao IPHAN sua preservação e difusão. Para a elaboração dessa pesquisa foram utilizados como metodologia a pesquisa bibliográfica sobre as questões de memória e patrimônio, além de pesquisa arquivística em periódicos do século XX. Assim, procurou-se mostrar a ferrovia não por meio de uma perspectiva técnica, mas pelo modo com que as especificidades dos complexos ferroviários da capital atuaram de forma a estruturar memórias.

**Palavras-chave:** Memória Ferroviária. Patrimônio Ferroviário. Ferrovia. Brasília.

## ABSTRACT

This dissertation aims to outline the construction of Brasília's railway memory from 19th century interiorization studies until its developments in the present year. The change of the capital of Brazil led to the construction of railroads that would connect the new city with the rest of the country. This process was highlighted by a series of political, economic, and social events, which directly influenced the way that the railroad was established and developed over the years. In order to construct this narrative, it is proposed a study based on the concept of railway memory as an instrument for safeguarding and preserving the heritage, especially after the Law 11.483/2007, which attributes its preservation and dissemination to the IPHAN. For the elaboration of this research, the methodology adopted was bibliographic research on memory and heritage concepts, as well as archival research in periodicals of the 20<sup>th</sup> century. Therefore, this work aims to show the railway not by a technical perspective, but by the way that its singularities acted to structure memories.

**Keywords:** Railway Memory. Railway Heritage. Rail lines. Brasilia.

## Lista de Figuras



- Figura 1. Invasão do IAPI (ao fundo) - Estação Bernardo Sayão (em primeiro plano). 15/05/69. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 20
- Figura 2. Inauguração da Estação Bernardo Sayão. (1º Trem em Brasília, 1968). 38
- Figura 3. Primeiro trem em Brasília: o lugar, o social e o coletivo na construção da memória. Fonte: Imagem da revista REFESA, com alterações da autora. 38
- Figura 4. Mapa de divisão do Brasil em 19 departamentos elaborado por Varnhagen. Em vermelho (marcações da autora) as linhas que simbolizam os estudos para o caminho de ferro axial estruturado com um sistema de estradas imperiais. (VARNHAGEN, 2016, p. 198). 53
- Figura 5. Traçado da Estrada de Ferro de Catalão-Goiás-Cuiabá, em relação a outras existentes ou concedidas. Destaca-se a proposta de ramal de Catalão à Palmas que atravessaria a área proposta para o Distrito Federal. Fonte: CRULS, 1896, p. 193. 58
- Figura 6. Indicação da área proposta para o novo Distrito Federal no Relatório de Polli Coelho. Destaque em vermelho (marcação da autora) para as estradas de ferro existentes e para as estradas de rodagem existentes e projetadas. Fonte: Relatório Técnico, 1948. 60
- Figura 7. Os cinco melhores sítios para localização da nova capital federal. Destacam-se os sítios azul e amarelo localizados ao longo da estrada de ferro existente. Fonte: <<http://cerratense.com.br/ecojarbascatanho.html>> 61
- Figura 8. Croquis 1 e 2 do Relatório do Plano Piloto de Brasília. Em vermelho (marcação da autora) a Estação Ferroviária e a linha em direção à Anápolis (GO) e Patrocínio (MG). (COSTA, 1991, p. 21). 63
- Figura 9. Plano Ramos de Queiroz, 1874. (COIMBRA, 1974) 65
- Figura 10. Plano Bulhões 1882. (COIMBRA, 1974) 65
- Figura 11. Plano da Comissão de 1890. (COIMBRA, 1974). 66
- Figura 12. Plano de Viação de 1934. Fonte: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/359?lang=pt>>. 66

Figura 13. Sistema de Transporte Rodoferroviário (1920-1922). (BORGES, 1990, p. 111). Redesenhado pela autora, com adaptações. 69

Figura 14. Partida do primeiro trem experimental para Brasília. Fotógrafo: Pinto, Agência Nacional. 19/07/1958. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional. 74

Figura 15. Comboio ferroviário da RMV estacionado sobre o Rio Paranaíba, que separa o estado de Minas Gerais e Goiás, durante a segunda viagem experimental de trem para Brasília. É provável que a fotografia tenha sido tirada durante a viagem de volta, já que durante o retorno foi relatado uma parada de 15 minutos no Rio Paranaíba para ver a paisagem e realizar fotografias. Nota-se a composição de seis vagões (5 adicionado do carro-restaurante). 02/09/1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional. 74

Figura 16. Trem da RMV na ponte Epitácio Pessoa sobre o Rio Corumbá, em Pires do Rio (GO) durante a segunda viagem experimental de trem para Brasília, 1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional. 75

Figura 17. O comboio da RMV na estação de Anápolis, onde a comitiva pernitoitou durante a segunda viagem de trem experimental para Brasília. 06/09/1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional. 75

Figura 18. Primeira imagem: parte da comitiva da 4ª viagem experimental a 1300m de altitude, onde a estrada atinge a cota máxima e transpõe a Mantiqueira. Segunda imagem: no almoço durante a viagem: entre outros, Washington Lúcio de Azevedo, Gen. Benjamin Constant Corrêa e Vieira. Terceira imagem: a comitiva junto a caixa d'água durante o enguiço do trem. Quarta imagem: Enguiço da locomotiva da RMV ao pé de uma caixa d'água. Quinta imagem: A chegada do 4º trem experimental na Estação Ferroviária de Anápolis. Sexta imagem: A comitiva em frente ao ônibus que seguiria viagem rumo a Brasília. Fonte: Revista Careta (RJ), 1959, ed. 2655, p. 20-21; ed. 2656 p. 23-24; ed. 2657, p. 23-24. 77

Figura 19. Quarta viagem experimental de trem entre Rio de Janeiro-Brasília. Na segunda foto da esquerda para a direita: João Guilherme de Aragão, diretor do Departamento Administrativo do Serviço Público - DASP (4º, bigode). Fotógrafo: Ulisses. Agência Nacional. Fonte: Agência Nacional, Arquivo Nacional. 78

Figura 20. Quarta viagem experimental de trem entre Rio de Janeiro-Brasília. A terceira e quarta foto retratam a comitiva na cidade de Catalão, a estação ferroviária de Catalão aparece ao



fundo da quarta foto. As duas últimas imagens mostram a comitiva já em Brasília, em visita ao Palácio da Alvorada. Fotógrafo: Ulisses. Agência Nacional. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional.79

Figura 21. Estradas de ferro em 1958. Fonte: Revista Brasília nº 22, 1958, redesenhado pela autora, com adaptações. 86

Figura 22. Acima, os traçados da NOVACAP para futuras ligações com Brasília em 1959. Abaixo, na ampliação de 1960, é representado o traçado inicial de Formosa a Pirapora, a sugestão de ligação com a EF Goiás por Vianópolis e até um anel ferroviário pela chapada do contorno. Fonte: Revista Ferroviária, 1959 e 1960, redesenhado pela autora, com adaptações. Disponível em: < <http://doc.brazilia.jor.br> >. Acesso em: 10 nov. 2017. 87

Figura 23. Corte da Ferrovia Brasília-Pirapora. Foto: Mário Fontenelle. Fonte: Revista Brasília, 1957, n.12. p. 9. 88

Figura 24. Construção da Ferrovia em Pires do Rio, 1957-1960. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 88

Figura 25. O engenheiro Jorge de Abreu Schilling, diretor da Central do Brasil, inspeciona as obras de terraplenagem do percurso Pirapora-Brasília em Minas Gerais, que permitiria a viagem em bitola larga até a nova capital. O setor estava sob a responsabilidade do engenheiro Wilson Lobato Martins. 18/07/1962. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional. 89

Figura 26. Trabalhos de construção da bitola larga na Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCEB). 07/1962. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional. 89

Figura 27. Roteiro rodoviário para Brasília em 1957, com indicação das distâncias a serem percorridas. Fonte: Revista Brasília nº 12, 1957, redesenhado pela autora, com adaptações. 90

Figura 28. O diretor da NOVACAP Ernesto Silva apresenta as ligações rodoferroviárias do “novo Distrito Federal”, conforme estudos executados por Geofoto SA.14/05/1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 94

Figura 29. O diretor da NOVACAP Ernesto Silva apresenta as ligações rodoferroviárias do “novo Distrito Federal”, conforme estudos executados por Geofoto SA.14/05/1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 94

Figura 30. Quadros capturados pela autora do cinejornal produzido pela Agência Nacional sobre a integração ferroviária para a Capital Federal. O vídeo mostra o ministro dos Transportes Mario Andreazza participando da viagem inaugural da Estrada de Ferro Brasília-Pires do Rio (GO)

e a inauguração da estação ferroviária provisória de Brasília. Fonte: Cinejornal Informativo n. 97 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional. 96

Figura 31. Locomotiva diesel-elétrica 2807, da VFCO, na Estação Bernardo Sayão. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 6. 97

Figura 32. O ministro Andreazza ao lado do presidente da RFFSA e do Marechal Juarez Távora, em discurso no palanque montado para a ocasião. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 4. 97

Figura 33. Duas pequenas locomotivas do 2º Batalhão Ferroviário que abriram a composição da RFFSA. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 7. 98

Figura 34. Almoço de confraternização entre os dirigentes ferroviários. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 7. 98

Figura 35. Quadros capturados pela autora do cinejornal da Agência Nacional mostrando a chegada do primeiro trem de passageiros a Brasília. Fonte: Cinejornal Informativo nº 124 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional. 101

Figura 36. Primeira Viagem do Trem Bandeirantes de Campinas à Brasília. 16/12/1968. Em primeiro plano da esquerda para a direita: o eletrícista do carro de passageiros (de branco), o jornalista, José Natal Dimas (chefe), Alceu Mazarini, Antônio Sebastião de Jesus, José Antônio Lopes, o gerente do restaurante Efigênio (de branco e gravata). Fonte: Arquivo pessoal de Edson Mazarini. 102

Figura 37. Primeira Viagem do Trem Bandeirantes de Campinas à Brasília. 16/12/1968. Os passageiros em primeiro plano, no plano de fundo da esquerda para a direita: o eletrícista do carro de passageiros (de camiseta branca), o jornalista, José Natal Dimas (chefe), Alceu Mazarini, Antônio Sebastião de Jesus, José Antônio Lopes, o gerente do restaurante Efigênio (de branco e gravata). Fonte: Arquivo pessoal de Edson Mazarini. 102

Figura 38. Quadros capturados pela autora do cinejornal produzido pela Agência Nacional mostrando as obras de construção da ferrovia ligando Brasília a Porto Alegre. Os dois últimos quadros mostram o assentamento dos últimos trilhos. Fonte: Cinejornal Informativo nº 125 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional. 103

Figura 39. Etapas ferroviárias brasileiras e as de Brasília. Produção da autora. 107

Figura 40. Elementos do Complexo Ferroviário da Estação Bernardo Sayão. Produção da autora utilizando como base imagem de satélite do Google Earth. 111

- Figura 41. Complexos ferroviários de Brasília. Produzido pela autora. 112
- Figura 42. Arredores da Estação Bernardo Sayão em 1969, com destaque para a vila do IAPI no plano de fundo. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 116
- Figura 43. Arredores da Estação Bernardo Sayão em 2019, com destaque para as novas moradias estabelecidas em proximidade com a linha férrea. Fonte: a autora. 116
- Figura 44. Em primeiro plano crianças brincam em uma vagonete de Auto de Linha série 600 fabricado pela RFFSA em Araguari (GMV600A). No plano de fundo o armazém de carga da Estação Bernardo Sayão por volta da segunda metade dos anos 80. Foto de Luiz Alberto Souza. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Bernardo-Sayao-armazem.shtml>>. Acesso em: 30 de jun. de 2021. 117
- Figura 45. Armazém de Carga da Estação Bernardo Sayão em 2014, onde funciona um lava-jato. Fonte: Imagem capturada pelo Google Street View de jul. 2014. Acesso em 30 de jun. de 2021. 117
- Figura 46. Caixa d'água localizada na Estação Bernardo Sayão em cima de uma estrutura improvisada de dormentes. Uso da construção ao lado não identificado. No plano de fundo nota-se uma cerca de arame, provavelmente delimitando as casas da Vila Ferroviária. Sem data. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Bernardo-Sayao-caixa-d-agua.shtml>>. Acesso em 30 jun. 2021. 118
- Figura 47. Provável localização da caixa d'água atualmente. Nota-se a maior proximidade das casas à linha férrea. Fonte: Imagem capturada pelo Google Street View de jul. 2014. Acesso em 30 de jun. de 2021. 118
- Figura 48. Pátio da Estação Ferroviária de Brasília. Produção da autora utilizando como base imagem de satélite do Google Earth. 121
- Figura 49. O ministro dos transportes discursa na Estação Ferroviária de Brasília, na presença do presidente e outras autoridades, na chegada do trem São Paulo-Brasília. 28/04/1981. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional. 123
- Figura 50. Máquinas da Rodobrás - Rodovias e Obras S.A. no serviço de terraplenagem do Pátio da Estação Ferroviária de Brasília. Fonte: Revista Brasília, 1957, nº 9, p. 19. 126
- Figura 51. Vista aérea da Rodoferroviária de Brasília. 09/01/02. Foto: Wilson Susuki. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 126

Figura 52. Trem “Bandeirante” partindo da Estação Rodoferroviária de Brasília. Foto: Joaquim Firmino/ CB/ D.A Press. Disponível em: <<https://www.facebook.com/CorreioBrazilienseCedoc/posts/778104915721818>>. Acesso em: 10 nov.2021. Acesso em: 11 nov. de 2021. 127

Figura 53. Situação da Plataforma de embarque/desembarque de passageiros em 2018: o acesso à linha de trem foi cercado e a parte central é utilizada como estacionamento. Fonte: a autora. 127

Figura 54. Vista do subsolo da Rodoferroviária em dezembro de 1980. Coleção de Marcelo Almirante. Disponível em: <<http://dftrans.blogspot.com/2009/06/rodoferroviaria-em-1980.html>> Acesso em 10 nov. 2021. 128

Figura 55. Subsolo da Rodoferroviária em 2018, utilizado como estacionamento para os funcionários. Fonte: a autora. 128

Figura 56. Vista Parcial da Invasão do IAPI. Ferrovia no plano de fundo. 15/05/1969. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 130

Figura 57. Vista Parcial da Invasão do IAPI. Ferrovia no plano de fundo. 15/05/1969. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 130

Figura 58. Vista aérea da Rodoferroviária de Brasília. 09/01/02. Destaque para o entorno da estação. Foto: Wilson Susuki. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). 131

Figura 59. Vista posterior da Estação Ferroviária de Brasília: o vasto cerrado que se estende pela paisagem. Fonte: a autora. 131

Figura 60. Algumas das fotos da ferrovia em Brasília publicadas por Luiz Cazaleiro em sua página da rede social Instagram. Fonte: Instagram de Luiz Cazaleiro (@luizcaza). 136

Figura 61. Comparação dos Planos Ferroviários de 1964 e 2013. Fonte: Produção da autora. 141

Figura 62. Trem chegando na Estação Ferroviária de Brasília. Fonte: a autora. 145

## Lista de Abreviaturas



ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ALL	América Latina Logística
ArPDF	Arquivo Público do Distrito Federal
CEFECs	Centros Ferroviários de Cultura
DASP	Departamento Administrativo do Serviço Público
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
E.F. GOIÁS	Estrada de Ferro Goiás
E.F. MAUÁ	Estrada de Ferro Mauá
E.F. PAULISTA	Estrada de Ferro Paulista
EMFA	Estado Maior das Forças Armadas
FCA	Ferrovia Centro Atlântica
FEPASA	Ferrovia Paulista S.A.
EPIA	Estrada Parque Indústria e Abastecimento
GEPAFI	Grupo Executivo para Assentamento de Favelas e Invasões
GTB	Grupo de Trabalho de Brasília
IAPI	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
IBOPE	Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
PFB	Pátio Ferroviário de Brasília
PND	Plano Nacional de Desestatização
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico

PROFAC	Programa Ferroviário de Ação Cultural
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RMV	Rede Mineira de Viação
SAAN	Setor de Armazenagem e Abastecimento Norte
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
SICG	Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão
SIN	Setor de Inflamáveis
SMU	Setor Militar Urbano
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
TUDs	Trens-Unidade de Diesel

## Sumário



<b>Introdução</b> .....	21
<b>A Partida</b> .....	29
1.1. O individual .....	29
1.2. O coletivo .....	34
1.3. A indústria e a ferrovia.....	40
1.3.1. O Patrimônio Ferroviário no Brasil.....	43
<b>A Viagem</b> .....	50
2.1. Primeira Estação: interiorização e conexões .....	50
2.2. Segunda Estação: Centro-Oeste em abertura .....	64
2.3. Terceira Estação: a capital federal .....	81
2.3.1. Rumo ao progresso .....	104
2.3.2. Do progresso ao regresso.....	106
<b>O Destino</b> .....	110
3.1. Transitoriedade: Estação Bernardo Sayão .....	110
3.2. Permanência: Estação Ferroviária de Brasília .....	119
3.3. Registros de viagem .....	129
<b>Considerações Finais</b> .....	137
<b>Bibliografia</b> .....	146
ANEXO I.....	157
ANEXO II .....	158

“Férias” e “trem” são duas palavras que os dicionários anatómicos colocam lado a lado. O imponente trem de aço que atravessa, veloz, os campos quietos: o trenzinho antiquado cuja passagem diária é o acontecimento, o divertimento, atração das populações ralas de povoados e adormecidos; a “Maria Fumaça” que bufa, e sopra, e espirra, e chama, e cobre as imensidões com a nuvem dos sonhos a realizar algum dia...

Uma artista paulista escrevera-me: “Vou passar uns dias com você. Irei de trem. Aqui, em São Paulo, as agências de viagem não cansam de anunciar o conforto, o interesse, a facilidade que a viagem de trem até Brasília representa. Quero experimentar. Vá me buscar na estação...”

[...]

Apesar de conhecer Brasília tão bem, eu jamais fora à estação Bernardo Sayão. Peguei o caminho da Cidade Livre. Não vi seta nenhuma (após muitas idas à estação que as férias me proporcionaram, acabei descobrindo uma, apagada, pequena, cinzenta, quase invisível, que não vi na primeira das descobertas). Andei, rodei, perguntei, voltei, assustada perante uma entrada pouco acolhedora que mais parecia destinada a um carro de bois ou um cavalo de que a um automóvel, pedi a ajuda de uns vendedores de sorvete. Retrucaram com alegria que moravam perto da estação e que me guiariam. Entraram no carro e indicaram caminhos estranhos. Atravessamos uma favela, caímos em buracos fundos, em atoleiros: deparamos com montes de areia fôfa: quase morremos de calor pois as nuvens espessas de poeira nos obrigaram a fechar as janelas. E após o que pareceu um século, avistamos a estação, de qual sairia, é preciso dizê-lo, desde já, a bem da verdade, por outro itinerário, um pouco menos aventureiro, pois os meninos, sob o pretexto de encurtar o caminho e no intuito de chegar à sua favela, não escolheram a estrada habitual. A volta se faria num caminho menos esburacado, menos assustador, porém não menos empoeirado, nem campestre, tanto assim que, durante o resto do dia, no Plano Piloto, todos me perguntaram se o carro fora a algum Saara, pois verdadeiras esculturas de areia e afrescos avermelhados o enfeitavam.



Cheguei e vislumbrei, pela primeira vez, a estação de Brasília. Estava quieta, silenciosa. Cadê o trem paulista? Não chegara. Teria duas ou três horas de atraso. Soube que havia um telefone na estação. Tomei nota do número. Voltei para casa. Quando telefonei para a estação, anunciaram a chegada do trem a uma e meia da tarde. Refiz o caminho, já menos misterioso, vi o trem parado, brilhando no sol, bonito, vazio. Chegara um pouco antes da hora anunciada e a pessoa que eu viera buscar já se fora.

Ao contar sua aflição por não me encontrar, suas andanças na estação onde não encontrara carregador e a procura do táxi, diria: "Assustei-me, pois pensava chegar a uma cidade imponente e só vi poeira e solidão, favelas e descampados, e ao ficar sacudida no longo caminho que leva a estação a estrada pensei até de ter descido num lugar errado, em alguma aldeia dos arredores da capital. Senti algo estranho...." (JEAN, 1969, p. 2).



*Figura 1. Invasão do IAPI (ao fundo) - Estação Bernardo Sayão (em primeiro plano). 15/05/69.  
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).*

## Introdução



Não tenho em minhas lembranças uma relação afetiva com o trem. De alguma forma, pode-se esperar que este trabalho seja consequência de algum contato emotivo estabelecido com a locomotiva e seus vagões em determinado momento pessoal. Mas não. Esse interesse particular se despertou de forma tardia, quando em meu trajeto diário à Universidade de Brasília observava um edifício linear de concreto, que embora fosse expressivo e delimitador da paisagem, manifestava traços de invisibilidade para aqueles que trespassavam o final do Eixo Monumental rumo às cidades-satélites. Vim a descobrir depois, que se tratava da Estação Ferroviária de Brasília, ou rodoferroviária, e essa descoberta seguiu-se de um questionamento: existe ferrovia em Brasília? Ainda não certa da resposta, a presença marcante, e simultaneamente desconhecida da estação me instigou ao desenvolvimento deste trabalho.

Essa dualidade do revelar/velar do edifício, que concomitantemente enquadrado na paisagem e oculto aos moradores de sua cidade, direcionaram para um trabalho que visa se desdobrar sobre as memórias dessa ferrovia. E memórias estas, não apenas no sentido afetivo, de quem vivenciou esses espaços, mas sobretudo aquelas que quando agregadas, possibilitam a construção de uma memória social. Em 2018 completaram-se 50 anos da chegada do primeiro trem a Brasília. É interessante notar que neste meio século de existência da ferrovia pouco se escuta falar acerca dela pela população, e que o aspecto de “poeira e solidão” observado por Yvonne Jean em 1969 não tenha se modificado ao longo das décadas. Assim, torna-se oportuno descortinar essas memórias a fim dos habitantes da cidade apropriarem os remanescentes da ferrovia e das estações não apenas como um lugar, no seu sentido físico, mas sobretudo como um lugar de memória.

Um lugar é fonte de diversas interações com as pessoas que com ele convivem. Os estímulos físicos ou sensoriais com um espaço são capazes de produzir sensações motivadoras de memórias em seus usuários que se perpetuam ao longo do tempo e são transmitidas pelas gerações. Um vagão de trem, uma estação ferroviária, ou mesmo os trilhos, são fontes de incontáveis recordações para os indivíduos que conviveram nesses espaços. As ferrovias provocam memórias nas pessoas em que nela viajaram, trabalharam, ou mesmo que moraram em seus arredores, muitas vezes nas vilas operárias

necessárias à sua existência. Há memórias físicas e sensoriais, que vão desde a imagem das estações, à lembrança das viagens, do som do apito do trem, do sabor da pipoca comprada do ambulante, do cheiro do jasmim ao final da plataforma, da textura dura dos bancos de madeira. Pode-se assim definir que as memórias são representativas de uma época, e com as ferrovias não é diferente.

Para Pierre Nora, um dos primeiros autores a estudar o termo, os lugares de memória são:

[...] lugares, com efeito, nos três sentidos da palavra, material, simbólico, funcional [...]. Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se sua imaginação o investe de uma aura simbólica (NORA, 1993, p. 21).

O historiador afirma que na contemporaneidade os indivíduos constroem lugares para recordar uma parte do passado, uma memória, que não se pode mais vivenciar.

Sob outra perspectiva, o sociólogo francês Maurice Halbwachs (1990) investigou as temáticas relacionadas com memória coletiva, e defendeu que a memória sempre é fruto de um grupo de referências geradas por fontes externas. Para o autor, essas referências não são necessariamente físicas, ou seja, produtos de indivíduos presentes em uma forma material, mas há também testemunhos, que não presenciamos, mas que nos auxiliam a compor a imagem de uma determinada situação.

Ao analisar a discussão contemporânea acerca da memória, Ricouer (2007) inicialmente coloca em contraponto a memória pessoal e coletiva, enfatizando a oposição entre a problemática da subjetividade e o surgimento das ciências sociais, o qual veio aliado a uma consciência coletiva. Esse contraste estabelecido entre o subjetivo e o coletivo é ressaltado na própria estrutura do texto, na qual o autor analisa em subcapítulos distintos o que ele nomeia de “a tradição do olhar interior” e o “olhar exterior”. Da mesma forma, sob uma perspectiva ferroviária, essas diferentes visões serão analisadas separadamente nesta dissertação, partindo do individual ao coletivo.

Por outro lado, este trabalho não visa identificar a região de linguagem onde os dois discursos se entrecruzam, nem se valer da polaridade atribuída aos termos com o intuito de contrapô-los, todavia, pretende-se entender a necessidade dos estudos precursores da memória, no que tange ao individual e ao coletivo, e analisar seus pontos de complementariedade para a compreensão do conceito de memória ferroviária.

No cenário ferroviário, a preocupação em resgatar as memórias é recente, e se reflete nas questões relacionadas com o patrimônio industrial. Apenas após os anos 1960, com a demolição de importantes estruturas históricas, como a Estação Euston de Londres e o Coal Exchange, grandes representantes da arquitetura ferroviária na Inglaterra, foi que se iniciou um maior interesse popular pelo patrimônio industrial e se deu início a um debate acerca do tema. A partir desses eventos, surgiram novos questionamentos acerca do que preservar, além de estudos sobre a arqueologia industrial (KÜHL, 1998).

Em uma perspectiva nacional, o que se entende por memória ferroviária hoje é resultado de um longo processo de estudo e conceituação gerada por parte do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), com o intuito de proteção do patrimônio ferroviário oriundo da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Esse patrimônio compreende o conjunto de bens imóveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais (IPHAN, c2014).

Para o Instituto, diferentemente do conceito de recordação, que se define por ser uma lembrança direta de determinado fato, o conceito de memória ferroviária é mais abrangente, pois é “fiel à história monumental e tradicional, e generaliza as especificidades com o objetivo de criar um discurso de unidade sobre um passado que foi heterogêneo” (PROCHNOW, 2014, p. 154). Autores como Matos (2015) e Freire, Cavalcanti *et al.* (2012) evidenciam a memória ferroviária uma categoria, criada a partir das noções de memória social e de lugar de memória, que serve como base para a definição das características de preservação do patrimônio ferroviário.

A preservação e a difusão da memória ferroviária foram garantidas no artigo 9º da Lei nº 11.483/2007, determinação legal que destina ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, assim como pela sua guarda e manutenção. A lei traz uma nova perspectiva para o patrimônio ferroviário, em que se passa a discutir não somente as qualidades estéticas das construções, mas também a importância do seu testemunho de um período histórico.

Boiteux (2014) relata que o Brasil possui uma “Era Ferroviária” que foi desenvolvida entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, em que é possível identificar três fases características: surgimento, expansão e decadência. O surgimento é marcado pela Estrada de

Ferro Mauá entre Rio de Janeiro e Petrópolis, inaugurada em 1854 e de grande importância histórica. Em seguida, a expansão do sistema ferroviário é caracterizada por objetivos econômicos e pela conexão dos pontos de produção agrícola e de mineração aos portos do litoral brasileiro. A fase final é marcada pelo declínio e abandono, resultantes da política rodoviária.

Contudo, apesar da interpretação literal do termo “fase final” indicar para uma situação de desfecho ou conclusão da chamada “Era Ferroviária”, o declínio de determinada etapa da história não é necessariamente caracterizado por um desaparecimento total, mas sim por uma redução de sua atuação. As ferrovias no Brasil deixaram uma forte representação da história brasileira tanto por meio de aspectos construtivos quanto por ser motivação de configuração urbana. Assim, é possível apontar uma última fase no ciclo de desenvolvimento das estradas de ferro no país: a fase de retomada do legado histórico e social deixado por esses complexos arquitetônicos.

Esta última fase, em constante desenvolvimento, reflete, sobretudo, um momento de discussão acerca do futuro a ser dado a essas construções. A partir da década de 1990, quando o setor ferroviário passou à concessão da iniciativa privada, se esperou um maior investimento na área, mas os projetos de infraestrutura não foram de interesse prioritário do governo. Alinhado ao fator político, há também a colocação da ferrovia como uma alternativa de transporte sustentável ao saturado sistema rodoviário e aéreo, devido à redução da emissão de poluentes e gases. Outra característica dessa nova fase é a maior abrangência dada ao que passou a ser considerado patrimônio histórico. De acordo com Beatriz Kühl,

Essa maior abrangência é também resultado da relevância que, nos estudos históricos, se passou a dar à vida do dia-a-dia, e, no que se refere à arquitetura, ao ambiente e à própria estrutura de espaços “passados”, que no caso do patrimônio industrial ainda se fazem material e economicamente presentes no cotidiano das cidades (KÜHL, 1998, p. 310).

O ciclo de surgimento, expansão e decadência descrito por Boiteux (2014) marca a história de grande parte do transporte ferroviário brasileiro. Entretanto, não há, até onde chega o conhecimento, um estudo capaz de reconstituir a memória da ferrovia em Brasília. Há pouca discussão teórica acerca do assunto. Muito do que se encontra hoje está disperso em diversas fontes históricas, sem uma consolidação efetiva. Dessa forma, em um momento de discussão e aumento de

interesse no patrimônio ferroviário no cenário nacional, principalmente com a nova gestão atribuída ao IPHAN, o estudo de complexos ferroviários busca evidenciar a importância dessas construções. Em Brasília, a relação temporal entre obra e usuário também é um fator a ser discutido, já que na capital os edifícios das estações ferroviárias, são considerados, de certa forma, construções recentes por serem oriundas da arquitetura moderna, o que dificulta seu reconhecimento e valorização pela população.

É por isso que, nessa “fase de retomada” das ferrovias parece necessário um resgate das memórias ferroviárias locais. Afinal, a memória ferroviária não é uma noção homogênea que pode ser aplicada unicamente a diversos lugares. Ela absorve as características do local criando especificidades e singularidades em cada contexto. Assim, a partir da compreensão de memória e patrimônio ferroviário, este trabalho propõe a análise do desenvolvimento da ferrovia em Brasília, desde os primeiros estudos de interiorização da capital no século XIX até as últimas discussões sobre sua atividade em 2021. Parte-se do entendimento de que a construção da memória ferroviária da cidade é indispensável para gerar a reflexão sobre a importância de seu reconhecimento.

Portanto, ao abordar especificamente a memória ferroviária, este estudo pretende explicitar que a clarificação e divulgação dessas memórias são essenciais para fundamentar a preservação do patrimônio ferroviário. Esta dissertação objetiva, de uma forma geral, traçar a construção da memória ferroviária em Brasília, como dito, do século XIX ao presente ano (2021), a partir do entendimento histórico-social do período e da coleta de dados em fontes primárias e secundárias. O resgate dessa memória, servirá, portanto, como uma ferramenta de preservação do patrimônio ferroviário, que desdobra o trabalho nos seguintes objetivos específicos:

1. Evidenciar a importância do conceito de memória ferroviária para a preservação do patrimônio ferroviário;
2. Caracterizar as especificidades do ciclo ferroviário na capital;
3. Delinear uma narrativa acerca do desenvolvimento da ferrovia na capital a partir da coleta de dados em periódicos e documentos da época;
4. Discutir a relevância da preservação do patrimônio ferroviário de Brasília.

Atualmente Brasília possui dois complexos ferroviários compostos pelo entorno urbano de suas duas estações: a Estação Bernardo Sayão, primeira estação a entrar em funcionamento na capital, localizada entre o Guará II e o Núcleo Bandeirante, e a Estação Ferroviária de Brasília, conhecida

como rodoferroviária, localizada na extremidade oeste do Eixo Monumental. Esta última está inserida no Pátio Ferroviário da cidade, projetado por Oscar Niemeyer, e apontado em 1977 como o maior pátio ferroviário do mundo (RFFSA (1981-1996) Brasília, 2019c).

Com o intuito de se atingir os objetivos apresentados, a dissertação foi estruturada por meio de duas abordagens metodológicas: pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo. A pesquisa bibliográfica foi apoiada em dois eixos principais. O primeiro eixo compreende a consulta a livros, teses e artigos de conhecimento notório do tema. Como exemplo, a análise acerca das discussões sobre memória utilizou como suporte referencial os estudos de história e memória desenvolvidos por Pierre Nora (1993), Maurice Halbwachs (1990), Paul Ricouer (2007), Michael Pollack (1983), Paulo Rossi (2010) e François Hartog (2013). As questões relativas ao Patrimônio Industrial e Ferroviário foram apoiadas nas publicações de Beatriz Kühl e do IPHAN. Essas obras serviram como base teórica para um entendimento prévio do estudo dos edifícios de estações ferroviárias no Brasil, assim como para a compreensão de questões relacionadas à memória e ao patrimônio ferroviário.

O segundo eixo consiste em uma pesquisa arquivística em relatos jornalísticos encontrados em diversos periódicos da segunda metade do século XX, que se constituem como rica fonte de dados para traçar o desenvolvimento ferroviário na capital. Entre as publicações consultadas, se incluem as revistas ferroviárias dos anos 1960 e 1970, que possuem matérias e depoimentos significativos. A revista REFESA<sup>1</sup>, produção bimestral do Departamento de Relações Públicas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), publicada no Rio de Janeiro até meados dos anos 1970, contém assuntos técnicos, relatos e reportagens acerca da chegada do trem na capital. Da mesma forma, a revista Brasília<sup>2</sup>, uma publicação mensal da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), que atualmente se encontra digitalizada pelo Senado Federal, a Revista Conjuntura Econômica<sup>3</sup>, publicada pela Fundação Getúlio Vargas desde 1947, e a Revista Careta<sup>4</sup>, periódico ilustrado semanal publicado no Rio de Janeiro entre 1908 e 1960, também foram objeto de consulta.

Além das revistas especializadas, a Hemeroteca Digital Brasileira, da Fundação Biblioteca Nacional, permitiu a realização de busca avançada em publicações antigas e raras. Como parte do

<sup>1</sup> Revista REFESA, março/abril, 1968.

<sup>2</sup> Revista Brasília, números 3,4,10, 11, 12, 18, 19, 21, 22, 23 e 38.

<sup>3</sup> Revista Conjuntura Econômica, v.14, nº 6.

<sup>4</sup> Revista Careta, números 2655, 2656, 2657, 2660, 2661, 2662 e 2663.



acervo destaca-se as publicações dos jornais Diário de Notícias (RS) (de 1950 a 1960), Correio da Manhã (RJ) (de 1950 a 1969) e Correio Braziliense (1960 a 2021), que produzira relevante documentação acerca da questão ferroviária em Brasília, sendo importante fonte de pesquisa para este trabalho. A estratégia de busca utilizada no portal consistiu na procura pelos termos: “ferrovia” e “estação”, que permitiram que fossem encontradas entre as publicações da segunda metade do século XX, diversas menções à ferrovia, incluindo reportagens, entrevistas e crônicas acerca do trecho ferroviário e de suas propriedades.

A segunda abordagem metodológica, a pesquisa de campo, se baseou em visitas *in loco*, registros fotográficos realizados na Estação Bernardo Sayão e na Estação Ferroviária de Brasília, além da coleta de memória oral por meio de entrevistas. Com objetivos exploratórios, as visitas permitiram uma observação mais detalhada acerca dos atuais aspectos físicos e sociais das estações e de seu entorno, que auxiliaram na constatação de elementos descritos na pesquisa arquivística e na formulação de novas hipóteses. Ademais, foram resgatadas memórias orais do “Programa de História Oral do Arquivo Público do DF”, além da coleta de novos depoimentos por meio de conversas com ex-ferroviários, familiares e amantes da ferrovia, que forneceram informações únicas acerca do estabelecimento da estrada de ferro na capital. Essas informações foram inseridas ao longo da escrita dos capítulos 2 e 3 e ajudaram a tecer a narrativa ferroviária da cidade.

A partir das fontes de pesquisa citadas, o trabalho se estruturou em três capítulos que, em conjunto, remetem a um percurso ferroviário: a partida, a viagem e o destino. O capítulo “A Partida” pretende apresentar um estudo da evolução do conceito de memória por autores como Nora, Halbwachs, Ricouer, Pollack, Rossi e Hartog até à definição de memória ferroviária apresentada pelo IPHAN. Subdividido em três partes, primeiramente o capítulo apresentará uma argumentação acerca da dualidade memória e história, enfatizando a relevância da memória do trabalhador ferroviário em seu aspecto individual. Em seguida, aborda-se a correlação desses aspectos subjetivos na formação de uma memória coletiva, base para o entendimento da memória ferroviária, cujo conceito é essencial na definição das formas de preservação do patrimônio ferroviário. Por fim, discute-se a abordagem de complexos ferroviários como Patrimônio Industrial, o histórico relativo à pesquisa do tema e as definições de patrimônio ferroviário pelo IPHAN.

Em seguida, o capítulo “A Viagem” se baseia no entendimento dos conceitos de memória e patrimônio analisados, de forma a delinear os estudos ferroviários para a capital. Também subdividido

em três partes, inicialmente são apresentados os primeiros estudos de interiorização da capital do século XIX à segunda metade do século XX, e as diversas formas com que as conexões ferroviárias para Brasília foram propostas. Posteriormente, são apresentadas as circunstâncias da abertura ferroviária no centro-oeste, e a forma como a configuração técnica, social e econômica da Estrada de Ferro Goiás influenciou os traçados férreos para a nova capital. Por fim, visa-se analisar o cenário de progresso e prosperidade que se criou ao redor do projeto ferroviário para Brasília e a expectativa que este alavancasse o desenvolvimento do interior do país. Também são discutidas as peculiaridades que levaram à decadência do sistema ferroviário na região, sobretudo a partir do investimento massivo na indústria automobilística.

Por último, no capítulo “O destino” a discussão terá como objetivo o contexto da ferrovia na capital após a inauguração de sua primeira estação, a Bernardo Sayão, e os problemas que já serviram como indício para o declínio do meio de transporte na cidade. A subdivisão em três partes pretende abordar o contraste estabelecido pelo aspecto de transitoriedade da estação Bernardo Sayão, por ser uma edificação, a princípio, temporária, e a permanência da Estação de Brasília, que apesar de ser destinada a ser a estação ferroviária definitiva da cidade, teve sua funcionalidade modificada. Por fim, com base nos estudos de memória Le Goff (1990) e Bosi (1979), exploram-se as crônicas, imagens e relatos orais que retrataram a construção da ferrovia na capital e como elas contribuíram de forma a criar o imaginário do transporte ferroviário em Brasília.

Dessa forma, essa pesquisa propõe analisar a ferrovia em Brasília utilizando como base o recente conceito de memória ferroviária proposto pelo IPHAN. Considera-se que essa memória é constituída por todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário na capital, que consolidados atuam como um instrumento para sua preservação.

## Capítulo 1

### A Partida



#### 1.1. O individual

Em um primeiro momento pode-se questionar o porquê de esta pesquisa fazer uma abordagem da memória e não da história da ferrovia. Nora (1993) afirma que os termos história e memória estão longe de serem sinônimos e que a princípio, tudo opõe um ao outro. Em consonância, Rossi (2010) contrapõe a história, que seria uma interpretação com distanciamento crítico do passado, à memória, que porta um aspecto emotivo em relação ao tempo pregresso, com elementos vagos e fragmentados. Para o autor, a contradição se estabelece pois à medida que a historiografia avança, o passado construído pela memória coletiva entra em retrocesso.

Entretanto, é necessário colocar de lado a oposição entre os termos, para ressaltar que Hartog (2013) ao reportar a obra “Entre História e Memória: a problemática dos lugares” de Nora, enfatiza a relevância da preposição “entre” no título, de forma a salientar que não é necessário confrontar os dois termos, mas situar-se como dito, no entre, na convergência mútua que faz com que uma se beneficie da outra. Da mesma forma, este estudo não pretende contrapô-las, mas visa valer-se da memória, em termos múltiplos, coletivos e individualizados, como recurso inicial para o entendimento da memória ferroviária.

“Isso tudo era arrumado. O trem (de passageiros) era a nossa única diversão. Era uma agitação quando ele chegava. A gente vinha correndo para ver o povo. Depois (quando deixou de circular), foram deixando de mão e virou isso’ lamenta Ivan, apontando para a estação em pedaços.” (ALVES, 2009).

No depoimento acima, Ivan, morador da vila ferroviária da Estação Bernardo Sayão, localizada nos arredores de Brasília, relata a sua percepção da condição atual da estação em comparação com o que vivenciou no passado, ou seja, uma visão em contraste com aquela que sua memória revela. Ivan é um dos integrantes de uma gama de personagens que compõem o cotidiano

de trabalho em uma ferrovia: trabalhadores, maquinistas, operadores, moradores das vilas ferroviárias, passageiros, ambulantes, bilheteiros e uma infinidade de outros indivíduos que contribuem e participaram efetivamente do funcionamento de um complexo ferroviário.

Cada uma das pessoas descritas possui um olhar individual sobre o local em que operam suas atividades, pois ao entrar em um espaço, o corpo humano age como uma ferramenta métrica que lê o ambiente. Portanto, os indivíduos são capazes de apreender as características do seu entorno e desenvolver um ponto de vista subjetivo sobre ele. Por exemplo, um passeio por um jardim pode trazer sentimentos revigorantes, devido à resposta do corpo a certos aspectos da natureza. No entanto, essa percepção individual se torna mais difícil quando se visita um espaço que não existe mais em sua totalidade. É o caso de muitos complexos industriais, cujas estruturas desapareceram gradualmente pela transcendência do tempo.

Holl, Pallasmaa e Pérez-Gomez (2007), trabalham com a noção de “uma arquitetura dos sete sentidos”. Ao dizer que a arquitetura é uma experiência multissensorial, os autores enfatizam a importância do olho, ouvido, nariz, pele, língua, esqueleto e músculo na interpretação e na compreensão de um espaço construído. Cada unidade corporal descrita tem uma importância única na decodificação de uma experiência no local, mas elas não funcionam separadamente, elas interagem umas com as outras e são interdependentes no processo de compreensão de um ambiente.

A maneira como construímos as coisas e como elas interagem com nossa mente, corpo e mundo, revela alguns aspectos de como somos. Dessa forma, a formação da memória individual nos conta uma história, já que ela facilita a ordem e a compreensão física e afetiva do contexto espacial.

Por conseguinte, o trabalhador ferroviário, em seu aspecto subjetivo e em suas múltiplas funções, assume um papel de protagonista na formação das memórias. É por meio dele que as relações sociais desenvolvidas no âmbito ferroviário incidem de uma maneira mais direta. De forma a entender a importância da memória individual do trabalhador ferroviário, e por conseguinte, da relevância de seu estudo, é proposto que se analise, dentro do contexto ferroviário, os três aspectos que reforçam o atributo pessoal da memória propostos por Paul Ricouer.

Segundo Ricouer (2007), “ao lembrar-se algo, alguém lembra de si”. De início, já é possível perceber que o uso do “si” atribui um caráter de pessoalidade à ação de lembrar. Para o autor, três aspectos essenciais reforçam o caráter privado da memória: a não possibilidade de se transferir lembranças, a residência do vínculo da consciência com o passado na memória e, por fim, a

vinculação do sentido de passagem do tempo à memória. De acordo com o filósofo, estes seriam os principais fatores que basearam os estudos acerca da memória desde a antiguidade, especialmente em autores como Santo Agostinho, John Locke e Husserl. Assim, a reflexão acerca dos estudos precedentes do que chama de “tradição do olhar interior” torna-se fundamental para a concepção dos fenômenos relacionados à memória na atualidade.

Não se podem transferir lembranças. A partir do primeiro aspecto delimitado por Ricouer é possível inferir que cada indivíduo, ao presenciar um determinado fato, desenvolve uma perspectiva única acerca do ocorrido, e por ter propriedade dessa lembrança a transmissão a outrem é impossibilitada, pois a conjuntura em que se desenvolveu a lembrança é específica ao sujeito. A título de exemplo, o depoimento de Ivan mostra que as experiências que ele desenvolveu quando a estação estava em funcionamento são de um ponto de vista próprio e de um tempo e espaço definidos. Não se pode reconstruir o espaço/tempo em que Ivan formou suas lembranças, logo a transmissão exata dessa recordação a alguém seria algo impraticável.

Ao analisar os estudos de Santo Agostinho, a quem Ricouer atribui a invenção da interioridade, o autor ressalta a diferença entre lembrança e memória. Para ele, a lembrança se organiza em níveis de sentido, ou arquipélagos, separados por abismos, e teria a pluralidade como característica. Já a memória seria um percorrer no tempo, marcada pela singularidade. Portanto, se torna importante para este estudo ressaltar a distinção entre memória e lembrança, sobretudo quando se trata do cenário ferroviário. A lembrança se refere a um determinado fato, é algo direto e pontual, ou seja, cada lembrança é distinta da outra e seu conjunto é marcado pela pluralidade. Por outro lado, a memória busca uma unidade sobre as percepções passadas, ela “singulariza as lembranças”, aqui o tempo se torna um fator essencial, pois fornece unidade à noção de memória.

O segundo aspecto proposto por Ricouer é que o vínculo da consciência com o passado reside na memória. No testemunho apresentado, a referência a um tempo pregresso se deve a memória da diversão que se tinha com a presença do trem, da agitação quando o trem se aproximava, das pessoas a correr para a estação para ver os passageiros que chegavam. Portanto, a conexão, o vínculo, do trabalhador ferroviário com o passado passa por essas diversas memórias que ele desenvolveu quando a ferrovia era parte integrante de sua rotina.

O último ponto proposto pelo autor é a vinculação da memória à passagem do tempo. A memória desenvolvida pelo indivíduo acerca da estação confronta a realidade atual do lugar, e na

diferença das percepções entre passado e presente se torna possível verificar o transcorrer do tempo. Essa diferença provoca uma quebra de continuidade. Este último ponto se reflete não apenas na alteração na movimentação de pessoas no local e a aspectos efêmeros, mas, sobretudo, na materialidade dos espaços. Ao apontar para a estação em pedaços, Ivan certamente incorpora em sua percepção as novas características da edificação. A degradação e a pátina dos edifícios, provavelmente é o que corroboram a decadência do lugar e, conseqüentemente, confirmam a passagem do tempo.

Além dos três aspectos descritos, torna-se importante ressaltar o caráter afetivo da memória. A narrativa de Ivan mostra traços de afeição e de uma ligação emotiva ao espaço da estação. Isso se deve ao fato de cada indivíduo possuir uma experiência única na leitura de um local, com elementos sensoriais que interagem umas com as outras e são interdependentes no processo de compreensão do espaço. A forma como as pessoas constroem as coisas e como elas desenvolvem essa interação com o mundo exterior, revelam algumas de suas características pessoais. Assim, a formação da memória individual é responsável por construir uma história.

Essa relevância da memória individual do trabalhador ferroviário se reflete na abordagem inicial do conceito de memória ferroviária dentro do meio acadêmico. Por exemplo, Matos (2010), relata que até o momento de desenvolvimento de sua tese não foi encontrada nenhuma pesquisa acadêmica voltada para o estudo da memória ferroviária, e que as referências encontradas ao termo se referem à memória individual dos trabalhadores ferroviários, muitas vezes com análises que utilizam como metodologia a história oral. A autora descreve, por exemplo, um trabalho em que a história da Estrada de Ferro de Minas foi reconstruída por meio da narrativa dos trabalhadores, deixando a entender que a memória ferroviária seria um elemento constituído pela memória dos trabalhadores ferroviários.

De acordo com Prochnow (2014), em referência aos estudos de Jorge Lamet, também é possível verificar a associação da memória individual ao trabalhador ferroviário, entretanto como parte de um discurso que compõe um grupo:

O autor compreende um quadro social como uma prática social do discurso, portanto, quadros compostos por tipos de retórica, existindo três modelos sociais na construção da memória: a — identidade retrospectiva de si com um grupo; a — mobilização de si em nós para um projeto; e — a emoção de converter o fracasso social à tristeza ou à alegria (Ibid., p. 55). Parece claro que o primeiro se

refere aos agentes, antigos ferroviários e comunidade, pois foi visto nas entrevistas que apesar de haver um discurso sobre o ser ferroviário, ele parte da condição individual de quem narra, o relato parte do eu para o grupo. (PROCHNOW, 2014, p. 99).

O que é possível inferir desta análise é que em um primeiro momento, ocorre uma maior associação entre a memória individual e a memória ferroviária, justamente pela força da vivência do trabalhador ferroviário. Essa experiência profissional subjetiva é uma rica fonte para a história oral, que ao ser transmitida pelas gerações se insere na memória da coletividade. A inclusão dessa individualidade no coletivo se reflete em expressões artísticas, e como Matos (2010, p. 89) coloca, há uma “persistência da figura do trem na sociedade brasileira”, o que ocasiona a sua múltipla representação em meios literários, artísticos e musicais.

Cabe ressaltar que Eric Hobsbawm (2015) afirmou que “nenhuma outra inovação da Revolução Industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular”. A afirmação do historiador se confirma na evidente presença do trem como protagonista em diversas obras musicais, visuais e escritas, expressas de forma singular desde as pinturas impressionistas da *Gare de Saint Lazare* de Monet ao poema modernista de Manuel Bandeira.

As obras citadas afirmam a posição do trem como símbolo de modernidade e seu alastramento alegórico e físico no cotidiano das pessoas. Essa presença dual na sociedade de certa forma o personificou, e de algum modo, o afastou da atribuição de objeto para elevá-lo ao posto de sujeito de configurações sociais e transformações urbanas, pois ele assumiu um papel de destaque na formação não apenas de memórias individuais, mas também de coletivas.

Contudo, é necessário entender o contexto histórico em que esse caráter essencialmente privado da memória ferroviária deixa de ter somente uma conotação afetiva e passa a ser necessário em termos da preservação do patrimônio ferroviário. Será discutido posteriormente, que a partir do momento em que complexos ferroviários se tornaram obsoletos, uma nova abordagem acerca da memória ferroviária, acrescida de um caráter menos particular e subjetivo, se tornou imprescindível para manter o legado dos complexos ferroviários.

Dessa forma, em um contexto de análise não apenas do afetivo e do particular, Rossi (2010) afirma que não existe apenas a memória individual, já que os indivíduos lembram, exercem a influência do ato de pensar em outras pessoas, e acabam por reconstruir de forma exaustiva, um discurso que é passado pelas gerações. Assim, não se deve considerar apenas os indivíduos, mas também a coletividade e os grupos humanos. Portanto, entender a introdução da noção de coletividade nos estudos da memória é essencial, já que ela passou a ser parte integrante do conceito de memória ferroviária.

## 1.2. O coletivo

“[...] Creio que em todos nós há a lembrança de um trem. Eu, pelo menos, tenho-o onipresente, em toda carga de minhas lembranças, a máquina-monstro, chegando à estação de Joinville, resfolegando, envolvendo o garotinho e seus pais numa nuvem de vapor. Depois, sinos, apitos, e o animal de ferro, lentamente, mas com decisão, saboreia quilômetros de trilhos, maltratando-os com o peso todo de seu corpanzil longo, sinuoso e pesado, e a paisagem verde entremeada de pequenos hiatos-cidadezinhas, até Jaraguá-do-Sul, para a expectante e desejada visita que o netinho fazia à vovó Firmina... e que tantas mais êle fêz, para ali, para o regaço da boa velhinha. Depois, para outros destinos, outros regaços de espinhos. De trem, muitas vezes de trem...” (CARVALHO, 1968, p. 28).

Em uma primeira leitura, a descrição acima apresentada retrata um caráter afetivo, e é uma, entre muitas, proveniente de pessoas que tiveram as “marias-fumaças” como parte integrante da formação de sua memória afetiva. Afetiva porque os relatos mostram um sentimento de empatia, explicitados em uma narração em que se torna clara a relação de proximidade desenvolvida entre homem e máquina. Constata-se que essa relação entre objeto e indivíduo foi produzida a partir do contato direto ou indireto do primeiro com o segundo. Indiretamente, por meio do estabelecimento de uma proximidade visual e sensorial com elementos efêmeros, como o som do sino, dos apitos e da nuvem de vapor que o envolvia quando o trem chegava à estação. E a experiência direta resultante das viagens realizadas para a casa da avó e para inúmeros outros destinos.

A narração de Carvalho também revela as paisagens verdes visíveis ao longo de sua viagem, que eram entremeadas por pequenos hiatos-cidadezinhas. Certamente, nessas cidadezinhas, outras



pessoas desenvolveram um vínculo com esse trem que constantemente passava pelo núcleo urbano que habitavam. E os moradores dessas localidades provavelmente construíram uma memória sobre a máquina de ferro diferente daquela desenvolvida por Carvalho. Talvez, para eles também fosse notável o som do apito, mas não do apito que anunciava a chegada do trem à estação, mas do apito que lhes fazia acordar pela manhã, da fumaça que ao invés de lhes envolver, compunha uma nuvem longa e retilínea na paisagem vista da janela.

A paisagem, o trem, a cidade, o vagão, os sons, são, portanto, distintos pontos de referência que compõem a memória de cada pessoa. Quando consideradas em um aspecto coletivo, o agrupamento dessas memórias pode reforçar um sentimento em comum referente ao trem. Essa interpretação vai ao encontro ao proposto nas análises de memória coletiva elaboradas pelo sociólogo francês Maurice Halbwachs.

Conforme relata Ricouer (2007), a emergência da sociologia nas ciências sociais trouxe consigo a noção de consciência coletiva, que veio se contrapor ao caráter essencialmente privado da memória. Nesse contexto, os estudos de Halbwachs, que em 1950 publicou a obra “A Memória Coletiva”, ganham relevância pois as análises acerca da memória deixam a dimensão subjetiva e passam a adquirir uma dimensão mais objetivada, ou seja, a memória passa a ser caracterizada como fato social. Halbwachs (1990) afirma que apesar de o indivíduo realizar o ato de recordar, essa ação não é solitária, ela está inserida dentro de um contexto mais abrangente, pois pertence à coletividade. Por conseguinte, a memória individual seria um ponto de vista da memória coletiva e a materialidade da memória estaria na sociedade e não apenas no indivíduo.

De acordo com Pollack (1983), sociólogo e historiador austríaco, os estudos de Halbwachs ressaltam a força dos diferentes pontos de referência que estruturam a memória e que a inserem na memória da coletividade da qual as pessoas fazem parte. A partir disso, se estabeleceria um processo de “negociação” para conciliar memória coletiva e memórias individuais, sendo para isso necessário a existência de pontos de contato suficientes entre a “sua memória” e a “dos outros”, para que ambas possam ser reconstruídas sobre uma base comum. Logo, não seriam necessários apenas os testemunhos provenientes de segundas fontes, mas o elo, a ligação entre eles seria fundamental para a formação de um conjunto sólido.

Em sua análise da memória coletiva, Maurice Halbwachs enfatiza a força dos diferentes pontos de referência que estruturam nossa memória e que a inserem na memória da coletividade a que pertencemos. Entre eles incluem-se evidentemente os monumentos, esses lugares da memória analisados por Pierre Nora, o patrimônio arquitetônico e seu estilo, que nos acompanham por toda a nossa vida, as paisagens, as datas e personagens históricas de cuja importância somos incessantemente lembrados, as tradições e costumes, certas regras de interação, o folclore e a música, e, por que não, as tradições culinárias. (POLLACK, 1983, p. 3).

Ainda segundo Pollack, identifica-se na necessidade desses pontos conectivos um caráter potencialmente problemático da memória coletiva. Esse fator significou uma mudança nos trabalhos sobre o tema, porque se passou a analisar também os processos e personagens que levam à constituição e formalização da memória e não apenas esta como um objeto isolado. Um exemplo dessa circunstância seria o resgate das memórias subterrâneas, aquelas dos excluídos socialmente, acentuando o lado opressor de uma memória coletiva nacional, já que a primeira geraria uma contradição em relação à segunda.

Não se pretende, entretanto, abordar essa e outras problemáticas, referentes às diferentes interpretações e questionamentos da memória coletiva. O que se busca é um entendimento histórico dos estudos acerca da memória, como uma ferramenta de compreensão da formação do conceito da memória ferroviária.

Assim, segundo Freire, Cavalcanti *et al.* (2012) é necessário a reflexão de três conceitos principais para o entendimento das experiências materiais e imateriais relativas aos processos de construção das ferrovias, dos complexos e dos pátios ferroviários. São eles as noções de lugar de memória, iniciada por Pierre Nora na França, de memória social e de memória coletiva, apresentadas por Halbwachs. Para os autores, o lugar de memória é um determinado local em que um processo histórico estabeleceu a memória social, esta sendo caracterizada não apenas como a categoria ferroviária, mas também como a memória social criada no desenvolvimento urbano. Por fim, é apresentado o princípio de que a identidade ferroviária foi dependente da criação de uma memória coletiva, cuja evolução é marcada por hábitos e fatos históricos.

Para ilustrar essa interpretação, em uma perspectiva reduzida, toma-se como referência não toda uma “era ferroviária”, mas um acontecimento específico dessa era: a chegada do primeiro trem

à Brasília em 1968. Considerando que o lugar de memória abrange um espaço que no decorrer do tempo abriga materiais com diferentes leituras históricas, a Estação Bernardo Sayão, local da chegada do primeiro trem, apresenta uma memória estratificada, pois a partir de sua construção, seus aspectos físicos e imateriais se modificaram durante os anos, produzindo uma memória representativa de épocas diferentes. A inauguração da estação torna-se, portanto, uma camada dessa memória estratificada que também se integra como um fato importante no desenvolvimento urbano da capital (Figura 2 e Figura 3).

Essa memória do lugar também seria composta por diferentes tipos específicos de representações, como a escrita, a visual e a verbal, retratadas, por exemplo, nas fotografias do acontecimento. As representações visual e escrita seriam ressaltadas pelos fotógrafos e jornalistas que registravam o episódio, e que em seguida as propagavam em suas publicações, multiplicando o seu alcance inicial. A verbal é evidenciada pelas pessoas que oralmente, contam as histórias e testemunhos de geração em geração. Em algum momento esses tipos específicos de memória se correlacionam com a própria memória do lugar, por serem dotadas de referências em comum. Assim, “por serem construídas na coletividade vivida pelo sujeito, as memórias então narradas dotam de sentido a vida social” (FREIRE, CAVALCANTI, *et al.*, 2012, p. 12).

Portanto, não somente a estação, mas os pátios e complexos seriam lugares de memória por formarem referências em uma escala micro, ou seja, para as pessoas que de alguma forma lidavam com esses espaços com certa frequência, e também em uma escala macro, por ajudarem a constituir a história de uma cidade.

Dessa forma, entende-se que a memória ferroviária é um conceito abrangente, porque inclui cenários maiores, vai além de lugares específicos, e engloba as referências sociais e os impactos que elas geram em diferentes escalas. Logo, esse conceito pode ser considerado como uma ampliação do que é entendido por patrimônio ferroviário. Este é um conjunto de bens móveis e imóveis, de edificações, locomotivas, vagões, carros de passageiros, linhas, documentos e outros, que possuem um valor histórico, artístico e cultural (IPHAN, c2014). O entendimento e propagação da noção da memória ferroviária é um instrumento essencial para que se possa compreender e amparar a manutenção e o surgimento de novos e existentes patrimônios ferroviários.



Figura 2. Inauguração da Estação Bernardo Sayão. (1º Trem em Brasília, 1968).

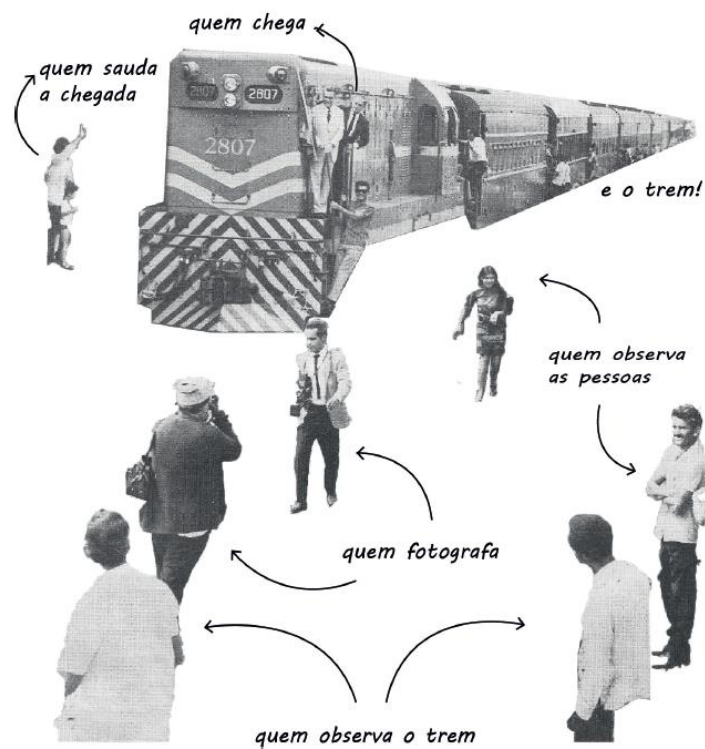


Figura 3. Primeiro trem em Brasília: o lugar, o social e o coletivo na construção da memória. Fonte: Imagem da revista REFESA, com alterações da autora.

Certamente, as edificações e complexos ferroviários que se encontram na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, não são apenas importantes em termos de suas qualidades arquitetônicas e construtivas, ou seja, seus aspectos materiais, mas provavelmente estão inseridas em um domínio histórico de relevância local, regional ou nacional, como é o caso da Estação Ferroviária Barão de Mauá no Rio de Janeiro. Sua importância é local, para as pessoas que ali trabalhavam, viajaram e que moravam em vilas próximas. Mas ela também faz parte da história brasileira, por ser um componente da estrada de ferro Mauá, a primeira a de fato funcionar completamente em território nacional. Essas referências da memória ferroviária são significativas para o entendimento do conjunto edilício que compõe a estação como patrimônio a ser preservado.

O dicionário do IPHAN de Patrimônio Cultural define a memória ferroviária como uma totalização, semelhante à memória coletiva, “uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio.” Essa definição, de caráter abrangente, também se assemelha ao que conclui Freire, Cavalcanti *et al.*:

[...] pode-se compreender que a memória ferroviária consiste então em todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial, quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco) (FREIRE, CAVALCANTI, *et al.*, 2012, p. 15)

Percebe-se que a definição de memória ferroviária deriva de um longo processo de conceituação que transita entre as noções de individual, do social e do coletivo. Essas noções servem de suporte para a elaboração de uma memória que servirá como um instrumento de preservação do patrimônio, visto que é a partir da memória, que se estabelece parte das justificativas necessárias, em uma escala além da material, para o entendimento do que vem a ser patrimônio.

Desse modo, também é importante associar a memória com a identidade, pois a memória que um determinado grupo desenvolve acerca de seu passado, é parte integrante, e indissociável, da formulação de seus respectivos processos identitários. Partindo da conceituação de memória

coletiva, é válido afirmar que a noção apresentada por Halbwachs, entendida como um grupo de referências geradas por fontes externas, é análoga à definição de memória ferroviária, principalmente pelo fato de incorporar fontes diversas.

Portanto, percebe-se que a emergência da noção de coletividade da memória é fundamental para a apreensão do conceito de memória ferroviária. No âmbito nacional, a manifestação de uma consciência coletiva no cenário ferroviário ocorre a partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal, RFFSA, que havia sido criada em 1957 com o intuito de melhorar o transporte ferroviário brasileiro. A partir desse momento, se nota o surgimento de algumas medidas que demonstravam certa preocupação com o futuro das estações ferroviárias e suas propriedades, que foram aos poucos abandonadas e deixadas à deterioração.

Cavalcanti Neto (2009) ressalta que para a elaboração de políticas eficientes que visem a preservação do patrimônio ferroviário, é necessário entender que este patrimônio faz parte de uma categoria intitulada Patrimônio Industrial. Categoria cuja representatividade e amplitude influenciou a configuração de territórios e cidades, além de ter ocasionado transformações sociais, econômicas e culturais. Desse modo, faz-se necessário entender as questões relativas ao patrimônio da indústria, para que se possa melhor compreender as transformações pelas redes ferroviárias.

### **1.3. A indústria e a ferrovia**

Beatriz Kühn (2009), em seu estudo acerca da preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização, afirma que o Patrimônio Industrial deve ser entendido dentro do contexto de ampliação do que é considerado como bem cultural. Nessa perspectiva, um bem cultural é, segundo o dicionário de patrimônio cultural do IPHAN, em sentido amplo, “um bem, material ou não, significativo como produto e testemunho de tradição artística e histórica, ou como manifestação da dinâmica cultural de um povo ou de uma região” (FERREIRA, 1986, p. 247, apud GUEDES e MAIO, 2016). Esse contexto de ampliação é caracterizado por um longo processo de conceituação do termo bem cultural, em que se inseriram diversas áreas do conhecimento, entre elas, o patrimônio industrial.

De acordo com Kühn, os debates acerca do tema se iniciaram nos anos 1950, na Inglaterra, onde surgiram as primeiras tentativas de conceituação acerca da “arqueologia industrial”. A primeira

referência ao termo é atribuída a Donald Dudley em um artigo em que o autor relaciona a expressão com a documentação e preservação dos testemunhos da industrialização, que se encontravam em risco de demolição. Nos anos seguintes, diversas definições foram elaboradas com o intuito de conceituar o patrimônio oriundo do processo industrial. A primeira dificuldade encontrada foi o estabelecimento de uma delimitação cronológica, já que havia atividades industriais anteriores à Revolução Industrial (século XVIII). Destaca-se, entretanto, a definição de Angus Buchanan:

[...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um ‘monumento industrial’ é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica, até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente [...]. (BUCHANAN, 1972, p. 20-21, apud KÜHL, 2009, p. 39).

Nesse sentido, outra definição apresentada é a de que a arqueologia é uma forma de pesquisa e de busca de dados acerca do patrimônio industrial. Segundo Kühl,

A arqueologia industrial é a atividade científica que tem por objetivo esclarecer um corpus coerente de elementos reunidos sob o vocábulo patrimônio industrial. (ANDRIEUX, 1992, p. 3, apud KÜHL, 1998, p. 224).

Kühl (1998) relata que as primeiras discussões de grande relevância relativas à questão do patrimônio industrial surgiram também na Inglaterra durante anos 1960, quando a demolição de dois importantes edifícios da era industrial geraram repercussões até então não presenciadas pela sociedade da época. Em 1962, a Estação Euston em Londres, testemunha da fase pioneira da arquitetura ferroviária, foi demolida e, no mesmo ano, o edifício Coal Exchange, representativo da aplicação estrutural do ferro, também foi alvo de demolição. Os acontecimentos desencadearam protestos por parte da população em uma tentativa de preservar partes dos edifícios, mas não houve sucesso. As duas construções enfrentavam problemas típicos de edifícios do período industrial:

apresentavam limitação funcional, o que dificultava o reuso, e o constante crescimento urbano imputava uma pressão imobiliária cada vez maior.

Nota-se nos episódios descritos, uma preocupação popular com construções, que apesar de não possuírem usos específicos, ou uma importância funcional no momento, foram reconhecidos por apresentarem especificidades advindas de uma determinada época, que foram relevantes para esse grupo social, devido às suas características arquitetônicas, construtivas, estéticas e/ou históricas.

A identificação dessas especificidades, contudo, apresentou obstáculos ao longo da história quando se referia aos edifícios do período de industrialização, especialmente indústrias e construções destinadas a determinados meios de transporte, como as estações ferroviárias. Essas dificuldades são justificadas, muitas vezes, pela falta de documentação e de objetos materiais advindos da construção e do uso do edifício.

O patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação. Desaparecem não apenas os edifícios industriais em si, mas também os vestígios dos produtos ali fabricados, dos métodos de produção, das condições de trabalho e moradia do operariado, das relações sociais e espaciais em uma cidade ou região. (KÜHL, 1998, p. 221).

É importante destacar o fato de que a arqueologia industrial abrange diversas áreas do conhecimento, como a antropologia, a sociologia, a geografia, a história, a economia, as ciências, a engenharia, a arquitetura etc. Dessa forma, a partir do momento em que se define um bem cultural, as ações de preservação voltadas para esse determinado bem abrangem a aplicação dos fundamentos das diferentes disciplinas que o integram, o que possibilita a análise e registro completo de artefatos e edifícios.

As estações ferroviárias, e edificações análogas, são importantes dentro desse contexto, pois o transporte ferroviário foi fundamental para o processo de industrialização que acontecia na época. A relação da indústria com as ferrovias foi de constante troca, pois, a primeira impulsionava o crescimento da segunda e vice e versa. Dentro dos próprios complexos ferroviários existiam pequenas indústrias que visavam à manutenção e reparos das linhas. Percebe-se que tanto a indústria quanto a



ferrovia possuem processos interligados, desde a construção ao funcionamento, e a partir daí surge a relevância da arquitetura ferroviária dentro do processo de industrialização.

A expansão do movimento ligado à arqueologia industrial ocorreu por meio de manifestos e publicações acerca do tema. Nos Estados Unidos, por exemplo, encontram-se estudos que abordam o assunto desde 1965. Seguiram o país americano a Suécia, a Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a França e a Itália. Com diversas nações já em debate sobre o assunto, surgiram as primeiras conferências internacionais por volta dos anos 1970.

No Brasil, os estudos acerca da arqueologia industrial cresceram ao longo dos anos, sendo o marco inicial o tombamento, em 1964, do conjunto de edifícios remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó, São Paulo. Após o episódio, contudo, não houve o surgimento de iniciativas que consolidassem uma arqueologia industrial no país por parte dos órgãos de preservação. No decorrer das décadas, diversos trabalhos teóricos foram desenvolvidos sobre o tema, mas poucos estabeleceram critérios de restauração e intervenção em bens (KÜHL, 2009).

A mudança significativa no Brasil ocorre quando o IPHAN, criado em 1937, passa a ter um papel de destaque na gestão e preservação dos bens ferroviários oriundos da RFFSA depois de quase 70 anos de seu surgimento. Dessa forma, a partir da estruturação histórica das questões de arqueologia e de patrimônio industrial, torna-se importante entender como o órgão brasileiro atuou e atua na administração desses bens, e qual a sua importância no atual contexto de preservação do patrimônio ferroviário nacional.

### **1.3.1. O Patrimônio Ferroviário no Brasil**

A primeira linha férrea em território nacional foi inaugurada em 1854 por meio do trecho de 14 quilômetros que ligava o Porto Mauá a Fragoso no Rio de Janeiro. Entretanto, o interesse pela questão do patrimônio ferroviário ganhou relevância no Brasil principalmente nos anos 1990, no contexto de desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que havia sido criada em 1957 com o intuito de melhorar o transporte ferroviário brasileiro<sup>5</sup>. À época de criação da RFFSA, as estradas

---

<sup>5</sup> De acordo com Cavalcanti Neto (2009), a RFFSA foi criada como sociedade de economia mista, integrante da administração indireta e vinculada ao Ministério dos Transportes. Ela foi formada pela união

de ferro do governo estavam em uma situação econômica instável e eram compostas por malhas densas e desconexas. Essa configuração foi resultado, sobretudo, do período de expansão ferroviária no Brasil ocorrido entre o final do século XIX e o início do século XX, cujo objetivo principal era aumentar as exportações. As empresas privadas apresentavam a proposta de instalação de linhas em lugares específicos, e dessa forma, se construíram linhas que visavam apenas a ligação das zonas agrícolas e de mineração aos portos no litoral, sem a implantação de uma malha ferroviária integrada.

A RFFSA, que visava administrar as estradas de ferro pertencentes ao governo federal, foi inserida no Plano Nacional de Desestatização (PND) do governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992). A ação tinha como objetivo a melhoria e o aumento dos serviços e para isso, o sistema ferroviário foi dividido em seis malhas regionais, com a concessão de ativos operacionais a novos concessionários. Entretanto, a distribuição das ferrovias brasileiras para o setor privado não resultou no desenvolvimento, nem na ampliação destas. Segundo Ana Júlia Faccio (2016), um exemplo é o caso do trecho ferroviário Passo Fundo – Marcelino Ramos, integrante da malha sul (Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná). Após a concessão do trecho à empresa curitibana América Latina Logística (ALL), este foi desativado com a justificativa de não ser favorável à economia, o que acarretou prejuízos econômicos e sociais para o local e “principalmente provocando uma perda de identidade dos lugares por onde passava o trem”.

Deste modo, surgiram algumas medidas que demonstravam certa preocupação com o futuro das estações ferroviárias e suas propriedades, que foram aos poucos abandonadas e deixadas à deterioração. Determinadas políticas se destacaram nesse período de privatização, por terem iniciado programas de preservação do transporte ferroviário brasileiro. Prochnow (2014) ressalta, por exemplo, que nos anos 1980 foi instituído o programa PRESERVE, pelo Ministério dos Transportes, o qual tinha como objetivo preservar a memória dos transportes no Brasil. A partir desse projeto, em 1986 a RFFSA instituiu o PRESERFE, que estava associado à Superintendência

---

de 24 empresas: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro Bragança, Estrada de Ferro São Luís-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Em seguida, também incorporou a malha gaúcha e a paulista.

do Patrimônio, com o intuito de restaurar a memória histórica ferroviária nacional. O PRESERFE serviu como ferramenta para a criação de programas voltados para a preservação ferroviária, como o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC) e a fundação de Centros Ferroviários de Cultura (CEFECs), que seriam centros de referência cultural. Entretanto, após a desestatização da Rede Ferroviária, grande parte dos espaços criados para esse fim foram fechados.

Houve uma mudança expressiva quando a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, declarou a extinção da RFFSA, e em seguida, convertida como Lei nº 11.483/2007 dividiu os bens oriundos da RFFSA em operacionais, não-operacionais, bens móveis e imóveis. Os bens operacionais ficaram definidos como os que foram transferidos às concessionárias; os bens não-operacionais como os que foram transferidos à União; os bens móveis como os materiais rodantes, documentos e acervo museológico; e por último, os bens imóveis, que incluem as obras de arte, pátios, estações, casas, vilas, entre outros.

A lei estabeleceu que a União seria a substituta da RFFSA nos direitos, obrigações e ações que a envolveriam e destinou os bens imóveis da Rede Ferroviária à entidade federativa.

A rigor, todos os bens são da União. Dividem-se entre os bens imóveis não operacionais, que passam à SPU, e os bens imóveis operacionais, de responsabilidade do DNIT. Estes dois serão os órgãos que o Iphan deverá articular quando houver a necessidade de repasse ou recolhimento de bens ferroviários, além da Inventariança da RFFSA. (PROCHNOW, 2014, p. 27)

Assim, o IPHAN adquiriu importância no cenário a partir do momento em que se tornou responsável pelos bens móveis e imóveis que possuam valor artístico, histórico e cultural. A Lei 11.483/2007 declara como responsabilidades do IPHAN:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

Destaca-se que a lei atribui ao IPHAN a preservação e a difusão da memória ferroviária, composta pelo patrimônio artístico, histórico e cultural do setor ferroviário. Assim, o Instituto passa a ter a responsabilidade de avaliar quais bens seriam detentores do valor artístico, histórico e cultural. Cavalcanti Neto (2009, p. 13) ressalta que a Constituição Federal de 1988, na procura de ampliar os instrumentos de preservação para além do tombamento, estabelece que “o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.” Assim, a memória ferroviária deve ser enquadrada dentro dessas outras formas de acautelamento e preservação, o que a torna, portanto, uma ferramenta de preservação do patrimônio ferroviário.

Entretanto, a incorporação da memória ferroviária em termos patrimoniais e jurídicos, não significou uma mudança na apropriação do termo pela sociedade. A título de exemplo, em uma busca realizada no jornal Correio Braziliense por meio da Hemeroteca Digital Brasileira, de 1960 a 2019 foram encontradas apenas uma menção ao termo “memória ferroviária” e quatro à “memória da ferrovia”. Todas as citações foram realizadas após 2002, o que corrobora a utilização recente do termo fora dos meios acadêmicos. A referência recente à expressão pode-se justificar pela necessidade de visibilidade das ferrovias brasileiras, sobretudo após a privatização da malha ferroviária, que a colocou em situação de abandono e evidenciou a necessidade de uma memória. Todavia, o uso reiterado do conceito não é sinônimo de total compreensão do seu significado teórico. O excerto abaixo, retirado do Caderno Cidades do referido jornal em 2011, revela uma certa imprecisão ao se referir à memória ferroviária, pois o termo é associado com história ferroviária, o que deixa claro a necessidade de clarificação da expressão.

MEMÓRIA

História Ferroviária comprometida

São 25 anos de história representados em 87 metros de trilhos em miniatura. As estruturas das duas maquetes acomodadas em três salas da Ala Norte do piso superior da Rodoferroviária de Brasília revelam parte significativa da memória ferroviária do país. Todo o material, no entanto, pode ser destruído. Isso porque o espaço que abriga as salas está sendo requisitado pelo governo. (OLIVEIRA, 2011).

O que se infere é que, a princípio, é comum que o uso do termo “memória ferroviária” se refira a objetos e práticas que remetem a atividade ferroviária, ou a mobilizações populares que visam o resgate de certos aspectos das atividades ferroviárias. Essa interpretação por vezes entra em confronto com o conceito abrangente de memória ferroviária proposto pelo IPHAN, o qual insere a coletividade na conceituação. Nesse sentido,

[...] confundem-se as experiências e narrativas individuais com a lembrança que uma coletividade possui da ferrovia. Na tentativa de se estabelecer uma memória comum, coletiva, entre os membros de um grupo, perde-se justamente aquilo que não é compartilhado e que conformaria, provavelmente, uma contra história, ou contra memória. E com essa perda o IPHAN aceita o conceito e patrimonializa a memória ferroviária. (PROCHNOW, 2014, p. 99).

Dessa forma, é possível perceber que há certo conflito entre as narrativas individuais do trabalhador ferroviário, abordadas anteriormente, e a incorporação da noção do coletivo na memória ferroviária. Entretanto, o conceito apresentado pelo IPHAN mostra uma preocupação na preservação dos remanescentes dos complexos férreos em meio ao abandono do patrimônio ferroviário no Brasil. Além disso, segundo Cavalcanti Neto (2009), se faz necessário aprimorar e regulamentar a memória ferroviária, para que ela se torne efetiva como instrumento de preservação.

Ao ser incumbido da administração dos bens da RFFSA, o IPHAN inicialmente contou com a Inventariança da antiga Rede Federal que contabilizava 52 mil bens imóveis, 15 mil bens móveis, 2 milhões de bens móveis que carecem de avaliação quanto ao seu valor, além de um incontável acervo documental (CAVALCANTI NETO, 2009). Até 15 de dezembro de 2015, o Instituto possuía 639 bens inscritos na lista do patrimônio cultural ferroviário. Segundo Prochnow (2014), após o estabelecimento da portaria 407/2010, havia 362 bens inscritos, demonstrando um crescimento expressivo até 2015. Esse aumento caracteriza um avanço do assunto no cenário

nacional, assim como amplia a responsabilidade do IPHAN na gestão de uma grande quantidade de bens.

Devido a esse grande desafio de administração e à forte presença do trem na memória e imaginário da população, o IPHAN definiu uma série de critérios para a atribuição de valor cultural aos bens desse conjunto, para a posterior inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, assim como das consequências resultantes dessa valoração (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO e GIANNECCHINI, 2012).

O processo de inclusão de um bem na lista inclui avaliação pela equipe técnica da Superintendência do Estado em que se localiza, seguida pela avaliação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural (CAPCF), com decisão final atribuída à presidência do IPHAN. Os critérios de valoração estão definidos na portaria nº 407/2010 do IPHAN:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. (IPHAN, 2010)

Como forma de definir os bens da extinta RFFSA que possuem valor cultural, o IPHAN tem a realização de inventários como uma das primeiras e principais ferramentas para sistematizar as informações e cumprir o seu dever legal. Os inventários apresentam como metodologia um Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), que é estruturado em módulos de conhecimento, gestão e cadastro. O uso dessa ferramenta foi importante, pois revelou a diversidade de bens imóveis como estações, oficinas e edifícios administrativos existentes. Por outro lado, a maior dificuldade encontrada se refere aos bens móveis, como peças de arte e material rodante, que se contabilizam em

mais de 34000 para análise. Somam-se ao problema administrativo as dificuldades impostas pelo tempo que continuamente atua de forma a degradar e dispersar os bens móveis pelo território, destacando-se a necessidade de se implantar um sistema de gestão compartilhada com os municípios e órgãos ligados à preservação ferroviária. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO e GIANNECCHINI, 2012).

Em busca de uma avaliação das ações voltadas à preservação do patrimônio ferroviário, o IPHAN tem realizado diversas ações e parcerias com as prefeituras e municípios visando facilitar sua administração, como o Mapa Interativo do Patrimônio Cultural Ferroviário. Esta ferramenta visa o cruzamento de informações das malhas férreas com dados de ciclos econômicos. Esse mapa tem por objetivo a elaboração de um “plano de preservação” mais abrangente, que amplie o caráter pontual de propostas, inventários e projetos. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO e GIANNECCHINI, 2012).

Destaca-se na atuação do IPHAN as muitas dificuldades encontradas em gerir um patrimônio em constante crescimento. Entretanto, as ações realizadas pelo órgão certamente contribuíram de forma a se iniciar a preservação do patrimônio ferroviário.

Assim, com o intuito de se utilizar a memória ferroviária como instrumento de preservação e partindo-se da compreensão de que esta consiste em todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica e histórica, esta pesquisa direciona-se no capítulo 2 a uma análise histórica dos acontecimentos políticos, sociais e dos estudos de interiorização da capital que antecederam a chegada da ferrovia na cidade de Brasília.

## Capítulo 2

### A Viagem



#### 2.1. Primeira Estação: interiorização e conexões

E, sem saber como, encontrei-me numa estação de estrada de ferro. Havia muita gente. Embarcamos. Perguntei onde estávamos. Respondeu o moço: – Note bem! Observe! Viajaremos ao longo da cordilheira. O senhor tem estrada franqueada também para leste, até o mar. É outro dom do Senhor.

[...] Entre o grau 15 e 20, havia uma enseada bastante extensa, que partia de ponto onde se formava um lago. Disse então uma voz repetidamente: – quando se vierem cavar as minas escondidas em meio a estes montes, aparecerá aqui a terra prometida, que jorra leite e mel. Será uma riqueza inconcebível.

[...] De novo pôs-se o trem em movimento, indo sempre para a frente.”  
(Um sonho Profético de Dom Bosco, 2013).

Mesmo que no subconsciente, a primeira viagem realizada ao local de construção da nova capital do Brasil foi feita de trem. No sonho profético em que vislumbrou uma terra prometida, na área em que futuramente seria construída Brasília, Dom Bosco conta que um jovem o convidou para guiá-lo em uma viagem de trem pela América do Sul. O sonho-visão data de 1883, e apesar de na época ainda não existir uma ferrovia que cruzasse o continente sul-americano por completo, a alusão à extensa máquina de ferro certamente confere um grau de poeticidade ao relato.

A poética da visão do santo italiano é intensificada por um discurso pormenorizado, em que o trem, além de o levar por novos territórios, também interfere sinesteticamente na percepção dos lugares: Dom Bosco descreve o apito da máquina, o barulho do comboio que atrapalhava o entendimento das falas do guia e as vistas através das janelas do vagão, que descortinavam variadas regiões. Ao mesmo tempo em que o relato instiga a imaginação acerca do aspecto desse lugar de riquezas inconcebíveis, também se instaura uma indagação sobre como seria possível acessar essa terra, até então desconhecida e pouco explorada. Após a concretização da visão, que segundo o sonho ocorreria em sessenta anos, a chegada a terra prometida ainda seria por estrada de ferro?



A ferrovia rumo à Brasília está estreitamente vinculada às primeiras ideias de interiorização da capital. Apesar da mudança do centro de governo ter sobretudo finalidades políticas, a localização de uma capital também possuía objetivos estratégicos, pois pedia conexões e articulações adequadas com o restante do país, de forma que se evitasse o seu isolamento no território. Assim, uma análise dos estudos iniciais realizados para a mudança da capital revela que já se considerava indispensável a existência de uma rede de comunicações, que permitisse uma efetiva circulação de pessoas, mercadorias e serviços.

Um dos primeiros exemplos está em uma das propostas pioneiras de mudança da capital, elaborada por José Bonifácio após a Independência do Brasil em 1822, em que já estava evidente a preocupação em estabelecer conexões viárias com a futura cidade. O estadista brasileiro apresentou à Assembleia Constituinte uma proposta de interiorização da sede de governo, com a justificativa de se obter um melhor controle do território. O documento redigido por Bonifácio sugere uma localização central para a cidade, da qual devem partir vias multidirecionais que possibilitassem as trocas comerciais:

Como esta cidade deve ficar quanto possível, equidistante dos limites do Império, tanto em latitude como em longitude, vai-se abrir deste modo por meio de estradas que devem sair deste centro como raios, para as diversas províncias e suas cidades interiores e marítimas, uma comunicação e de certo criará em breve giro de comércio interno da maior magnitude. Visto a extensão do Império, seus diversos climas e produções (SILVA, José Bonifácio, apud DINIZ, 2006, p. 67).

De forma semelhante, apesar de Bonifácio não especificar o tipo de estradas a serem abertas, um dos primeiros exemplos da correlação entre a mudança da capital e o desenvolvimento de um plano ferroviário foi demonstrado no Memorial orgânico, elaborado por Francisco Adolfo de Varnhagen, o Visconde de Porto Seguro, de 1849 a 1850. No documento, Varnhagen propôs seis medidas para reorganizar o território do Império, duas delas foram a mudança da capital para o interior e o desenvolvimento de uma rede de comunicações rodoferroviárias que integrassem as diferentes províncias.

A rede de comunicações proposta seria constituída por uma estrada de ferro axial que ligaria a nova capital a um porto litorâneo, estruturada com um sistema de vias terrestres (estradas imperiais,

provinciais ou municipais), fluviais e marítimas (Figura 4). Contudo, devido à onerosidade, o autor não defendia uma rede ferroviária que cortasse o país à exemplo do que ocorria nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha, mas reconhecia, a princípio, a necessidade de uma ferrovia entre o novo centro do poder e o litoral, que solucionaria o problema da distância em questão de horas<sup>6</sup>. Ademais, essa linha férrea central poderia se ramificar de acordo com as necessidades das províncias. O autor também enfatizou a necessidade de uma ferrovia no sentido Leste-Oeste, com o objetivo de contornar a navegação pelo Rio São-Francisco (VARNHAGEN, 2016).

É relevante destacar que Varnhagen recomendou a transferência da capital somente após o estabelecimento da linha férrea em estado transitável, seguida da mudança da corte para um ponto próximo para o supervisionamento das obras. Portanto, a definição da rede de comunicações, bem como da estrada de ferro com papel de destaque no sistema, era considerada como essencial para o bom funcionamento da nova capital.

Ademais, deve-se ressaltar que o Memorial orgânico foi publicado em um período em que ainda não havia estradas de ferro no Brasil. Apesar da Constituição do Império de 1824 trazer o primeiro marco legal do setor ferroviário, com a previsão de cessão de terras e isenção de impostos sobre equipamentos e locomotivas, a primeira ferrovia brasileira, a E.F. Mauá, foi inaugurada em 1854.

Em 1887, o Visconde de Porto Seguro empreendeu uma viagem de exploração ao interior do Brasil, com o intuito de percorrer o interior do estado de Goiás. Na viagem, o historiador aprofundou seus estudos em defesa da interiorização da capital, e os apresentou no livro “A questão da capital: marítima ou no interior?”, no qual relatou:

Por quanto, se todos esses grandes vultos e estadistas do Brazil consideraram a realização do pensamento como praticável, antes da época da independencia, quando ainda não existiam as estradas de ferro, ser-nos-ha licito declarar-o utopia em nossos dias? ... (VARNHAGEN, 1877, p. 24)

---

<sup>6</sup> “Qualquer ponto dele, por distante que o imaginemos, nunca será tanto que não possa no intervalo de horas comunicar-se com o porto mais próximo do litoral, por um caminho de ferro que proporemos como indispensável de se construir.” (VARNHAGEN, 2016, p. 31).



Figura 4. Mapa de divisão do Brasil em 19 departamentos elaborado por Varnhagen. Em vermelho (marcações da autora) as linhas que simbolizam os estudos para o caminho de ferro axial estruturado com um sistema de estradas imperiais. (VARNHAGEN, 2016, p. 198).

É evidente que Varnhagen questiona uma atribuição utópica à transferência da capital, em um período em que o país já possuía estradas de ferro. Essa analogia reforça o ideário construído à época, que as ferrovias eram sinônimo de modernidade e progresso para uma nação, logo, em um país já munido de um dos maiores símbolos de modernidade do período, a construção de uma nova capital não deveria ser alvo de hesitação.<sup>7</sup>

Em 1891, após o fim da monarquia e a Proclamação da República, foi elaborada a primeira Constituição da República, que reservava à União uma área de 14400 quilômetros quadrados no Planalto Central para a implementação da nova capital. Com o intuito de se fazer cumprir a Constituição, em 1892 o governo brasileiro aprovou a criação da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, a qual liderada pelo engenheiro belga Luís Cruls, saiu do Rio de Janeiro naquele mesmo ano em direção ao Planalto Central do país. A comissão realizou diversos trabalhos de levantamentos topográficos e geográficos, e definiu uma área propícia à instalação da nova capital, denominada de retângulo Cruls, localizada entre as cabeceiras dos três maiores rios brasileiros: o Maranhão, afluente do Tocantins, o Preto do São Francisco, e os rios São Bartolomeu e Descoberto, do Paraná.

Ao apresentar a conclusão dos trabalhos no “Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central”, o engenheiro ressaltou que uma frequente objeção apresentada à mudança da capital federal para o planalto era a distância. Entretanto, Cruls colocou essa questão como sem fundamento, e, como solução, propôs a criação de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro à futura capital, com um traçado o mais direto possível:

De facto, sendo a distancia a vol d’oiseau entre esta Capital e o centro da zona demarcada de cerca de 970 kilometros, será sempre possível construir-se uma estrada de ferro, cujo traçado no seu desenvolvimento total não excederá essa distancia de mais de 25%, isto é, terá no máximo 1.200 kilometros. Essa distancia poderá facilmente ser vencida em 20 horas, admitindo para os trens de passageiros uma velocidade media de 60 kilometros por hora incluindo paradas, etc.,

---

<sup>7</sup> Na mesma obra Varnhagen deixa expresso seu posicionamento favorável às estradas de ferro: “[...] que mais custaria a quebrar do que a vencer lateralmente pelas estradas de ferro, está o grande segredo do desenvolvimento das mesmas estradas de ferro no Brazil: pois novas cidades, muito mais importantes que as actuaes, poderão vir a surgir ao lado dellas como por encanto. Isto não obstará a que a dessas grandes arterias se fizessem divergir ramaes para as cidades visinhas, mais ou menos importantes.” (VARNHAGEN, 1877, p. 31).

velocidade esta inferior de 50 a 60% às velocidades máximas atingidas em diversas ferrovias norte-americanas.

[...] E' certo, pois, que assim ligada ao porto do Rio de Janeiro, a futura Capital Federal não tardará a tornar-se um centro industrial e comercial, cuja vitalidade será um fator importante e poderoso para a futura prosperidade d'este rico paiz [...]. (CRULS, 2012, p. 111-112).

Esta primeira proposta ferroviária de Cruls não muito se distingue em termos de traçado daquela já sugerida pelo Visconde de Porto Seguro cerca de 40 anos antes. Ambos recomendaram a criação de uma estrada de ferro linear entre a futura capital e um porto do litoral, que poderia solucionar qualquer dificuldade relacionada à distância. Todavia, Cruls define o Rio de Janeiro como extremidade da linha, ponto que Varnhagen deixou em aberto, além de estimar algumas características técnicas da construção de trecho, como extensão, velocidade e tempo de viagem. Para Lima, Vergara *et al.* (2010), a constante referência à ferrovia ao longo do relatório é um reflexo do pensamento que a geração que participou da missão possuía, que se via como portadora do progresso, cujo símbolo era de forma inequívoca associado às ferrovias.

Em 1894, o governo de Floriano Peixoto autorizou a realização de uma segunda missão por Luís Cruls com objetivos mais específicos, entre eles a instalação de uma estação meteorológica, ligação telegráfica, o reconhecimento da ligação férrea ou férreo-fluvial, a escolha do local da cidade dentro do quadrilátero, e os levantamentos aprofundados acerca do clima, abastecimento de água, topografia e natureza do terreno (BRITO, 2009). Essa segunda missão resultou em um relatório parcial dos trabalhos realizados, cuja carta de apresentação, destinada ao então Ministro e Secretário dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Antonio Olyntho dos Santos Pires, enfatiza a indispensabilidade dos estudos da Estrada de Ferro de Catalão a Cuiabá para que a capital possa se tornar realidade:

Para evitar esse inconveniente, torna-se indispensável que o Congresso Nacional, tomando em consideração os altos interesses que se ligam ao cumprimento do art. 3º da Constituição, não deixe de conceder annualmente os credits necessarios para o regular andamento não só dos estudos da Nova Capital, como também da Estrada de ferro de Catalão a Cuyabá. Com effeito, a mudança da Capital da União, só poder-se-há tornar uma realidade, depois de construida a parte desta Estrada que une a cidade de Catalão ao ponto escolhido para a mesma capital, por

meio de um ramal, de accôrdo cum as nossas Instrucções de I de Junho de 1894 (CRULS, 1896, p. 3).

Nesse segundo relatório, a partir de um estudo mais aprofundado quanto à aptidão das ligações ferroviárias, Cruls não descarta a proposta apresentada no primeiro relatório, onde sugere uma ligação direta entre a nova capital e o Rio de Janeiro, a considera onerosa, mas exequível. Entretanto, ele propõe outras duas soluções: a criação de um ramal à capital por meio da ligação de Catalão à Cuiabá, ou uma linha de Catalão<sup>8</sup> à Palmas, que atravessaria a região demarcada pelo retângulo Cruls, e excluiria a necessidade de um ramal (Figura 5).

No entanto, a mudança da capital, assim como o protagonismo dado às ligações ferroviárias como um dos elementos chaves para a mudança, ficaram em segundo plano nos anos que se seguiram. Os projetos para a capital ressurgiram durante as comemorações do centenário da Independência, em 1922, quando, motivado por pressões do Congresso, foi lançado o decreto da Pedra Fundamental, pelo então presidente Epitácio Pessoa<sup>9</sup> (BRITO, 2009). O decreto, além de estabelecer a implantação da capital federal no Planalto Central, mais uma vez enfatizou a importância da criação de uma ferrovia que a ligasse ao Rio de Janeiro:

Art. 1º A Capital Federal será opportunamente estabelecida no planalto central da Republica, na zona de 14.400 quilômetros quadrados que, por força do art. 3º da Constituição Federal, pertencem à União, para esse fim especial já estando devidamente medidos e demarcados.

Art. 2º O Poder Executivo tomará as necessarias providencias para que, no dia 7 de setembro de 1922, seja collocada no ponto mais apropriado da zona a que se refere o artigo anterior, a pedra fundamental da futura cidade, que será a Capital da União.

Art. 3º O Poder Executivo mandará proceder a estudos do traçado mais conveniente para uma estrada de ferro que ligue a futura Capital Federal a logar em communição ferroviaria para os portos do Rio de Janeiro e de Santos, bem como das bases ou do plano geral para a construcção da cidade, communicando

<sup>8</sup> De acordo com Cruls, a relevância do município de Catalão no projeto ocorre pela convergência das estradas de ferro Mogiana e Oeste de Minas para a cidade, o que contribuiria para a chegada dos trilhos em pouco tempo na região.

<sup>9</sup> O lançamento da chamada Pedra Fundamental foi um ato simbólico do presidente Epitácio Pessoa, em 7 de setembro de 1922, como uma primeira medida para a transferência da capital para o centro do país. Simbólico, pois ocorreu apenas uma cerimônia de inauguração do monumento em Planaltina, que não ocasionou mudanças efetivas do centro do poder para Brasília.

ao Congresso Nacional, dentro de um anno da data deste decreto, os resultados que obtiver.

O estabelecimento da Pedra Fundamental, e as comemorações do centenário da Independência, reacenderam os debates acerca da transferência da capital. A atmosfera de celebração estimulou a apresentação de um projeto ao Congresso que autorizava a abertura de uma concorrência para a construção da nova cidade pela iniciativa privada em um período de dez anos.

Assim, surgiram algumas ações privadas em prol da construção. Em 1925, por exemplo, foi apresentada ao Senado, pelo tenente-coronel Luis Mariano de Barros Fournier, uma proposta de construção da capital no Planalto Central sem ônus aos cofres públicos. O militar assumiria a responsabilidade da construção do plano urbanístico e de suas ligações férreas. A cidade seria ligada por estradas de ferro à Belém, à Cuiabá, ao Rio de Janeiro, à Bahia e ao Recife, com tráfego mútuo com a Central do Brasil. As ferrovias seriam parte de uma mesma empresa intitulada de “Estrada de Ferro Redentora” e teriam cerca de sete mil quilômetros de extensão. Em troca, Fournier teria propriedade nas ações das ferrovias e porcentagem na venda de terras. Contudo, mesmo após Fournier submeter a proposta diretamente ao Presidente da República, o projeto não obteve sucesso (TAVARES, 2004).

A segunda Constituição da República, publicada em 1934, novamente estabeleceu a transferência da capital para um ponto central do Brasil. Todavia, apenas após o fim do governo Vargas em 1945 e a elaboração da quarta Constituição no ano seguinte, o presidente Eurico Gaspar Dutra convocou uma nova comissão de estudos para a localização da nova capital, que foi liderada por Djalma Polli Coelho.

A nova comissão confirmou os resultados do relatório Cruls. Por outro lado, a abordagem dada à ferrovia no relatório de Polli Coelho sugeriu um caminho diferente dos estudos anteriores. O engenheiro não apresenta propostas de construção de um trecho ferroviário e menciona que a extensão territorial do novo Distrito Federal, estimada em 77 mil quilômetros quadrados, ao mesmo tempo que representava um problema, já seria a sua própria solução. A grande dimensão do território, desde que com densidade suficiente e desenvolvimento econômico adequado, seria capaz de auto suprir as demandas por abastecimento, tanto de materiais de construção, quanto de consumo local. Dessa forma, não seriam necessárias ferrovias que se estendessem ao interior do território, e



como alternativa, a comissão sugere um ou dois ramais de rodovias de primeira classe partindo de linhas tronco do sistema ferroviário nacional (Relatório Técnico, 1948).

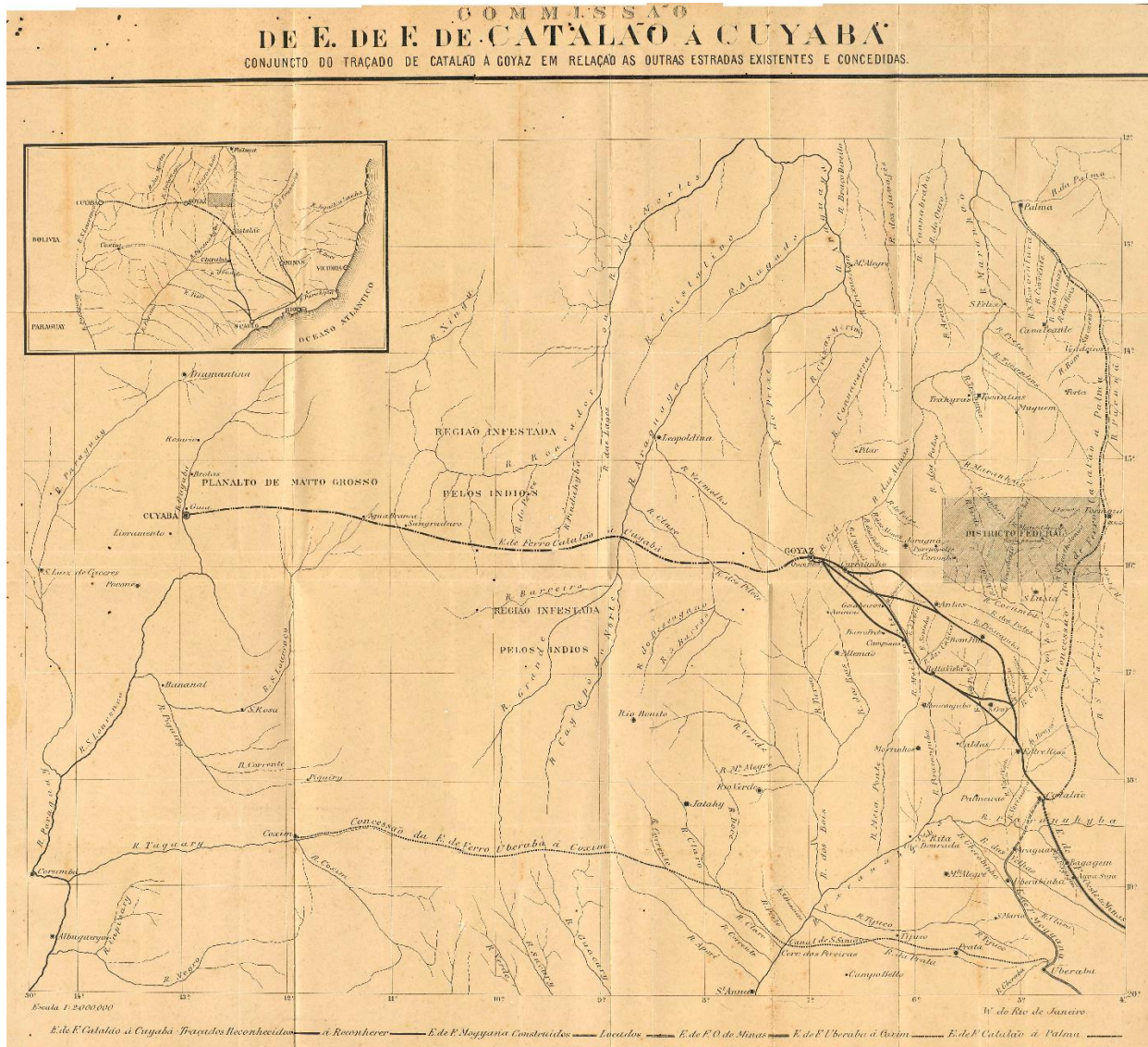


Figura 5. Traçado da Estrada de Ferro de Catalão-Goiás-Cuiabá, em relação a outras existentes ou concedidas. Destaca-se a proposta de ramal de Catalão à Palmas que atravessaria a área proposta para o Distrito Federal. Fonte: CRULS, 1896, p. 193.



Ademais, a comissão de Polli Coelho destacou que a capital não deveria ser localizada sobre linhas tronco rodoviárias ou ferroviárias, e ao invés disso, recomendou ligações com os troncos existentes ou planejados. O acesso ferroviário estaria garantido com o tronco principal central - Rio de Janeiro-Tocantins; tronco principal oeste - Rio de Janeiro-Araguaiana; tronco São Paulo-Goiás; e a ligação Leopoldo Bulhões-Anápolis-Formosa. O relatório evita se prolongar sobre o assunto, e sugere que os estudos partam dos planos nacionais ferroviário, rodoviário e fluvial existentes que seriam capazes de satisfazer as necessidades da nova capital. Essa sugestão é justificada pelo fato de o plano ferroviário nacional já prever uma linha de Anápolis à Formosa, que atravessaria de sentido sudoeste a nordeste todo o retângulo Cruls, além da linha Goiânia-Araguaiana, que conectaria a nova capital ao vale do Rio Araguaia (Relatório Técnico, 1948).

Dentre os estudos apresentados, é neste relatório que a ferrovia sai do protagonismo em termos de planejamento de transportes e conexões, e diferentemente do relatório Cruls, que a apresenta como solução principal para a questão da distância, a ligação ferroviária passa a adquirir um caráter de complementariedade aos demais sistemas, sobretudo ao rodoviário.

Os estudos apresentados pela comissão de Polli Coelho foram aprovados pelo Congresso em 1953, e por meio de decreto o presidente Getúlio Vargas criou a Comissão de Planejamento, Coordenação e Mudança da Capital Federal, com o intuito de realizar os estudos definitivos da área de transferência.

Em 1954, a empresa norte-americana *Donald J. Belcher and Associates Incorporated* foi contratada para a realização de estudos acerca dos locais propostos para a implantação da nova capital federal. Conhecido como Relatório Belcher, o documento apresentado ao final dos levantamentos identificou os cinco melhores sítios para a localização da cidade e dedicou uma seção à questão dos transportes, que coloca a construção de aeroportos, estradas de rodagem e estradas de ferro como vitais e extremamente favoráveis (Figura 7). Em relação ao modal ferroviário foi apontado que:

Foi feito um esforço maior para estudar a praticabilidade de meios de transportes ferroviários para os sítios propostos. Sem dúvida, a estrada de ferro é uma necessidade para o abastecimento da população da cidade. A divisão dos cinco sítios escolhidos em grupos, foi imediatamente procedida ao considerarmos os transportes. Os sítios Azul e Amarelo são servidos pela estrada de ferro existente.

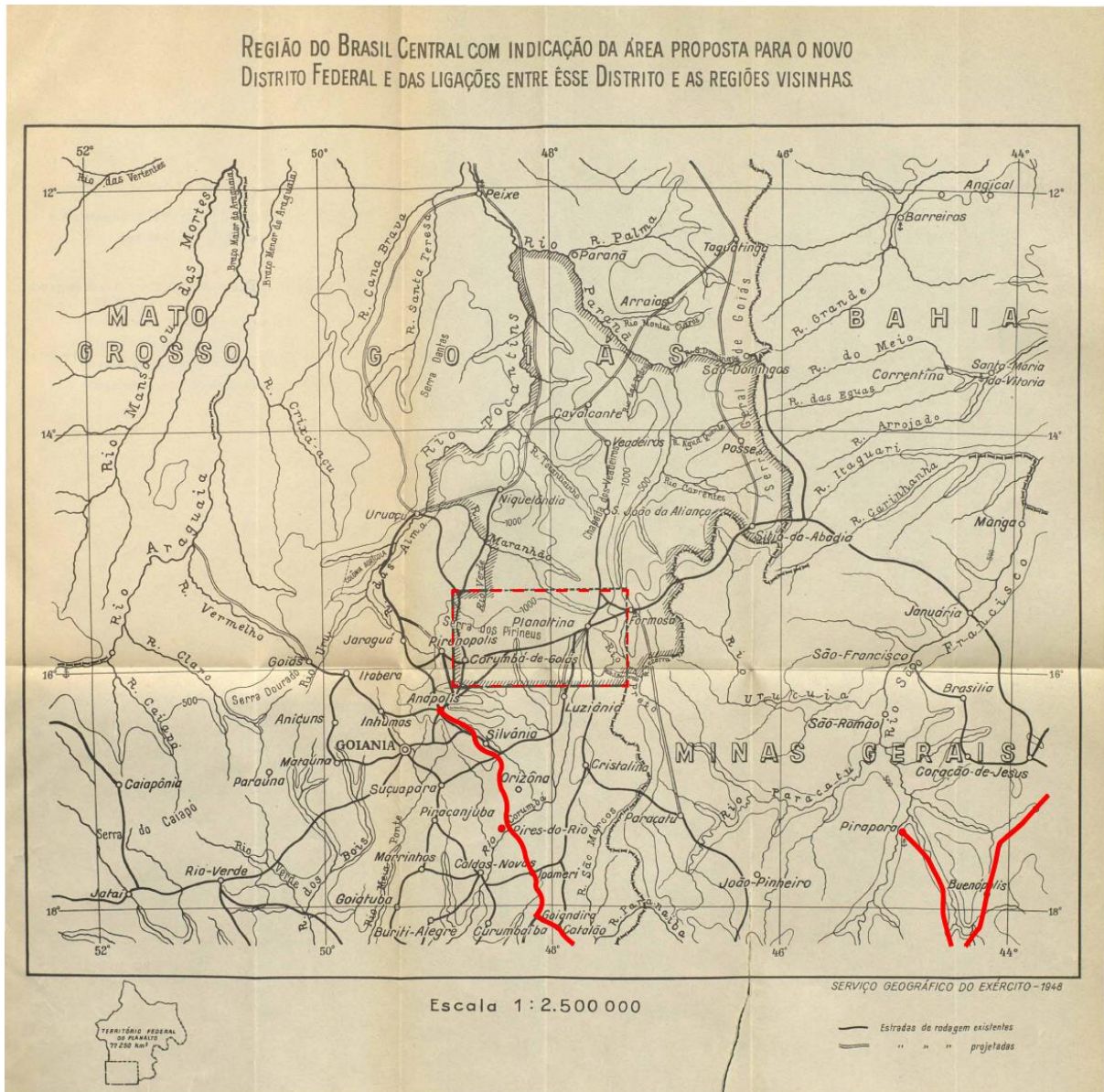


Figura 6. Indicação da área proposta para o novo Distrito Federal no Relatório de Polli Coelho. Destaque em vermelho (marcação da autora) para as estradas de ferro existentes e para as estradas de rodagem existentes e projetadas. Fonte: Relatório Técnico, 1948.

Esta estrada é atualmente inadequada em vista das condições de raios de curva, «grade» e leito da estrada, a bitola e o peso dos trilhos e o material rolante. Se um destes sítios tivesse de ser escolhido, seria necessária uma completa remodelação e reconstrução para proporcionar um serviço ferroviário adequado.

Os sítios Verde, Castanho e Vermelho estão semelhantemente situados em um divisor que foi estudado com algum detalhe como rota para uma conexão ferroviária.

É seriamente recomendado que para um serviço ferroviário de qualquer um desses sítios, seja selecionada uma localização que venha a utilizar a rota que atinja o Retângulo pelo Sul, passe através de Cristalina e prossiga para o norte até Planaltina. Esta rota selecionada é uma das mais econômicas sempre testemunhada pelo nosso corpo de engenheiros. (O Relatório técnico sobre a nova capital da República, 1957, p. 240)

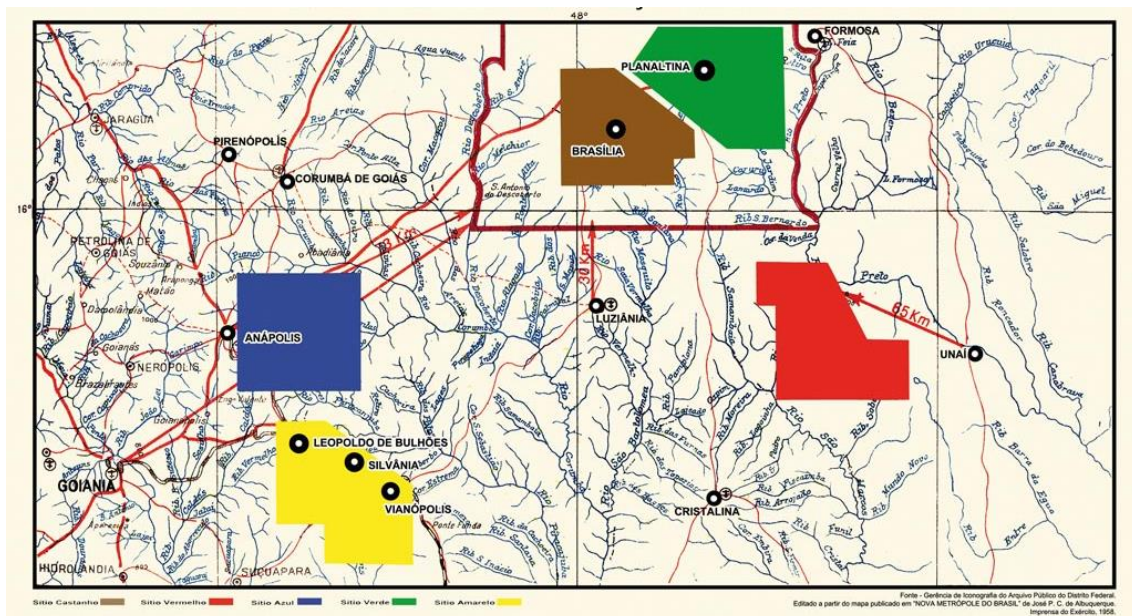


Figura 7. Os cinco melhores sítios para localização da nova capital federal. Destacam-se os sítios azul e amarelo localizados ao longo da estrada de ferro existente. Fonte: <http://cerratense.com.br/ecojarbascatanho.html>.

O relatório enfatiza que a estrada de ferro exerceria uma grande influência na região, pois cortaria extensas áreas agrícolas, além de passar por regiões fornecedoras de pedra, cimento e cal. Ao apresentar o sítio castanho, que futuramente viria a ser o escolhido, as conexões férreas com as cidades goianas são ressaltadas:

Do ponto de vista do transporte futuro, esses três sítios de leste ficam no eixo natural norte-sul de uma excelente localização potencial para uma estrada de ferro. O sistema rodoviário existente tem conexão, por esse eixo, com Formosa e

Cristalina para o sul, e a atual estrada para Anápolis é a maior artéria na direção leste-oeste. (O Relatório técnico sobre a nova capital da República, 1957, p. 250)

É necessário destacar que os dois últimos relatórios, tanto o de Polli Coelho quanto o de Belcher, não chegam a propor uma ligação ferroviária entre a futura capital e a costa litorânea. O relatório Belcher, por exemplo, menciona possíveis conexões com Formosa, Cristalina e Anápolis. Cabe ressaltar, que à época de elaboração de ambos os documentos, a ferrovia já havia chegado ao estado de Goiás e a existência de estradas de ferro nas proximidades do local de implantação de Brasília provavelmente dispensou a necessidade de propor trechos ferroviários lineares, tornando-se mais recomendável o aproveitamento e as ligações com as ferrovias goianas e com as já planejadas nos planos de viação, assim como proposto por Polli Coelho.

Após a escolha do sítio castanho em 1955, no ano seguinte foi sancionada a lei que criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) e definiu o nome de Brasília para a cidade. Concomitante à realização dos estudos de traçado das ferrovias, o projeto para a capital foi escolhido por meio de concurso em março de 1957.

“O próprio sinal da cruz”. Esse foi o gesto que segundo Lucio Costa (1991), no Relatório do Plano Piloto de Brasília, deu origem ao desenho da nova capital. No primeiro ponto da cruz, o arquiteto delimitou o local para a futura Estação Ferroviária de Brasília. A localização da estação configura-se, então, não apenas como um importante elemento simbólico, o ponto inicial do sinal da cruz, mas também um local significativo na configuração da cidade. Ao longo da estação se formava a ferrovia de ligação de Brasília à Anápolis, cidade escolhida para ter o papel de apoio logístico na construção da capital (Figura 8).

Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, **zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões.** (COSTA, 1991, p. 28) Negrito da autora.

Nesse contexto, a Estação Ferroviária atuava como uma espécie de arremate do eixo monumental, pois ela foi posicionada em um ponto estratégico da estruturação da cidade, no ponto



mediano da Estrada Parque de Indústria e Abastecimento (EPIA), a via que se configura atualmente como a espinha dorsal do sistema viário do Distrito Federal. A própria EPIA já aparece desenhada, juntamente com o traçado da ferrovia que faria a ligação entre Brasília e Anápolis.

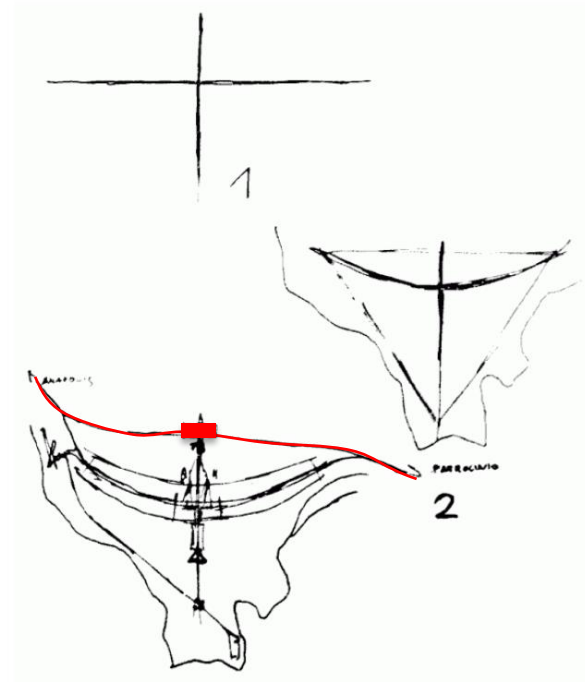


Figura 8. Croquis 1 e 2 do Relatório do Plano Piloto de Brasília. Em vermelho (marcação da autora) a Estação Ferroviária e a linha em direção à Anápolis (GO) e Patrocínio (MG). (COSTA, 1991, p. 21).

Embora os estudos iniciais apresentassem a ferrovia em direção ao planalto central como uma necessidade vinculada à mudança da capital, o surgimento da Estrada de Ferro Goiás ocasionou uma maior integração com a parte central do Brasil antes mesmo dessa transferência. Nesse sentido, a E.F. Goiás se torna importante nos estudos ferroviários de Brasília, pois a partir do momento que suas linhas integraram os planejamentos das conexões com a futura capital, esperava-se que ela desempenhasse um papel relevante na logística de construção e abastecimento da nova cidade. Portanto, analisar a configuração dessa linha férrea é um componente significativo para o entendimento da estruturação ferroviária para Brasília.

## 2.2. Segunda Estação: Centro-Oeste em abertura

Na segunda metade do século XIX, a região Centro-Oeste do Brasil possuía um baixo-índice de urbanização, uma economia primordialmente agrária e uma alta concentração da propriedade de terra. Esses fatores, aliado a falta de um sistema de transporte moderno que a conectasse nacionalmente, se refletiam em um isolamento territorial e conseqüentemente em dificuldade de escoamento da produção agropastoril. Assim, as primeiras medidas que visavam a criação de uma estrada de ferro para o interior do Brasil ocorreram nesse período, quando em 1851, o deputado Paulo Cândido apresentou ao governo do Império um plano ferroviário que ligaria o Rio de Janeiro, Goiás e Cuiabá. A proposta demonstrava o princípio de uma preocupação com a integração férrea nacional, entretanto os estudos não saíram do papel (BORGES, 1990).

A mencionada ligação entre o litoral, Goiás e Cuiabá, tem uma importância expressiva na configuração do sistema ferroviário no centro do país, pois ela é referenciada de forma sistemática nos planos viários desde o Império, além de ter tido amplo suporte de governantes goianos. Exemplificativamente, alguns dos primeiros planos de viação a incluir uma ferrovia para o interior do país foram os Planos Ramos de Queiroz (Figura 9), de 1874 e 1882, que visavam criar uma associação entre o sistema ferroviário e o fluvial. Os planos em questão apresentavam um traçado linear que conectavam o litoral, Goiás e Cuiabá por meio de um trecho transversal ao território, de forma similar ao proposto posteriormente nos relatórios de Luiz Cruls.

Contudo, apesar da ligação com a costa litorânea, não se percebe nos estudos desenvolvidos uma maior integração do interior do Brasil com as demais regiões brasileiras. Sabe-se que a exemplo dos demais países da América do Sul, a ferrovia no Brasil se expandiu para atender os objetivos da economia exportadora<sup>10</sup>, e que apesar dos planos de viação terem sido desenvolvidos com o intuito de ordenar a implantação das linhas no território brasileiro, a política de concessões adotada pelo governo imperial impediu a integração das ferrovias no território.

---

<sup>10</sup> Diferentemente do que ocorreu na Europa, a malha ferroviária sul-americana não foi planejada com vistas à integração entre nações, o que indica desde o princípio uma lacuna no planejamento regional entre os países latino-americanos. O propósito inicial das ferrovias era o escoamento da produção agrícola e mineral em direção aos portos do próprio país, o que pouco contribuiu, portanto, para a integração econômica regional.

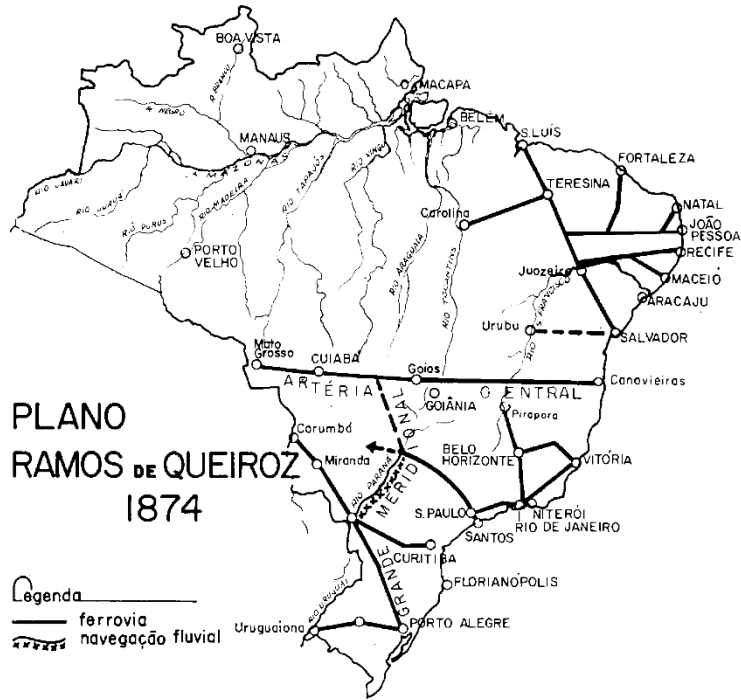


Figura 9. Plano Ramos de Queiroz, 1874. (COIMBRA, 1974)

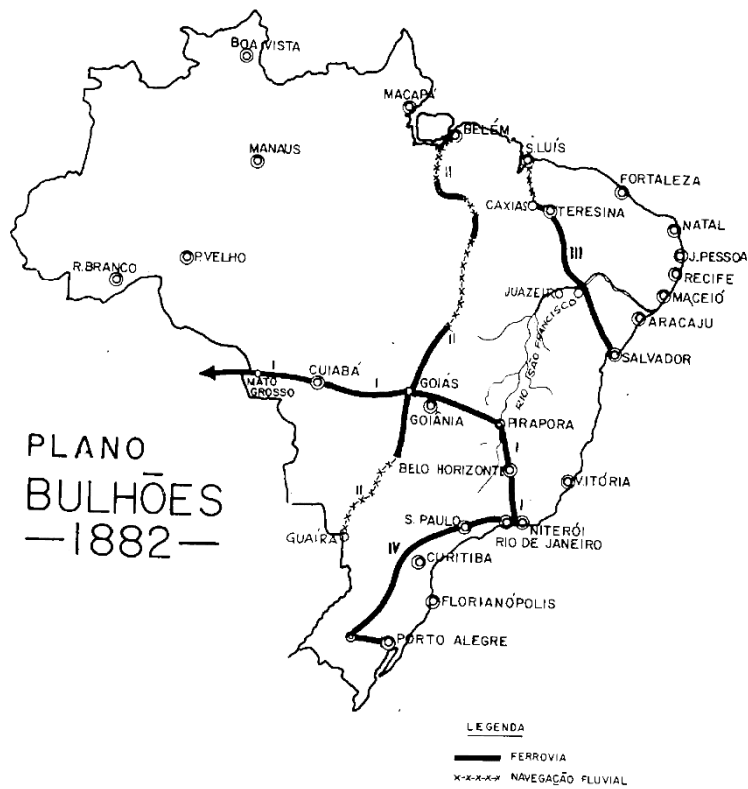


Figura 10. Plano Bulhões 1882. (COIMBRA, 1974)

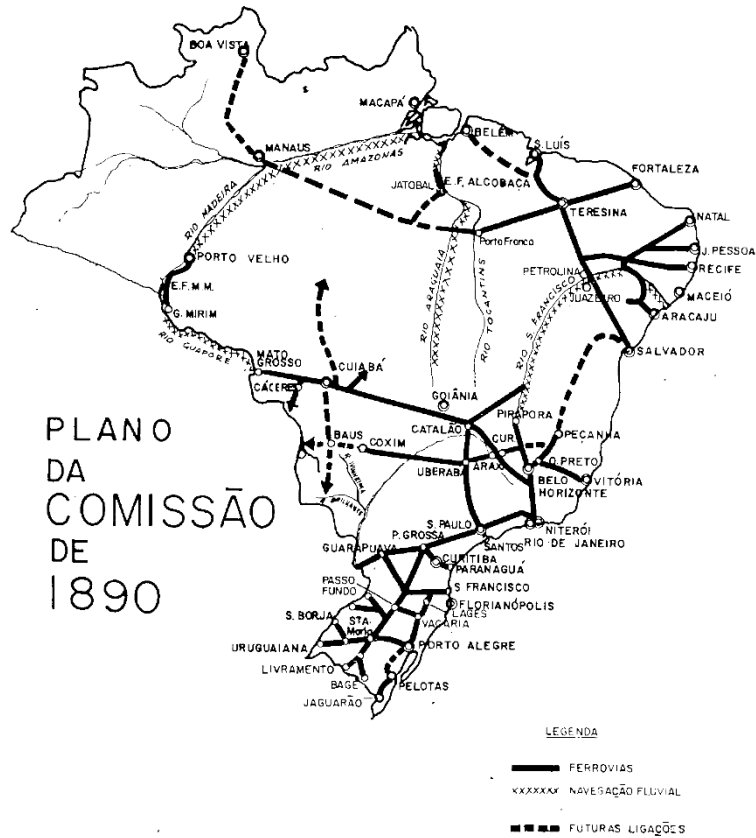


Figura 11. Plano da Comissão de 1890. (COIMBRA, 1974).

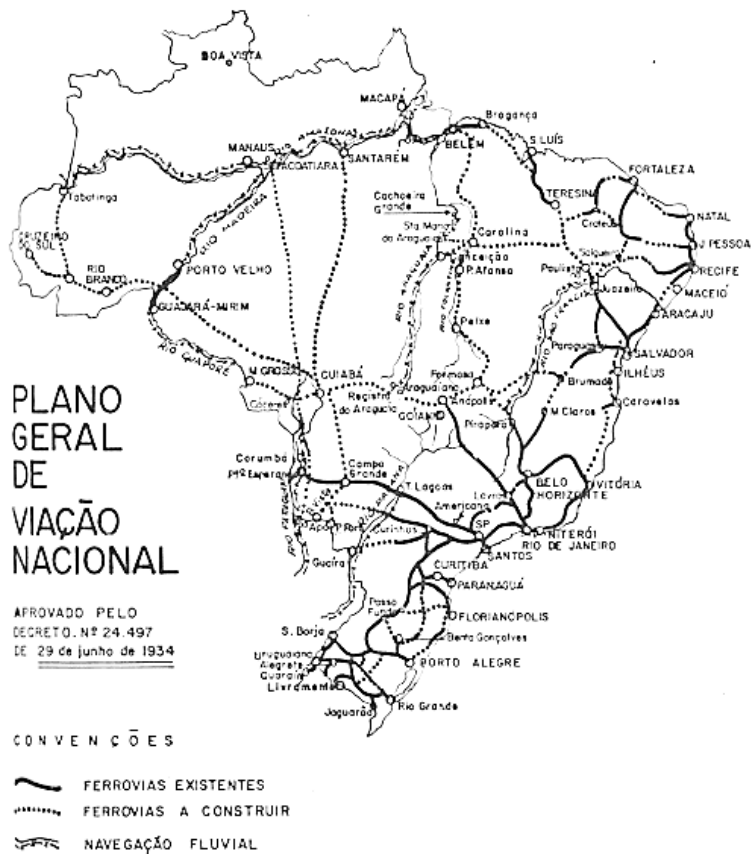


Figura 12. Plano de Viação de 1934. Fonte: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/359?lang=pt>>.



Em 1882, foi elaborado o Plano Bulhões (Figura 10), que também apresentava uma combinação férreo fluvial, a partir de uma linha que saía do Rio de Janeiro e atravessava o Planalto Central em Goiás e em Cuiabá. Da mesma forma, o Plano Rebouças de 1874 adotou uma postura semelhante em termos de transversalidade, mas propôs 10 vias férreas que cortavam o país de leste a oeste, complementadas por seis vias tronco convergentes, visando uma comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

Até o momento percebe-se uma prevalência de um eixo ferroviário que atravessava o Planalto central, todavia há uma mudança no período republicano, quando o plano da comissão de 1890 definiu a atual configuração da rede ferroviária brasileira, integrando-a ao modal fluvial (Figura 11). O plano mantém uma artéria central no sentido Leste-Oeste, sobre o principal divisor de águas do sistema hidrográfico brasileiro, passando pelo Rio de Janeiro, Catalão, Cidade de Goiás, Cuiabá e São Luís de Cáceres. Entretanto, apesar deste trecho central se assemelhar ao proposto por Ramos de Queirós e pelo Plano Bulhões, e se encontrar aparentemente isolado no centro do território, também se notam propostas de eixos de ligação com o interior norte e sul do país (COIMBRA, 1974).

A expansão ferroviária para o oeste do território brasileiro se iniciou de fato com a implementação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1905. O percurso da ferrovia partia da cidade de Bauru, no estado de São Paulo, e atravessava o estado de Mato Grosso até Corumbá, na fronteira com a Bolívia. Contudo, uma mudança expressiva ocorreu com o desenvolvimento da malha férrea no estado de Goiás.

Como explicitado anteriormente, apesar das diversas propostas ferroviárias relacionadas com a mudança da capital, a chegada da ferrovia ao interior não ocorreu com a mudança do centro do poder, mas sim com a construção de estradas de ferro para o território goiano. A diretriz geral dos traçados das linhas para Brasília já estava pré-determinada, pois, como visto, antes mesmo dos estudos definitivos para a cidade, os Planos Nacionais de Viação, incluindo o de 1934 (Figura 12) e o de 1946, já incluíam as ferrovias goianas na região central do país, com desenhos que ligariam os sistemas litorâneos com o planalto central.

Nota-se nos Planos de Viação desenvolvidos até então, uma preponderância do sistema ferroviário como modal de conexão com o interior brasileiro. O Plano de 1934, por exemplo, priorizou as ferrovias em detrimento do transporte fluvial e rodoviário, assim como o Plano

Rodoviário Nacional de 1937, em que as rodovias ainda eram consideradas um sistema subordinado às ferrovias e aos portos. Foi apenas em 1951, com um novo Plano Nacional de Viação, que o modal rodoviário ganhou destaque no planejamento da viação nacional, verificando-se um aumento na criação de estradas de rodagem nos anos que se seguiram (BRITO, 2009).

Todavia, antes dessa mudança de prioridade ao sistema rodoviário, em 1922, no mesmo ano do decreto da pedra fundamental, ocorreu um avanço significativo nas ligações ferroviárias para o centro do país: foi iniciado a construção do trecho Roncador-Anápolis, parte da então Estrada de Ferro Goiás, que foi pioneiro em imprimir um caráter modernizador e integrador para o centro-sul brasileiro. A implementação deste trecho foi possível por meio da criação da Companhia Estrada de Ferro Goiás, cujo objetivo era a continuação da linha da E.F. Mogiana que se encontrava estagnada no município de Araguari, em Minas Gerais.

O início da construção da E.F. Goiás foi resultado de uma disputa política entre os estados de Goiás e Minas Gerais. A princípio o traçado teria início em Araguari com destino a cidade de Goiás, porém, sob a influência de políticos mineiros este desenho foi alterado em 1907, com a origem da linha em Formiga, Minas Gerais. Esse conflito entre poderes foi reflexo da preponderância dos interesses regionais sobre os nacionais, característicos da Primeira República (BORGES, 1990).

Após as disputas políticas, dotadas de interesses econômicos, a estrada de ferro se iniciou no município de Formiga e apenas em 1909 entrou em território goiano. Contudo, posteriormente a linha tronco de Formiga foi incorporada à Estrada de Ferro Oeste de Minas. De acordo com Ferreira (1999), a concepção da E.F. Goiás no estado ocorreu em duas fases: a primeira de 1909 a 1914, com o trecho Araguari – Roncador, e a segunda de 1922 a 1935 com o trecho Roncador – Anápolis. O intuito final era de se atingir a então capital de estado, a Cidade de Goiás (Figura 13), entretanto, a construção dos trechos ocorreu com poucos recursos e com a utilização de métodos ultrapassados para a época, ocasionando o surgimento de diversas críticas ao longo da realização do empreendimento.

Por outro lado, apesar do cenário logístico desfavorável, a E.F. Goiás apresentou avanços econômicos e sociais positivos. Em 1922 a ferrovia foi a única a produzir superávit em âmbito federal, além de promover o desenvolvimento de cidades, o aumento do índice migratório para a região centro-sul, e a modernização urbana e arquitetônica.

SISTEMA DE TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO  
1920 - 1922

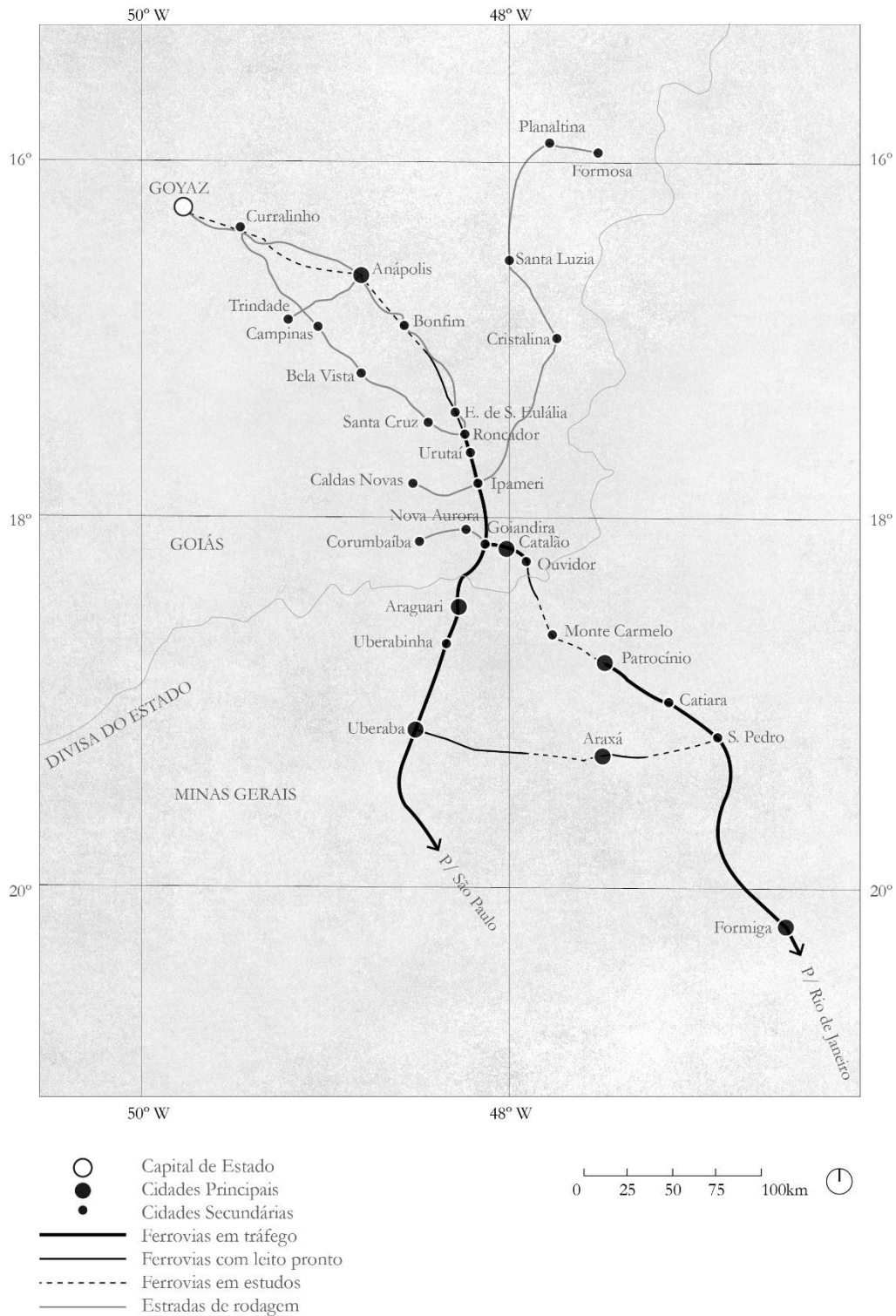


Figura 13. Sistema de Transporte Rodoferry (1920-1922). (BORGES, 1990, p. 111). Redesenhado pela autora, com adaptações.

Ainda segundo o autor, os motivos para que a E.F. Goiás se destacasse apesar da precária tecnologia construtiva, foram, primeiro, a localização do Estado em uma zona de expansão agrícola, o que contribuiu com o aumento das relações comerciais com outras regiões; segundo, por ser uma ferrovia voltada para o mercado interno, sua atividade não foi prejudicada pelas crises do comércio exterior; e por fim, os benefícios advindos da cobrança de altas tarifas sobre o transporte de carga. A conjunção desses fatores mostra o porquê que a E.F. Goiás “foi a principal porta de comunicação com o Centro-Sul do país, despertando Goiás de séculos de isolamento” (FERREIRA, 1999, p. 41).

Com o fim da construção do trecho Araguari – Roncador em 1914, houve um período de paralisação nos trabalhos ferroviários, devido a problemas financeiros, contratuais e políticos. O retorno das obras ocorreu apenas em 1922 com o início da construção do trecho Roncador – Anápolis, e a implementação da estação de Pires do Rio, a primeira do trecho. Da mesma forma, os trabalhos na segunda etapa foram realizados com poucos recursos técnicos, métodos obsoletos e mão-de-obra insuficiente. Nesse período também se verificou um aumento do sistema rodoviário nacional, que atingiu regiões não atendidas pelas ferrovias e atuou como complemento ao transporte ferroviário.

A partir de 1930, uma conjunção de fatores ocasionou problemas logísticos e técnicos para a continuação dos trabalhos: a grande depressão de 1929 reduziu as exportações brasileiras, a eclosão da Segunda Guerra Mundial impôs dificuldades na importação de materiais para construção das estradas de ferro, além da política rodoviarista adotada pelo governo, que influenciou negativamente não apenas a E.F. Goiás, mas todo o setor ferroviário nacional. Ademais, de acordo com Ferreira (1999), os próprios comerciantes que se fixavam no ponto final das linhas buscavam retardar o avanço dos trabalhos, por meio de pressões políticas e até mesmo suborno aos responsáveis pelas obras, com o intuito de continuar a controlar o comércio local.

Ainda segundo o autor, com poucos recursos disponíveis, a ferrovia apenas chegou à Anápolis em 1935 (Figura 13). Contudo, mesmo com os diversos problemas, a estrada de ferro em Anápolis contribuiu significativamente para a economia e para o alavancamento da produção agrícola local. Em 1937, a construção da nova capital do estado, Goiânia, alterou o fim da linha da Cidade de Goiás para a nova capital.

Nesse contexto, Goiânia tinha uma importância significativa, pois de certa forma a cidade simbolizava o processo conhecido como “marcha para o oeste” implantado durante o primeiro

governo Vargas (1934-1945). De acordo com Boiteux (2014), o projeto de Vargas preconizava um grande incentivo à ocupação no interior do Brasil, já que na região havia muitos terrenos desocupados. Como consequência natural houve o início da intenção de se expandir a malha ferroviária para o centro do Brasil, como forma de impulsionar o fluxo de pessoas e comércio para essa região até então pouco desenvolvida.

Nos anos seguintes, a E.F. Goiás continuou a ter saldos positivos e a impulsionar a migração para o local, especialmente após a implementação de Brasília no Planalto Central, pois esperava-se que ela atuasse como um importante meio de abastecimento para as obras da nova capital. Como exemplo, o transporte de passageiros, bagagens e cargas foi realizado pelo trecho Pires do Rio – Anápolis e depois prosseguiram pela rodovia Anápolis – Brasília. Alguns trechos existentes da E.F. Goiás até Anápolis também foram utilizados na realização de quatro viagens experimentais de trem do Rio a Brasília, antes mesmo da finalização da ligação ferroviária até a capital.

De acordo com o jornal *Correio da Manhã* (*Trem Rio-Anápolis*, 1958), o plano geral de estudos de Brasília incluía viagens experimentais do Rio à capital federal com o objetivo de determinar os melhores itinerários a serem seguidos para a transferência de funcionários para a cidade. As viagens foram organizadas pelo Grupo de Trabalho da Transferência do funcionalismo para Brasília (GTB), presidido por João Guilherme de Aragão, presidente do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), juntamente com a Rede Ferroviária Federal. Segundo a revista *Brasília* (*Trem Brasília*, 1958), o Grupo de Trabalho elaboraria um relatório sobre o levantamento estatístico do pessoal a ser transferido, com questões relativas ao alojamento e ao transporte de móveis para a capital.

As viagens seguiram o trecho férreo Rio-Anápolis, e depois a ligação entre Anápolis e Brasília era realizada a partir de uma rodovia asfaltada, inaugurada em 1958, com cerca de 130km. O primeiro trem experimental saiu no dia 20 de julho de 1958, às 00h30, da Estação Alfredo Maia no Rio de Janeiro (Figura 14) e chegou à Anápolis às 20h do dia 22, em 6 horas a menos do que o tempo previsto. O itinerário foi todo realizado em bitola estreita por meio de Santa Rita de Jacutinga (MG) e Goiandira (GO), e não houve necessidade de baldeação (*Novo trem para o oeste*, 1958). A comitiva viajou em uma composição de carro-dormitório e vagões-salão a 22km/h, composta por 16 pessoas, incluindo o coronel Gaspar Peixoto Costa, representante das Forças Armadas, membros do Grupo de Trabalho, dois jornalistas do Catete, um de Minas, um engenheiro da Rede Ferroviária e um

fotógrafo da DASP (Trem Brasília, 1958). A viagem foi descrita como “esplêndida” pelo coronel Peixoto Costa, e segundo ele, a comitiva foi recebida com “apreço e simpatia” em Anápolis. O regresso do trem estava previsto para o dia 26 de julho às 8h40 na estação Alfredo Maia (Fez Viagem Boa o Trem de Brasília, 1958).

O segundo trem experimental saiu da estação D. Pedro II no dia 27 de agosto de 1958 às 6h, com cerca de 30 passageiros compostos por jornalistas e funcionários do GTB. Dessa vez o itinerário incluía uma baldeação em Belo Horizonte devido à diferença de bitolas (Novo trem para o oeste, 1958). O Jornal Correio da Manhã (RJ) publicou uma série de quatro artigos, intitulados “Rumo ao Oeste”, dedicados a descrição da segunda viagem para Brasília. A comitiva, que incluía o tenente-coronel Cassio Dario Schlappal de Araújo, o coronel Luiz Mendes da Silva e o capitão Pessoa Rebelo, do Sub Grupo de Transportes da NOVACAP, ocupou o último de seis vagões de passageiros do “rápido mineiro”. Servido o café da manhã, o trem atravessou o túnel Paulo de Frontin e chegou a Barra do Piraí onde a locomotiva elétrica foi trocada por uma a diesel, e seguiu por paisagens compostas por casas modestas, crianças à beira da estrada e “acenos de caboclos”. Segundo o artigo, a viagem foi marcada pelo desconforto do trem fornecido pela Central, com cadeiras que provocaram cansaço aos passageiros. Às 22 horas do dia 27 de agosto, chegaram à Belo Horizonte, onde foi realizada a baldeação (Rumo ao Oeste. Até Belo Horizonte: Dezesesseis horas em cavalo de ferro, 1958).

Os passageiros foram transferidos para uma composição de cinco vagões da Rede Mineira de Viação (RMV), além do carro-restaurante, dos quais quatro continham leitos e outro com poltronas giratórias. Em Carlos Prestes, a locomotiva a óleo combustível foi trocada por uma elétrica, e depois trocada novamente por uma a óleo em Divinópolis. A paisagem foi caracterizada pela “terra ressequida” devido à ausência de chuvas, vegetação rasteira, terra vermelha e derrubada de matas. O sertão mineiro se destacava pelos pés de mulungu com flores vermelhas e pelas casas esparsas (Rumo ao Oeste. Caboclo em Minas Gerais casa por diversão, 1958).

O trem atingiu o rio Paranaíba (Figura 15) 40 horas depois de deixar o Rio de Janeiro, por volta das 2h30 da manhã. A RMV, responsável pelo trecho Belo Horizonte-Anápolis, forneceu comida variada, leitos confortáveis e cobertores, que não foram usados devido ao calor da noite. Ao adentrar no estado de Goiás, destaca-se a descrição da paisagem pelos passageiros: escuridão, poucas casas e cerrados densos, sem sinal de devastação ou campos agrícolas. O único imprevisto da segunda

viagem experimental foi o descarrilhamento de um trem de cargas que ocasionou uma parada mais longa em Roncador e um banho de rio da comitiva no rio Corumbá. A viagem continuou depois de duas horas, chegando à Pires do Rio (Figura 16), onde as frutas de “lobeira” chamaram atenção dos passageiros por serem usadas como bola de futebol pelos locais. A viagem seguiu por Soldado Esteves, Caraíba, Ponte Funda, Vianópolis, jantar em Leopoldo Bulhões e por fim, chegou à Anápolis às 20h30, após 62 horas de viagem (Figura 17). (Rumo ao Oeste. Fruta de árvore é bola no sertão de Goiás, 1958).

Após pernoitar em Anápolis, por volta das 7h30 do domingo a comitiva pegou o ônibus em direção à Brasília, com relatos de nuvens poeira e desconforto, já que mais da metade da rodovia não estava asfaltada. A chegada em Brasília ocorreu pela Cidade Livre, seguida por visitas ao Palácio da Alvorada e ao Brasília Palace Hotel (Rumo ao Oeste. Em Anápolis a lei é da “violência e do dinheiro”, 1958). No dia 30 de agosto a comitiva saiu de Brasília, onde atravessou durante o dia os pontos que na viagem de ida haviam passado durante a noite. Por fim a segunda viagem terminou com a chegada ao Rio de Janeiro no dia 2 de setembro às 22h30.

O terceiro trem partiu da Estação D. Pedro II às 22h40 do dia 23 de novembro de 1958 e chegada em Anápolis ocorreu às 17h40 do dia 25. A viagem teve uma duração total de 43 horas, incluindo uma parada de 120 minutos em Araguari, em que se destacou o bom estado de conservação das linhas da Central e da Estrada de Ferro Paulista (Trajetos Definitivo do Rio à Brasília, 1958). Dessa vez o itinerário incluía uma primeira etapa até São Paulo, por meio de dois carros anexados ao “Santa Cruz”. Em seguida seguiria da Estação Roosevelt em carros da administração da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) até Campinas, onde uma baldeação seria realizada para uma composição especial pronta para seguir pelas estradas de ferro Jundiaí, Paulista, Mogiana e Goiás. A comitiva teve cerca de 40 pessoas e foi chefiada pelo Coronel Osvaldo Ferraro de Carvalho, do EMFA, e a direção operacional ficou a cargo do engenheiro Artur Reis. Também fizeram parte da viagem alguns funcionários do DASP, do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA), do Ministério da Fazenda, Justiça e Marinha, além de jornalistas (Terceiro Trem, 1958).



Figura 14. Partida do primeiro trem experimental para Brasília. Fotógrafo: Pinto, Agência Nacional. 19/07/1958. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional.



Figura 15. Comboio ferroviário da RMV estacionado sobre o Rio Paranaíba, que separa o estado de Minas Gerais e Goiás, durante a segunda viagem experimental de trem para Brasília. É provável que a fotografia tenha sido tirada durante a viagem de volta, já que durante o retorno foi relatado no artigo “Rumo ao Oeste” uma parada de 15 minutos no Rio Paranaíba para apreciar a paisagem e realizar fotografias. Nota-se a composição de seis vagões (5 adicionado do carro-restaurante). 02/09/1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional.



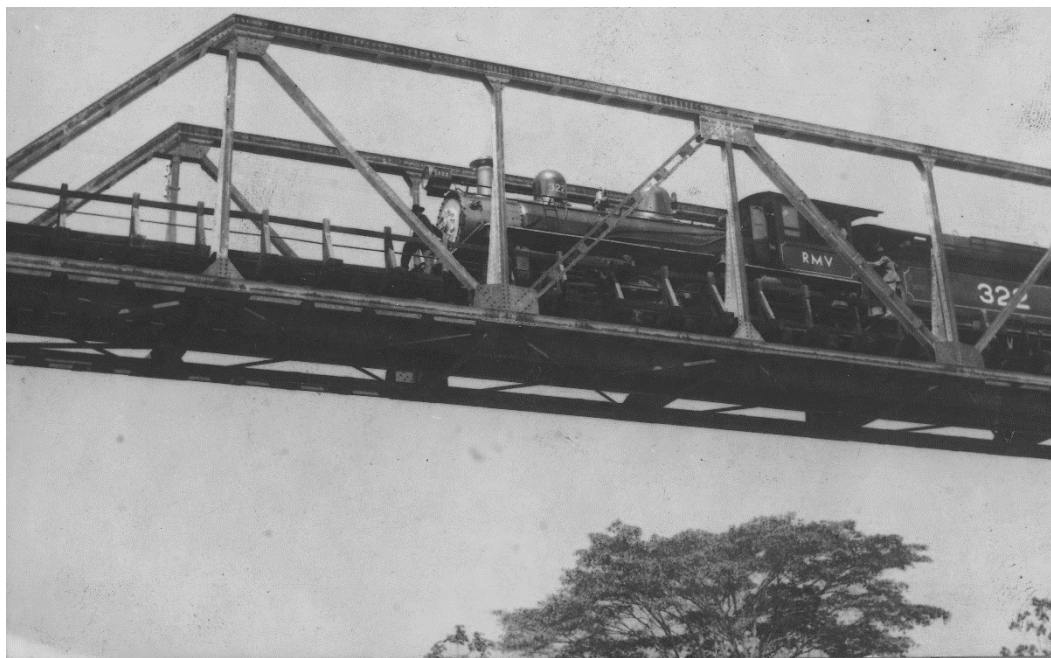


Figura 16. Trem da RMV na ponte Epitácio Pessoa sobre o Rio Corumbá, em Pires do Rio (GO) durante a segunda viagem experimental de trem para Brasília, 1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional.



Figura 17. O comboio da RMV na estação de Anápolis, onde a comitiva pernitoou durante a segunda viagem de trem experimental para Brasília. 06/09/1958. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional.

O quarto e último trem experimental saiu da D. Pedro II em 14 de abril de 1959, em linhas da Central do Brasil até Barra Mansa (RJ), com velocidade de 38 km/h, e depois seguiu até Anápolis em trens da RMV, com velocidade de 30 km/h, devido à bitola estreita (Figura 18 e Figura 19). Após as tentativas por São Paulo e Belo Horizonte, essa viagem tinha mais sentido de penetração em relação às anteriores, o que ofereceria mais possibilidades para o transporte de cargas. A viagem foi estimada em 47 horas e os passageiros eram compostos por jornalistas, pelo chefe do Grupo de Trabalho de Brasília, cel. Greenhalgh H. Faria Braga, além de representantes da Associação dos ex-alunos da Escola Superior de Guerra, da Biblioteca do Exército, da embaixada americana e da RFFSA (Parte para Brasília novo trem experimental, 1959).

Peregrino (1959) descreveu em uma série de seis artigos da Revista Careta intitulados “Três dias de trem e depois Brasília” a viagem a bordo do 4º trem experimental. Em meio a relatos de poeira, calor e solavancos, ele narrou as paisagens goianas, compostas por núcleos populacionais humildes (Arantina, Adrelândia, Minduri, Carrancas), sem presença de atividade local e rodeadas por pastagens e roçados de milho. Segundo Peregrino, “em Carrancas, parado o trem diante da janela de uma casa residencial, avistavam-se, na parede, dois instrumentos que representarão talvez, o tipo de vida ali: um guarda-chuva e uma espingarda” (PEREGRINO, 1959, p. 11).

No segundo dia de viagem foi relatado o clima amistoso entre os membros da comitiva, além do enguiço do trem que ocasionou uma espera de três horas. Contudo, como o incidente ocorreu nas proximidades de uma caixa d’água e laranjeiras, alguns passageiros aproveitaram a água para um banho (Figura 18). O acidente acabou por gerar atraso de um dia inteiro de viagem, pois o trem já não mais alcançaria Anápolis a tempo de seguirem para Brasília, então o percurso foi feito em um ritmo desacelerado. A cidade de Catalão impressionou Peregrino pela sua vitalidade, pecuária, colégios, cinema, ruas largas, árvores e pavimentação, para ele a cidade “já sentia a presença de Brasília” (Figura 20). Após desembarcarem em Anápolis a comitiva seguiu de ônibus para Brasília por meio de rodovia. Na capital, Peregrino destacou o aspecto de *far west* da Cidade Livre, a construção de Taguatinga e a imponência plástica da arquitetura dos monumentos e palácios (PEREGRINO, 1959).

O resultado das viagens experimentais ocasionou um anúncio de linhas regulares pelo trecho Rio-Anápolis, seguindo o itinerário da quarta viagem que demonstrou ser o mais rápido e econômico (Linha Regular, 1959). Peregrino (1959) também destacou os benefícios dessa opção, pois era a mais

curta ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e Brasília, além de ter sido por meio dessa coordenação entre a Rede Mineira e a E.F. Goiás, que ocorreu o transporte das estruturas de aço dos Ministérios e do Palácio do Congresso, além de grande quantidade de cimento para a construção da capital.



Figura 18. Primeira imagem: parte da comitiva da 4ª viagem experimental a 1300m de altitude, onde a estrada atinge a cota máxima e transpõe a Mantiqueira. Segunda imagem: no almoço durante a viagem: entre outros, Washington Lúcio de Azevedo, Gen. Benjamin Constant Corrêa e Vieira. Terceira imagem: a comitiva junto a caixa d'água durante o enguiço do trem. Quarta imagem: Enguiço da locomotiva da RMV ao pé de uma caixa d'água. Quinta imagem: A chegada do 4º trem experimental na Estação Ferroviária de Anápolis. Sexta imagem: A comitiva em frente ao ônibus que seguiria viagem rumo a Brasília. Fonte: Revista Careta (RJ), 1959, ed. 2655, p. 20-21; ed. 2656 p. 23-24; ed. 2657, p. 23-24.



Figura 19. Quarta viagem experimental de trem entre Rio de Janeiro-Brasília. Na segunda foto da esquerda para a direita: João Guilherme de Aragão, diretor do Departamento Administrativo do Serviço Público - DASP (4º, bigode). Fotógrafo: Ulisses. Agência Nacional. Fonte: Agência Nacional, Arquivo Nacional.





*Figura 20. Quarta viagem experimental de trem entre Rio de Janeiro-Brasília. A terceira e quarta foto retratam a comitiva na cidade de Catalão, a estação ferroviária de Catalão aparece ao fundo da quarta foto. As duas últimas imagens mostram a comitiva já em Brasília, em visita ao Palácio da Alvorada. Fotógrafo: Ulisses. Agência Nacional. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional.*

As viagens experimentais são um exemplo de que a implantação de estradas de ferro no interior do Brasil não foi uma consequência expressa do deslocamento do centro do poder político, mas que na verdade, Brasília atuou como uma ferramenta de ativação das construções já planejadas para o desenvolvimento do transporte regional, especialmente nos estados de Goiás e Minas Gerais. Aragão (1958, p. 11) chegou a destacar o êxito do trem Rio-Anápolis, pois ele atravessava “*regiões quase relegadas ao oblévio nacional e de hora para outra despertadas entusiástica e patrioticamente*”. A afirmação de Aragão é corroborada pelos relatos das viagens experimentais encontrados no Correio da Manhã e na Revista Careta, pois elas enfatizam um aspecto de descoberta e surpresa com a travessia por paisagens goianas. Portanto, o termo “ligações para Brasília”, ou “ligações para a nova capital”, surgiram como forma de denominar traçados planejados e desenvolvidos antes mesmo da ideia da cidade começar a tomar forma.

Entretanto, futuramente a estrutura da E.F. Goiás não veio a suportar totalmente as demandas para a construção da cidade, que acabou por ser complementada e suplantada pelo transporte rodoviário (ANEXO I). Da mesma forma, a maioria dos funcionários do Rio de Janeiro que foram transferidos para Brasília, optaram por realizar as viagens de ônibus ou de carro, pois eram mais confortáveis e rápidas (Figura 27).

Assim, a partir do momento que a cidade tomou forma, torna-se necessário entender o contexto que levou a ferrovia, com uma inicial prevalência a outros modais, demonstrada tanto nos estudos iniciais de interiorização, quanto pelo desenvolvimento da E.F. Goiás, a perder seu protagonismo para a adoção de uma política de construção de rodovias que a ligasse a todas as capitais estaduais.

### 2.3. Terceira Estação: a capital federal

A chegada do trem à capital, regada pela euforia e pelas expectativas de desenvolvimento da nova cidade, possui antecedentes que reforçam o ideal de que a construção de estradas de ferro no país estava aliada a perspectivas de avanço e progresso. Em 1957, no mesmo ano de criação da RFFSA, o projeto de Lucio Costa foi escolhido como vencedor do concurso de Brasília, e como discutido nos primeiros estudos de interiorização da capital, as medidas iniciais relativas à construção de uma ligação férrea com a futura cidade já haviam começado.

A revista REFESA (1º Trem em Brasília, 1968), relata que uma das primeiras providências para o início da ligação ferroviária à capital foi realizada em 1956, portanto antes da escolha do projeto para a cidade. O passo inicial foi validado por decreto presidencial de Juscelino Kubistchek, que dispensou concorrência pública e declarou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) como o responsável pelos estudos do projeto de conexão e viabilidade da ligação da futura capital com a Estrada de Ferro Goiás. Nota-se, novamente, uma evidente preocupação com a implantação da ferrovia, já que mesmo antes de escolhido o desenho urbanístico de Brasília, os preparativos técnicos ferroviários já demandavam atenção.

Os estudos não foram realizados pelo DNEF, pois para apressar as obras e evitar entraves burocráticos, o Decreto nº 41.193 de 26 de março de 1957, estabeleceu que a NOVACAP assumiria em seguida a responsabilidade dos estudos e construção das linhas férreas que teriam ligação com o Distrito Federal por meio de um convênio com o Ministério de Viação e Obras Públicas. Este decreto especificava que os estudos e obras realizados seriam:

- a) prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, de Pirapora até o Novo Distrito Federal;
- b) ferrovia ligando o Novo Distrito Federal ao ponto mais conveniente da Estrada de Ferro de Goiás, e deste ponto à Rede Ferroviária do Estado de São Paulo, de acordo com estudos a serem realizados posteriormente;
- c) ferrovia ligando o novo Distrito Federal à Goiânia, na Estrada de Ferro de Goiás. (DECRETO Nº 41.193, DE 26 DE MARÇO DE 1957)

Fonseca (1958) relata que em 1º de julho de 1957<sup>11</sup> a NOVACAP recebeu do DNEF os serviços de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), que estavam em andamento. A revista *Conjuntura Econômica* (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960), ressaltou que de início, a EFCB deveria seguir o traçado até Belém do Pará, que até então encontrava-se estagnada em Pirapora, após a transposição do Rio São Francisco. Todavia, o surgimento de Brasília ocasionou a mudança da linha prevista para a Central do Brasil: o traçado do Tronco Principal Central (TPC) destinado a seguir por Pirapora-Formosa-Peixe, passou a ser Pirapora-Paredão-Surubi-Brasília, além de ser necessário o alargamento da bitola entre Belo Horizonte e Pirapora de 1m para 1,60m. Assim, o convênio da NOVACAP também estabeleceu a “*mudança de traçado de Pirapora para Peixe, com a substituição do ponto forçado de Formosa por Brasília*” (Figura 22), área que necessitou de um reconhecimento aéreo antes mesmo do registro do convênio.

Já o traçado da E.F. Goiás foi parcialmente modificado com o surgimento da nova capital. Além de ter sido acrescentado o trecho Pires do Rio-Surubi-Brasília, o Tronco Principal Oeste (TPO) foi modificado. Inicialmente a linha se bifurcaria em Leopoldo Bulhões, dando origem aos trechos Anápolis-Formosa e Goiânia-Araguaiana. Contudo, a implantação de Brasília fez com que a ligação proposta não fosse mais entre Anápolis e Formosa, e sim entre Anápolis e Brasília (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960).

A conexão da nova capital com o sistema ferroviário do país ocorreria por meio da ligação Brasília-Pirapora, na Estrada de Ferro Central do Brasil e Brasília-Colômbia, na Estrada de Ferro Paulista. Esta cruzaria a Estrada de Ferro Goiás em Pires do Rio e faria a integração com a Rede Mineira de Viação e a Estrada de Ferro Mogiana (Figura 21). Em maio de 1957, definiu-se que o primeiro trecho a ser construído seria a ligação de Brasília a Surubi, que se ramificaria nos trechos Surubi-Pirapora e Surubi-Pires do Rio. A construção desse primeiro trecho teve início em outubro de 1957, enquanto o segundo trecho entre Surubi e Pires do Rio teve início apenas em janeiro de 1959 (Figura 22).

Em depoimento concedido ao Programa de História Oral do Arquivo Público do DF (ArPDF), o engenheiro Ney Dumay, que foi funcionário do Ministério de Viação e Obras Públicas,

---

<sup>11</sup> A redação original do texto de Fonseca publicado na revista *Brasília*, coloca a data como 1º de julho de 1947, entretanto assume-se um possível erro de digitação, já que o ano do Decreto de transferência dos trabalhos do DNEF para a NOVACAP é 1957.



relatou que no início de 1957 ele foi transferido de São Paulo para trabalhar nas obras de construção da nova capital. O engenheiro relata que os trabalhos da estrada de ferro para Brasília estavam divididos em três frentes, a de Brasília, a de Pirapora e a de Pires do Rio, e que os funcionários (engenheiros, empreiteiros, topógrafos e desenhistas) chegavam a trabalhar 18 horas por dia sem dinheiro extra, apenas com verba orçamentária. (DUMAY, 1990).

Em seus relatos, ao ser questionado sobre o nome de outros funcionários, Dumay também cita o engenheiros Moacyr, Atahualpa<sup>12</sup> e Valdetaro. Assume-se que este último seja Marcos Valdetaro da Fonseca, engenheiro e chefe da Divisão de Construção das Estradas de Ferro da NOVACAP, que escreveu um artigo para a revista Construção, do qual a revista Brasília (1958) reproduziu alguns parágrafos. No artigo, o engenheiro relata os estudos para os traçados da ferrovia, que conduziram a um desenho pela margem direita do rio Paracatu, até a montante da foz do rio Prêto:

Convém salientar que afigurava-se preferível o traçado pelo Paranoá, uma vez que a subida pelo São Bartolomeu e pelo Paranoá não conduziria à transposição de nenhum divisor. No entanto, esta vantagem da linha pelo Paranoá, é apenas aparente, uma vez que o "canion" do São Bartolomeu, na região de Brasília, e do baixo Paranoá representa uma depressão, no terreno, de 200 metros, a qual deveria ser transposta sem oferecer condições topográficas para o desenvolvimento da linha, salvo com obras excessivamente onerosas.

A linha comum, pelo Saia Velha, apesar de conduzir à transposição do divisor com o córrego do Gama, da vertente de Brasília, permitiu melhor desenvolvimento, sem quebra das condições técnicas e sem a necessidade de obras especiais de vulto. Deve-se ainda anotar que a solução preferida reduziu no total a extensão a construir embora acarretasse na ligação Pirapora-Brasília, um acréscimo de 29 km. (FONSECA, 1958, p. 4).

Quanto ao entroncamento com a E.F. Goiás, foi definido o traçado pelas margens direitas dos rios São Bartolomeu e Corumbá, que passaria entre Roncador e Pires do Rio, atingindo a E.F. Goiás, até Colômbia na Estrada de Ferro Paulista. A ligação com a E.F. Goiás também foi estudada pela NOVACAP a partir de Vianópolis (Figura 22), mas a opção foi descartada devido a necessidade

---

<sup>12</sup> Atahualpa Schmitz da Silva Prego (1925-2020) foi um dos engenheiros pioneiros da construção de Brasília, responsável pela construção da pista do aeroporto e de diversas estradas de rodagem.

de transposição do divisor do Corumbá com o Piracanjuba, que resultaria em 200m de desnível. (FONSECA, 1958).

Ainda segundo Dumay (1990), os trabalhadores e operários da ferrovia vinham de toda parte do Brasil<sup>13</sup> e eram contratados por meio de empreiteiras escolhidas por concorrência pública, e cada construtora ficava encarregada de um trecho específico. De acordo com uma publicidade do jornal Correio Braziliense (BRASÍLIA ligada por ferrovia: êste é o nosso trabalho, 1961), as empresas construtoras do setor ferroviário estavam divididas em dois trechos. Primeiro, o trecho Brasília-Pires do Rio estava sob responsabilidade das seguintes empresas: Companhia de Serviços de Engenharia (Servienge), Rodovias e Obras S.A. (Rodobrás), Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., Construtora José Mendes Júnior S.A., Minas Engenharia de Estradas Ltda, J. Cardoso de Almeida Sobrinho, Engenharia Civil e Portuária, Sociedade de Engenharia e Terraplenagem Alberto Ltda. (SETAL), Construtora Paviterra Ltda, J.Dantas Engenharia e Construções e Construtora e Fornecedor Meton. Já o Trecho Brasília-Pirapora era realizado pela Brasil Construtora, pela Empresa Nacional de Construções e pela J. Cardoso de Almeida Sobrinho.

Dumay (1990) também descreveu que as áreas por onde as estradas de ferro passavam eram desertas (Figura 23 e Figura 24), mas que ocorreram incidentes com alguns proprietários de terra. Segundo ele, houve um fazendeiro munido de uma espingarda e de uma *moto scraper* que impediu a passagem das máquinas, pois o trecho separaria duas áreas de sua fazenda, onde havia uma baixada com espaço melhor. O problema foi resolvido com a promessa da construção de uma passagem de gado para o fazendeiro, que acatou a proposta, e nas palavras do engenheiro “*ainda trouxemos quatro queijos; ganhamos quatro queijos*”. Além disso, houve outro imprevisto com um senhor cuja casa seria demolida pela estrada de ferro, porém, em acordo com a equipe, a casa foi desmanchada e o material foi levado para reconstrução em Luziânia.

Diversos problemas de gestão e orçamento ocasionaram o atraso das obras. Em fevereiro de 1960, o trecho Brasília-Surubi, de 86 quilômetros, já havia começado, com os serviços de terraplenagem em 39% da extensão (94km). Também estavam em desenvolvimento o trecho Pires

---

<sup>13</sup> Ao ser questionado sobre a origem dos trabalhadores, Dumay respondeu que “*vinha de Minas, da Bahia, do Nordeste, aqui do interior de Goiás também, vinha coisa de todo canto. Aqui era nações unidas.*” (DUMAY, 1990, p. 8).

do Rio-Surubi (Figura 24) de 240km, e o Pirapora-Brasília (Figura 23, Figura 25 e Figura 26) com término previsto para a segunda etapa e já com 80% do trecho em andamento (66km). Destacou-se nesse último trecho uma ponte sobre o Rio Tobi, com 50m de vão, parte das 48 obras de arte<sup>14</sup> do trecho, cujos pilares e encontros foram concluídos em dezembro do ano anterior. Além disso, neste ano havia 119 obras de arte concluídas, das quais 82 foram executadas em 1959, incluindo três viadutos que foram necessários para realizar o cruzamento da ferrovia com as rodovias Brasília-Anápolis e Brasília-Belo-Horizonte, contabilizando 144km (A marcha da construção. Ferrovias, 1960).

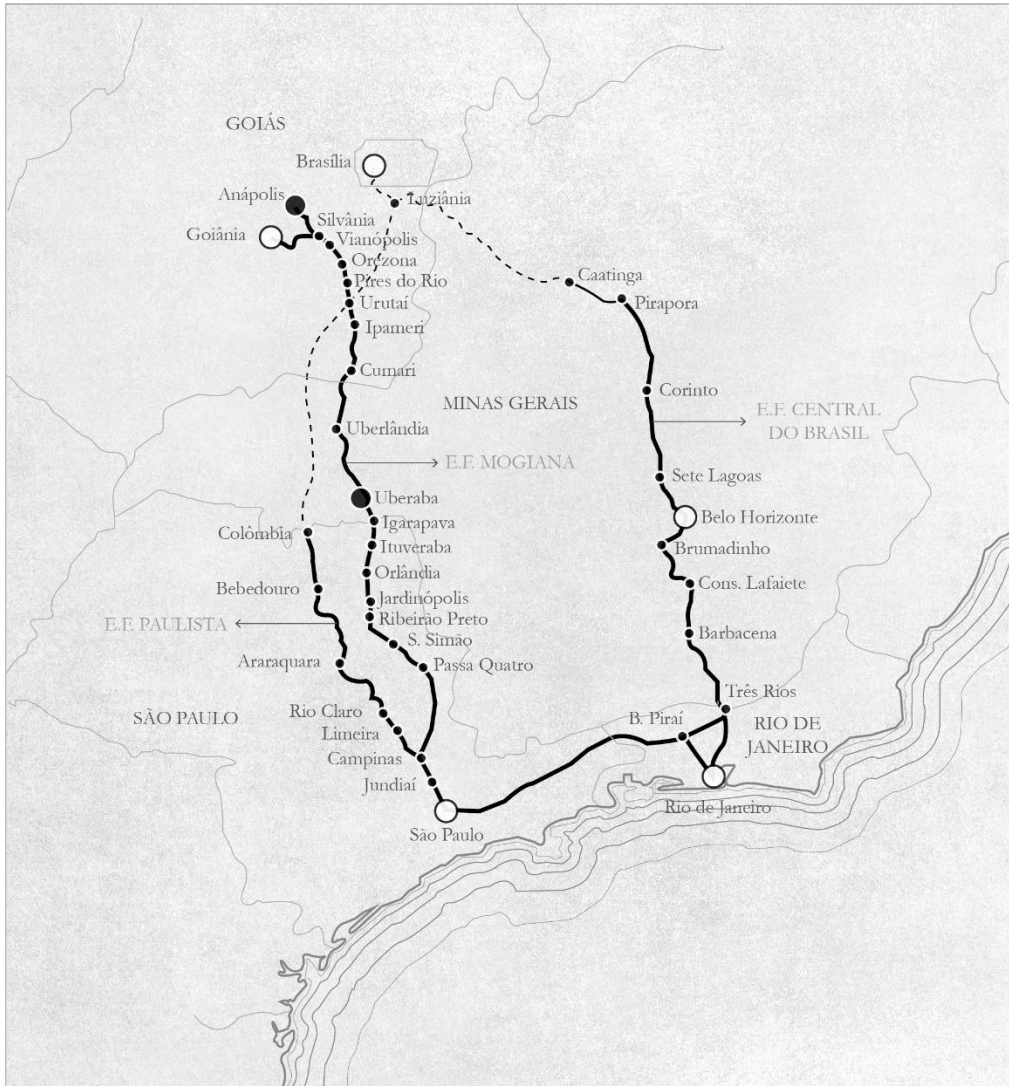
Em junho de 1960, a revista Conjuntura Econômica ressaltou que dos 634km de ferrovias inicialmente programados, pouco mais da metade estava com a terraplenagem e obras de arte concluídas. As construções de maior porte como túneis, pontes e viadutos, assim como o assentamento e a colocação de dormentes ainda estavam a concluir. Mais especificamente, o trecho Pires do Rio-Surubi já contava com a realização de terraplenagem e obras de arte em mais de 50km do trecho, além de perfuração, três túneis e o início da construção das pontes sobre os rios Piracanjuba, Corumbá e São Bartolomeu. Já o trecho Pirapora-Brasília possuía cerca de 185km em andamento (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960).

Ainda estava previsto o alargamento da bitola entre Belo Horizonte e Pirapora, assim como a construção do trecho Colômbia – Pires do Rio, que ocasionariam um aumento significativo do orçamento destinado às ligações ferroviárias. A conclusão deste último trecho é inclusive colocada como remota, pois foram relatadas oposições de caráter regionalistas à penetração da E.F. Paulista em território mineiro, o que ocasionou o impedimento da construção de uma ponte rodoferroviária entre Colômbia (SP) e Pértá Cemitério (MG). (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960).

---

<sup>14</sup> De acordo com o *site* “Brasil Ferroviário”, “as obras de arte especiais são obras que pertencem ao conjunto de itens da infraestrutura ferroviária que basicamente se define como Pontes, Viadutos e Túneis. Estas obras são realizadas de modo a transpor a Via Permanente perante rodovias e desníveis do solo (declives íngremes), também se aplica a construção de pontes sempre quando um curso d’água não consegue ser desviado ou suprimido através do processo de drenagem.” Disponível em: < <https://www.brasilferroviario.com.br/obras-de-arte/>>. Acesso em: 11 nov. de 2021.

ESTRADAS DE FERRO PARA BRASÍLIA  
1958



- Capital de Estado
- Cidades Principais
- Cidades Secundárias
- Ferrovias Construídas
- Ferrovias em construção
- - - - - Ferrovias Projetadas

SEM ESCALA ⌚

Figura 21. Estradas de ferro em 1958. Fonte: Revista Brasília nº 22, 1958, redesenhado pela autora, com adaptações.

PROVÁVEIS LIGAÇÕES COM BRASÍLIA  
1959 E 1960

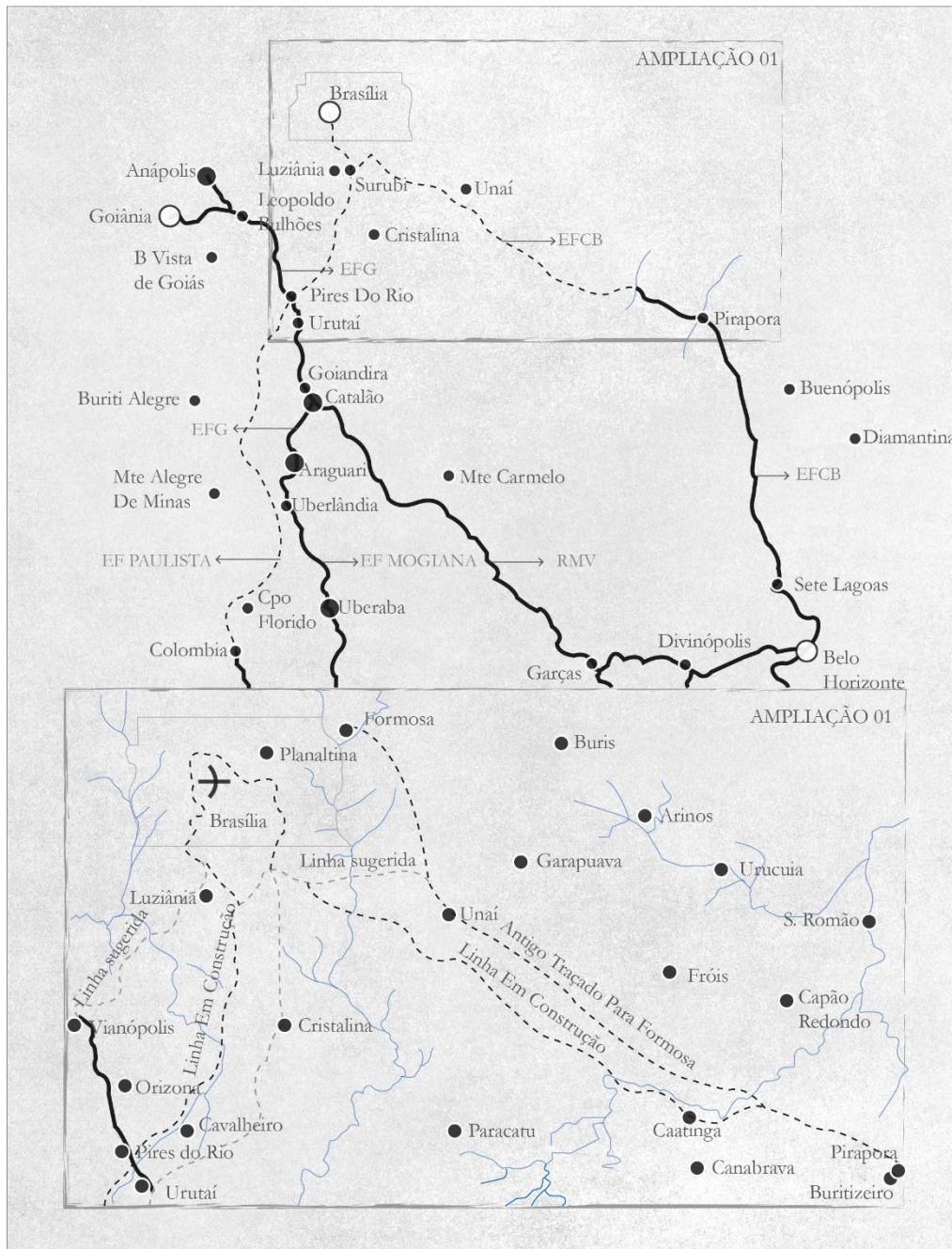


Figura 22. Acima, os traçados da NOVACAP para futuras ligações com Brasília em 1959. Abaixo, na ampliação de 1960, é representado o traçado inicial de Formosa a Pirapora, a sugestão de ligação com a EF Goiás por Vianópolis e até um anel ferroviário pela chapada do contorno. Fonte: Revista Ferroviária, 1959 e 1960, redesenhado pela autora, com adaptações. Disponível em: < <http://doc.brasilia.jor.br> >. Acesso em: 10 nov. 2017.





Figura 23. Corte da Ferrovia Brasília-Pirapora. Foto: Mário Fontenelle. Fonte: Revista Brasília, 1957, n.12, p. 9.



Figura 24. Construção da Ferrovia em Pires do Rio, 1957-1960. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).



*Figura 25. O engenheiro Jorge de Abreu Schilling, diretor da Central do Brasil, inspeciona as obras de terraplenagem do percurso Pirapora-Brasília em Minas Gerais, que permitiria a viagem em bitola larga até a nova capital. O setor estava sob a responsabilidade do engenheiro Wilson Lobato Martins. 18/07/1962. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional.*



*Figura 26. Trabalhos de construção da bitola larga na Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). 07/1962. Fonte: Fundo Arquivo da Manhã, Arquivo Nacional.*

ROTEIRO RODOVIÁRIO PARA BRASÍLIA  
1957

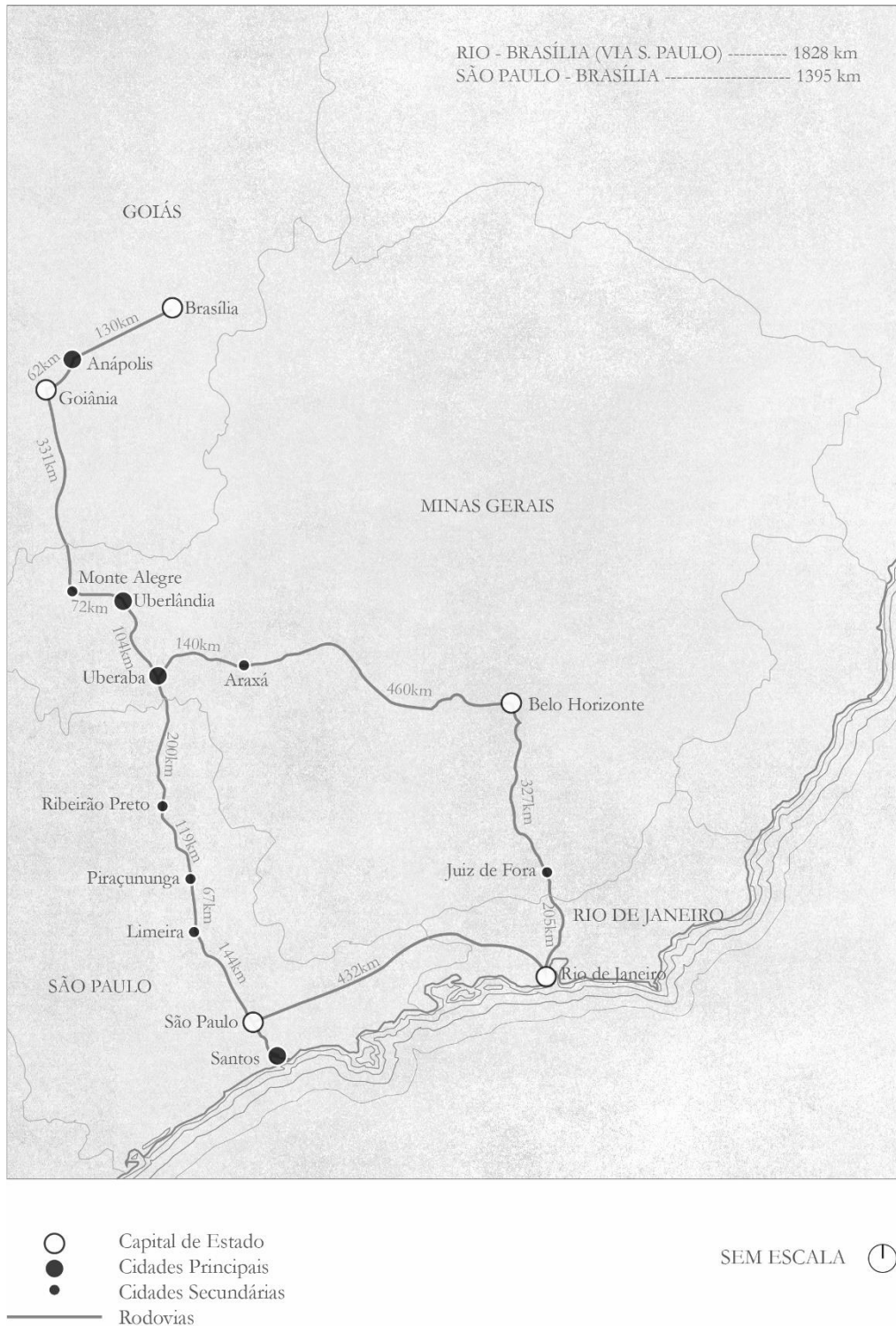


Figura 27. Roteiro rodoviário para Brasília em 1957, com indicação das distâncias a serem percorridas. Fonte: Revista Brasília nº 12, 1957, redesenhado pela autora, com adaptações.



Até o momento, a construção da ligação ferroviária à capital aparentava ser um projeto de grande êxito. Com as construções férreas em andamento, Guilherme Aragão (1958) em artigo da revista *Brasília*, intitulado “Brasília e o soerguimento econômico”, afirmou que a interligação ferroviária adquiriria um novo sentido com a construção da capital, principalmente pelo fato de que se verificava no surgimento da cidade uma unificação dos sistemas parciais e dispersos dos transportes ferroviários no país.

Para Aragão (1958), Brasília atuava como polarizadora do sistema ferroviário. A ligação Pires do Rio – Brasília, por exemplo, seria o primeiro passo para esse processo, pois ela possibilitaria a conexão com Belo Horizonte e com o Rio de Janeiro, podendo alcançar os complexos ferroviários do Norte, até Fortaleza, e do Sul, até Porto Alegre.

Estão assim dispostos os parâmetros da interligação multiregional do Brasil e da compacta integração social econômica do país, tudo isso decorrente do estabelecimento da nova capital. É que, mais uma vez é oportuno citar Lewis Mumford: “o transporte interregional é um dos pilares da vida humana: multiplica os contatos, as relações sociais, os produtos e, devido à diversidade mesma dos recursos que utiliza, contribui para modelar o padrão específico da vida da cidade.” Apenas acontece que, no caso brasileiro, tal cidade é Brasília, cidade nacional que integrando, pela influência dinamizadora, as regiões do país, virá a ser, dentro do mesmo conceito de Mumford, o padrão específico do progresso do país, da civilização brasileira. (O JORNAL, 1958, apud ARAGÃO, 1958, p. 11).

O que se infere do texto de Aragão, é uma dualidade de papéis entre cidade e ferrovia, a partir da perspectiva de que não somente a ferrovia impulsionaria o crescimento da nova cidade em linhas de desenvolvimento econômico, mas a própria cidade atuaria como uma fonte propulsora das ligações ferroviárias pelo Brasil.

Apesar das ligações com o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte terem sido mais discutidas, foram encontrados relatos de um projeto de ligação da capital federal com o estado da Bahia. O *Correio Braziliense* de agosto de 1961 destaca a elaboração do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Região do Brasil Central e Nordeste, cujo projeto principal seria a construção de uma estrada de ferro que ligasse Marauá, no estado da Bahia, à Brasília (MABRAS). O projeto, de iniciativa do deputado Yukishigue Tamura, contava com a contribuição do industrial japonês Kinrokuro Iwata, então presidente da Associação Nipo-Brasileira de Algodão, além de apoio da

colônia japonesa paulista. A ferrovia teria uma extensão de 1200 quilômetros, e previa ao longo de sua extensão o desenvolvimento de núcleos agroindustriais, com a participação técnico-financeira do Japão (NETTO, 1961).

O investimento do governo japonês viria do aporte de cerca de 500 milhões de dólares que o país asiático teria de investir em nações subdesenvolvidas, após ter recebido apoio monetário para sua reconstrução após a segunda guerra mundial. O deputado Tamura então propôs que parte do dinheiro fosse utilizado na realização do plano, que de acordo com a reportagem, empregaria vinte mil pessoas na construção e promoveria a fixação de duzentos mil nordestinos em situação de pobreza ao longo da linha férrea. O governo japonês seria responsável por instalar indústrias de cana de açúcar e minerais nos novos núcleos populacionais. A estrada de ferro poderia se estender até o pacífico e se tornar uma ferrovia transcontinental.

O projeto da ferrovia MABRAS chegou a ser debatido entre Tamura e o presidente Jânio Quadros, que escreveu uma carta ao primeiro-ministro do Japão Hayato Ikeda, na qual se comprometia a estudar o projeto com o intuito de fortalecer os laços entre as duas nações (Jânio escreve ao governo japonês: investimentos nipônicos no Brasil, 1961). Por outro lado, de acordo com Castro (1960), a realização do projeto solicitava em contrapartida a vinda ao Brasil de duzentas mil famílias nipônicas nos primeiros dez anos, e outras duzentas mil no segundo decênio, com o objetivo de colonizar as margens da futura estrada de ferro.

Apesar da cooperação ferroviária nipo-brasileira não ter obtido resultados, a proposta é antiga e data da primeira república, quando políticos baianos apresentaram ao Congresso um projeto de lei que previa a ligação do Porto de Marau à futura capital no Planalto Central:

Acrescente-se, onde convier, entre os diversos números da letra e do art. 10: Estrada de ferro do Porto de Marau ao Planalto Central, seguindo o Vale do Rio das Contas, passando por Lençóis, Rosário do Centro, Malhada e Carinhanha e desenvolvendo-se pelo vale do rio deste último nome até o ponto mais conveniente da área reservada à futura Capital Federal (Sala de sessões, 29 de agosto de 1893. Severino Vieira, Bellarmino de Mendonça, Santos Pereira (Seabra), Augusto de Freitas, Elutério de Carvalho) (MARTINS, 2019).

O projeto da ligação ferroviária de Marau à Brasília, agora sem investimentos asiáticos, voltou a ser defendido pelo engenheiro e deputado federal Vasco Filho que apresentou relevantes projetos

ao setor de transportes. As propostas de Vasco Filho, incluindo a linha Maraú-Brasília, foram retomadas em 1973 por seu filho, o Deputado Federal Vasco Azevedo Neto, por meio do Plano de Viação de 1973. Este plano, que continua em vigor até a atualidade, previa um sistema nacional de transporte que seria formado pelo conjunto dos sistemas rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário. O sistema ferroviário aprovado pelo congresso nacional teria 33800 quilômetros de extensão, com ligações radiais, longitudinais, transversais e diagonais.

Entretanto, até a chegada do primeiro trem, diversos problemas de gestão acarretaram dificuldades na execução das obras. De inicial responsabilidade do DNEF, as linhas férreas de interesse do futuro Distrito Federal passaram ao encargo da NOVACAP em 1957 (Figura 28 e Figura 29). As ferrovias voltaram ao comando do DNEF em 1962, que dois anos depois passou a responsabilidade ao 7º Distrito Ferroviário de Brasília e depois ao 4º Distrito Ferroviário em Belo Horizonte. Ademais, de acordo com Dumay (1990) antes da extinção do DNEF em 1974, foi estabelecida uma instrução que designava que o Departamento poderia realizar todos os trabalhos relacionados à ferrovia, exceto o assentamento de linhas. Apenas a Rede Ferroviária Federal e os batalhões ferroviários do exército poderiam realizar esta última operação. Dessa forma, o DNEF realizou todos os trabalhos precedentes e o Batalhão Ferroviário localizado em Araguari finalizou o assentamento dos trilhos.

Em meio a diversas dificuldades e atrasos nos prazos de execução, devido em parte, à rotatividade na administração das construções, o ministro dos transportes Mário Davi Andreazza determinou que a inauguração da primeira estação de Brasília seria no aniversário de oito anos da capital. O nome da estação homenageou o engenheiro e geógrafo Bernardo Sayão, um dos diretores da NOVACAP. Foi determinado que o ponto inicial da linha seria a Estação do Roncador, localizada no município de Pires do Rio. Com os trabalhos acelerados, em 21 de abril de 1968 o primeiro trem soou seu apito em meio a exaltadas comemorações:

“Quando o comboio foi entrando na estação, houve um frenesi de uma enorme plateia que chorava, batia palmas, ria, gritava, vivia, enfim, um momento de uma emoção incontrolada. Poucos episódios foram tão emocionantes nesta cidade”, narrou a reportagem da época. “Foi uma festa de arromba. Enfeitou-se a estação de ponta a ponta com balões, fitas e flores”, recorda Waldomiro Vitorino, primeiro chefe de estação Bernardo Sayão. “Na plataforma não cabia mais gente.

E o povo gritava: Viva Juscelino!”, orgulha-se.” (MENDES, 2009, apud SIQUEIRA, 2015, p. 35)



Figura 28. O diretor da NOVACAP Ernesto Silva apresenta as ligações rodoferroviárias do “novo Distrito Federal”, conforme estudos executados por Geofoto SA.14/05/1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).



Figura 29. O diretor da NOVACAP Ernesto Silva apresenta as ligações rodoferroviárias do “novo Distrito Federal”, conforme estudos executados por Geofoto SA.14/05/1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).

Essa primeira viagem teve um caráter experimental e foi realizada em quarenta horas: o trem da Central do Brasil nº 2111 deixou a Estação D. Pedro II no Rio de Janeiro às 18h30 da sexta-feira, fez baldeação para os trens da Companhia Mogiana em Campinas às 5h30 do sábado e chegou na Estação provisória Bernardo Sayão às 10h do domingo, onde desembarcou o Ministro Mário Andreazza para discursar em um palanque montado para a ocasião. O único incidente relatado foi o desligamento automático da máquina causado por uma pedra, já perto de Brasília, e que foi prontamente resolvido pelo maquinista. Um reconhecimento da linha foi realizado por meio de uma máquina sem vagões, acompanhada por membros da polícia paulista, que saiu de Campinas vinte minutos antes do trem inaugural (Trem de Brasília viaja 36 horas e inaugura linha, 1968).

A comitiva possuía de cerca de 100 pessoas, que incluía diretores do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), comandantes do 2º Batalhão Ferroviário do Exército, diretores da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, diretores da Rede Ferroviária Federal, engenheiros, membros da imprensa e autoridades militares. A baldeação em Campinas deveria ser sempre feita devido ao problema de diferença de bitolas<sup>15</sup> entre os trechos. O trecho Guanabara-Campinas foi realizado em bitola larga (1,60m), o tamanho mais usado em países desenvolvidos, já o trecho Campinas-Brasília foi construído em bitola estreita (1m). De acordo com Horácio Madureira, diretor do DNEF à época, o uso de bitolas estreitas se justificava pelo fato de que todas as estradas de ferro do sul e centro-sul do país, que eram ligadas a Pires do Rio, utilizavam a bitola com características antigas, portanto se fossem construídas bitolas mais largas, outra baldeação teria que ser feita em Pires do Rio, ocasionando aumento de despesas e menos conforto aos passageiros. Por outro lado, o assentamento foi realizado em dormentes<sup>16</sup> modernos que poderiam facilitar a mudança da diferença entre trilhos. (Trem de Brasília viaja 36 horas e inaugura linha, 1968).

Quanto aos funcionários designados para essa primeira viagem, a Central do Brasil instituiu uma comitiva formada pelo chefe de trem Aurélio Barroso, que tinha 38 anos de experiência, duas comissárias, Delmair e Maria Margarida, além do segurança Hilton Almeida, que segundo reportagem do jornal Correio da Manhã, também era lutador de vale-tudo conhecido como “Diabo

---

<sup>15</sup> Bitola é a distância medida entre as faces interiores de dois trilhos de uma via férrea.

<sup>16</sup> Dormentes são peças de madeira, metal ou concreto colocadas transversalmente à via férrea e sobre as quais os trilhos se assentam e são fixos.

Louro”. Já o percurso Pires do Rio-Brasília, de responsabilidade da Companhia Mogiana, foi chefiado por José Lange, funcionário da empresa havia 29 anos e a segurança foi realizada pela própria Companhia que solicitou policiamento às delegacias regionais (Trem de Brasília viaja 36 horas e inaugura linha, 1968).



Figura 30. Quadros capturados pela autora do cinejornal produzido pela Agência Nacional sobre a integração ferroviária para a Capital Federal. O vídeo mostra o ministro dos Transportes Mario Andreazza participando da viagem inaugural da Estrada de Ferro Brasília-Pires do Rio (GO) e a inauguração da estação ferroviária provisória de Brasília. Fonte: Cinejornal Informativo n. 97 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional.



Figura 31. Locomotiva diesel-elétrica 2807, da VFCO, na Estação Bernardo Sayão. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 6.



Figura 32. O ministro Andreazza ao lado do presidente da RFFSA e do Marechal Juarez Távora, em discurso no palanque montado para a ocasião. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 4.





*Figura 33. Duas pequenas locomotivas do 2º Batalhão Ferroviário que abriram a composição da RFFSA. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 7.*



*Figura 34. Almoço de confraternização entre os dirigentes ferroviários. Fonte: Revista REFESA, 1968, p. 7.*



Até a abertura da linha regular de passageiros provenientes de São Paulo, foram realizadas outras viagens de ligação da capital com o sul do Brasil. Como exemplo, o trecho Brasília – Porto Alegre fazia parte do Tronco Sul (TS), presente no Plano Nacional de Viação de 1964. O TS entre a nova capital e Porto Alegre seria operado por cinco companhias ferroviárias: a Viação Férrea Centro-Oeste, no trecho Brasília – Pires do Rio – Araguari; a Companhia Mogiana no trecho Araguari – São – Joaquim da Barra – Campinas; a Estrada de Ferro Sorocabana no trecho Campinas – Mairinque – Itanguá; a R.V. Paraná no trecho Itanguá – Engenheiro Bley – Rio Pelotas; e, por fim, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul no trecho Rio Pelotas – General Luz – Porto Alegre. Inicialmente a conexão com Campinas até a capital não seria feita por meio da cidade de São Paulo, e sim por meio de Mairinque devido à diferença de bitolas entre os trechos. No fim do ano de 1968 seriam concluídos os trechos General Luz – Ponta Grossa e Brasília – Pires do Rio, fiscalizados pelo DNEF, que concretizariam a ligação da capital com Porto Alegre (WAGNER, 1968).

A conexão ferroviária Brasília - Porto Alegre foi concluída com antecedência de três meses. O trem conhecido como “Minuano”, composto por modernos trens TUDs (Trens-Unidade de Diesel) da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, cortou as paisagens por meio de túneis e viadutos, e sua inauguração, no fim de 1968, também contou com a presença do ministro dos transportes Mário Andreazza, em companhia de uma comitiva de autoridades militares (Figura 38) (Cinejornal Informativo nº 125, 1968).

De acordo com o jornal Diário de Notícias (RS), no dia 16 de dezembro de 1968, às 13h05, chegaram à Estação Bernardo Sayão dois comboios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, compostos por integrantes da “operação Mauá”<sup>17</sup>, incluindo dezoito engenheiros do quinto ano e dois professores da Escola de Engenharia da PUC. O grupo foi recebido por Andreazza em uma das salas da estação, onde o engenheiro Tadeu Dalinea agradeceu o ministro por participarem da operação (Chegaram ontem a Brasília os trens gaúchos, 1968). Ademais, circulavam trens de carga

---

<sup>17</sup> De acordo com o Decreto nº 64.918 de 31 de julho de 1969, a Operação Mauá (OPEMA), com sede provisória na cidade do Rio de Janeiro, foi um projeto “diretamente subordinado ao Ministério dos Transportes, com finalidade de integrar os universitários na problemática dos transportes, através de estágios de serviço que lhe facultem o treinamento e a pesquisa dentro das técnicas em uso nos diferentes centros do país.”

nos fins de semana e foi realizado o transporte de tropas militares do Rio de Janeiro para a capital em agosto de 1968.

No período da viagem inaugural, a Companhia Mogiana ainda estudava a regularização da linha direta que ligaria São Paulo à Brasília, já que os estudos acerca de horário e número de trens ainda estava em andamento. O primeiro trem regular de passageiros entre Campinas e Brasília só veio a funcionar a partir do dia 15 de dezembro de 1968, oito meses após a chegada do primeiro trem. A linha, que ficou conhecida como “Bandeirante”, funcionava em conexão com os trens P.5 e P.6 da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e inicialmente partiam de Campinas às segundas e quintas-feiras às 10h30, chegando à Brasília no dia seguinte ao mesmo horário. O percurso inverso também era realizado, e saía de Brasília às terças e sextas-feiras às 20h, com chegada em Campinas no dia seguinte também às 20h. Além disso, a linha incluía os trechos de Brasília à São Paulo, à Ribeirão Preto, à Uberaba ou à Uberlândia (CARDOSO, 1968).

Os trens eram de aço inoxidável, com ar-condicionado, poltronas reclináveis, carros *pullman*<sup>18</sup>, restaurante e dormitório. Os passageiros podiam optar por bilhetes de primeira e segunda classe, em *pullman* ou leitos (superior e inferior) com preços que variavam de 4,69 a 20,45 Cruzados Novos, a depender do trecho e classe escolhidos (CARDOSO, 1968).

Edson Mazarini, filho do ex-ferroviário Alceu Mazarini, relata que o pai esteve presente na tripulação da primeira viagem do trem Bandeirantes de Campinas à Brasília. Segundo Mazarini, a tripulação era trocada na estação de Amoroso Costa, antes de Uberaba, onde o pai embarcava em um trem composto por carros Budd da série 800 fabricado pela Mafersa, de indústria nacional, com ar-condicionado, suspensão a ar e luz de leitura no interior. Atualmente alguns carros se encontram na Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em Sorocaba, onde irão ser utilizados em um trem de passeio. Alceu Mazarini permaneceu na linha por quatro anos ininterruptos e registros da primeira viagem da tripulação são guardados pelo seu filho (Figura 36 e Figura 37).

---

<sup>18</sup> Os carros *Pullman* eram vagões fabricados pela marca de automóveis Mercedes que foram associados à alta qualidade e ao luxo, geralmente associados a vagões dormitórios.



Figura 35. Quadros capturados pela autora do cinejornal da Agência Nacional mostrando a chegada do primeiro trem de passageiros a Brasília. Fonte: Cinejornal Informativo nº 124 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional.



Figura 36. Primeira Viagem do Trem Bandeirantes de Campinas à Brasília. 16/12/1968. Em primeiro plano da esquerda para a direita: o eletrícista do carro de passageiros (de branco), o jornalista, José Natal Dimas (chefe), Alceu Mazarini, Antônio Sebastião de Jesus, José Antônio Lopes, o gerente do restaurante Efigênio (de branco e gravata). Fonte: Arquivo pessoal de Edson Mazarini.



Figura 37. Primeira Viagem do Trem Bandeirantes de Campinas à Brasília. 16/12/1968. Os passageiros em primeiro plano, no plano de fundo da esquerda para a direita: o eletrícista do carro de passageiros (de camiseta branca), o jornalista, José Natal Dimas (chefe), Alceu Mazarini, Antônio Sebastião de Jesus, José Antônio Lopes, o gerente do restaurante Efigênio (de branco e gravata). Fonte: Arquivo pessoal de Edson Mazarini.

A linha que ligava o estado de São Paulo à Brasília foi bastante divulgada como modernos trens de luxo que ofereceriam bastante conforto aos usuários. Além do transporte de passageiros, a partir de fevereiro de 1969, também começaram a circular na linha Campinas-Brasília trens de carga duas vezes por semana e sem baldeação.



Figura 38. Quadros capturados pela autora do cinejornal produzido pela Agência Nacional mostrando as obras de construção da ferrovia ligando Brasília a Porto Alegre. Os dois últimos quadros mostram o assentamento dos últimos trilhos. Fonte: Cinejornal Informativo n° 125 (1968). Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional.

A Estação Bernardo Sayão foi inaugurada para ser uma construção temporária, já que a Estação Ferroviária de Brasília ainda não havia sido construída. De função provisória, passou a ser o ponto final da linha para Brasília por mais tempo que se esperava. A Estação ferroviária de Brasília, projeto de Oscar Niemeyer, e prevista no Plano Piloto de Lucio Costa, só veio a ser inaugurada em 1981. Ainda assim, o transporte de trens teve baixa adesão e a nova estação ganhou mais notoriedade quando o governo atribuiu a ela a função de abrigar os ônibus interestaduais, tornando-a popularmente conhecida como Rodoferroviária.

Até então, não há dúvida de que a ferrovia na capital era sinônimo essencialmente de progresso, tanto para o desenvolvimento local, quanto para o país, fato bastante evidenciado pelas propagandas políticas e reportagens encontradas nos periódicos dos anos 60 e 70. Após a chegada do primeiro trem em 1968, percebe-se uma transição da noção progressista rumo a um contexto de agravamento do cenário ferroviário. Este novo panorama que se tornava visível em Brasília, também era amplamente testemunhado em todo Brasil, mesmo antes do advento da primeira locomotiva na capital. Portanto, a partir da abordagem inicial das circunstâncias de estruturação das estradas de ferro no interior, é necessário buscar o entendimento da conjuntura ferroviária na capital após a inauguração de sua primeira estação e a configuração dos fatores locais, regionais e nacionais que desencadearam os problemas que serviram como indício e concretização do declínio desse meio de transporte.

### **2.3.1. Rumo ao progresso**

Com a chegada do primeiro trem, Brasília consolida-se, definitivamente, como capital da República. (1º Trem em Brasília, 1968, p. 4).

A frase acima, proferida pelo Ministro dos Transportes Mário Davi Andreazza no contexto da chegada do primeiro trem à Estação Bernardo Sayão, expressa a noção consolidada por anos da história de que ferrovias atraem desenvolvimento urbano e econômico ao seu entorno, auxiliando no crescimento de cidades e núcleos urbanos. Na nova capital, esse espírito de avanço não era diferente, já que a nova ferrovia visava à ligação da cidade com o restante do país e configurava-se como um importante meio de transporte de cargas e de pessoas para Brasília. Entretanto, já se percebe

na inauguração do sistema ferroviário na capital um contexto de contradição. O seu surgimento ocorre nos anos 1960, período em que a maior parte do transporte ferroviário estava em processo de declínio devido à industrialização do país e à introdução do modal rodoviário.

Da mesma forma que Brasília demandava a construção de linhas férreas, a localização de isolamento do novo centro do poder no interior do país gerou a necessidade de se criar uma rede rodoviária que fizesse a conexão da cidade com o restante do Brasil. Dessa forma, o governo apresentou a proposta de instalação de um mercado para a indústria automobilística, que até o período não possuía grande expressividade dentro da economia nacional. Um dos primeiros passos dados nesse sentido foi a inauguração das fábricas da Mercedes-Benz e da Volkswagen em São Bernardo do Campo, São Paulo, pelo então presidente Juscelino Kubitschek em 1956. Segundo Wittmann (2016), pesquisas realizadas pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Ibope) no final dos anos 1950, revelam a resistência de boa parte da população, principalmente do setor rural, da indústria de produtos básicos e de alguns setores do governo, em aceitar a importância delegada à criação de uma indústria automobilística nacional.

O que ocorreu a partir do investimento massivo na indústria automobilística, foi o consequente crescimento da dívida externa e da inflação. O dinheiro de reserva do governo, oriundo do período da II Guerra Mundial, foi em grande parte aplicado na importação de automóveis, ao invés de serem feitos investimentos nas ferrovias nacionais. A essa altura do cenário econômico e político, a questão ferroviária era encarada como “o problema ferroviário” (WITTMANN, 2016, p. 354).

Como forma de diminuir as adversidades econômicas do transporte, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a qual proporcionou algumas melhorias no quadro ferroviário nacional, como a redução dos déficits, modernização das linhas, diminuição de despesas e aumento de cargas transportadas. Mas, os benefícios gerados a partir da legalização da RFFSA apenas serviram para adiar a decadência do setor ferroviário, que se caracterizou especialmente pela diminuição da quantidade e da construção de linhas, principalmente após a década de 1970 (SILVEIRA, 2007).

Silveira justifica os acontecimentos pelo fato de a RFFSA atuar de forma distinta da política pregada na época, não sendo capaz de inserir as linhas brasileiras no âmbito da modernização que o Brasil vinha a propor no período, o que posteriormente resultou no auge da industrialização nos anos

70. O órgão atuava apenas na racionalização e execução de procedimentos desgastados que não vieram a contribuir efetivamente para a expansão férrea nacional em longo prazo.

### 2.3.2. Do progresso ao regresso

O que se verifica a partir da condição ferroviária brasileira apresentada é que a expansão da malha férrea para Brasília também trazia incorporada a ampliação das rodovias federais. Este fato acabou por deixar os investimentos nas estradas de ferro em segundo plano. Apesar do novo e principal empreendimento do governo, a construção da capital, demandar a aplicação de esforços em ambos os meios de locomoção, ferrovias e rodovias, se pode entender que de certa forma o governo precisava levantar uma bandeira para atestar e justificar uma possível ascensão econômica brasileira. Nesse conflito de propostas, a ferrovia parece, de fato, não ter sido a prioridade. Leony Mesquita, em publicação da revista Brasília, deixa evidente a dupla atuação dos modais “ferrovia-rodovia” como prováveis impulsionadoras de uma modernização do transporte brasileiro:

*Brasília é responsável pela triplicação de nossas cintas de asfalto, modernas artérias pelas quais corre o sangue de nossa produção; e decuplicou a quilometragem de nossas rodovias interioranas. Está fazendo o mesmo com as ferrovias. Breve, dentro do plano de consolidação de Brasília – rincões afastados poderão ouvir os alegres apitos das locomotivas dieselizadas e eletrificadas, levando o progresso por – até aqui lugarejos que não conseguiam sequer ouvir o rumor distante das “maria-fumaças” (MESQUITA, maio/1962 a set./1963, p. 39)*

Dessa forma, enquanto a maior parte das ferrovias brasileiras estava em situação de desvalorização, a ferrovia na capital surgia com entusiasmo em meio a oposta conjuntura nacional. A construção das conexões ferroviárias para o interior adquiriu com Brasília uma nova motivação para se realizarem por concreto, o que acabou por despertar a euforia geral. Desde os primeiros preparativos em meados de 1950, muito se esperava dos resultados desse empreendimento, que veio a se materializar com a chegada do primeiro trem em 1968. Em artigo do professor Délio Araújo, publicado na revista Estrada de Ferro, fica notória a contradição estabelecida entre a expectativa e a realidade sobre a primeira locomotiva na capital:



A inauguração da linha para Brasília se constituiu acontecimento que motivou intensa propaganda e noticiários sem número na imprensa nacional, não trouxe ainda para a rede brasileira de estradas de ferro contribuição alguma de sentido econômico e comercial. Primeiro, que a estrada de ferro para o planalto foi inaugurada inacabada; segundo, porque parece que será entregue à Rede Ferroviária Federal ainda por terminar. Pena é que, em nosso País, o ano ferroviário programado pelo Sr. Ministro dos Transportes venha a encerrar-se sem que ao menos a linha para Brasília tenha sido concluída em todas as obras civis para o tráfego em caráter definitivo (ARAUJO, 1968).

A chamada “Era Ferroviária Brasileira” delimitada por Boiteux (2014), que compreende um ciclo de surgimento, expansão e decadência do sistema de ferrovias, se aplicada no âmbito da cidade de Brasília, não possibilita uma identificação clara de suas etapas de desenvolvimento. Pode-se afirmar, como evidenciado no excerto do artigo de Araujo, que na capital as fases do ciclo se sobrepõem, e o seu auge ferroviário, marcado pelo planejamento e inauguração é também sua decadência (Figura 39).

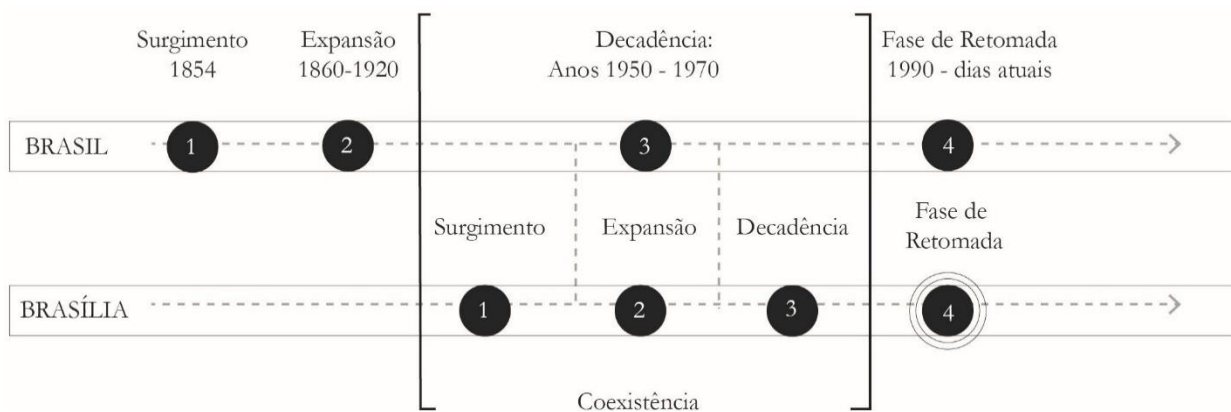


Figura 39. Etapas ferroviárias brasileiras e as de Brasília. Produção da autora.

Logo, se percebe uma lacuna na narrativa do ciclo ferroviário na capital. Considerando que a definição de ciclo seja uma série de fenômenos que ocorrem em uma ordem determinada e em espaços definidos, e que em Brasília é apenas possível identificar uma única série em ordem determinada, a do surgimento marcado pela inauguração em 1968, mas iniciado ainda nos anos 1950 pelos diversos estudos e fases de construção, é difícil identificar uma ordem ou período determinado para as demais fases de expansão e decadência. Primeiro, porque a decadência já vinha se

desenrolando em um enfoque maior, o brasileiro, mesmo antes da chegada do trem. Em segundo lugar, é importante destacar que pelo fato da inauguração já ter surgido aliada ao declínio de todo um sistema ferroviário, não há um espaço intermediário entre a fase inicial e final para que se considere uma possível expansão. Portanto, por não ser possível caracterizar um período de expansão, e pela coexistência das fases de surgimento e decadência se nota a resistência e contrariedade na identificação de um ciclo ferroviário próprio. Estabelece-se, deste modo, um desvio do “padrão histórico” apresentado pelas ferrovias brasileiras. Não se pode questionar, entretanto, que as ferrovias da capital estão inseridas em um ciclo ferroviário maior, e estão incluídas na etapa de decadência da “Era Ferroviária Brasileira”.

Essa coexistência de etapas se deve não apenas a todo panorama do “problema ferroviário” brasileiro, mas já é identificado na própria criação da capital. Lucio Costa, autor do projeto urbanístico da cidade, era adepto do urbanismo rodoviário e projetou Brasília para carros com amplas avenidas e setorização de serviços que demandam grandes deslocamentos. O desenvolvimento econômico era refletido na construção da nova capital e na entrada de montadoras de automóveis no país, logo se fazia necessário uma capital para carros.

Em uma perspectiva local, os problemas de gestão da construção das ligações férreas de Brasília com as já existentes e previstas nos planos do governo, refletiram-se em atrasos e dificuldades na implantação das estradas de ferro. Como relatado, houve a troca constante de responsabilidades entre o DNEF, a NOVACAP, e batalhões ferroviários, que se alternavam na titularidade das responsabilidades construtivas. Certamente, essa alternância no controle propiciou a falta de coordenação entre as tarefas que deveriam ser realizadas na mudança de órgãos.

Além disso, a Revista Conjuntura Econômica justifica o atraso nas obras ferroviárias na escassez de recursos e na estrutura pouco flexível do DNEF que possuía um Código de Contabilidade Pública quase “semi-secular”. A publicação também é enfática ao contrapor o DNEF com o órgão responsável pelo setor rodoviário, o DNER, que devido à estrutura autárquica e à quantidade de recursos já havia ligado Brasília por meio de rodovias com as principais regiões do país. O artigo chegou a recomendar que a coordenação das obras ficasse a cargo da Rede Ferroviária Federal, pois esta possuía uma estrutura mais flexível, e que o DNEF ficasse apenas como supervisor da política ferroviária (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960).

Na mesma linha, Dumay (1990) também ressalta o baixo orçamento e a pouca quantidade de mão de obra investidos nas ferrovias em comparação com as estradas de rodagem:

E também foi feito a estrada de ferro aqui porque era a capital e inadmissível que uma capital não tenha uma ligação ferroviária. Porque só tem uma capital no mundo, é (incomp.) que é capital, que não tem estrada de ferro. Todas as capitais do mundo têm ligações ferroviárias. De modo que ninguém liga para estrada de ferro. Foi só uma questão para fazer, constar. Porque os grandes economistas que hoje são os donos do país estão aí, os economistas estão vindo desde Costa e Silva. Os economistas condenaram a construção dessa estrada de ferro porque não era economicamente viável. Porque não tinha transporte suficiente para o capital que seria investido. Porque o capital para fazer a estrada de ferro é caro. É caro porque se faz coisa definitiva. Por exemplo, você não faz um bueiro de qualquer jeito. Você faz é um bueiro para ele durar a vida inteira. Porque na estrada de ferro se quebrar um bueiro desse, você pára a estrada de ferro. Já estrada de rodagem não. A estrada de rodagem você pega, faz um desvio etc., que faz um quebra-galho e toca o bonde. De modo que a construção da estrada de ferro é cara. É caro mas é um negócio definitivo. E tem uma coisa: é transporte para carga pesada (DUMAY, 1990, p. 12-13).

O uso das ferrovias em Brasília hoje é certamente distinto do que se esperava do seu planejamento. Não somente o uso, mas também o olhar das pessoas, o modo com que elas interagem com a “maria-fumaça”, a própria construção da memória individual é diferenciada. Se em 1968 as locomotivas que cortavam o solo da nova capital inspiravam progresso, e intensificavam a esperança de novos tempos para muitos daqueles que chegavam pela primeira vez à cidade, hoje remetem a um tempo distante. Entretanto, também deve-se destacar que ao mesmo tempo que remetem a um tempo passado, as ferrovias de abrem para possibilidades futuras, para novas formas de retomada de seus remanescentes.

A partir da compreensão da “Era Ferroviária” no Brasil e de sua influência na estruturação da malha férrea brasiliense, se torna necessário um retorno à delimitação das etapas de seu ciclo, de modo a entender como os acontecimentos posteriores à fase de decadência contribuíram para a formação das especificidades dos complexos ferroviários da capital. Portanto, busca-se apresentar a influência dos eventos políticos e sociais na definição das características urbanas e sociológicas da Estação Bernardo Sayão e da Estação Ferroviária de Brasília.

## Capítulo 3

### O Destino



#### 3.1. Transitoriedade: Estação Bernardo Sayão

Um complexo ferroviário é formado por compartimentos e elementos, como armazéns, equipamentos de sinalização e telecomunicação, casa de telégrafo, restaurante, posto médico, escola, rotunda, oficinas, vilas, estações e outros que traduzem uma funcionalidade produtiva, uma rede de relações de trabalho e um campo de relações e controle social. Neste espaço atribui-se destaque, em termos sociológicos, às vilas ferroviárias: locais de moradia de trabalhadores e diretores das ferrovias, onde as relações de vizinhança e a hierarquia social se intercalam às relações de trabalho e de produção (FREIRE, CAVALCANTI, *et al.*, 2012).

Mesmo que o Pátio Ferroviário de Brasília e sua estação tenham sido planejados para oficialmente abrigar as funções de transporte férreo na capital, constata-se que foi em outro complexo ferroviário, o da provisória Estação Bernardo Sayão, que se desenvolveu uma vila ferroviária. Após sua inauguração em 1968, a estação foi lotada por funcionários da Viação Férrea Centro-Oeste e depois funcionou ativamente por anos, até ser desativada em 1992, devido à extinção da RFFSA. Siqueira (2015) descreve que o complexo ferroviário era composto pelo edifício da estação, por um triângulo de reversão<sup>19</sup>, uma caixa d'água e um armazém de cargas da Rede Ferroviária que estocava alimentos e produtos a serem transportados (Figura 40). Ademais, também havia o Ferro Velho e Siderúrgica Mendes Júnior, desativados em 1990, que continham um estacionamento, guarita, pátio de sucata, escritório, balança, alojamento e dois galpões.

O edifício principal da estação foi inicialmente projetado para ser um corpo principal horizontal composto por oito vãos de 4 metros. Constatou-se por meio de fotografias que modificações foram realizadas após a inauguração, incluindo a adição de mais quatro vãos de 4 metros ao corpo principal, além de uma plataforma de embarque e desembarque que se estende pelas duas extremidades do edifício. As ampliações realizadas refletem a adaptação da estação para uma

---

<sup>19</sup> O triângulo de reversão é um “conjunto de três vias férreas formando triângulo com dois lados curvilíneos, completados pelo chicote (extremidade livre de um triângulo de reversão) e destinado a inverter a posição do trem ou veículo, mediante manobra.” (DNIT, 2003, p. 60).

maior demanda de usuários, provavelmente não planejada inicialmente, já que o intuito era que esta atuasse apenas como uma estação provisória.

Para exemplificar a movimentação no local, em 1973 saiam da estação cinco trens por semana com destino a São Paulo e Belo Horizonte, com uma média semanal de 300 passageiros, sendo computados 2700 passageiros em dezembro do mesmo ano. A estação também era equipada com cinco meios de comunicação Morse, aparelho seletivo<sup>20</sup>, telex<sup>21</sup>, CSB e rádio (Para viagens de trem, em Brasília tudo bem, 1974).

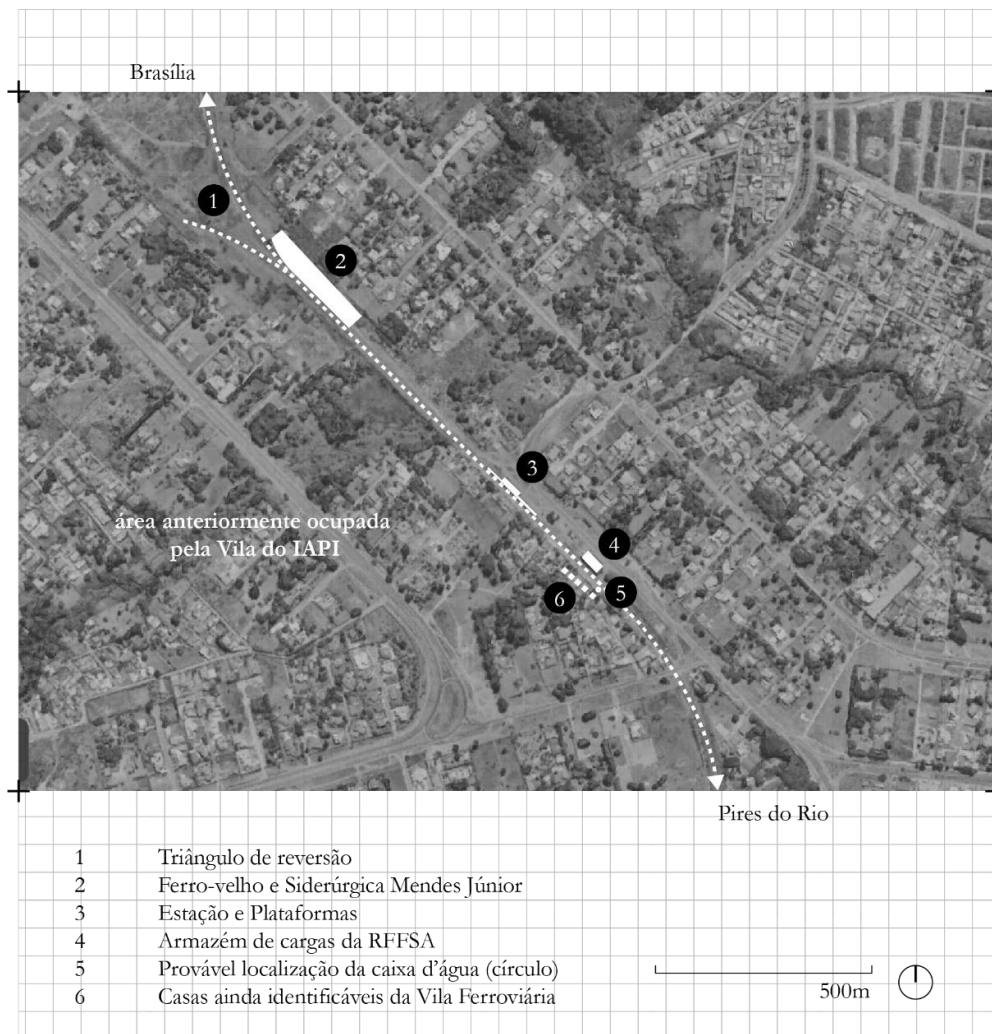


Figura 40. Elementos do Complexo Ferroviário da Estação Bernardo Sayão. Produção da autora utilizando como base imagem de satélite do Google Earth.

<sup>20</sup> Aparelho Seletivo é um “telefone especial que permite a um centro de controle chamar qualquer estação de seu trecho e se comunicar simultaneamente com todas as estações chamadas.” (DNIT, 2003, p. 52).

<sup>21</sup> Telex foi um sistema internacional de comunicação por curtas mensagens impressas. Consistia numa rede mundial com um plano de endereçamento numérico, com terminais únicos que enviavam uma mensagem para qualquer outro terminal.



Figura 41. Complexos ferroviários de Brasília. Produzido pela autora.

Entretanto, apesar da existência de variadas construções e elementos de suporte técnico ao funcionamento do complexo, é a Vila Ferroviária ocupada pelos trabalhadores ao redor da estação, que confere um maior destaque ao complexo. A Rede Ferroviária Federal realizou a construção de residências nas proximidades da estação, que seguiam o padrão das demais vilas ferroviárias pelo país. As casas foram erguidas com três quartos, sala, cozinha, banheiro, e telhado de duas águas com telhas de fabricação da RFFSA. Ademais, o funcionamento da linha férrea impulsionou o adensamento da área, que por volta dos anos 1970 era rodeada por diversas invasões como a Vila Tenório, a Vila do IAPI<sup>22</sup> e o Morro do Urubu. Após a relocação da população das invasões para a Ceilândia, a região ficou por pouco tempo desocupada e aos poucos foi sendo preenchida por condomínios fechados e casas de ex-ferroviários.

Segundo Siqueira (2015), em 1975 a vila possuía sete casas localizadas na frente do armazém de cargas, número que cresceu nos anos seguintes pelo adensamento contínuo e pelo aumento de construções além daquelas estabelecidas pela RFFSA. No ano de 1984, dados da Secretaria de

<sup>22</sup> A Vila do IAPI foi uma invasão instituída no início da construção de Brasília, que estava localizada em proximidade ao Plano Piloto, com uma população de cerca de 82000 pessoas distribuídas em aproximadamente 12000 barracos. Por meio da Campanha de Erradicação de Invasões, uma iniciativa governamental para “desfavelizar” o Plano Piloto, a vila foi erradicada no início dos anos 1970 e sua população foi transferida para a Ceilândia a cerca de 30 quilômetros do centro de Brasília. Fonte: <http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/>.

Serviços Sociais (GEPAFI, 1984), mostraram que na Vila Ferroviária havia 21 famílias vivendo em chácaras e 64 em barracos<sup>23</sup>. Em alguns pontos da vila a disposição dos barracos seguiam uma ordem e alinhamento delimitados por cercas de madeira ou arame, mas diversas habitações se encontravam dispersas pela área. As condições de habitabilidade foram descritas como precárias, com moradias construídas com pedaços de madeira ou papelão, sem energia elétrica e saneamento básico, e a população era dependente de serviços e equipamentos urbanos do Guará e do Núcleo Bandeirante.

Apesar das condições de moradia insatisfatórias, é a esse espaço, a vila, à que Freire, Cavalcanti, *et al.* (2012) conferem, em termos sociológicos, o papel de destaque de um complexo ferroviário. Primeiro, porque é nela que as relações sociais, pessoais e comunitárias acontecem juntamente com as relações do trabalho. Segundo, porque as vilas ferroviárias possuem semelhanças às vilas desenvolvidas pelos trabalhadores das indústrias, o que reforça a correlação entre patrimônio ferroviário e patrimônio industrial.

As relações sociais desenvolvidas com a ferrovia são enfatizadas por meio de relatos de pessoas que ao se dirigir para suas casas se equilibravam sobre os trilhos, por meio de fotografias de crianças brincando em meio a vagonetes (Figura 44) e pelo desenvolvimento das atividades do cotidiano tendo a linha férrea como permanente delimitadora da paisagem (Figura 42). No caso do Complexo Ferroviário da Estação Bernardo Sayão, esse vínculo do social com o trabalho é singularizado pela instalação não apenas dos ferroviários da RFFSA nas proximidades, mas também de diversas pessoas que trabalharam na construção de Brasília e que se alojaram nas invasões espalhadas por seus arredores.

Assim, retoma-se a colocação dos pátios e complexos ferroviários como lugares de memória, pois especialmente na Vila Ferroviária se desenvolveu uma memória social composta tanto pelos trabalhos relacionados com a ferrovia (inspeção de vagões, recebimento e despacho de cargas, manobra de trens etc.), quanto pelo evidente desenvolvimento urbano impulsionado pela influência da estação Bernardo Sayão como polo gerador de transporte e comércio. Assim, esses impactos de

---

<sup>23</sup> De acordo com o Grupo Executivo para Assentamento de Favelas e Invasões - GEPAFI (1984), foram considerados “barracos” as moradias situadas em lotes pequenos, com tamanho suficiente para comportar a habitação. As “chácaras” foram caracterizadas como possuidoras de um grande terreno, geralmente cercado, utilizado para o cultivo agrícola, a criação animal ou o lazer. A média familiar era de 4,5 pessoas, com maior percentual de população jovem e crianças.

caráter sociológico suscitados pela presença do trem também integram a memória ferroviária, cuja abrangência incorpora as implicações dos lugares nas relações de trabalho, sociais e urbanas.

Após o fim da construção da estação definitiva em 1976, planejava-se que a Bernardo Sayão atuasse como um ponto de apoio suburbano para o transporte de cargas, entretanto, com a extinção da RFFSA, a estação ficou sob responsabilidade da União, mas não houve nenhum plano de intervenção que viesse a se concretizar. Com a atribuição fornecida pela Lei 11.483 de 2007, o IPHAN procedeu à realização de inventários de varredura, com a documentação de mais de oito mil edificações. De acordo com Siqueira (2015), a Inventariança da RFFSA de Belo Horizonte realizou o inventário do edifício da estação, mas não houve trabalhos relativos às questões de levantamento e preservação. Em 2012, o IPHAN realizou um relatório visando atualizar os dados acerca da estação, em que se constata não haver legislação específica para o conjunto edilício.

Além disso, o artigo 4º da Lei 11.483/2007 estabeleceu que o Ministério dos Transportes seria responsável pela coordenação e supervisão da inventariação, levantamentos e identificação dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA. Dessa forma, foi elaborada uma “Relação de termos transferidos para SPU<sup>24</sup> dos bens imóveis não operacionais” (ANEXO II), em que foram listados 36 bens imóveis não operacionais no Distrito Federal, vinculados à antiga Rede Ferroviária, incluindo o Pátio Ferroviário da Estação Bernardo Sayão. A medida autoriza a União a vender parte desses bens imóveis, assim como utilizá-los em programas de regularização fundiária e habitações de interesse social (Ministério da Infraestrutura, 2019).

Medeiros, Lira e Ferreira (2015) relatam que quatro famílias estabeleceram suas moradias no interior do edifício da estação após a sua desativação em 1992. A ocupação residencial é incompatível com o seu uso original e danos estruturais como corrosão e destacamento do concreto foram identificados. Segundo os autores, a construção possui características da arquitetura moderna, como a estrutura independente em concreto aparente, as vedações aparentes e a planta livre. Além disso, o edifício possui elementos da linguagem brutalista já que sua forma externa, destacada pela vedação em tijolo cerâmico, é reflexo de sua concepção estrutural. A linguagem arquitetônica da estação está presente em outros edifícios públicos da capital construídos no mesmo período, como a Aliança Francesa, a Escola Normal de Brasília e a Escola Parque da 303/304 Sul. Dessa forma, a sua

---

<sup>24</sup> Secretaria do Patrimônio da União (SPU).



arquitetura é relevante pois é uma representante das técnicas construtivas datadas do início de Brasília, e sua importância indica a necessidade de uma intervenção emergencial.

Ademais, além da ocupação inadequada da estação, o armazém de cargas, também abandonado, cedeu lugar a um lava-jato e a antiga caixa d'água improvisada já não é mais identificada no local (Figura 47). As casas construídas pela RFFSA estão descaracterizadas porque sofreram alterações, passaram por reformas e algumas estenderam seus limites e muros até a linha férrea (Figura 43). Visitas realizadas ao local da estação reforçam o aspecto de degradação enfatizados nas bibliografias. O pouco movimento de pessoas estabelece um contraste com os registros fotográficos e relatos de quando o trem estava em funcionamento.

A vivacidade da estação, que chegava a registrar milhares de passageiros por mês, se transformou em um cenário de abandono, com resquícios de maquinaria e pedaços de vagões dispersos pela área. Essa nova paisagem, caracterizada pelo aspecto desconhecido e simbólico das ruínas, adquiriu uma apropriação moderna por parte dos moradores do Distrito Federal. Diversos fotógrafos escolhem o cenário de degradação como pano de fundo para seus registros e ensaios. As fotos feitas no complexo abandonado se multiplicam pelas redes sociais e revelam uma aparência não imaginada para o local.

Essa nova apropriação pelos moradores enfatiza o caráter transitório do complexo. Transitoriedade que se reflete não apenas no fato de seu uso originário ter sido provisório, mas também em relação à paisagem efêmera, alterada da vila e favelas para chácaras e condomínios, e também em relação à mitigação da característica sociológica das vilas ferroviárias: após a desativação da estação, encerrou-se o aspecto de destaque do complexo ferroviário: a associação entre o social e o trabalho.

Contudo, a relação acentuada entre o trabalho e o social não é característica presente em todos os complexos ferroviários. Com elementos mais funcionais, o Pátio Ferroviário da Estação Ferroviária de Brasília, construído para abrigar o transporte de forma definitiva, impôs a construção de outros tipos de relações na cidade.



Figura 42. Arredores da Estação Bernardo Sayão em 1969, com destaque para a vila do IAPI no plano de fundo. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).



Figura 43. Arredores da Estação Bernardo Sayão em 2019, com destaque para as novas moradias estabelecidas em proximidade com a linha férrea. Fonte: a autora.





Figura 44. Em primeiro plano crianças brincam em uma vagonete de Auto de Linha série 600 fabricado pela RFFSA em Araguari (GMV600A). No plano de fundo o armazém de carga da Estação Bernardo Sayão por volta da segunda metade dos anos 80. Foto de Luiz Alberto Souza. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Bernardo-Sayao-armazem.shtml>>. Acesso em: 30 de jun. de 2021.



Figura 45. Armazém de Carga da Estação Bernardo Sayão em 2014, onde funciona um lava-jato. Fonte: Imagem capturada pelo Google Street View de jul. 2014. Acesso em 30 de jun. de 2021.

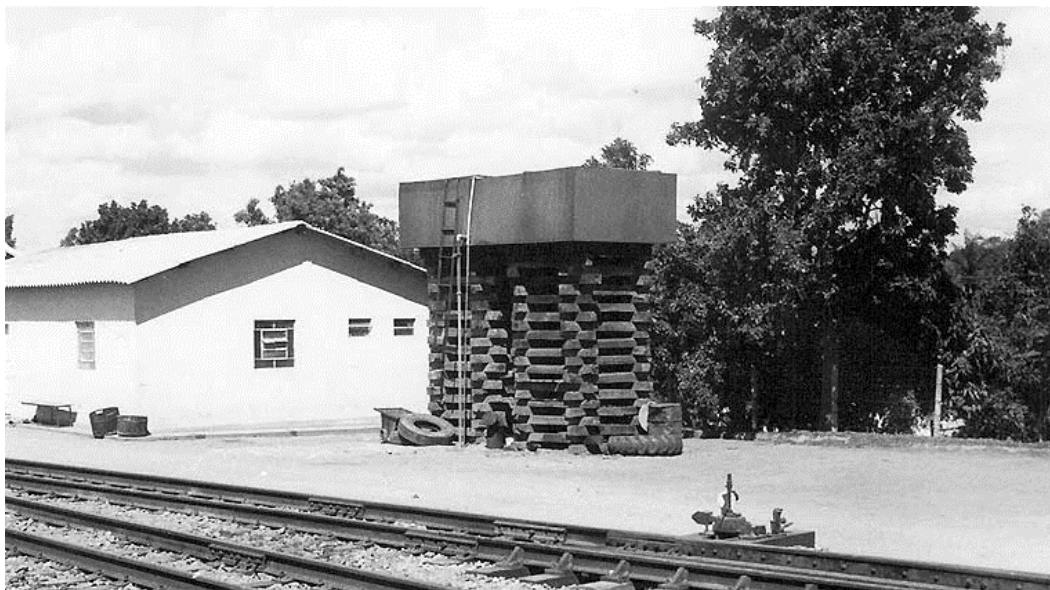


Figura 46. Caixa d'água localizada na Estação Bernardo Sayão em cima de uma estrutura improvisada de dormentes. Uso da construção ao lado não identificado. No plano de fundo nota-se uma cerca de arame, provavelmente delimitando as casas da Vila Ferroviária. Sem data. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Bernardo-Sayao-caixa-d-agua.shtml>> Acesso em 30 jun. 2021.



Figura 47. Provável localização da caixa d'água atualmente. Nota-se a maior proximidade das casas à linha férrea. Fonte: Imagem capturada pelo Google Street View de jul. 2014. Acesso em 30 de jun. de 2021.

### 3.2. Permanência: Estação Ferroviária de Brasília

A Estação Ferroviária de Brasília, prevista no Plano Piloto de 1957, foi edificada no mesmo local do antigo Aeroporto de Vera Cruz, construído em 1955 como instalação provisória antes da inauguração do Aeroporto Internacional de Brasília dois anos depois. Entretanto, a localização da estação sofreu alterações em relação ao plano original, que colocava a construção anexada ao Eixo Monumental, como parte direta do desenho da cidade. Conforme relatado na publicação “Patrimônio em transformação” (IPHAN, 2016), a estação foi construída afastada do ponto inicial por cerca de 2020m no sentido oeste, o que a deslocou da composição e a situou em uma cota mais baixa. A EPIA se manteve no local previsto, ocasionando o alongamento do Eixo monumental e o distanciamento da Estação Ferroviária da Praça Municipal. Todavia, a estação nunca teve o intuito de ser um elemento marcante no conjunto urbano, pois foi proposta no lado oposto do Eixo Monumental, com leitura encoberta, mas atuaria como elemento manifestado na entrada da cidade. Com o deslocamento a oeste, essa intenção se perdeu na implantação final.

Em 1957, os serviços de terraplanagem do Pátio Ferroviário de Brasília (PFB) já haviam começado, com cerca de 200 mil metros cúbicos de movimentação de terras no primeiro mês (Figura 50), com conclusão prevista para 3 de maio de 1958. Entretanto, como já foi discutido, até a construção da estação definitiva, a Estação Bernardo Sayão atuou de forma provisória. O projeto do edifício definitivo foi realizado pelo arquiteto Oscar Niemeyer em 1970, e suas características arquitetônicas são expressivas: um bloco superior horizontal, constituído por paredes-vigas tipo *vierendeel*, que é apoiado sobre pilares robustos que fazem a composição do térreo. O programa deste bloco seria composto por dois restaurantes, posto médico, guarda-volumes, cabines telefônicas, posto policial, escada rolante etc. Atrás do edifício principal se desenvolveriam cinco plataformas de embarque e desembarque que permitiriam a movimentação simultânea de múltiplos trens, contudo apenas duas foram construídas.

O lote do Pátio Ferroviário de Brasília foi registrado em cartório em 11 de maio de 1972, com uma área de 4.708.658,70 m<sup>2</sup>. Por meio de concorrência pública, e convênio entre a NOVACAP e o DNEF, a construção do edifício ficou sob responsabilidade da construtora Soares Leone S.A. A obra foi iniciada em setembro de 1972, com término previsto para 1974. O percurso entre a nova

estação e a estação Bernardo Sayão foi pré-inaugurado em 07 de março de 1974, quando uma comitiva, a convite do diretor do 7º Distrito Ferroviário, Glauco Benévolo, percorreu os 15 km entre as duas estações e visitou o andamento das obras. O grupo era formado por membros do Ministério do Exército, da 5ª Divisão Centro Oeste, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes e por assessores e engenheiros (Estação Ferroviária funcionará em outubro, 1974).

Em 1975 Oscar Niemeyer realizou uma visita às obras do Teatro Nacional e da Estação Ferroviária, em que foram estudados com o engenheiro Glauco Benévolo os problemas e soluções de iluminação e acabamento. O arquiteto lamentou o desconhecimento da obra pela população e sua surpresa com a realização do empreendimento cerca de quatro anos depois do projeto, mas também se mostrou satisfeito com o andamento da construção (Niemeyer visita a Estação Ferroviária, 1975). Após diversos atrasos, a estação teve as obras paralisadas em 1976 com boa parte da estrutura já concluída, porém com serviços de drenagem e urbanização a serem realizados.

Além do edifício da estação, e entorno foi também planejado para ter uma série de áreas de apoio. O pátio ferroviário brasiliense seria composto por cinco outros: o pátio da Estação Ferroviária, o do Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), o do Setor de Inflamáveis (SIN), que já se encontrava em funcionamento com o da Petrobrás, o do Setor de Abastecimento e Armazenagem (SAAN) e por último, a área destinada ao Centro Integrado de Abastecimento de Brasília (Pátio de Brasília será o maior, 1970).

Flávio Cavalcanti (2013) relata que localização do Setor Militar Urbano (SMU), do SAAN, do SIA e do SIN, foi planejada levando em consideração o abastecimento destes setores pelo transporte ferroviário. A distribuição dos setores, adjacente à esplanada ferroviária, visava evitar o cruzamento das linhas de trem com o nível da rua, além de facilitar a extensão de desvios que atendessem os armazéns e indústrias por meio de vagões de carga e descarga em seus próprios terrenos. A ideia era de que outros transportes menores, como caminhões, realizassem o restante das entregas pela área urbana de Brasília (Figura 48). Segundo as “Diretrizes urbanísticas para ocupação do Pátio Ferroviário de Brasília” (SEDUH, 2006), em 1986 a área do PFB foi reduzida devido à implantação da via de acesso ao SAAN, à implantação da DF-095 (Via Estrutural) e sua faixa de domínio, e à alça do viaduto de acesso ao Setor de Transporte Rodoviário de Cargas (STRC).

Cavalcanti (2013) também destaca que o projeto original, previsto no Plano Piloto de Brasília, previa a colocação de diversos armazéns na área, mas apenas se concretizaram o Terminal de



Containers (Tecon) e o Pátio de Coque, que foi removido para o SIA. Nos demais setores as empresas que ainda atuam no local, possuem serviços voltados para o transporte de carga e combustíveis<sup>25</sup>.

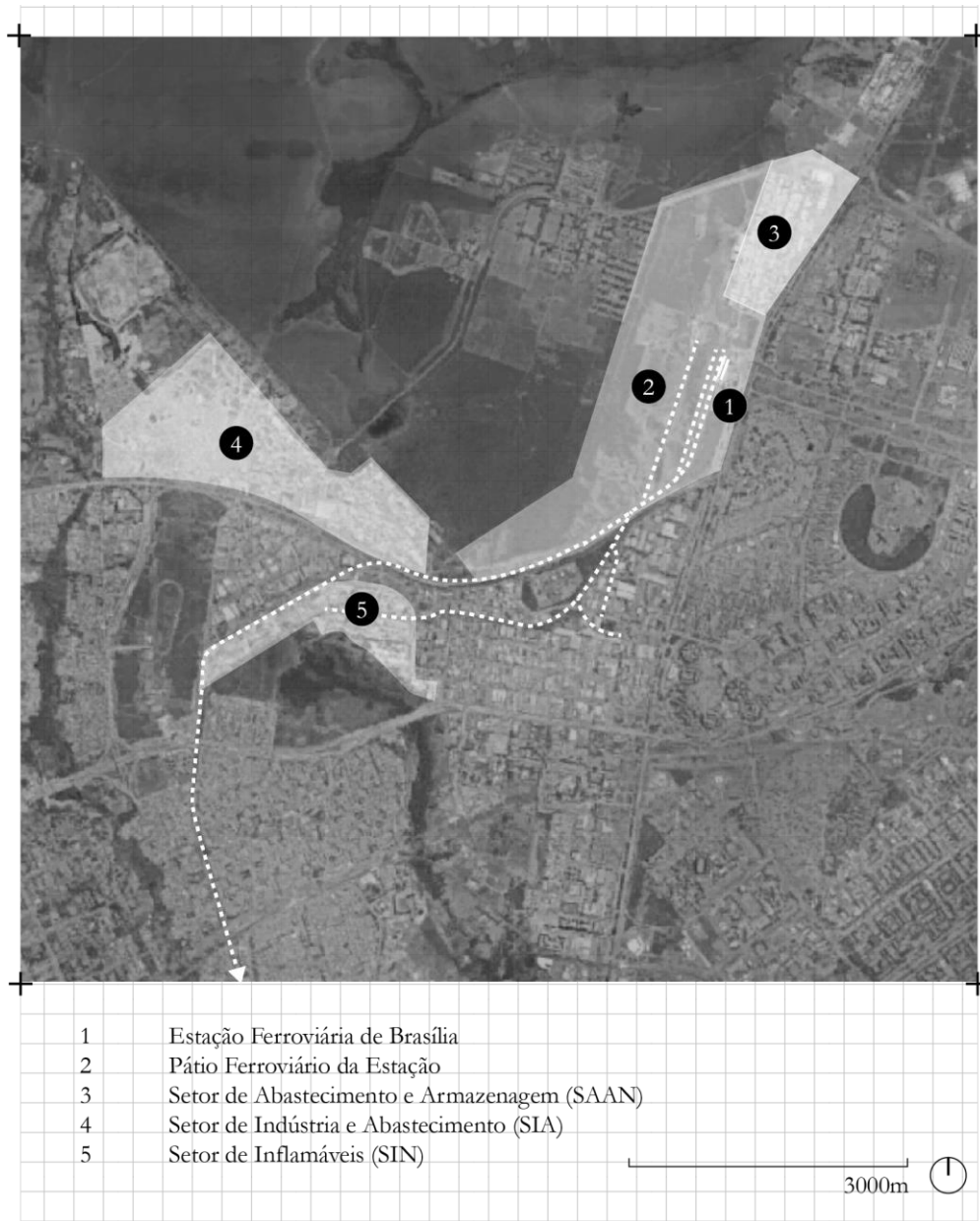


Figura 48. Pátio da Estação Ferroviária de Brasília. Produção da autora utilizando como base imagem de satélite do Google Earth.

<sup>25</sup> De acordo com Flávio Cavalcanti (2013), a integração da ferrovia com os setores também não se concretizou por completo. Em levantamento realizado em 2013, no SAAN está em atividade apenas a empresa ATC/ Multigrain, atuando no embarque de soja. No SIA, há o Silo buffalo da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), um armazém desativado também da Conab, o moinho de trigo Jauense e o Terminal de Areia, além de um segundo Terminal de Areia. No SIN, há duas bases de combustíveis da Petrobrás. Por fim, no Setor de Transporte Rodoviário de Cargas (STRC), há a empresa ADM (antiga Planalto Agrícola) realizando embarque de soja.

Em janeiro de 1980 o então governador do DF Aimé Lamaison assinou um “termo de intenções” com a Rede Ferroviária Federal, em que a RFFSA permitia a utilização da Estação Ferroviária de Brasília como Estação Rodoviária de ônibus interurbanos devido à provável baixa circulação de trens quando a estação entrasse em funcionamento. Até então os terminais urbano e interurbano de passageiros eram localizados na Rodoviária de Brasília. Era esperado que a nova Rodoferroviária funcionasse simultaneamente com o transporte interurbano de passageiros de trens e ônibus, permitindo realizar baldeações e viagens mais rápidas.<sup>26</sup>

A estação foi oficialmente aberta em 28 de abril de 1981 pelo Presidente João Baptista Figueiredo (Figura 49), juntamente com a reinauguração do trem Bandeirante, cujo trânsito havia sido interrompido em 1979 (Figura 52). O embarque de trens entrou em funcionamento com baixa adesão, já o embarque/desembarque de ônibus foi localizado na plataforma do subsolo (Figura 54), inicialmente projetada para atividades de carga/ descarga e embarque/desembarque de táxis. Com o aumento do número de viagens de ônibus devido ao crescimento populacional na década de 80, a poluição ambiental no subsolo aumentou, trazendo riscos de saúde aos usuários. Com vistas à melhoria das condições, em 1990 foi realizado um estudo preliminar de alternativas para melhoria das condições de embarque e desembarque dos passageiros pela Secretaria de Transportes do DF. As alternativas desenvolvidas incluíam um novo sistema mecânico e combinado de aeração (instalação de equipamentos de insuflamento e exaustão de ar, além de uma escavação em talude adjacente ao túnel), o aproveitamento da plataforma ferroviária e da marquise frontal (SECRETARIA DE TRANSPORTES, 1990).

As tentativas de melhorias não foram totalmente executadas e o edifício foi desativado em 2010, quando foi inaugurada uma nova Rodoviária Interestadual localizada no Setor de Múltiplas Atividades Sul. Desde então, a Estação passou a abrigar o funcionamento de órgãos do governo local, tendo seu espaço dividido entre a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania (Sejus), o Transporte Urbano do DF (DFTrans) e a Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento do Distrito Federal (Adasa).

---

<sup>26</sup> Foram relatadas críticas à transferência dos ônibus interurbanos para a Estação Ferroviária, já que supostamente essa ação iria contra ao estabelecido no plano original de Brasília, que previa a utilização da Rodoviária para transportes urbanos e interurbanos. Entretanto, o plano de Brasília estimava uma população de 500 mil habitantes, que na década de 80 já ultrapassava 1 milhão de pessoas.





*Figura 49. O ministro dos transportes discursa na Estação Ferroviária de Brasília, na presença do presidente e outras autoridades, na chegada do trem São Paulo-Brasília. 28/04/1981. Fonte: Agência Nacional. Arquivo Nacional.*

Percebe-se a partir da apresentação dos dois complexos, que a forma de desenvolvimento de cada um gerou uma influência no que eles passaram a representar nos dias de hoje. O Pátio Ferroviário de Brasília não possui a qualidade comunitária e social expressiva, que a Bernardo Sayão produziu por meio da Vila Ferroviária. O sentido social e coletivo do Pátio e da Rodoferroviária talvez tenha se desenvolvido de forma mais intensa pelo fluxo de passageiros enquanto Rodoviária Interestadual, do que pela presença de uma característica sociológica a partir da relação entre moradia e trabalho. O Pátio Ferroviário e sua estação se acentuam por serem elementos presentes e integrantes do plano original de Brasília, e partes da composição do Eixo Monumental. Identifica-se, portanto, uma característica de Pátio no complexo da Rodoferroviária, enquanto na Bernardo Sayão, se torna evidente a vila como elemento de importância.

A concepção territorial de um pátio ferroviário está diretamente relacionada a construção de grandes vazios e implantação dos edifícios de forma esparsa devido a necessidade de existir espaços (“vazios”) para realizar as operações de descarga, carga e de formação dos trens de acordo com o destino de cada vagão que constitui a composição ferroviária. (FREIRE, CAVALCANTI, *et al.*, 2012, p. 9).

[...] as vilas ferroviárias são espaços em que se dá algo mais do que simplesmente a estratégia de funcionamento logístico. Nessas vilas funciona um mecanismo de controle social, no sentido em que elas auxiliam a situar no espaço dos complexos

ferroviários os trabalhadores e os chefes, os mais pobres e os mais ricos. Esse mecanismo se expressa desde a construção mesma – arquitetura – das casas dos que trabalham no complexo até a disposição delas no espaço – urbanismo. (FREIRE, CAVALCANTI, *et al.*, 2012, p. 8).

Assim, cada complexo possui seu *modus operandis*, e um lugar de memória diferente que se constrói até os dias atuais. Ao se fazer uma busca pelos procedimentos adotados a fim de preservar o que se tem hoje dos complexos, percebe-se que as formas de resgate dessa memória têm sido escassas.

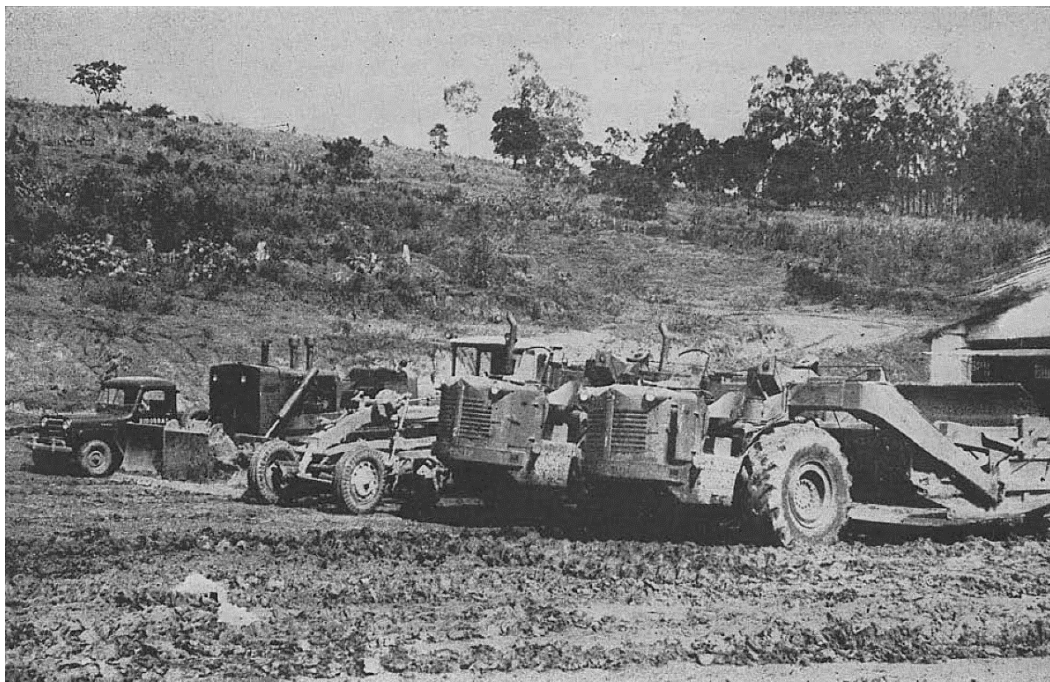
Apesar de não ser um edifício tombado, muito tem se discutido acerca do uso a ser dado ao mesmo, devido a sua importância para a história da capital. Em 2010 se cogitou a instalação do Museu de Ciência e Tecnologia (MCT) no local, mas em julho de 2018 o governo decidiu que o espaço será instalado no Eixo Monumental próximo ao Planetário Brasília. Também houve a proposta de que o local se tornasse uma estação para os ônibus do entorno, mas nenhum dos projetos se concretizou.

As dificuldades em encontrar um novo uso para o local refletem os problemas em gerir um patrimônio oriundo da indústria. A grande ocupação das edificações no território resulta em amplas áreas de terras ociosas, que dificilmente encontram uma função. Outro fator é a onerosidade das práticas de implementação, pois os bens que necessitam de intervenção já sofreram degradação pela ação do tempo e requerem maiores gastos. Além disso, a prioridade dada a outras políticas públicas pode gerar certa indiferença das pessoas aos investimentos no patrimônio, especialmente quando este é confrontado com outros setores da economia.

Nos últimos anos muito tem-se discutido acerca da ocupação da área vazia do Pátio Ferroviário. Além da estação, a área possui o pátio de operações da ferrovia, concedido até 2026 pela União à Ferrovia Centro-Atlântica, empresa privada que opera transporte de cargas. O Pátio, de inicial propriedade da União, foi repassada ao Exército Brasileiro em 2006, que definiria juntamente com o DNIT a área de operação ferroviária após a extinção da RFFSA. Em agosto de 2020, o Exército, juntamente com o Ministério da Economia e o Governo do Distrito Federal, elaborou um Plano de Uso e Ocupação do Solo de um novo bairro na área do Pátio Ferroviário de Brasília com previsão de 19 mil unidades habitacionais para cerca de 65 mil moradores. O Plano de Ocupação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) prevê no bairro uma estação de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que poderá ser um terminal multimodal com a reforma

e adaptação da Rodoferroviária. Apesar do documento prever uma possível intervenção e novo uso para a Rodoferroviária, questiona-se a implantação do bairro enquanto obstáculo na paisagem de acabamento do eixo monumental.

Além disso, o edifício da Rodoferroviária, assim como da Estação Bernardo Sayão, também está incluído na “Relação de termos transferidos para SPU dos bens imóveis não operacionais” (ANEXO II), a partir de uma medida que autoriza a União a vender parte desses bens imóveis, assim como utilizá-los em programas de regularização fundiária e habitações de interesse social (Ministério da Infraestrutura, 2019). Em agosto de 2021 o governo federal instituiu um “feirão de imóveis” onde o edifício da Rodoferroviária foi listado entre as 2263 unidades de imóveis federais que podem receber proposta de compra. A publicação da lista gerou um debate junto à sociedade, especialmente pela inclusão de outro edifício representante da arquitetura moderna no Brasil, o Palácio Capanema, também projeto de Niemeyer e já tombado pelo IPHAN.



*Figura 50. Máquinas da Rodobrás - Rodovias e Obras S.A. no serviço de terraplenagem do Pátio da Estação Ferroviária de Brasília. Fonte: Revista Brasília, 1957, nº 9, p. 19.*



*Figura 51. Vista aérea da Rodoferroviária de Brasília. 09/01/02. Foto: Wilson Susuki. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).*





Figura 52. Trem “Bandeirante” partindo da Estação Rodoferroviária de Brasília. Foto: Joaquim Firmino/ CB/ D.A Press. Disponível em: <<https://www.facebook.com/CorreioBrazilienseCedoc/posts/778104915721818>>. Acesso em: 10 nov.2021.



Figura 53. Situação da Plataforma de embarque/desembarque de passageiros em 2018: o acesso à linha de trem foi cercado e a parte central é utilizada como estacionamento. Fonte: a autora.



Figura 54. Vista do subsolo da Rodoferroviária em dezembro de 1980. Coleção de Marcelo Almirante. Disponível em: <<http://dftrans.blogspot.com/2009/06/rodoferroviaria-em-1980.html>> Acesso em 10 nov. 2021.



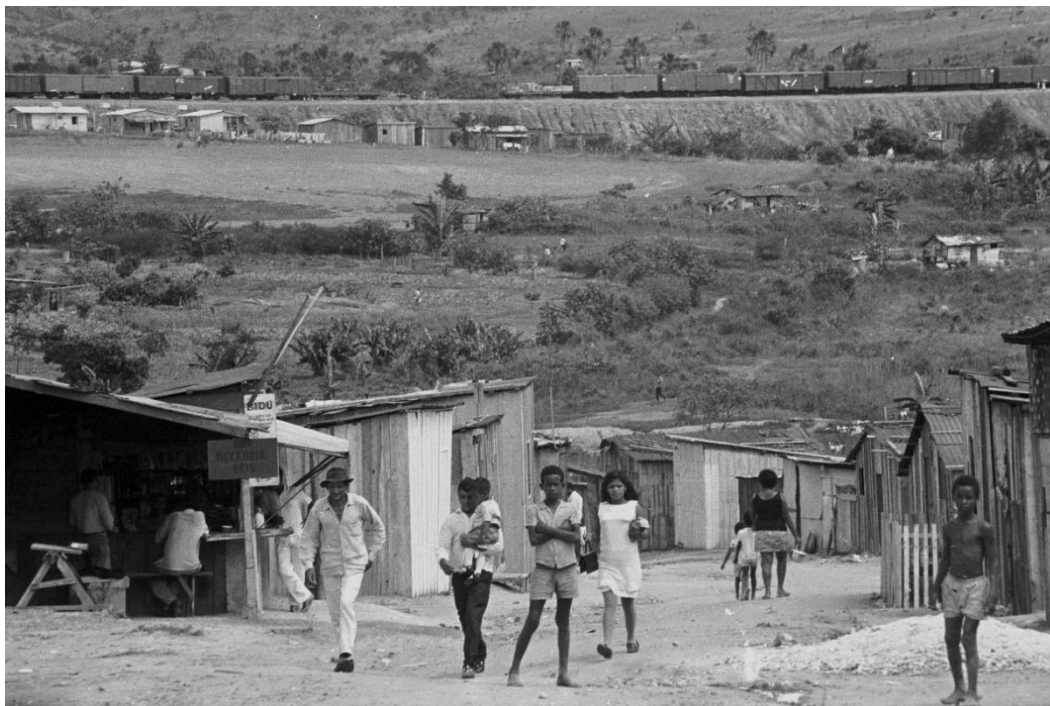
Figura 55. Subsolo da Rodoferroviária em 2018, utilizado como estacionamento para os funcionários. Fonte: a autora.

### 3.3. Registros de viagem

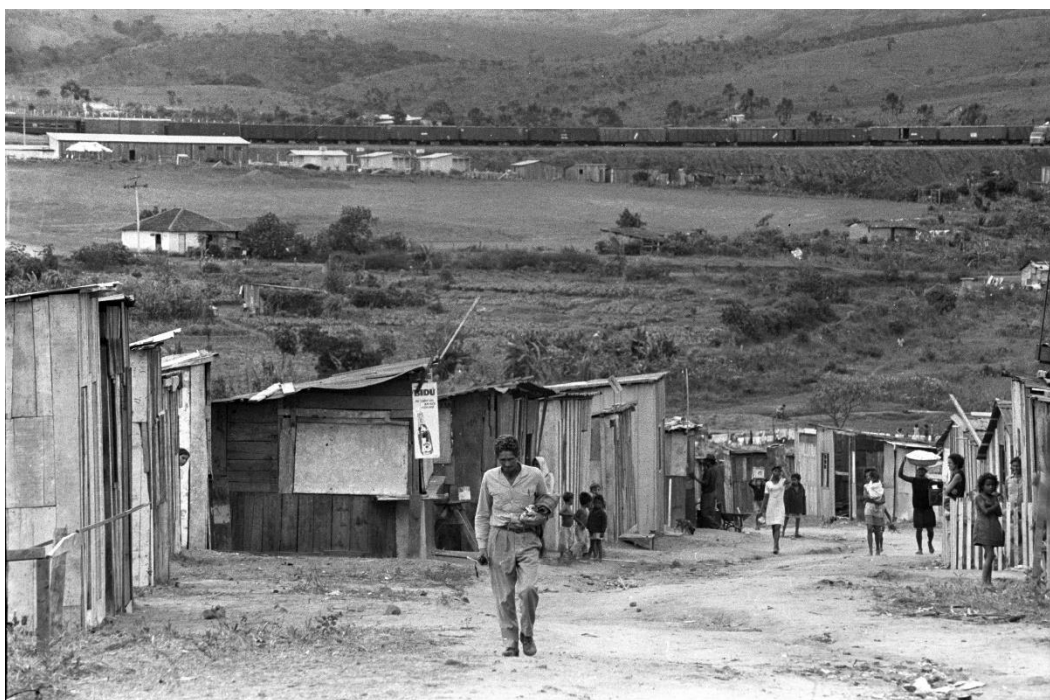
Os relatos e registros fotográficos dos complexos ferroviários estabelecem um contraste de ordem física e social e refletem a existência de duas “Brasílias”. A Estação Bernardo Sayão, apesar da aparente grandeza estabelecida nos meses iniciais, retrata a imagem de uma cidade improvisada, onde a infraestrutura ferroviária foi deixada em segundo plano. As impressões de abandono do entorno da estação expressadas em 1969 por Yvonne Jean no início dessa dissertação, são validadas pelas imagens do ArPDF do mesmo ano (Figura 56 e Figura 57), que mostram a Vila do IAPI como cenário de plano de fundo para os que chegavam à cidade. Esses registros ajudam a reconstruir na memória a primeira impressão de quem visitava a capital por via férrea, percepção que muito se distinguia da ideia de cidade símbolo do progresso amplamente difundida pelos meios de comunicação.

Por outro lado, a “segunda Brasília” é retratada pela Estação Ferroviária de Brasília, ou Rodoferroviária, incluída no Plano Piloto de Lucio Costa e locada em uma das extremidades do Eixo Monumental. A localização afastada do centro urbano, certamente não fornecia aos que ali chegavam a impressão de desordem e abandono da estação provisória. A parte posterior do moderno edifício projetado por Niemeyer dava visibilidade a um vasto cerrado, enquanto sua entrada era voltada para a cidade moderna planejada (Figura 58 e Figura 59). Contudo, apesar da aparência de organização, a alteração de sua função inicial, ocasionou a retomada do aspecto de improvisado em um novo local. A atribuição do embarque e desembarque de ônibus urbanos e interurbanos no edifício acarretou a inadequação da estrutura para os usuários, que constantemente reclamavam das condições de insalubridade no local.

A interpretação das “duas Brasília” foi possível devido a existência de suportes escritos (relatos, crônicas e reportagens) e iconográficos (fotografias) que permitiram reconstruir visualmente a atmosfera desses espaços quando ainda estavam em funcionamento. Nesse contexto, adquire destaque o material produzido pela imprensa e publicado em revistas e jornais diários, que muito impulsionada pela ideia de desenvolvimento proposta pelo governo federal, foi responsável por produzir conteúdos que retrataram e divulgaram a ferrovia desde o seu planejamento, à inauguração e ao declínio.



*Figura 56. Vista Parcial da Invasão do IAPI. Ferrovia no plano de fundo. 15/05/1969. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).*



*Figura 57. Vista Parcial da Invasão do IAPI. Ferrovia no plano de fundo. 15/05/1969. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).*





Figura 58. Vista aérea da Rodoferroviária de Brasília. 09/01/02. Destaque para o entorno da estação. Foto: Wilson Susuki. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).



Figura 59. Vista posterior da Estação Ferroviária de Brasília em 2018: o vasto cerrado que se estende pela paisagem. Fonte: a autora.

Não somente as etapas da ferrovia, mas a cidade de Brasília como um todo foi e continua a ser intensamente retratada. A lógica de sua construção utópica não fugiu aos olhares dos numerosos jornalistas e amadores que se deslocaram à capital para registrar sua construção meteórica, sobretudo com o intuito de realizar propagandas.

Desde o princípio, Brasília foi objeto de uma ampla divulgação governamental, através de transmissões televisivas e radiofônicas, passando pela veiculação oficial da revista homônima, Brasília, pelos filmes da NOVACAP, pelas matérias em jornais e revistas que fizeram Brasília transcender o âmbito técnico específico da construção civil, transformando o seu projeto num ícone modernizador do país, de acordo com as expectativas de seus mentores. Na complexidade deste processo, a fotografia se constitui como documento fundamental. (ROSSETTI, 2014, p. 3).

Consequentemente, a lente dos fotógrafos não ficou restrita à arquitetura monumental da cidade, mas o cotidiano de seus moradores, as festividades e as aglomerações urbanas que surgiram em seus arredores também se tornaram objetos das câmeras. Como mencionado, entre os múltiplos elementos retratados, a ferrovia não fugiu aos registros dos jornalistas. Assim como o restante da cidade, ela foi alvo de uma vasta propaganda por parte do governo, o que resultou em numerosas reportagens em periódicos como a revista Brasília, REFESA, Careta, além dos jornais diários Correio Braziliense e Correio da Manhã, cujos relatos ajudaram a delinear a narrativa do desenvolvimento ferroviário na capital nessa pesquisa.

Essa abundante fonte jornalística possui um enorme valor do ponto de vista do entendimento histórico, entretanto é relevante destacar a potencialidade em utilizar essa documentação como “reconstrução da memória, tanto como indivíduo, ou como participante de diversos grupos sociais” (MONEGO e GUARNIERI, 2012, p. 74). Esse potencial é manifestado em artigos e reportagens que revelam não apenas percepções pessoais acerca dos acontecimentos ferroviários, mas que sobretudo, retratam de forma autêntica e inédita os acontecimentos sociais, políticos e econômicos que contornaram o planejamento da ferrovia na nova capital. Dessa forma, a bibliografia jornalística, constitui, portanto, uma fonte de pesquisa essencial para a elaboração de uma iconoteca da memória ferroviária.

Essa relação entre memória e a fotografia é enfatizada por Le Goff (1990), que ao abordar o estudo da memória histórica, enfatiza dois tipos de sociedade: a sociedade de memória essencialmente oral e a de memória essencialmente escrita. O autor estabelece uma transição da oralidade à escrita distribuída em cinco fases: 1. A memória étnica nas sociedades sem escrita, ditas “selvagens”; 2. O desenvolvimento da memória, da oralidade à escrita, da Pré-história à Antiguidade; 3. A memória medieval, em equilíbrio entre o oral e o escrito; 4. Os progressos da memória escrita, do século XVI aos nossos dias; e por fim, 5. Os desenvolvimentos atuais da memória.

É importante ressaltar que na fase 4, no progresso da memória escrita, Le Goff coloca que há uma correlação expressiva entre imprensa e ferrovia. Essa associação se deve ao advento da Revolução Industrial ter ocorrido em paralelo com o aumento significativo do transporte ferroviário no mundo, o que fez a circulação de informações por meio de livros, revistas e jornais se intensificar de forma significativa. Assim, a comunicação jornalística está historicamente atrelada ao modal ferroviário, não apenas pela simultaneidade temporal, como também por serem revoluções tecnológicas que modificaram o cotidiano da sociedade. Torna-se interessante observar a forma com que a imprensa e a ferrovia continuaram a atuar conjuntamente mesmo após o começo da Revolução Industrial. As viagens experimentais para Brasília, por exemplo, assim como todas as viagens inaugurais realizadas para a capital, ao mesmo tempo que visavam estudar os melhores itinerários férreos, sempre incluíam em suas comitivas jornalistas que pudessem divulgar o progresso e modernidade atribuídos à maria-fumaça.

Ainda na quarta fase de transição da oralidade à escrita, o autor francês destaca duas manifestações importantes e significativas da memória coletiva entre o final do século XIX e o início do século XX. O primeiro seria a construção de monumentos aos mortos, com apelo nacionalista, e o segundo seria “a fotografia, que revoluciona a memória: multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim guardar a memória do tempo e da evolução cronológica.” (LE GOFF, 1990, p. 467).

[...] apesar de ser a fotografia a própria “memória cristalizada”, sua objetividade reside apenas nas aparências. Ocorre que essas imagens pouco ou nada sabem do contexto histórico particular em que tais documentos se originaram. (MONEGO e GUARNIERI, 2012, p. 74)

Assim, esses registros fotográficos devem ser associados ao contexto histórico em que estão inseridos para que de fato possam contribuir na reconstrução de uma memória social. Como exemplo, a Figura 56 mostra em primeiro plano a Vila do IAPI, e ao fundo um trecho da ferrovia de Brasília. Aos olhares leigos à história do IAPI e da própria ferrovia, a imagem é apenas um retrato do início da capital. Dentro de um contexto histórico a foto revela o crescimento das invasões ao redor da estação ferroviária, que futuramente viriam a ser transferidas para Ceilândia, assim como demonstram que o planejamento desse entorno foi por muito tempo deixado em segundo plano.

Nesse contexto, também se destacam as fotos guardadas pelo filho do ex-ferroviário Alceu Mazarini, e mostradas no subcapítulo 2.3 (Figura 36 e Figura 37). As imagens revelam não apenas o uso fotografia como recurso de memória, mas também demonstram a passagem dessas memórias pelas gerações, nesse caso de pai para filho. Memórias que não se restringem ao retrato impresso no papel, mas que se estende às histórias orais contadas para o filho acerca do período em que trabalhou no trecho ferroviário de Brasília.

Portanto, compreende-se que as memórias orais também são importantes subsídios no resgate das memórias ferroviárias. De acordo com Le Goff (1990, p. 430) a oralidade se difere dos registros escritos, pois ela desencadeia uma memória com “mais liberdade e mais possibilidades criativas”, diferentemente dos textos que expressam uma recomposição mecânica de palavra por palavra. De forma similar, Ecléa Bosi coloca que diferentemente da história oficial, que omite o que lhe é pertinente, os registros orais refletem o que foi selecionado para ser lembrado pelo sujeito, o “que foi escolhido para perpetuar-se na história de sua vida” (BOSI, 1979, p. 1).

A vivacidade das histórias transmitidas pela oralidade foi verificada nos relatos de Ney Dumay (1990), na conversa realizada com Edson Mazarini e com o ex-ferroviário Tadeu de Sá. Tadeu de Sá foi maquinista por 27 anos e trabalhou na RFFSA até meados de 1996. O ex-ferroviário relembra que operou trens em diversos trechos pelo estado de Goiás, incluindo no pátio Roncador da estação em Pires do Rio. Quanto ao trecho para a capital, ele recorda que fazia viagens à Brasília, transportando vagões de areia e que ele e outros trabalhadores descansavam no dormitório localizado sob a rodoferroviária, ou como chama de “rodôferrô”. De Sá vivenciou o período pré-privatização da Rede Ferroviária, e destaca que para ele houve melhoria das condições de trabalho para quem continuou a trabalhar nas ferrovias após a mudança:

Quando trabalhei nestes trechos ainda era RFFSA, foi um pouquinho antes de 1996 quando Fernando Henrique privatizou e assumiu foi o grupo da Vale do Rio Doce, com o nome FCA (Ferrovia Centro Atlântica). A FCA entrou com o sistema de rastreamento, GPS, do Nelson Piquet e deu muito certo. Dispensaram todos os agentes de estação e manobreadores, ficou o funcionamento dos trens assim: o maquinista recebia a licença para circular pelo Autotrac e o auxiliar de maquinista efetuava as manobras nos pátios. A FCA arrendou só as linhas, trens, funcionários e algumas estação que eram os destinos ou formação dos trens. Na minha opinião a privatização era necessária, melhorou muito as condições de segurança e o financeiro também para quem ficou na FCA.

Após rever fotos da linha, de Sá relatou que sente saudades da época da RFFSA. Para ele, a ferrovia no Brasil não cresceu muito devido à falta de padronização de bitolas, feita em países como Estados Unidos, Canadá e México, que alavancaram a circulação dos trens. Descreveu que pelo país, à exemplo de Goiás e Minas Gerais, as bitolas variam de 1m, 1,60m e até mesmo 75cm, o que dificulta a circulação das linhas. Para ele, padronizar a questão das bitolas atualmente seria quase impossível, mas ainda assim o ex-ferroviário vê um futuro melhor para as ferrovias brasileiras e acredita ser necessário haver mais pessoas apaixonadas por trens.

Em meio a um cenário de pouco interesse pelo transporte ferroviário, questiona-se, portanto, como a memória ferroviária na capital estaria sendo desenvolvida na atualidade. Como reflexo de um mundo cada vez mais digital, há exemplos de pessoas, que mesmo não sendo trabalhadores ferroviários, ajudam a manter viva a memória da ferrovia no Distrito Federal. Luiz Cazaleiro mantém uma página na rede social *Instagram* (@luizcaza) com mais de seis mil seguidores, além de um canal na plataforma de vídeos *YouTube* intitulado “Caza”, em que divulga seus trabalhos de ferromodelismo e onde posta registros raros não apenas dos trens de carga em atividade em Brasília, mas também de diversos lugares do Brasil. Na rede social de Cazaleiro há um enorme acervo de fotos e vídeos dos trens em operação na Estação Ferroviária de Brasília. Acerca de sua motivação para realizar esses registros, ele afirma:

Desde criança eu gosto muito de ferrovia, morava no interior de São Paulo então cheguei a fazer algumas viagens ainda na época da FEPASA. Essa paixão pelos trens me levou ao ferromodelismo, *hobby* que consiste na reprodução em escala de cenas ferroviárias. Foi em torno de 2012 que comecei a registrar de forma mais consistente as cenas da ferrovia, principalmente aqui no DF. Como no

ferromodelismo o objetivo é representar a ferrovia, quanto mais eu observar e ver como é na realidade, melhor sabe?

Mas não diria que minha única motivação, eu realmente admiro os trens pela força, imponência e história. Considero um meio de transporte especialmente para cargas, muito adequado para um país grande como o nosso. Porém por muitos anos ele foi esquecido ou até visto como incômodo pelas pessoas, então gosto de publicar minhas fotos para que as pessoas vejam que **Brasília tem trem, que trens não são só aquela maria fumaça turística, que existem trens modernos, que movimentam a logística do nosso país e que a ferrovia tem uma beleza única.**



Figura 60. Algumas das fotos da ferrovia em Brasília publicadas por Luiz Cazaleiro em sua página da rede social Instagram. Fonte: Instagram de Luiz Cazaleiro (@luizcaza).

Por fim, entende-se que os diversos “registros de viagem” sejam escritos, visuais ou orais, contribuem para o resgate das memórias ferroviárias, assim como para a criação de um imaginário da ferrovia. Imaginário muitas vezes construído pelo material divulgado pela imprensa, mas que quando confrontado com as memórias orais podem não corresponder à realidade. Todavia, todos os suportes mnemônicos, quando considerados em conjunto e inseridos na coletividade, auxiliam na construção da narrativa da memória ferroviária na capital.



## Considerações Finais



O objetivo geral dessa dissertação buscava um delineamento da memória ferroviária em Brasília. Apesar da motivação original da pesquisa ter se originado a partir de um desconhecimento pessoal acerca de elementos arquitetônicos ao mesmo tempo demarcados e velados em uma paisagem moderna planejada, a discussão bibliográfica e a pesquisa arquivística desenvolvidas permitiram traçar a memória dessa estrada de ferro que continua em atividade e cujos estudos remontam ao século XIX. Entretanto, cabe ressaltar que a confirmação da sua presença na cidade não ocorre apenas no seu sentido físico, de ser um meio de locomoção e abastecimento em constante movimento, mas a estrada de ferro na capital também se estende a ser um elemento estruturador de aspectos sociais, urbanos e especialmente de memórias.

Certamente não há uma resposta precisa e exata para explicar como ocorre a construção de uma memória. A memória é construída a partir de fatores mutáveis, que orbitam entre os diferentes espaços, indivíduos e contextos temporais. A expressão memória ferroviária talvez, em um primeiro momento, expresse uma tentativa de especificação desse termo, uma forma de restrição a uma categoria. Mas, apesar do termo remeter aos objetos e acontecimentos que possuem relação com as estradas de ferro, encontra-se muitas diferenças e características específicas dentro de cada contexto ferroviário. Isso justifica o fato de a expressão ter uma definição abrangente, a qual visa unificar um passado heterogêneo.

Assim, esta dissertação primeiramente buscou a estruturação do conceito de memória ferroviária a partir de uma revisão dos estudos prévios da memória individual, realizados por Paul Ricouer, assim como da memória coletiva e de lugar de memória, por Halbwachs, Pollack e Nora, respectivamente. Apesar das noções de pessoal e coletivo serem conceitualmente contrapostas, deve-se salientar que sobretudo no cenário ferroviário a complementaridade entre ambas é necessária e a primeira é essencial para a formação da segunda. Ainda que a conceituação de memória ferroviária como categoria inclua apenas os termos memória social, memória coletiva e lugar de memória, e suprima o termo memória individual, é subentendido que esta é parte intrínseca da formação identitária de um grupo, de uma coletividade.

Um exemplo é o trabalhador ferroviário, que assim como outros indivíduos essenciais no funcionamento de um complexo férreo, assume uma grande relevância nesse contexto, pois parte dele uma rica fonte de história oral. Essas narrativas são passadas pelas gerações e inseridas em uma memória comum, que são refletidas, por exemplo, nas manifestações artísticas e literárias que usufruem da temática do trem. Assim, no contexto férreo, o confronto entre memória individual e coletiva, não se coloca explicitamente na conceituação do termo memória ferroviária, mas nas abordagens dele, como explicitado em pesquisas em periódicos. Essa dualidade é justificável na atualidade pela definição recente do conceito, que ao mesmo tempo reflete uma preocupação dos órgãos governamentais com o setor ferroviário, e também mostra a falta de investimento do Estado na preservação desse patrimônio.

Ao generalizar as especificidades, o conceito de memória ferroviária atua de forma a contemplar as mais diferentes situações históricas e territoriais. Assim como a memória coletiva, que é construída a partir de pontos referenciais de outras memórias, a ferroviária engloba os diferentes complexos de transporte férreo, cada um com seus atributos próprios, que acabam por particularizar cada conjunto e suas respectivas estações, trilhos, vilas, armazéns e outros.

No cenário brasileiro, a memória ferroviária adquiriu destaque na Lei 11.483/2007 ao ter a sua difusão e preservação atribuída ao IPHAN. Instituição esta que pelo mesmo dispositivo ficou responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal. A privatização da RFFSA fechou um longo processo de decadência, que acabou por desmembrar ainda mais uma malha que já se encontrava fragmentada. Mas por outro lado, esse desfecho abre outros questionamentos, em que o problema principal colocado é o destino que esses conjuntos ferroviários terão pela frente.

Quanto à construção do trecho ferroviário para Brasília, a análise referente aos primeiros estudos de interiorização e conexões com a nova capital revelaram que as ligações por meio de via férrea eram consideradas uma prioridade a ser realizada antes mesmo da construção da cidade, pois a ferrovia facilitaria o transporte de pessoas e cargas necessárias para a mudança. Essa abordagem é enfatizada nos estudos de Varnhagen e Cruls, que de forma semelhante propõem uma via férrea axial entre o litoral e a nova capital.

A continuação da E.F. Mogiana e a conseqüente criação da E.F. Goiás estabeleceram uma mudança nas propostas ferroviárias para Brasília, pois a existência das ferrovias goianas nas



proximidades da área escolhida para a nova sede do governo impulsionou estudos focados no aproveitamento de linhas existentes por meio de prolongamentos e criação de ramais, assim como demonstrado na segunda proposta de Cruls e nos relatórios de Polli Coelho e Belcher. Assim, a E.F. Goiás desempenhou um papel de destaque no planejamento de conexões para a nova capital, pois seu surgimento e sua inclusão nos Planos de Viação ocasionaram a sua integração ao planejamento da nova cidade. Um exemplo disso foi a realização das quatro viagens experimentais para Brasília entre 1958 e 1959, realizadas pelo GTB, que com a utilização da linha férrea até Anápolis possibilitou o conhecimento de paisagens goianas, até então desconhecidas para os habitantes de outras regiões do país.

Um dos objetivos colocados no início dessa pesquisa foi a caracterização das especificidades do ciclo ferroviário na capital. A análise desenvolvida ao longo da dissertação permite delinear a setorização dessas singularidades em três grandes escopos: temporal, urbano e social. O escopo temporal se caracteriza pelo surgimento da ferrovia em Brasília em um período de decaimento do sistema ferroviário no cenário nacional. Apesar de já discutida desde o século XIX, a ferrovia para a nova capital começou a ser construída apenas no final da década de 50 e ocorreu em simultâneo com o investimento maciço na indústria automobilística pelo governo JK e a com a construção de rodovias que faziam o transporte de mercadorias e passageiros de forma mais rápida e confortável. Em Brasília, acrescenta-se o fato do plano urbanístico de Lucio Costa favorecer a circulação de automóveis, e a localização da estação ferroviária e da própria linha férrea ocorrer de forma periférica ao centro urbano.

Esse último fator, o urbanismo rodoviarista, também integra a caracterização do segundo escopo, o urbano, que se exemplifica no fato do desenho urbanístico da nova cidade não ter se moldado à existência de uma linha férrea, à exemplo do ocorrido em São Paulo no início do século XX. De acordo com Brito (2009), especialmente no planalto ocidental paulista, as ferrovias foram responsáveis por moldar um tipo específico de urbanização: o de cidades localizadas em espigões dos planaltos e alinhadas ao longo das ferrovias. Essa urbanística seguia uma lógica de surgimento de aglomerações urbanas posicionadas em regiões mercantis, haja vista as inúmeras cidades instituídas ao longo do curso de rios e estradas.

Portanto, nota-se em Brasília um ponto atípico em relação ao ocorrido na maioria do território nacional. Apesar da estrada de ferro ter sido prevista antes mesmo da chegada da capital, o

desenvolvimento urbano da cidade não ocorreu em prol da linha férrea. As cidades paulistas que surgiram orientadas aos trilhos, eram motivadas em sua maioria por um caráter econômico, pois visavam ter uma localização estratégica, em proximidade aos pontos de transporte de mercadorias. Brasília, entretanto, não surgiu apenas sob uma lógica econômica, mas também política, já que um de seus propósitos era a mudança da sede de governo para o interior do país.

Por último, coloca-se o escopo social como a terceira especificidade do ciclo ferroviário na capital, devido à presença de dois complexos ferroviários com características sociológicas opostas, de acordo com a forma que seu entorno foi ocupado. A estação Bernardo Sayão, apesar de uma atribuição provisória, desenvolveu uma vila ferroviária e uma ocupação residencial permanente em seu entorno. Enquanto a estação se encontrava em funcionamento, estabeleceu-se no local uma forte relação entre o social e o trabalho, característico de vilas ferroviárias. Por outro lado, essa relação não se encontra na Estação Ferroviária de Brasília, ou Rodoferroviária, que devido a sua configuração de Pátio Ferroviário, caracterizada por aspectos funcionais e cercada de setores de apoio afastados do centro urbano, não chegou a demonstrar uma expressividade social a exemplo da Estação Bernardo Sayão.

Essas especificidades levantam a importância da preservação desses complexos como representantes de um período histórico tanto da construção de Brasília como das ferrovias brasileiras. É importante ressaltar que mesmo após o fim da “Era Ferroviária”, ainda há muito a se discutir acerca do futuro a ser dado às propriedades da Rede Ferroviária Federal e aos seus bens móveis e imóveis. O fato de essa discussão ter crescido ao longo do tempo fez com que se estabelecesse a necessidade de um processo de retomada das ferrovias e, conseqüentemente, de suas memórias. O fim da “Era Ferroviária”, não significou a completa suspensão da construção de estradas de ferro no país, mas apenas um descarte em prol da política rodoviária, em que a partir da queda de interesse governamental no setor, o trem se tornou, sobretudo, um transporte de carga.

Nessa fase de retomada encontra-se, no caso brasiliense, um questionamento acerca do futuro a ser dado às estações. Em Brasília, a construção da linha férrea não ocorreu conforme o planejado, e a linha não se estendeu para a região nordeste e se encontra estagnada na Estação Ferroviária (Figura 61). No caso da Rodoferroviária, muito tem se discutido nos últimos anos em retomar o edifício como uma estação de passageiros de uma linha entre Brasília, Anápolis e Goiânia.

Nesse caso, a estação seria revertida ao seu uso original. Mesmo assim, a memória construída seria diferente daquela encontrada anteriormente porque a época, as pessoas são diferentes.

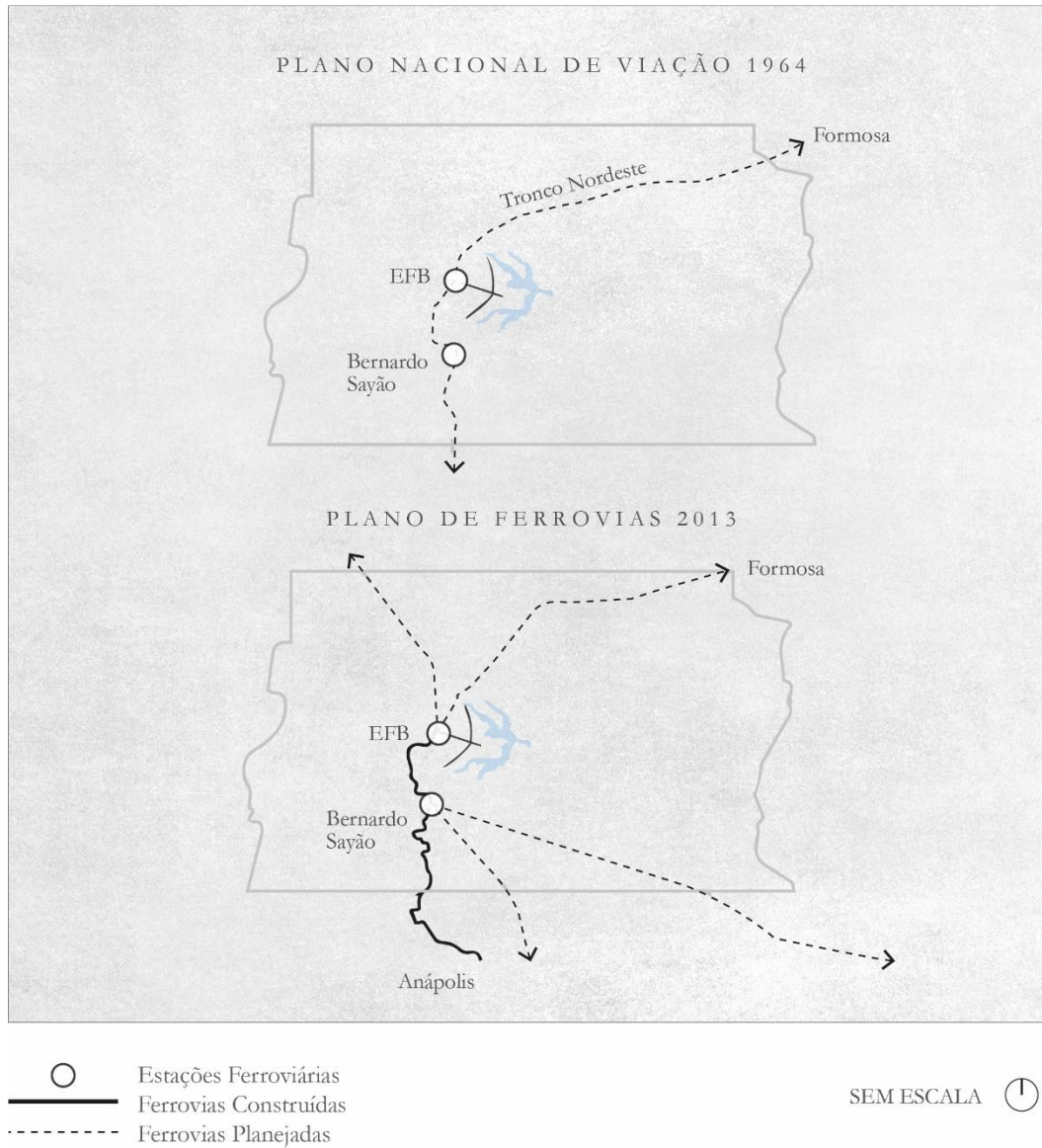


Figura 61. Comparação dos Planos Ferroviários de 1964 e 2013. Fonte: Produção da autora.

Pode-se questionar, num primeiro momento, a importância da memória ferroviária brasileira. Segundo Boiteux (2014), “de Roncador Novo construiu-se o tal ramal até Brasília, inaugurado em 1968, só para constar que a capital federal era também servida por estrada de ferro. Ninguém vai de trem a Brasília. Ninguém sai de trem de Brasília.” Se as pessoas não mantêm um contato com o trem, se pergunta qual seria, então, a sua relevância para elas, que tipo de memória estaria sendo construída atualmente pelos seus habitantes.

“Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois fica faltando uma plataforma de referência e cada ato seria uma reação mecânica, um mergulho vazio para outro vazio. É a memória que funciona como instrumento biológico-cultural de identificação, conservação e desenvolvimento.” (U.B. de Menezes, 1978, p. 46, apud KÜHL, 2009, p. 147).

Preservar a memória desenvolvida nesses complexos requer um entendimento dos elementos que a constituem. A compreensão de que esta é composta por todo o suporte e fonte de informação sobre o contexto ferroviário ressalta a importância de se realizar uma pesquisa aprofundada do local de intervenção, a fim de se recuperar qualquer informação, material e imaterial, que possa restabelecer um vínculo entre espaço e indivíduo.

A análise desenvolvida nessa pesquisa permite perceber que a construção da memória ferroviária em Brasília é significativa justamente por criar referências singulares no desenvolvimento da cidade. Pretendeu-se com este estudo enfatizar o debate acerca da memória ferroviária, e perceber como a construção desta é significativa para gerar uma reflexão sobre como ela será amanhã. Na capital, a memória da ferrovia é relevante porque seu produto físico ainda existe, porque seus remanescentes permanecem na composição da paisagem do lugar. É relevante porque é a partir dela que se irá definir o que será feito com essas construções. A partir do momento em que se possui um entendimento da atuação da “maria-fumaça” em outra época se pode estabelecer o que será feito com seus resquícios.

A minha visitante paulista tinha de voltar para casa. Escolheu, novamente, o trem, pois acha que a longa duração da viagem é compensada pelo conforto, as andanças, a ida ao restaurante, o ar refrigerado, o descanso em colchão bom, as paisagens que desfilam....

Telefonei para a estação Bernardo Sayão para reservar uma passagem, pois não era possível arriscar uma viagem como esta sem leito. Responderam que não reservavam passagem pelo telefone. Fomos a Estação Rodoviária, ao Hotel Nacional, às agências de viagem. Por toda parte nos diziam: fazemos reservas para qualquer viagem de avião ou de ônibus. Para o trem, não. Terá de ir até à estação ferroviária.

Fomos, portanto. Já conhecia o caminho o que era uma vantagem. Chegamos à estação às 11 horas e cinco minutos. “Não pode fazer reserva agora.’ Fechamos das onze às treze horas.’ Estávamos desesperadas. Fazer, pela segunda vez, a viagem, após a qual é preciso mandar lavar o carro e as roupas todas, era demais.’ Esperar durante nada menos que duas horas tampouco era programa para último dia brasileiro de uma visitante.”

[...]

A compra da passagem foi complicada pois uma pessoa paga o mesmo que duas. Tem de pagar dois leitos, duas passagens e dois “Pullman”. O que garante conforto mas torna a viagem tão cara quanto a do ônibus-leito. Não adianta oferecer de partilhar a cabine com outro viajante. Só quando duas pessoas fazem juntas a viagem e fazem, juntas suas reservas. Então chegam a pagar o mesmo preço que uma viagem só.

[...]

Porém se as aventuras me divertiram porque estava de férias e com tempo, não poderia deixar de chamar a atenção sobre o conjunto de defeitos imperdoáveis, que nossa estação ferroviária comporta. A falta de carregadores, a escuridão completa, a noite, a impossibilidade de reservar passagem pelo telefone ou numa agência central, o perigo da distância entre o trem e o cais que é de mais de meio metro e onde pessoas já caíram,

a estradinha campestre empoeirada (que, em breve, será enlameada) não asfaltada, e todos os etc., dão a quem chega a Brasília de trem, uma impressão de pobreza, solidão, desorganização, angústia.

O trem é um meio de transporte importante. Ficamos todos felizes quando inauguraram a nossa estrada de ferro. Pelo amor de Deus, que agora completem o que foi iniciado; que pensem turisticamente; que a estação se torne algo real, pois, no momento, mais parece a estação fantasma de uma cidade-fantasma.

Se insistimos sobre incidentes vívidos durante nossas férias e por mero acaso não foi para criticar sem mais nem menos, e sim na esperança de chamar a atenção das autoridades sobre obras imprescindíveis que urge realizar, que não requerem muitos esforços nem dinheiro, mas sem as quais continuaremos envergonhados cada vez que um viajante aqui chegar e exclamar: “Então é esta a Capital da República” (JEAN, 1969, p. 2)



*Figura 62. Trem chegando na Estação Ferroviária de Brasília. 2018. Fonte: a autora.*

## Bibliografia



**Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, n. 10, 11, 12, 19, 21 e 22. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506957/browse?resetOffset=true>>.

1º Trem em Brasília. **REFESA**, Rio de Janeiro, p. 4-7, Março/Abril 1968.

A marcha da construção. Ferrovias. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, n. 38, p. 8, fev. 1960. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506995>>.

A Velha Ferrovia. **Correio Braziliense**, 2014. Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/revista/2014/09/21/interna\\_revista\\_correio,447755/a-velha-ferrovia.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/revista/2014/09/21/interna_revista_correio,447755/a-velha-ferrovia.shtml)>. Acesso em: 12 out. 2017.

ALVES, Renato. Antigas estações da linha Brasília/ Luziânia são saquedas. **Correio Braziliense**, 28 set. 2009. Disponível em: <[https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/09/28/interna\\_cidadesdf,144783/antigas-estacoes-da-linha-brasilia-luziania-sao-saquedas.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/09/28/interna_cidadesdf,144783/antigas-estacoes-da-linha-brasilia-luziania-sao-saquedas.shtml)>. Acesso em: 11 mar. 2021.

ARAGÃO, Guilherme de. Brasília e o soerguimento econômico. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Rio de Janeiro, n. 21, p. 11, set. 1958. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/institucional/biblioteca>>. Acesso em: 05 out. 2017.

ARAUJO, Délio. Um trem para Brasília. **Estrada de Ferro**, Setembro/ Outubro 1968. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1968-09-Brasilia-ainda-sem-Trem-regular.shtml>>. Acesso em: 05 out. 2017.

BOITEUX, Paulo Mugayar. **História das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. 98 p.

BORGES, Barsanufô Gomides. **O Despertar do Dormentes. Estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922**. 1ª. ed. Goiânia: Cegraf UFG, 1990.



BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade. Lembranças de Velhos.** São Paulo: T.A. Queiroz, 1979.

BRASIL. **Lei nº 11.483/2007, de 31 de maio de 2007.** [S.l.]. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

BRASÍLIA ligada por ferrovia: êste é o nosso trabalho. **Correio Braziliense**, Brasília, 2º caderno, 04 jan. 1961. 5. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 20 set. 2021.

BRITO, Jusselma Duarte de. **De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília.** Brasília: Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, 2009.

CARDOSO, Cláudio de Assumpção. Trens para Brasília "Bandeirantes". **Correio Braziliense**, Brasília, 14 dez. 1968. 7. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 8 out. 2021.

CARVALHO, Ilmar. O trem na música popular brasileira. **REFESA**, Rio de Janeiro, p. 28-31, Março/Abril 1968.

CASTRO, Henrique Luttgardes Cardoso de. **Brasília e o Desenvolvimento Nacional.** São Paulo: D.A.S.P. - Serviço de Documentação, 1960. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/329>>. Acesso em: 07 set. 2021.

CAVALCANTINETO, José Rodrigues. **O Iphan e o Patrimônio Cultural Ferroviário.** I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Ouro Preto: IPHAN. 2009. p. 7-16.

\_\_\_\_\_, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. São Paulo: Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH). 2012. p. 1-18.

CAVALCANTI, Flávio R. Como foi, como seria, o que se fez, e o que resta da Esplanada ferroviária de Brasília. **Brazilia**, 2013. Disponível em: <[doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-Brasilia.shtml](http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-Brasilia.shtml)>. Acesso em: 03 out. 2017.

\_\_\_\_\_. Esplanada Ferroviária de Brasília. **Brazilia**, 2013. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-PPCUB-2013.shtml>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

CHEGARAM ontem a Brasília os trens gaúchos. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 17 dez. 1968. 1. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

CINEJORNAL Informativo nº 124. **Chegada do primeiro trem de passageiros a Brasília**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional, 1968.

CINEJORNAL Informativo nº 125. **Ferrovia Brasília-Porto Alegre**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional, 1968.

CINEJORNAL Informativo nº 97. **Aniversário de Brasília**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. Fundo Agência Nacional, 1968.

COIMBRA, Crésio. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações (CEDOP) do Ministério dos Transportes, 1974. 364 p.

COSTA, Lucio. **Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: ArPDF, CODEPLAN, DePHA, 1991. 76 p.

CRULS, Luiz. **Relatório parcial apresentado ao Exm. Sr. Dr. Antônio Olyntho dos Santos Pires**. Rio de Janeiro: C. Schmidt, v. I, 1896. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/182910>>. Acesso em: 10 maio 2021.

\_\_\_\_\_. **Relatório Cruls. Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil**. 7ª Ed, fac-similar. ed. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, v. 22, 2012. 343 p. Disponível em: <<https://www2.senado.gov.br/bdsf/handle/id/574202>>. Acesso em: 09 maio 2021.

DECRETO Nº 41.193, DE 26 DE MARÇO DE 1957. Atribui à Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil os estudos e construção de linhas férreas de interêsse do futuro Distrito Federal. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, v. 4, abr. 1957. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506964>>.

DINIZ, Bernardo Palhares Campolina. **O Grande Cerrado do Brasil Central: geopolítica e economia**. São Paulo: Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2006. 231 p.

DNIT. **Glossário dos Termos Ferroviários**. 1ª. ed. Brasília: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Diretoria de Infra-Estrutura Terrestre. Coordenação Geral

Ferroviária. Consórcio STE/SISCON, 2003. 70 p. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario-de-termos-ferroviarios>>.

DUMAY, Ney. **Depoimento - Programa de História Oral**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 1990. 17 p.

ESTAÇÃO Ferroviária funcionará em outubro. **Correio Braziliense**, Brasília, 8 mar. 1974. 9. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

FACCIO, Ana Júlia. Infraestrutura ferroviária e privatização. O caso do trecho ferroviário Passo-Fundo Marcelino Ramos, na região do Alto Uruguai - RS. In: UCZAI, Pedro Francisco **Ferrovia e desenvolvimento brasileiro: esse é o caminho**. 2ª. ed. Brasília: Abifer, 2016. p. 420.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro Goiás - E.F. Goiás**: Cidade de Pires do Rio, um exemplar de estudo. Goiânia: Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, 1999.

FEZ Viagem Boa o Trem de Brasília. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 26 jul. 1958. 15. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 08 nov. 2021.

FONSECA, Marcos Valdetaro da. Brasília e as ligações ferroviárias. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, n. 22, p. 4-5, nov. 1958. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506979>>.

FREIRE, Maria Emília Lopes et al. **Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento?** Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. São Paulo: Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH). 2012. p. 21.

GEPAFI. **Vila Ferroviária e Taguaru (N. Bandeirante). Estudos Sócio-econômicos**. Brasília: Grupo Executivo para Assentamento de Favelas e Invasões. Secretaria de Serviços Sociais, 1984.

GUEDES, Maria Tarcila Ferreira; MAIO, Luciana Mourão. Bem Cultural (verbete). In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia. **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. ISBN 978-85-7334-299-4.

GUEDES, Roberto Souza; QUEIROZ, Cláudio José Pinheiro Villar de. **A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília**. Anais do 7º Seminário Docomomo Brasil. O moderno já passado | O passado no moderno reciclagem, requalificação, rearquitetura. Porto Alegre: Docomomo. 2007.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Laurent Léon Schaffter. São Paulo: Edições Vértice, 1990. 189 p.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo**. Tradução de Andréa Souza de Menezes; Bruna Beffart, *et al.* Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era das Revoluções, 1789-1848**. Tradução de Maria Tereza Teixeira e Marcos Penchel. 33ª. ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2015. 366 p.

HOLL, Steven; PALLASMAA, Juhani; PÉREZ-GOMEZ, Alberto. **Questions of perception. Phenomenology of Architecture**. São Francisco: Willian Stout Publishers, 2007.

IPHAN. **Patrimônio em transformação: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília**. Brasília: Superintendência do IPHAN no Distrito Federal; organização Sandra Bernardes Ribeiro e Thiago Perpétuo ; textos, Ana Elisabete Medeiros et al., 2016. 209 p.

\_\_\_\_\_. Patrimônio Ferroviário. **IPHAN**, c2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 27 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 407, de 21 de Dezembro de 2010**. [S.l.]. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

\_\_\_\_\_. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. [S.l.]: IPHAN, 88 p.

JÂNIO escreve ao governo japonês: investimentos nipônicos no Brasil. **Correio Braziliense**, Brasília, 19 ago. 1961. 3. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 18 ago. 2021.

JEAN, Yvonne. Esquina de Brasília. **Correio Braziliense. Caderno 2**, Brasília, 24 set. 1969. 2. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Esquina de Brasília. **Correio Braziliense. Caderno 2**, Brasília, 23 set. 1969. 2. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo:** Reflexos sobre a sua preservação. Cotia: Ateliê Editorial, 1998. 436 p.

\_\_\_\_\_. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:** problemas teóricos de restauro. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2009. 325 p.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Tradução de Bernardo Leitão et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LIGAÇÕES Ferroviárias para Brasília. **Revista Conjuntura Econômica**, 14, 1 jun. 1960. 85-90. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rce/article/view/65525>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

LIMA, Nisia Trindade et al. **Veredas de Brasília:** as expedições geográficas em busca de um sonho. Rio de Janeiro: IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações, 2010. 195 p.

LINHA Regular. **Brasília : revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, v. 3, p. 17, abr. 1959. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506985>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

MARTINS, João. **Ferrovia Transcontinental: um projeto sonhado no fim do Brasil Império. Integração Bahia**, 2019. Disponível em: <<https://www.integracaobahia.com.br/v1/2019/11/27/ferrovia-transcontinental-um-projeto-sonhado-no-fim-do-brasil-imperio/>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da Memória:** um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Dissertação (Mestrado) - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC, 2010. 154 p.

\_\_\_\_\_. **Memória Ferroviária:** da mobilização social à política pública de patrimônio. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado) - Fundação Getúlio Vargas Escola de Ciências Sociais/CPDOC, 2015.

MEDEIROS, Ana Elisabete; LIRA, Flaviana Barreto; FERREIRA, Oscar Luís. **A preservação do patrimônio ferroviário moderno:** a Estação Bernardo Sayão, Núcleo Bandeirante-DF. VII Seminário Projetar: “Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo: ensino, pesquisa e prática”. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e Universidade Federal da Paraíba (UFPB). 2015. p. 1-14.

MESQUITA, Leony. Quarenta meses. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Rio de Janeiro, p. 39, maio/1962 a set./1963. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/institucional/biblioteca>>. Acesso em: 08 out. 2017.

MINISTÉRIO da Infraestrutura. **Inventariança**, 2019 jun. 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/conteudo-rffsa/inventarianca>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

MONEGO, Sonia; GUARNIERI, Vanderleia. A fotografia como recurso de memória. **Cadernos do CEOM - Documentos: da produção à historicidade**, Chapecó, 25, n. 36, jun. 2012. 71-87.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução de Neil R. da Silva. 4ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NETTO, Medeiros. De Marauá a Brasília. **Correio Braziliense**, Brasília, 10 ago. 1961. 4. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 18 ago. 2021.

NIEMEYER visita a Estação Ferroviária. **Correio Braziliense**, Brasília, 5 mar. 1975. 9. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 5 nov. 2021.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós Graduated em História e do Departamento de História da PUC-SP**, São Paulo, 10, Dezembro 1993. 7-29.

NOTICIÁRIO. **Brasília : revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil**, Brasília, set. 1957. 19. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506984>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

NOVO trem para o oeste. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 26 ago. 1958. 4. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 08 nov. 2021.

O Relatório técnico sobre a nova capital da República. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Departamento Administrativo do Serviço Público, Serviço de Documentação, 1957. 291 p. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/185570>>. Acesso em: 16 jul. 2021.

OLIVEIRA, Noelle. Parte da história ferroviária do país corre risco de ser comprometida. **Correio Braziliense**, 27 abr. 2011. Disponível em: <[https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/27/interna\\_cidadesdf,249](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/27/interna_cidadesdf,249)>

673/parte-da-historia-ferroviaria-do-pais-corre-risco-de-ser-comprometida.shtml>. Acesso em: 18 fev. 2021.

PARA viagens de trem, em Brasília tudo bem. **Correio Braziliense**, Brasília, 13 jan. 1974. 20. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

PARTE para Brasília novo trem experimental. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 14 abr. 1959. 12. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 08 nov. 2021.

PÁTIO de Brasília será o maior. **REFESA**, Rio de Janeiro, Nov./Dez. 1970. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1970-esplanada-patio-ferroviario-Brasilia.shtml>>. Acesso em: 7 maio 2019.

PEREGRINO, Umberto. Três dias de trem e depois Brasília. **Careta**, Rio de Janeiro, n. 2656, p. 24-25, 23 maio 1959. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_periodicos/careta/careta\\_anos.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/careta/careta_anos.htm)>.

\_\_\_\_\_. Três dias de trem e depois Brasília. **Careta**, Rio de Janeiro, n. 2555, p. 20-21, 16 maio 1959. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_periodicos/careta/careta\\_anos.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/careta/careta_anos.htm)>.

POLLACK, Michael. **Memória, Esquecimento, Silêncio**. Tradução de Dora Rocha Flaskman. Rio de Janeiro: Estudos Históricos, v. 2, 1983. 3-15 p.

PROCHNOW, Lucas. Memória ferroviária (verbete). In: REZENDE, Maria Beatriz, et al. **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. ISBN 978-85-7334-279.

\_\_\_\_\_. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Rio de Janeiro: Dissertação (Mestrado) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

RELATÓRIO Técnico. Rio de Janeiro: Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil, v. I, II e III, 1948. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/185568>>. Acesso em: 10 set. 2021.

RFFSA (1981-1996) Brasília. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2019c. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/brasilia.htm>>. Acesso em: 27 Agosto 2019.

RIBEIRO, Fernanda Reis; MEDEIROS, Ana Elisabete de Almeida. Memórias Ferroviárias de Brasília. **Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**,

Campinas, SP, 10, n. 3, 23 fev. 2019. 498–526. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8651995>>.

RICOUER, Paul. Memória pessoal, Memória Coletiva. In: \_\_\_\_\_ **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François et al. 3ª. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2007. p. 105-143.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. **PB, color, sépia, slide ou megapixel: nexos de Brasília através da fotografia**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (ENANPARQ). Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo: [s.n.]. 2014. p. 1-10.

ROSSI, Paulo. **O passado, a memória, o esquecimento. Seis ensaios da história das ideias**. Tradução de Nilson Moulin. 1ª. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2010. 240 p.

RUMO ao Oeste. Até Belo Horizonte: Dezesseis horas em cavalo de ferro. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, n. 20073, 3 set. 1958. 7. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

RUMO ao Oeste. Caboclo em Minas Gerais casa por diversão. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, n. 20074, 4 set. 1958. 7. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

RUMO ao Oeste. Em Anápolis a lei é da "violência e do dinheiro". **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 6 set. 1958. 3. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

RUMO ao Oeste. Fruta de árvore é bola no sertão de Goiás. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, n. 20075, 5 set. 1958. 7. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 08 nov. 2021.

SECRETARIA DE TRANSPORTES. **Estação Rodoferroviária de Brasília. Estudo preliminar de alternativas para melhoria das condições de embarque e desembarque dos passageiros**. Governo do Distrito Federal. Brasília. 1990.

SEDUH. **Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Diretrizes urbanísticas para ocupação do Pátio Ferroviário de Brasília**. Brasília: Governo do Distrito Federal (GDF), 2006.



SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil:** das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interteciência, 2007. 204 p.

SIQUEIRA, Ingrid. **Intervenção em Patrimônio Cultural. O caso da Estação Bernardo Sayão.** Brasília: Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, 2015. 48 p.

TAVARES, Jeferson C. **Projetos para Brasília e a Cultura Urbanística Nacional.** São Paulo: Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, 2004. 558 p.

TERCEIRO Trem. **Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil,** Brasília, v. 23, p. 20, nov. 1958. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506980>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

TRAJETOS Definitivo do Rio à Brasília. **Correio da Manhã,** Rio de Janeiro, n. 20150, 2 dez. 1958. 15. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

TREM Brasília. **Brasília : revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil,** Brasília, 19, jul. 1958. 18. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506960>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

TREM de Brasília viaja 36 horas e inaugura linha. **Correio da Manhã,** Rio de Janeiro, 23 abr. 1968. 9. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 4 out. 2021.

TREM Rio-Anápolis. **Correio da Manhã,** Rio de Janeiro, 5 jul. 1958. 2. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 08 nov. 2021.

UCZAI, Pedro Francisco. **Ferrovias e desenvolvimento brasileiro: esse é o caminho.** 2ª. ed. Brasília: Abifer, 2016. 420 p.

UM sonho Profético de Dom Bosco. **Universidade Católica de Brasília,** 2013. Disponível em: <<https://ucb.catolica.edu.br/portal/noticias/um-sonho-profetico-de-dom-bosco/>>. Acesso em: 15 jun. 2021.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **Memorial orgânico (Uma proposta para o Brasil em meados do século XIX). Com ensaios introdutórios de Arno Wehling.** 1ª. ed. Brasília: FUNAG - Fundação Alexandre de Gusmão, 2016. 228 p. ISBN 978-85-7631-631-2.

\_\_\_\_\_. **A Questão da Capital:** marítima ou no interior? Viena: Imp. do Filho de Carlos Gerold, 1877. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/35003>>. Acesso em: 05 jul. 2021.

WAGNER, João Baptista Santiago. A ligação ferroviária Brasília - Pôrto Alegre. **Diário de Notícias. Letras e Armas. Suplemento Militar dos Diários Associados**, Porto Alegre, n. 8. ano I, 07 jan. 1968. 8-9. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

WITTMANN, Angelina. Por que “apagaram” a ferrovia no Vale do Itajaí - SC e no Brasil? In: UCZAI, Pedro Francisco **Ferrovia e desenvolvimento brasileiro:** esse é o caminho. 2ª. ed. Brasília: Abifer, 2016. p. 420.



## ANEXO II



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL**  
**Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA**  
**Assessoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão**

**RELAÇÃO DE TERMOS TRANSFERIDOS PARA SPU DOS BENS IMÓVEIS NÃO OPERACIONAIS**

UF	TERMO TRANSF.	NBP	ENDEREÇO	MUNICÍPIO
<b>DISTRITO FEDERAL</b>				
<b>135/2009</b>	2008051-0		AV ROBERTO SAYAO SN Nucleo Bandeirantes	BRASILIA
	82-0		Lote 02 - Quadra 04 Setor de Garagens Oficiais	BRASILIA
	2204258-0		Av. BERNARDO SAYAO S/N BERNARDO SAYAO	BRASILIA
	7200000024-0		Trecho 04, Patio Ferroviario 02 Setor de Industria e Abastecim	BRASILIA
	2204259-0		AV ROBERTO SAYAO S/N Nucleo Bandeirantes	BRASILIA
<b>1564/2014</b>	2290309-0		PATIO FERROVIARIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BAN	BRASILIA
	2204260-0		SHIGN 706 BLOCO H CASA 12. ASA NORTE	BRASILIA
	2290306-0		PATIO FERROVIARIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BAN	BRASILIA
	2008051-1		AV. ROBERTO SAYAO SN - NUCLEO BANDEIRANTE	BRASILIA
	2204256-0		PATIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BANDEIRANTE	BRASILIA
	2290307-0		PATIO FERROVIARIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BAN	BRASILIA
	2090075-1		RODOFERROVIARIA DE BRASILIA - EPIA	BRASILIA
	2290308-0		PATIO FERROVIARIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BAN	BRASILIA
	2008052-0		VIA W3 SUL/ASA SUL	BRASILIA
	2008054-0		VIA W3 SUL/ ASA SUL.	BRASILIA
	2204252-0		PATIO ESTACAO BERNARDO SAYAO NUCLEO BANDEIRANTE	BRASILIA
	2290302-0		PATIO FERROVIARIO DA ESTACAO DE BERNARDO SAYAO NUCLEO BAN	BRASILIA
	<b>5018/2011</b>	7990000073-0		SQS207, 206, 307 E 411
<b>7006/2009</b>	12-1		BL SQS 114 A APT 508	BRASILIA
	200085-0		Q SQS 207 APTO 607 BLOCO C	BRASILIA
	12-0		Q SQS 207 APTO 607 - BLOCO C	BRASILIA
	2204263-0		BL SQS 114 A APT 508	BRASILIA
	2290340-0		AOS7 - BLOCO B - APTO 515 BRASILIA	BRASILIA
<b>7007/2009</b>	2090075-903		SIA-TRECHO 04-PATIO FERROVIARIO.02 BRASILIA	BRASILIA
	990000000014-912		SIA-TRECHO 04-PATIO FERROVIARIO.02 XXXX	BRASILIA
	2090075-2		Q SCN 04 BLOCO C	BRASILIA
	2205025-1		Q SCN 04 BLOCO C ED. ADM. BRASILIA	BRASILIA
	63-0		QE.36 CONJUNTO"C" CASA 52 GUARA II	BRASILIA
	2205025-0		Q SCN 04 BLOCO C ED.ADM.BRASILIA	BRASILIA
	2205028-1		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROV.BERNARD	NUCLEO BANDEIRANTE
	2204255-0		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA BER	NUCLEO BANDEIRANTE
	2204254-0		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA BER	NUCLEO BANDEIRANTE
	2204253-2		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA BER	NUCLEO BANDEIRANTE
	2204253-0		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA B.SA	NUCLEO BANDEIRANTE
	2204253-1		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA BER	NUCLEO BANDEIRANTE
	2205028-0		ST POSTOS E MOTEIS BRASILIA-ANAPOLIS ESTACAO FERROVIARIA BER	NUCLEO BANDEIRANTE