

Patrimônio e Estado Integral: uma exposição sobre a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar

Patrimony and Integral State: an exhibition about the Railroad Company D. Pedro II and the challenge of the Serra do Mar

Magno Fonseca Borges¹, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho².

Resumo

Como citar esse artigo. Borges MF, Marinha PEMM. Patrimônio e Estado Integral: uma exposição sobre a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar. Revista Mosaico. 2015 Jul./Dez.; 06 (2): 19-27.

Com base nas relações entre teoria e prática - conforme assinaladas pelo pensador italiano Antonio Gramsci - no presente texto nos propusemos a apresentar algumas reflexões sobre a importância de tomarmos a noção de Estado Integral para um melhor diálogo sobre o Patrimônio Cultural. Neste contexto, historiamos a proposta de construção de uma exposição sobre “a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar” como parte de uma metodologia de educação patrimonial.

Palavras-Chave: Estado integral. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Patrimônio Ferroviário.

Abstract

Based on the relationship between theory and practice - as indicated by the Italian thinker Antonio Gramsci - in this text we set out present some reflections on the importance taking the notion of Integral state to a better dialogue on Cultural Patrimony. In this context, we historiamos the proposed construction of an exhibition about the Railroad Company D. Pedro II and the challenge of the Serra do Mar as part of a heritage education methodology.

Keywords: Integral State. Railroad Company D. Pedro II. Heritage Railway.

Apresentação

O texto em tela é uma versão ampliada da apresentação oral realizada durante o III Seminário Estadual para a preservação dos Bens Móveis e Integrados, ocorrido entre os dias 30 e 31 de outubro de 2013 na Casa de Cultura de Vassouras. O Seminário teve por tema Educação Patrimonial e Economia Criativa: os novos rumos da Política Cultural.

Naquele momento, apresentamos a exposição “a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar” como uma proposta de instrumento de apoio a Educação Patrimonial. Mas, além disso, nos propusemos apresentar a noção de Patrimônio Cultural como um Patrimônio Integral, a partir das formulações de Antonio Gramsci.

O texto agora publicado, em alguma medida, amplia aquela apresentação, sem, contudo, retirar-lhe o caráter original. Em linhas gerais, as modificações são pequenas. Apenas expandimos a parte que tratava da possível relação entre a formação do Estado Nacional brasileiro com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, incorporando alguns dos resultados de nossas pesquisas em desenvolvimento.

Por fim, é importante salientar que o presente texto congrega alguns primeiros resultados de pesquisas em fase de desenvolvimento. Na Coordenação de História da Ciência do Museu de Astronomia e Ciências Afins (CHC/MAST/MCTI) a pesquisa “A EXPANSÃO PARA DENTRO: A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II e as Associações Técnico-Científicas no Brasil Oitocentista”. No Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (PPGH-UNIRIO) a pesquisa “Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: Segunda Escravidão, Ciência e Poder no desafio da Serra do Mar - 1850/1865”. Na Coordenação de Pesquisa da Universidade Severino Sombra (USS) o projeto de pesquisa intitulado “Vassouras e o projeto que não foi: Urbanização, Segunda Escravidão e a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II no desafio da Serra do Mar - 1850/1865.”

Introdução

O meu lugar,
é caminho de Ogum e Iansã,
lá tem samba até de manhã,

1. Doutorando em História no Programa de Pós-Graduação em História da UNIRIO (bolsista CAPES) e docente dos cursos de História, Pedagogia, Farmácia e Medicina da USS.
2. Pesquisador no MAST/MCTI e professor no Programa de Pós-Graduação em História da UNIRIO.

uma ginga em cada andar.
O meu lugar,
é cercado de luta e suor,
esperança num mundo melhor,
e cerveja pra comemorar.¹

Para Arlindo Cruz e Mauro Dinizhá um lugar, “com seus mitos e seres de luz”, “que aos poetas traz inspiração pra cantar e escrever”. Neste lugar que “é sorriso é paz e prazer”, há um “Mercadão” aonde “por uma pechincha você vai levar, um denço, um sonho pra quem quer sonhar”. Este lugar, não é abstrato. É real. Fica “bem perto de Oswaldo Cruz, Cascadura, Vaz Lobo, Irajá”. É um lugar material e integral, “cercado de luta e suor, esperança num mundo melhor”. Para os compositores, seu nome tem sabor, pois, para eles, “é doce dizer Madureira”!

Este lugar, que tem “jongo à luz do luar”, guarda, em sua historicidade, íntima relação com o mundo ocidental - e nele, o Vale do Paraíba. Lá em Madureira, como em tantos outros “doces lugares”, ainda persistem o “samba”, o “jongo”, as “comunidades de terreiro” e tantos outros fios a comporem as tramas das redes culturais daqueles que, apesar das incessantes lutas, as classes subalternas ainda não exercem a direção hegemônica do Estado.

Iniciado deste modo, o texto pode parecer indicar que se trata de um estudo sobre Patrimônio Imaterial. E o leitor mais afoito poderia estar se perguntando: Onde estão os Bens Móveis e Integrados de que tratou o Seminário? Ou ainda, como isso tudo se relaciona a uma exposição sobre a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar? As questões são legítimas. Pois então, vamos a elas:

Na ambiência da 23ª Conferência Geral do Conselho Internacional de Museus (ICOM), ocorreu o 41º Encontro do Comitê Internacional de Museus de Ciência e Tecnologia (CIMUSET) entre os dias 12 e 16 de agosto de 2013. Dentre as diversas atividades do evento, no dia 15 realizou-se visita técnica a cidade de Vassouras-RJ. A ação coincidiu com a abertura da II Semana de Astronomia de Vassouras, realizada entre os dias 15 e 18 de agosto. Durante o processo organizativo dos eventos, fomos estimulados e apoiados pela direção do Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST/MCTI) e por suas Coordenações de Educação em Ciências (CED/MAST) e História da Ciência (CHC/MAST) a colaborar com as atividades, apresentando os primeiros resultados da pesquisa que desenvolvemos no âmbito da CHC/MAST.

O desafio envolvia refletir sobre a melhor maneira de contribuir com dois eventos simultâneos e públicos distintos. O primeiro, um público especializado nas questões dos Patrimônios de Ciência, Técnica e Tecnologia, no âmbito de uma visita técnica. O segundo,

um evento formatado com o objetivo de promover a difusão e popularização da Ciência. Nossa reflexão sobre como desenvolver tal contributo apoiou-se na solidez como os gestores institucionais forjaram um plano estratégico que coloca o MAST entre as principais instituições de pesquisa do país no investimento de esforços para a difusão e popularização da Ciência. Desta maneira, entendemos que tão importante quanto compartilhar os primeiros resultados desta pesquisa com um público especializado é investir em novos formatos de diálogo com a sociedade. Partimos da premissa de que tal ação não significava reduzir o discurso e a complexidade dos debates, mas construir estratégias de comunicação com amplos setores da sociedade. Acreditamos, assim, que o pesquisador deve manter o compromisso social de difundir os resultados de sua pesquisa.

Criar uma nova cultura não significa apenas fazer individualmente descobertas ‘originais’; significa também e, sobretudo, *difundir criticamente* verdades já descobertas, ‘socializá-las’, por assim dizer; transforma-las, portanto, em base de ações vitais, em elementos de coordenação e de ordem intelectual e moral. O fato de que uma multidão de homens seja conduzida a pensar coerentemente e de maneira unitária a realidade presente é um fato ‘filosófico’ bem mais importante e ‘original’ do que a descoberta por parte de um ‘gênio filosófico’ de uma verdade que permaneça como *patrimônio de pequenos grupos intelectuais*.²

Dentro destas premissas, optamos por elaborar a exposição “A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar”. Ao fazer esta opção, nos colocamos mais uma tarefa. Ao interpretar a canção “Nos Bailes da Vida”³, Milton Nascimento nos alerta que “todo o artista tem de ir aonde o povo está”. Temos convicção de que o mesmo é necessário e verdadeiro quando o assunto é a pesquisa científica. Se ela ficar restrita ao público especializado, pouco ou nada contribui para a sociedade. Torna-se ‘patrimônio de um pequeno grupo de intelectuais’. Sobre nossa exposição, lançamos o objetivo de colaborar para uma nova cultura, que favoreça a valoração do patrimônio cultural brasileiro, e nele o patrimônio ferroviário, como referência cultural, que amplia o universo dos bens culturais, circunscrevendo objetos, práticas e lugares apropriados pela cultura na construção de sentidos de identidades.⁴ Assim, elaboramos uma exposição composta por nove painéis de fácil montagem, possibilitando serem acomodados em diferentes ambientes e com várias possibilidades de disposição. Uma metodologia expositiva itinerante, permitindo que a levem ‘a onde o povo está’.

2. GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, vol. 1, 1999. p. 95-96 [Grifo nosso].

3. NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. *Nos bailes da vida*. In: NASCIMENTO, Milton. *Milton Nascimento: ao vivo*. Rio de Janeiro: Ariola, 1983. 1 disco sonoro, fado A, faixa 6.

4. RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS COMO INSTRUMENTO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL: a experiência do INBMI/Iphan em Pernambuco*. Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História. e-ISSN 2176-2767; ISSN 0102-4442,40. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/6125/4447>.

1 CRUZ, Arlindo; DINIZ, Mauro. *Meu Lugar*. In: CRUZ, Arlindo. *Batuques do meu lugar*. Rio de Janeiro: Sony Music Entertainment, 2012. DVD. Faixa 13.

Como instrumento de educação patrimonial, foi montada pela primeira vez no espaço destinado a exposições temporárias no Museu Casa da Hera (MCH/IBRAM), onde permaneceu entre os meses de agosto a setembro de 2013. Em seguida, disposta na Casa de Cultura de Vassouras, para compor as atividades comemorativas ao aniversário da elevação de Vassouras a categoria de Município. Por solicitação do Sr. José Luiz Medeiros Júnior, secretário de Cultura de Vassouras, a exposição permaneceu na Casa de Cultura para compor a programação da Semana Nacional de Ciência e Tecnologia. Entre os objetivos do III Seminário Estadual para a preservação dos Bens Móveis e Integrados, ocorrido entre os dias 30 e 31 de outubro de 2013, estava à proposta de diálogo sobre ferramentas e metodologias de educação patrimonial. Neste sentido, fomos convidados por sua comissão organizadora a participar do evento e incluir nossa exposição entre o rol de suas atividades.

Apesar de bastante conhecido e difundido no campo científico da museologia, da arquitetura e áreas dos conhecimentos que dialogam de modo direto ou indireto com temas sobre o patrimônio cultural brasileiro, a noção de Bens Móveis Integrados é pouco apropriada por diversos outros setores da sociedade. Provavelmente tal descompasso entre os saberes forjados por profissionais de alguns campos do conhecimento e os saberes construídos por atores de diversos setores da sociedade tenha ligação, dentre outras possibilidades, também com a crescente especialização dos conhecimentos e certo distanciamento entre estas especializações e a vivência social.

embora seja consensual a aceitação dos conceitos amplos de *bem cultural* e de *referências culturais*, que não investem na '(falsa) dicotomia entre os bens de pedra e cal e as demais manifestações culturais inseridas na dinâmica do cotidiano', assistimos a dois movimentos distintos no campo da preservação do patrimônio cultural: de um lado, a busca pela integração de saberes; e de outro, a especialização em diversos tipos/categorias de bens culturais e atuações profissionais. (...) Por sua vez, a especialização de conhecimentos se expressa através das múltiplas subdivisões do patrimônio cultural, de acordo com suas características materiais e com os seus métodos operacionais, a fim de que os especialistas de diversas áreas disciplinares possam melhor aplicar seus saberes na preservação patrimonial.⁵

Ao estimular reflexões sobre educação patrimonial, a comissão organizadora do evento denunciava sua preocupação com tal processo, pois o aprofundamento de pesquisas para a construção e implantação de múltiplas metodologias e práticas para a melhor salvaguarda e preservação dos bens culturais, é fundamental. Mas isso não deve, nem pode ser atributo necessário ao não investimento em estudos e ações para a difusão crítica dos conhecimentos

formulados. Sobre os bens culturais, importa a noção de ser este um patrimônio coletivo e, portanto, não restritivo a pequenos grupos de intelectuais. Sobre este ponto pesa a certeza de ser necessário ampliar a própria noção de intelectual, reconhecendo em todo ser humano tais capacidades. A transformação das potencialidades intelectuais em ações organizadas nos diversos segmentos da sociedade envolve mudanças na concepção de educação e intelectualidade. A educação não pode ser discriminatória e a intelectualidade pode ser melhor entendida se compreendida como atributo de todo ser humano em suas diversas relações coletivas.

A manutenção de uma educação excludente e a difusão restrita dos conhecimentos impede a apropriação de instrumentos de identidade coletiva. Tal processo estimula e joga fermento a um antagonismo. Desta maneira, potencializa certa cisão que coloca em lados opostos os pequenos grupos intelectuais - situados em organizações públicas de defesa e valoração do patrimônio, na academia e em algumas poucas organizações da sociedade civil, a exemplo de clubes, confrarias e associações, que mantêm vínculos mais ou menos diretos com as academias - contra um coletivo social que não se apoderou destes bens culturais, não o transformou em bases vitais de suas ações e em elementos de coordenação de ordem intelectual e moral.

Patrimônio e Estado Integral

Eric Hobsbawm empreendeu estudos a cerca daquilo que delimitou como o longo século XIX. Para melhor compreensão, subdividiu-o em três momentos. A Era das Revoluções (1789-1848), a Era do Capital (1848-1875) e a Era dos Impérios (1875-1914).⁶ A primeira iniciada através de uma dupla revolução, a Industrial e a Francesa. Do desdobramento destas, um longo processo de mudanças foram expandidas por diversos agentes e por extensa espacialidade. Europa, América, África e Ásia não foram mais as mesmas. Na vida vivida por homens e mulheres daquele tempo, os fios dos romances que por alguns destes eram desenvolvidos, permitiu a tessitura de um novo quadro de relações, onde o liberalismo como ossatura ganhava formas específicas, a partir tanto dos fios, como dos tecelões. Teciam-se experiências que favoreciam novas configurações nas relações entre diversos agrupamentos sociais, situados em localidades das mais diferentes, mas com íntimas relações frente à mundialização do mercado.

Para o pensador italiano Antonio Gramsci, este processo, formulado, dirigido e praticado por agentes e atores sociais daquele momento, configurou certa ampliação das relações tecidas no interior do Estado, convertendo-o em tablado das relações sociais que

6 Cf. HOBBSAWM, Eric (2006). *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. Cf. HOBBSAWM, Eric (1979). *A Era do Capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. Cf. HOBBSAWM, E. J. (1990). *A Era dos Impérios (1875-1914)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. *Nações e nacionalismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

5 Cf. RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS...* op. cit. p. 72-73.

incluíam a totalidade da sociedade política em relação dialética com a sociedade civil. Isto se deu em direção oposta aos cânones de maior prevalência da sociedade política sobre os demais setores da sociedade. Em tal desenho, emergiu, ou melhor, foi emerso por novos agentes e atores, um posicionamento contrário às feições e ossatura daquilo que a historiografia convencionou chamar de Antigo Regime europeu e seu correlato americano, o Antigo Sistema Colonial, derrubando-os.⁷

Tal processo foi vivido e articulado de diferentes formas. Impactou e foi impactado por novas imbricações, ao mesmo tempo em que eram redesenhadas as relações sociais que forjaram os - e eram forjadas nos - díspares modos como se deram os processos de independências em terras americanas. Estes Estados emergidos por frações de classes enquanto Nações, nasceram como tal também a partir de certa ação coordenada de intelectuais orgânicos a estas classes, ou seja, na formação de instituições, de maior ou menor perenidade, como instrumentos da transformação de interesses exclusivos de alguns grupos em expressão de toda a sociedade.

Uma formação social não consiste apenas num modo de produção garantido coercitivamente pelo “poder do Estado”, mas também em hábitos de vida e pensamento, numa concepção de mundo amplamente difundida pela sociedade e na qual se inserem os costumes, a moral, o gosto popular, o senso comum, o folclore e também os princípios filosóficos e religiosos da maioria da população. E é esse modo de pensar e agir dos homens e dos governados que compõe o mais importante suporte da ordem constituída. A força plena é uma reserva para os momentos excepcionais, os momentos de crise. Normalmente, o domínio da classe ou fração de classe dominante se apoia sobre uma adesão dos governados ao tipo de sociedade em que vivem, isto é, sobre o consenso, o que não significa dizer que a coerção não está presente.⁸

Teciam-se o sentido de Nação, a partir da especificidade de trajetórias coletivas, organizadas como sentimentos e vontades de amplos setores. Eram as amarras culturais que soldavam estas novas configurações. E eram nas relações inseparáveis entre política e cultura - que transversalmente perpassavam toda a sociedade -, urdidas, organizadas e difundidas as singularidades de dado coletivo a permitir sua unidade-distinção como Estado Nacional. Neste quadro de paulatina construção de um Estado Ampliado, ou Estado Integral, se desenvolveu a estratégia de identificação e catalogação do patrimônio cultural como símbolo de identidade para reforçar o senso nacional, que além de seu papel imediato como instrumento de organização da cultura, deveria também ser legado a posteridade.

7 BLACKBURN, Robin (2002). *A queda do escravismo colonial, 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record. cf. TOMICH, Dale (2011). *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo. cf. MARQUESE, R. B.; PARRON, Tâmis. (2011). *Revolta escrava e política da escravidão: Brasil e Cuba, 1791-1825*. Revista de Índias, v. 71. Disponível em: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/90/showToc>. cf. SALLES, R. (2012). *O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado*. Almanack, v. 1. Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/view/840> p. 5-45. 8 Cf. MARINHO, P. E. M. M. (2013). *O CENTAURO imperial e o “partido” dos engenheiros: a contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império. In Estado e Historiografia no Brasil*, Sonia Regina de Mendonça (org.), Niterói: EdUFF. p. 57.

O processo de identificação e seleção de bens culturais está na base de toda a atividade patrimonial. Já durante o processo da Revolução Francesa, em 1790, a Assembleia Nacional ordenou o inventário e a classificação *dos bens recuperados pela nação, que deviam ser preservados para a posteridade*. (...) Na Espanha, foi em 1802 que a Coroa editou o primeiro decreto relativo à identificação sistemática de bens de valor histórico e artístico e, a partir de 1835 criaram-se comissões artísticas e culturais destinadas a realizar o “inventário dos objetos de ciência e belas artes que se encontram nos conventos suprimidos” (...) Diante deste quadro de intervenção do Estado na atribuição de valor a bens culturais, desenvolveu-se, no ocidente, uma íntima relação entre o manejo do patrimônio cultural e a metodologia dos inventários. Uma listagem organizada e metódica de bens e valores pertencentes a alguém, com fins de atribuição de valor econômico. (...) Ou seja, desde o uso do termo no plano jurídico até a sua utilização no plano da cultura, percebe-se que os inventários têm a finalidade de atribuir valor aos objetos, diferenciando-lhes atribuindo-lhes estatuto diferenciado. E, no caso do bem cultural reconhecido pelo Estado, atribuindo-lhe algum tipo de proteção.⁹

Para o caso do Brasil, a sua transformação em Estado Nacional também se deu por meio de uma lenta e contínua complexificação do Estado, que talvez só possa ser percebida na longa duração. Se o Bloco Histórico do Brasil Imperial pode ser corretamente entendido a partir de empreendimentos de frações de classe na organização de vontades coletivas por meio de revoltas, armadas ou não, em fins do século XVIII, o mesmo só foi atingido em plenitude e estabilização a partir da ação mais diretiva e hegemônica de frações da classe dos proprietários de terra e escravos ao longo do século XIX. Neste processo simultâneo, enquanto era edificado o Império e o conjunto de produtores de *commodities* para o mercado internacional organizavam a seu modo certo grau de identidade comum - que lhes permitiam disseminar de modo consensual seus interesses como expressão de toda a sociedade -, deu-se certa ampliação do Estado.

Foi não a despeito do Estado, mas a partir dele, que frações desta classe senhorial provocaram a derrubada do antigo Sistema Colonial e forjaram em seu lugar um crescente Escravismo Nacional.¹⁰ Para Ricardo Salles o Estado era o “grande promotor da construção política da nação, identificada como um projeto, como uma criação sua”. Neste sentido, a monarquia foi “capaz de não apenas assegurar a unidade territorial, mas exercer um papel hegemônico no subconsciente”.¹¹

Sendo assim, consideramos no Estado, “não somente seus aparelhos de coerção - que visam e possibilitam uma dominação - mas também sua capacidade de produzir e reproduzir uma direção moral, intelectual e, portanto, cultural”.¹² Portanto, defendemos

9 Cf. RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS...* op. cit. p. 77-78 [grifo nosso].

10 SALLES, R. (2008). *E o Vale era o escravo. Vassouras - século XIX. Senhores e escravos no Coração do Império*. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

11 Cf. SALLES, R. (2013). *Nostalgia imperial: escravidão e a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Ponto p. 83.

a tese que a construção da hegemonia não se elaborou a partir, exclusivamente, do Estado restrito no uso de seus aparelhos de coerção mas, também e, principalmente, a partir de instrumentos de produção e difusão de certa ordem hegemônica. Segundo Salles, “ao processo de construção de uma ordem política imperial, correspondeu a definição de um terreno cultural de ação hegemônica em que as noções e os valores do substrato cultural ganharam a forma de uma temática nacional”.¹³

A trajetória histórica do Brasil imperial foi marcada pela criação de instituições que se disseminaram por amplos setores da sociedade e atravessavam de múltiplas formas o Estado. É importante assinalar que consideramos as “instituições num sentido ampliado, ou seja, instituições podem ser associativas, profissionais, de ensino etc., que *formam e viabilizam uma rede de relações objetivas entre agência e agentes*”¹⁴ e, naquele momento histórico, ser moderno no Brasil oitocentista, era “fomentar uma ‘nova ordem’, cujos principais valores seriam ‘progresso’ e ‘civilização’”, onde a ideia de nação “constituiu-se no instrumento por meio do qual a modernização tomou forma e a sua construção passou a estar diretamente ligada ao processo de introdução deste conceito na sociedade brasileira”.¹⁵

Este processo de produção e disseminação de certa concepção de mundo ajuda a compreender a metodologia de implantação das ferrovias no Brasil oitocentista. Entre as profundas mudanças que marcaram a sociedade ocidental no fim do século XVIII e em todo o século seguinte, estão as estradas de ferro. Desta maneira, entendemos que o estudo das ferrovias, criadas ao longo do século XIX, pode ajudar a compreender melhor aquele momento.

Os debates e procedimentos em torno do modal ferroviário estão entre os mais sistêmicos daquela época. A locomotiva *The Rocket*, criada por George Stephenson, como um foguete, alterou os rumos do sistema de transporte no mundo. Mas para refletir sobre o transporte ferroviário é necessário entender que não se tratava só da criação de locomotivas, pois para a construção da linha que ligou Liverpool a Manchester em fins da década de 1820 foram realizados vários estudos que resultaram em escavações, aterros e perfurações de túneis. Tudo isso, buscando o traçado mais plano possível.

Além das transformações no setor metal-mecânico, as ferrovias exigiam estudos em diversostemas. Não há área do conhecimento humano que não tenha sido impactada pelas demandas ferroviárias. Sua adoção estimulou uma cadeia complexa de investimentos científicos, políticos, econômicos e sociais que envolviam, entre tantos outros elementos,

os cálculos físicos e matemáticos de resistências de materiais, os estudos topográficos, o desenvolvimento de sistema contábil, os debates e produções de leis, decretos e normatizações, a captação de recursos financeiros e muito mais.¹⁶

Quase de forma simultânea, foram implantadas na Europa e na América as malhas ferroviárias para integrar as zonas de produção aos portos e daí ao mercado atlântico e para além. As estradas de ferro contribuíram, portanto, para o desenvolvimento da modernidade mundial, garantindo coerência ao desenvolvimento de um capitalismo onde mundos extremos mantinham íntima conexão e desenvolviam-se mutuamente. Dada sua complexidade e a alteração radical que promovia na paisagem, rapidamente as ferrovias foram convertidas em símbolo maior da modernidade.

Mas sua implantação não foi tarefa simples. Para o caso brasileiro, a principal zona de produção de gêneros para o mercado externo situava-se na calha formada entre a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira: o Vale do Rio Paraíba do Sul. Para ultrapassar a Serra do Mar e ligar a zona de produção de café à praça de negócios do Rio de Janeiro, foi criada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar

Indicamos, para iniciar nosso diálogo, que Madureira pode ser localizada em área ideologicamente caracterizada como suburbana. Parcela significativa de seus habitantes utiliza, ainda hoje, a linha férrea como uma de suas principais via de acesso à área urbana e central da cidade do Rio de Janeiro. Como sabemos, esta ferrovia foi construída no início da segunda metade do século XIX. O trecho que corta Madureira e Irajá foi estendido por grande área da chamada Baixada Fluminense, atingindo o povoado conhecido àquela época como Belém, atual Município de Japeri.

Tarietá hoje é Paracambi
E a vizinha Japeri
Um dia se chamou Belém
(*final do trem*).¹⁷

Este grande trecho era a primeira seção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Para atingir Belém, uma série de importantes obras de drenagem, aterro e pontes foram necessárias e, para isto, muitos cálculos foram empreendidos. Em sua execução muitas vidas foram ceifadas. Mas, apesar de complexa e difícil, a empreitada

12 Cf. MARINHO, P. E. M. M. (2013). *O CENTAURO...* op. cit. p. 55

13 Cf. SALLES, R. (2013). *Nostalgia imperial: escravidão e a formação...* op. cit. p. 85-86

14 Cf. MARINHO, P. E. M. M. (2002). *Engenharia Imperial: O Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880)*. Niterói. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói. p. 15 [grifo do autor].

15 Cf. MARINHO, P. E. M. M. (2002). *Engenharia Imperial...* op. cit. p. 32-35.

16 Cf. LAVINAS, A. T. D. C. M. *A importância da contabilidade gerencial na gestão e tomada de decisão nas micro e pequenas empresas – um estudo no município de Vassouras/RJ*. Vassouras: Monografia (Curso de Administração de Empresas), Universidade Severino Sombra, 2012. Cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. (1982). *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Vozes. p. 14-15.

17 MOREIRA, Wilson; LOPES, Nei. Sapopemba e Maxambomba. In: PAGODINHO, Zeca. *Zeca Pagodinho ao vivo*. Rio de Janeiro: Universal, 1999. CD. Faixa 15.

era o preâmbulo de complexidade e dificuldade ainda maiores. De Belém até as bordas do Rio Paraíba do Sul os diversos trabalhadores tiveram diante de si a tarefa de ultrapassar a imponente Serra do Mar. Para tal, construíram a maior obra de engenharia de toda a América Latina de seu tempo.¹⁸

A formação das unidades produtoras de café no Vale do Paraíba esteve relacionada, entre outros fatores, à existência de uma série de estradas e trilhas, variantes do Caminho Novo. Caminhos abertos entre fins do século XVII e ao correr dos séculos XVIII e XIX foram transitados por tropas e tropeiros que garantiam o abastecimento das regiões mineiras e, posteriormente, o fluxo de alimentos para o Rio de Janeiro e para a Corte, instalada em 1808 nesta cidade. Com a formação das *plantations* cafeeiras, o tropeirismo encontrou sua fase de maior expansão e complexidade. As tropas de muares eram capazes de percorrer a topografia montanhosa que se interpunha entre o Vale do Paraíba e os portos litorâneos.¹⁹

Mas as novas configurações do mercado mundial jogaram forte peso àquele sistema de transporte. No começo da década de 1850, momento de apogeu da cultura cafeeira, por um lado, e de inflexão na história do Brasil, devido à proibição do tráfico internacional de escravos, o avanço da cultura cafeeira sobre as antigas zonas de produção de alimentos mostrava seu revés, gerando forte pressão inflacionária sobre os mantimentos, dentre os quais assomava o milho, que constituía o combustível das tropas de mulas, onde existiam vários riscos ao longo das viagens.²⁰ O transporte por muares frequentemente envolvia perdas com mulas aleijadas ou afogadas e café encharcado ou sujo de lama. O Barão de Paty do Alferes, por exemplo, que em 1855 era possuidor de 105 bestas, após 4 dias percorrendo a Serra do Mar com destino à Corte, para levar o montante de 30 mil arrobas de café para a praça de negócios do Rio de Janeiro, concluiu que sem o trem de carga não se poderia ser um fazendeiro da Serra Acima.²¹

Os Estados Unidos tiveram as primeiras estradas de ferro do continente americano, e em 1830 o país já contava com uma empresa para a construção de locomotivas.²² Nesta experiência de transformação dos meios de transporte, foi seguido por Cuba, que em 1832 já iniciava a construção de uma ferrovia que deveria ligar Havana a Bejucal.²³ O intento foi concretizado em

1837, quando se inaugurava a primeira estrada de ferro cubana, isso se deu onze anos antes da Espanha - de quem era colônia - ter sua primeira ferrovia. Daí por diante, as ferrovias nestas duas regiões, assim como na Inglaterra, na França e em outras regiões da Europa e da América, só fizeram crescer.²⁴

Para o caso brasileiro, a proposta de construir uma estrada de ferro, ligando a Corte às províncias de São Paulo e Minas Gerais, foi processo longo, moroso e marcado por uma série de tensões que envolviam desde as avultadas somas dos capitais necessários, passando pelas questões das viabilidades técnico-científicas. Devem ainda compor esse quadro, o desequilíbrio das contas do Império e sua situação política. Desta forma, a “modernização” do sistema de transportes se configurava como um dos grandes desafios à expansão da *plantation* cafeeira, que também se afirmava como o sustentáculo da própria consolidação do Império. Mas, de certo modo, todos os esforços esbarravam na Serra do Mar, que se constituiu naquilo que os contemporâneos chamaram de “A Grande Barreira”.²⁵

Em 1838, o médico homeopata Thomas Cochrane solicitou privilégio para construir uma estrada de ferro que, partindo da Pavuna (bairro da cidade do Rio de Janeiro), fosse até Resende (RJ), às margens do Rio Paraíba do Sul, mas a sua iniciativa de ultrapassar a Serra do Mar com os trilhos não conseguiu conquistar a confiança de investidores. Se, até meados dos anos de 1850, os altos custos envolvidos com as tropas eram compensados com a expansão das plantações e da produção, bem como pela abundância da mão de obra escrava proveniente do tráfico africano, a partir desse momento essas condições começaram a mudar. As grandes propriedades cafeeiras já estavam estabelecidas e colhiam os frutos dos pés de café plantados nas décadas anteriores. Por outro lado, diminuía-se as áreas de terras virgens e a possibilidade de aquisição de mão de obra escrava, que poderiam manter e expandir o ritmo da produção.

Foi nesse momento que a questão da ferrovia, assim como a questão da introdução de novas tecnologias nas fazendas de café voltaram a serem colocadas na ordem do dia. As iniciativas de Cochrane não foram adiante e outras propostas para construção de uma ferrovia que ultrapassasse a Serra do Mar foram apresentadas. Dentre elas, a proposta resultante dos estudos dos engenheiros ingleses Warings custeados pelos Teixeira Leite, com apoio dos Werneck e dos

18 Cf. TELLES, Pedro Carlos da Silva (1994). *História da Engenharia no Brasil - séculos XVI a XIX*, v. 1, 2ª ed., Rio de Janeiro: Clavero.

19 Cf. BORGES, M. F. (2005). *Protagonismo e sociabilidade escrava na implantação e ampliação da cultura cafeeira - Vassouras - 1821-1850*. Dissertação de Mestrado, Universidade Severino Sombra. Cf. TAUNAY, Afonso de E. (1945). *Pequena História do Café no Brasil, 1727-1937*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café.

20 SALLES, R.; BORGES, M. F. (2012). *A morte do barão de Guaribu. Ou o fio da meada*. Heera (UFJF Online), v. 7. Disponível em: http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/A-morte-do-bar%C3%A3o-de-Guaribu.Hera_.pdf. Cf. SILVA, Eduardo (1984). *Barões e escravidão: três gerações de fazendeiros e a crise da estrutura escravista*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

21 Cf. MUAZE, M. A. F. (2008) *As memórias da Viscondessa - família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008 *Memórias da Viscondessa*. Cf. STEIN, Stanley (1990). *Vassouras. Um município brasileiro do café, 1850-1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

22 FOGEL, Robert William (1964). *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*. Baltimore: Johns Hopkins Press.

23 RODRIGUEZ, H. S. (2004). *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Memória do Trem. s/e. BAZZANI, Eduardo L. Moyano (1991) *La nueva frontera del azúcar: El ferrocarril y la economía cubana del siglo XX*. CSIC-Dpto. de Publicaciones.

24 RIBEIRO, L. C. M. (2006). *A invenção como ofício: as máquinas de preparo e benefício do café no século XIX*. Anais do Museu Paulista: *História e Cultura Material*. São Paulo. MARQUESE, R. B. (2010). *O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate*. Anais do Museu Paulista (Impresso), v. 18. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v18n1/v18n1a04.pdf>. Acesso em 14/04/2014.

25 Cf. SILVA, M. F.; BORGES, Magno Fonseca; MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro; et al. (2012). *A Serra é a Grande Barreira: A construção da estrada de ferro D. Pedro II (1856-1865)*. In: XIV Jornada Científica do Programa Jovens Talentos para a Ciência, 2012, Vassouras. Caderno de Resumos Jornada Científica JT. Disponível em: <http://jtalentos.blogspot.com.br/2012/11/caderno-de-resumos-jornada-cientifica.html>

Correa e Castro, ainda pelos idos de 1852. Essas mesmas famílias também buscavam estratégias para manter o sistema escravista e realizavam pressão sobre a sociedade política. Fizeram reuniões nas casas de Joaquim José Teixeira Leite e Francisco José Teixeira Leite para debaterem propostas e se organizarem neste sentido.²⁶

Data de 1854, a construção da primeira estrada de ferro brasileira, na Província do Rio de Janeiro, por iniciativa do Barão de Mauá, utilizando capital e engenheiros ingleses. Mas, com apenas 14,5 Km e não conseguindo levar os trilhos para além da Serra do Mar, aquela ferrovia não atendeu às demandas de transporte da *plantation* cafeeira. Em meio ao apogeu da cultura cafeeira no Vale e para cumprir o papel de levar os trilhos até as margens do Rio Paraíba do Sul e de lá desdobrar-se em direções opostas, com vistas a alcançar as províncias de São Paulo e Minas Gerais, foi criada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Era a maior sociedade anônima por ações de então.²⁷

O governo imperial contratou empresas inglesas e estadunidenses para estudar os melhores traçados, projetar e executar a construção. Desde o início até a inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro em 1858, uma das principais questões que mobilizavam os engenheiros era a resolução sobre qual a melhor forma da linha ultrapassar as regiões serranas, constantes na Província do Rio de Janeiro. Entravam em cena os debates e tensões sobre o melhor traçado. Esses conflitos tinham por base os pareceres técnicos divergentes sobre a questão, o que colocou em lados opostos as famílias Teixeira Leite e Faro. A decisão privilegiou os estudos do norte-americanos Cel. Charles F. M. Garnett, engenheiro-chefe da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.²⁸

Embora mais de 70% do trecho de subida da serra estivesse em terras vinculadas administrativamente a Vila de Vassouras, sua sede não foi contemplada por uma estação daquela ferrovia. A mais próxima distava cerca de 6 Km daquele núcleo urbano. A proposta de Garnett para o traçado apoiou-se na construção de um grande túnel nas imediações do povoado de Rodeio. De certo modo, a necessidade de buscar o menor trecho de aclive esteve associada também a uma demanda imposta por Chistiano Benedito Ottoni, diretor da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Tanto na Suíça, como também na proposta levada a cabo para a Estrada de Ferro de Cantagalo, uma das estratégias para que as locomotivas pudessem vencer grandes encostas

era a utilização das cremalheiras. Ottoni dizia que construía uma estrada de ferro para o Brasil do futuro. A cremalheira, para ele, era uma solução que imporia limites ao tráfego em curto espaço de tempo.

Em 1858, começava uma das maiores e mais importantes obras de engenharia realizadas na época, a construção da segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II.²⁹ Seu desafio foi superar os 412 metros de altura da Serra do Mar mediante complexas atividades de cortes, aterros e perfurações de túneis, entre os quais se destaca o chamado Túnel Grande, o túnel de número 12 na trajetória da ferrovia. Essa obra significou a construção daquele túnel com 2.245 metros de extensão e “261/8 palmos” de altura. Para permitir que a linha férrea atingisse o Vale do Paraíba e a partir daí se irradiasse em direção às Províncias de São Paulo e Minas Gerais, foi necessário um denso conjunto de atividades de engenharia. Foram muitos os cálculos topográficos, perfurações de túneis e construções de aterros. Também foram muitos os cálculos de resistência de materiais para a construção de pontes. Muitos estudos foram realizados para que os trilhos pudessem atravessar córregos, riachos e rios. Alguns dos projetos de pontes exigiram elevado grau de complexidade, a exemplo da ponte curva, que deveria ultrapassar o rio Paraíba do Sul logo após a estação de Vassouras, para atingir o lugar conhecido na época como Desengano, atual Barão de Juparanã. Esta ponte deveria suportar tanto o tráfego das locomotivas como também a rodovia. Essas obras formam um conjunto extremamente rico, que alterou com profundidade a paisagem do Vale. A ferrovia foi rapidamente identificada como símbolo de “progresso” e “civilização”.

Como coração civil, por um Patrimônio Integrado (Integral)

Ao efetivarem estudo sobre o Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados (INBMI), realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em Pernambuco, entre 2003 e 2010, as professoras Emanuele Sousa Ribeiro e Aline de Figueirôa Silva introduziram sua análise a partir da constatação que “a qualificação de algo como ‘patrimônio cultural’ é sempre atribuída ‘por alguém’, que reconhece naquele ‘algo’ o seu patrimônio”. Para elas, este processo de atribuição de valor foi alterado a partir do conceito de referência cultural, pois este “amplia o universo dos bens culturais – agora não mais restritos a obras arquitetônicas ou a objetos relacionados às belas-artes – e democratiza o processo de atribuição de valor patrimonial a estes objetos, incorporando a participação da sociedade

26 Cf. BORGES, M. F. (2012). *Técnica e Sociedade: O traçado da segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II*. In: CAPILÉ, B.; LOPES, E. A. (orgs.) Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, 2012, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos: Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, v. 1. p. 21-22. Disponível em: http://www.mast.br/caderno_de_resumos_do_encontro_pci_2012.pdf

27 EL-KARÉH, Almir Chaïban. (1982). *Filha branca...* op. cit. p. 12.

28 Cf. BORGES, M. F. (2012). *Técnica e Sociedade: O traçado da segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II*. In: CAPILÉ, B.; LOPES, E. A. (orgs.) Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, 2012, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos: Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, v. 1. p. 21-22. Disponível em: http://www.mast.br/caderno_de_resumos_do_encontro_pci_2012.pdf

29 LIMA, Célio. C. de A (2007). *Onde há fumaça há fogo: a influência da economia cafeeira na construção da estrada de ferro Pedro II: 1855-1889*. Dissertação de Mestrado, Universidade Severino Sombra.

civil”³⁰. Ainda segundo as autoras, a partir da noção de referência cultural, que potencializa a participação da sociedade civil no processo de atribuição de valores patrimoniais aos bens culturais, a “sociedade hodierna busca a sua preservação ou, aliás, a preservação da sua representação material”³¹.

Seguindo os apontamentos realizados por Antonio Gramsci, a análise histórica e concreta de Estado deve sempre ser compreendida a partir de uma concepção de totalidade. Neste ponto, é fundamental insistir que qualquer formulação que separe sociedade política de sociedade civil, apenas o faça com fins didáticos, posto que na realidade ambas instâncias se apresentam articuladas em relação dialética.

É basicamente nesta não compreensão da unidade orgânica entre sociedade civil e sociedade política que se dão os entendimentos - a nosso ver equivocados -, da caracterização da sociedade civil como “esfera autônoma ao Estado”

Quero a utopia, quero tudo e mais (...)
Quero nossa cidade sempre ensolarada
Os meninos e o povo no poder,
eu quero ver
São José da Costa Rica, coração civil
Me inspire no meu sonho de amor Brasil
Se o poeta é o que sonha o que vai ser real
Bom sonhar coisas boas que o homem faz (...).³²

Milton Nascimento, certamente estimulado pela ideia que o artista tem um papel relevante na sociedade como “organizador da cultura”, canta com seu coração civil o desejo de ver seu sonho teimoso se realizar. Concebe que a organização e mobilização da classe subalterna, significa a transmutação de suas vontades e seus desejos em força de ação transformadora, que se dá a partir do próprio Estado (sociedade política mais sociedade civil). Seu canto é pedagógico e militante. Busca instrumentos educacionais que transpassem o ambiente da educação formal.

Ainda recorrendo à melodia entoada por Milton Nascimento – desta vez junto com Chico Buarque que compôs a letra de Canción por la unidad latinoamericana em parceria com o cubano Pablo Milanés, em 1978 - recordamos o papel atribuído as ferrovias, como símbolo de transformação das realidades sociais.

E quem garante que a história é carroça abandonada
Numa beira de estrada ou numa estação inglória
A história é um carro alegre cheio de um povo contente
Que atropela indiferente todo aquele que a negue
É um trem riscando trilhos abrindo novos espaços
Acenando muitos braços balançando nossos filhos (...)³³

O papel transformador atribuído à história, não se dá de modo etéreo, mas de sua transformação em instrumento de reflexão e análise dos processos sociais pelos atores e agentes. Em grande medida, ao apresentar Madureira como “caminho de Ogum e Iansã”, Arlindo Cruz remonta a integralidade das relações sociais. Relaciona o lugar ao reino de dois orixás guerreiros. Afinal, é um lugar cercado de luta e suor, esperança num mundo melhor. Iansã, senhora dos raios, da força e energia, requisitada nos momentos de dificuldades e lutas por tempos melhores. Ogum, senhor do ferro, da metalurgia e dos caminhos, inclusive dos caminhos de ferro. Força evocada nas lutas do dia a dia. Nas contendas. Na proteção. Na guarda e também na busca pelo melhor caminho a ser percorrido, por colocar a vida nos eixos, ou ‘no trilho certo’! A velha Baixada, cantada por Zeca Pagodinho, a partir da toponímia nos faz recordar que Tarieté hoje é Paracambi, e que a vizinha Japeri um dia se chamou Belém (final do trem).

Entre os diversos aprendizados com a noção de Bens Móveis e Integrados está a ideia de que para além de sua maior ou menor mobilidade, de suas características físicas que impactam as melhores estratégias a sua conservação está seu valor. Valor atribuído a seu contexto. Seu caráter integrado e, portanto integral. Trazer este aprendizado para todo o debate sobre a noção de patrimônio significa evitar que ele se torne um patrimônio restrito a pequenos grupos intelectuais, mas parte integrante de um Estado cada vez mais ampliado. De um Estado cada vez mais Integral.

Agradecimentos

Os autores agradecem CNPq, a CAPES e a FAPERJ que em diferentes momentos apoiaram as pesquisas.

Referências

- BAZZANI, Eduardo L. Moyano. *La nueva frontera del azúcar: El ferrocarril y la economía cubana del siglo XX*. CSIC-Dpto. de Publicaciones, 1991.
- BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial, 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- BORGES, M. F. *Protagonismo e sociabilidade escrava na implantação e ampliação da cultura cafeeira – Vassouras – 1821-1850*. Dissertação de Mestrado, Universidade Severino Sombra, 2005.
- BORGES, M. F. *Técnica e Sociedade: O traçado da segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II*. In: CAPILÉ, B; LOPES, E. A. (orgs.) Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, 2012, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos: Encontro PCI-MAST: Pluralidades na Pesquisa Acadêmica, v. 1. p. 21-22. Disponível em: http://www.mast.br/caderno_de_resumos_do_encontro_pci_2012.pdf

CRUZ, Arlindo; DINIZ, Mauro. *Meu Lugar*. In: CRUZ, Arlindo. **Batuques do meu lugar**. Rio de Janeiro: Sony Music Entertainment, 2012. DVD. Faixa 13.

30 Cf. RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS...* op. cit. p. 72

31 Cf. RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS...* op. cit. p. 73.

32 NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. *Coração Civil*. In: NASCIMENTO, Milton.

Caçador de mim. Rio de Janeiro: Ariola, 1981. 1 disco sonoro, fado B, faixa 4.

33 MILANES, Pablo; BUARQUE, Chico. *Cancion por la unidad latino americana*. In: NASCIMENTO, Milton; BUARQUE, Chico. *Clube da esquina 2*. Rio de Janeiro: EMI-ODEON, 1978. 1 disco sonoro, fado B, faixa 2.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Vozes, 1982.

FOGEL, Robert William. *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, vol. 1, 1999.

HOBSBAWM, E. J.. *A Era dos Impérios (1878-1914)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. *Nações e nacionalismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra*, 1990.

HOBSBAWM, E. J.. *A Era do Capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

HOBSBAWM, E. J.. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

LAVINAS, A. T. D. C. M. *A importância da contabilidade gerencial na gestão e tomada de decisão nas micro e pequenas empresas – um estudo no município de Vassouras/RJ*. Vassouras: Monografia (Curso de Administração de Empresas), Universidade Severino Sombra, 2012.

LIMA, Célio. C. de A.. *Onde há fumaça há fogo: a influência da economia cafeeira na construção da estrada de ferro Pedro II: 1855-1889*. Dissertação de Mestrado, Universidade Severino Sombra, 2007.

MARINHO, P. E. M. M.. *Engenharia Imperial: O Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880)*. Niterói. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2002.

MARINHO, P. E. M. M.. *O CENTAURO imperial e o “partido” dos engenheiros: a contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império*. In *Estado e Historiografia no Brasil*, Sonia Regina de Mendonça (org.), Niterói: EdUFF, 2013.

MARQUESE, R. B.. *O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate*. Anais do Museu Paulista (Impresso), v. 18. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v18n1/v18n1a04.pdf>. Acesso em 14/04/2014.

MARQUESE, R. B.; PARRON, Tâmis. *Revolta escrava e política da escravidão: Brasil e Cuba, 1791-1825*. Revista de Índias, v. 71. 2011. Disponível em: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/90/showToc>.

MILANES, Pablo; BUARQUE, Chico. Cancion por la unidad latino americana. In: NASCIMENTO, Miton; BUARQUE, Chico. **Clube da esquina 2**. Rio de Janeiro: EMI-ODEON, 1978. 1 disco sonoro, fado B, faixa 2.

MOREIRA, Wilson; LOPES, Nei. Sapopemba e Maxambomba. In: PAGODINHO, Zeca. **Zeca Pagodinho ao vivo**. Rio de Janeiro: Universal, 1999. CD. Faixa 15.

MUAZE, M. A. F.. *As memórias da Viscondessa – família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008 *Memórias da Viscondessa*. Cf. STEIN, Stanley (1990). *Vassouras. Um município brasileiro do café, 1850-1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. Coração Civil. In: NASCIMENTO, Miton. **Caçador de mim**. Rio de Janeiro: Ariola, 1981. 1 disco sonoro, fado B, faixa 4.

NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. Nos bailes da vida. In: NASCIMENTO, Miton. **Milton Nascimento: ao vivo**. Rio de Janeiro: Ariola, 1983. 1 disco sonoro, fado A, faixa 6.

RIBEIRO, E. S., SILVA, A. F. (2010). *INVENTÁRIOS DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS COMO INSTRUMENTO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL: a experiência do INBMI/lphan em Pernambuco*. Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História. e-ISSN 2176-2767; ISSN 0102-4442,40. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/6125/4447>.

RIBEIRO, L. C. M.. *A invenção como ofício: as máquinas de preparo e benefício do café no século XIX*. Anais do Museu Paulista: *História e Cultura Material*. São Paulo, 2006.

RODRIGUEZ, H. S.. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Memória do Trem. s/e, 2004.

SALLES, R.. *E o Vale era o escravo. Vassouras - século XIX. Senhores e escravos no Coração do Império*. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SALLES, R.. *O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado*. Almanack, v. 1. 2012. Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/view/840> p. 5-45.

SALLES, R.. *Nostalgia imperial: escravidão e a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro, 2013.

SALLES, R.; BORGES, M. F.. *A morte do barão de Guaribu. Ou o fio da meada*. Heera (UFJF. Online), v. 7. 2012. Disponível em: http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/A-morte-do-bar%C3%A3o-de-Guaribu.Hera_.pdf.

SILVA, Eduardo. *Barões e escravidão: três gerações de fazendeiros e a crise da estrutura escravista*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

SILVA, M. F.; BORGES, Magno Fonseca; MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro; et al. (2012). *A Serra é a Grande Barreira: A construção da estrada de ferro D. Pedro II (1856-1865)*. In: XIV Jornada Científica do Programa Jovens Talentos para a Ciência, 2012, Vassouras. Caderno de Resumos Jornada Científica JT. Disponível em: <http://jtalentos.blogspot.com.br/2012/11/caderno-de-resumos-jornada-cientifica.html>

TAUNAY, Affonso de E.. *Pequena História do Café no Brasil, 1727-1937*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1945.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil - séculos XVI a XIX*, v. 1, 2ª ed., Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TOMICICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2011.