

## O passado, suas revelações e uma intrincada rede de significados: o processo de formação do município de Lins aos “olhos” de sua rotunda

**Rodrigo Amado dos Santos**

Bacharel em Turismo, professor titular da Faculdade de Ciências Humanas de Garça (FAHU) da Associação Cultural e Educacional de Garça (FAEF-ACEG), Rua das Flores, 740, Labienópolis, Garça, SP, CEP 17400-000, (14) 3302-6400, progfrodrigoamado@gmail.com

### Resumo

Ao debruçar-se sobre a NOB e suas peculiaridades sócio-culturais, percebe-se que pertences a esta ligados exalariam signos que evidenciarium uma identidade local. Dentre estes, um se destaca pela estrutura arquitetônica: a Rotunda, que tinha como função a manutenção de locomotivas. Assim, através de um olhar descentralizado sobre este objeto, poder-se-ia amplificar noções e imagens ferroviárias, como também, explorar histórias e experiências sociais que ali se estabeleceram, tendo sempre cuidado de enxergá-la como um “espelho” de narrativas que apresentariam olhares e significados heterogêneos capazes de apresentar uma nova faceta à compreensão do processo de formação da comunidade linsense.

*Palavras-chave:* Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), Lins, patrimônio cultural

Enquanto criança, jamais poderia compreender a importância que o município de Lins possuía perante o contexto de formação e desenvolvimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e de que como esta acabou contornando, delineando, esboçando, instigando as relações econômicas, políticas, sociais e culturais desta localidade. Jamais, naquela tenra idade, conseguiria compreender e enxergar este município como um ícone representativo do desenvolvimento sócio-econômico da região Noroeste, que no início do século XX era

*“(...) deverás formidável. Fadada a ser, celeiro farto do paiz, vae, ao mesmo tempo, nos seus impulsos ousados, formando uma civilização á parte e, por isso, mais vigorosa e mais brasileira. O trabalho ali, intenso e exausto, em guerras sem tréguas, põem em evidência a fortaleza inquebrantavel do homem que ultrapassa do seu meio. Nas zonas velhos e com elementos completamente radicados pelo trabalhar lento e contínuo do homem e pela influencia*

*recebida directamente do meio, vence o espirito da nacionalidade que se forma. Na Noroeste, o contrário é que se dá. Cidades novas a surgirem, elementos de valor que aparecem e elementos desfibrados em lutas com outras terras sáfaras ás vezes, tudo conjugado, resulta na força maravilhosa de um pedaço inteiramente novo no Brasil. E é consolador o observar o amor de homens de logares longínquos e mesmo de cidades diversas á nova terra. Ella os fascina e os caldeia, no seu cadinho verdadeiramente mágico e o resultado desse caldeamento é o que vemos. Gente hontem chegada aventureira tem, pelo logar o entusiasmo que tudo crêa e tudo realisa. (...) Essas considerações outro dia mais uma vez as fiz, assistindo, em Lins, a inauguração de seu grande clube social (...). Um dia um vagão á beira linha. Os passageiros a olharem espantados. Dias depois era a estação e fundado o povoado”<sup>1</sup>.*

Portanto, fatos que poderiam ser relevantes, direta ou indiretamente, à compreensão de meu objeto

<sup>1</sup> Lins: na cidade se reflecte a força da terra: fenômenos interessantes. Jornal O Progresso, Lins-SP, ano IX, n°. 460, 23.mai.1926. (SIC).

nesta tenra idade, em uma certeza incomensurável, passariam despercebidos, já que meu universo sócio-cultural limitava-se, única e exclusivamente, aos laços definidos e bem traçados por meus entes familiares. Naquele momento, o pouco conhecimento que tinha a respeito de meu município, e isso graças à figura de meu avô materno, era que o mesmo fora fundado graças à alusão de um progresso<sup>2</sup> ferroviária e aos pertences, indivíduos e objetos trazidos pela NOB. Apenas mais tarde viria a descobrir que esta era tida enquanto uma terra que “de mil promessas”, visto que:

*A fama da Noroeste foi tanta e tamanha, que gente de toda parte sinão do centro do Brasil corria para cá, sedento e ávido pelo metal sonante. Vinham sonhando nadar em rios de dinheiro, já não invejavam os Henry Fords, os Rochilds e os Rockefellers, pois na Noroeste teriam também alguns títulos argentinos. Si na América do Norte havia o rei do ferro, o rei do petróleo, e o rei do assucar, aqui também haveria o rei do café, o rei do arroz e o rei do ouro<sup>3</sup>.*

Contudo, um fato é certo: não mais deveria olhar a Rotunda com os olhos daquela criança que outrora se espantou com seu tamanho e com os mistérios que suscitavam este espaço, e muito menos remeter este a uma exemplificação coerente, porém superficial, como aquela comparação a um de meus brinquedos favoritos: o ferrolama. Eu achava fantástica a forma como tal brinquedo se articulava. A locomotiva, os vagões de carga e passageiros confeccionados em seus mínimos detalhes, os mecanismos de funcionamento que acabavam por estipular a rota que seria seguida pelo trem, além da possibilidade de se criar o espaço no qual circulariam as locomotivas e vagões. Era um universo novo que se abria aos meus olhos e os deixavam inquietos e curiosos. E o porquê dessa inquietação perante um universo tão oposto ao meu poderia ser esclarecida por Halbwachs (1990) no momento em que este afirma que quando qualquer objeto que não faz parte deste círculo – no caso aqui, o meu universo infantil - aparece perante uma criança, há o resultado mais lógico: o assombro, pois não existem conhecimentos dentro deste ciclo que possam “desvendar” todas as possibilidades existentes perante este novo artefato. Diante de tal fato, a criança passa a ser adulto diante de certos objetos novos e inquietantes, e que não se apresentam, pelo menos na mesma intensidade, para uma pessoa

adulta. Nem por isso, pela não familiaridade, deixei de tomar contato com um universo simbólico que mais tarde chamaria a minha atenção.

Deveria deixar o olhar contemplativo e emotivo e começar a assumir um olhar mais minucioso e neutralizado perante os valores que circundam não apenas o espaço da Rotunda, mas todo o complexo ferroviário linense, estando atento às relações sociais e hierárquicas, de poder e de cunho econômico que estariam imersas e que ditaram os rumos, as ações e as relações sociais daquele cenário que outrora fora repleto de trens, vagões, dormentes, trilhos, ferroviários, estando atento também às representações que estes encenam para esta comunidade. O que remete a um relevante fato: o por que da escolha desta edificação? A relação pessoal que fora construída perante a Rotunda deste município se mostra como um fato interessante e de certa forma até peculiar, porém, um questionamento se faz necessário: perante todos os objetos de um intrincado e complexo universo sócio-cultural-econômico e que destoavam suas respectivas relevâncias para o entendimento das relações que foram se adensando e se construindo graças à ampliação e desenvolvimento da NOB nesta cidade, um fato intrigante chama atenção: diante das estações, dos depósitos, da vila de funcionários, porque da escolha da Rotunda se mostra interessante e passível de uma justificativa.

Acredito que a primeira justificativa viria ao encontro de uma prerrogativa arquitetônica, haja visto que “são as estações as construções mais representativas de todo o conjunto arquitetônico ferroviário, pelo fato de ligarem a via férrea com as respectivas aglomerações. [Contudo], dentre os prédios, os que mais chamavam a atenção, pelo porte, eram os abrigos para as máquinas paradas, também conhecidos por rotundas, devido a sua forma suntuosa e circular” (VASQUEZ, IN: SOUKEF Jr., 2008, pág. 34)

Especificamente em Lins, o fato de seu espaço, uma construção de aproximadamente 6.500 m<sup>2</sup>, se apresentar por meio de uma abstrusa construção arquitetônica de uma impetuosa estruturalidade que não fora sentida em nenhuma outra construção ferroviária e muito menos em numa outra edificação deste município ao longo dos anos de construção, apogeu e declínio deste monumento<sup>4</sup>, evidencia sua

<sup>2</sup> Naquela “época as ferrovias costumavam ser saudadas como privilegiados portadores do “progresso”, meios quase mágicos pelos quais a “civilização” seria levada até os mais distantes “sertões”, isto é, aos territórios onde imperavam o atraso, a “barbárie” – territórios estes que, no momento em que a NOB começou a ser construída, nos primeiros anos do século 20, incluíam não apenas Mato Grosso mas também o oeste do Estado de São Paulo”. (QUEIROZ, 2004:23).

<sup>3</sup> Rodilhas. Jornal o Progresso, Lins-SP, ano IX, nº. 491, 02.jan.1927 (SIC).

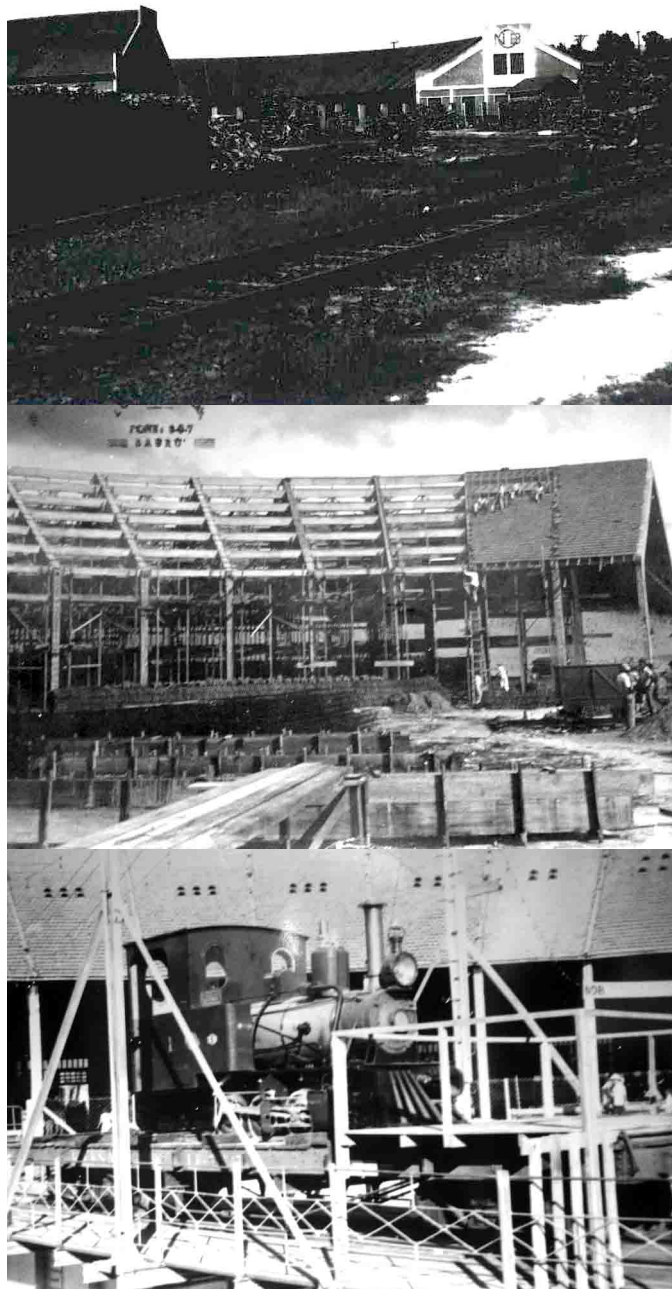
<sup>4</sup> Apenas o edifício Rubiácea, localizado à Rua 15 de Novembro, possuía uma estrutura arquitetônica tão imponente quanto a do edifício da Rotunda. Contudo, a construção deste edifício se dera apenas no ano de 1952. Ver: Magalhães (1952) e Ribeiro (1995).

singularidade em meio ao cenário local. Outro ponto é a noção de que as Rotundas se espalharam de forma ínfima em todo o território brasileiro. Em um país que possui uma extensão territorial de 8.514.876,599 Km<sup>2</sup>, apenas, de acordo com Moraes (1987), 23 Rotundas foram construídas. Fato que nos revela a existência de uma edificação de caráter peculiar quando comparada a tantas outras que foram levantadas e aos objetos que foram sendo inseridos e que tinham como meta

o atendimento de determinadas necessidades dos trilhos as quais serviam.

Apenas para se ter uma noção do que estamos afirmando, no ano de 1947, que representa o término da construção da Rotunda em Lins, existiam cerca de cento e quarenta e três (143) estações entre os 1.540 km de trilhos cintilantes que ligavam as estações de Bauru e Maracajú (interior do Estado

**Figura 1:** Um olhar arquitetônico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o município de Lins. Perspectivas de ontem e hoje.



5 Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1947.

de São Paulo), e neste mesmo ano, nas próprias palavras do Coronel Lima Figueiredo<sup>5</sup> havia

*“na Estrada, ainda, muito que fazer e realizar”, e que tais necessidades não poderão ser vislumbradas no intervalo de um ano, seja por falta de capital como até mesmo de tempo hábil para se concretizar fielmente todos esses planejamentos. Contudo, o que se percebe é que “a Noroeste é uma estrada inacabada. Temos, na linha, pontes de madeiras e enormes extensões de leito de terra; falta de armazéns em pontos importantes; falta de carros, oficinas, depósitos e instalações que o aumento do tráfego reclama a cada passo. No que se refere a capacidade de locomotivas e carros, as dificuldades atingiram pontos extremos em razão dos embaraços da importação, devidos, principalmente, à paralisação das fábricas que tiveram que transformar sua maquinaria na produção de material de guerra”*

Neste percurso, que se apresentava carente de infra-estruturas que pudessem melhor atender as necessidades daquelas comunidades que foram se erigindo ao longo de seus trilhos, quatro (04) rotundas, de acordo com a pesquisa realizada por Moraes (1987), foram erguidas: Bauru e Lins, interior do Estado de São Paulo; Três Lagoas e Campo Grande no Estado do Mato Grosso. Em cada uma dessas cidades, estas tinham o papel fundamental de manutenção dos aparatos ferroviários de suas respectivas regiões e/ou áreas administrativas. Um ponto que também nos chama atenção e que mais tarde será discutido é a maneira como esta comunidade percebeu e vivenciou esta edificação enquanto ainda possuía valores e funções cruciais ao âmbito ferroviário linense, e de que maneira, logo após o encerramento de seus atributos, graças à mudança dos trilhos para fora do município de Lins, a esta foram atribuídos novos usos e imagens. Assim, acredita-se ficar nítido o por que da escolha deste objeto ferroviário, que por meio de sua peculiaridade, pode ser considerado um lugar capaz de se oferecer os meios necessários para se projetar parte da história, das relações sociais, econômicas e culturais que foram se alicerçando em seu entorno e que de certa forma são responsáveis, direta ou indiretamente, por parte da caracterização e do desenvolvimento desta cidade.

Para compreender de que maneira observaremos a Rotunda de Lins, que está inserida em um ambiente

de expressivos significados e valores que dão um tom impar para este município, é interessante apresentar uma nova faceta à sua história, aquela tida como oficial, e questionarmos aquilo que sabemos sobre esta, além de indagarmos se este conhecimento pode ser tido como a universalidade dos princípios e valores que serão visto através de uma interpretação contemplativa deste espaço e de sua comunidade. Para tanto, nos aproximamos das reflexões de Possas (2001) ao percebermos a importância de se olhar de novo um objeto, só que dessa, tentando historicizar a construção de suas representações e de suas imagens. E para que isso aconteça, começamos a nos questionar, sobre a necessidade de retomarmos a lembrança e a imagem da Rotunda, através de um olhar minucioso e fragmentado, despertando novas vozes que concebem uma nova percepção perante os registros e relatos documentados como certos e inquestionáveis, por parte de seus elaboradores, de forma a suscitar signos e representações de um universo singular não apenas ao contexto ferroviário como para a própria localidade em questão.

Desta forma, nos questionamos como seria possível enxergarmos a Rotunda de Lins enquanto uma comunidade de sentidos que nos remetem a diversos processos de formação pelos quais este município se alicerçou, como por exemplo: a questão do café; a importância da ferrovia atrelada ao ideal de civilização; o extermínio indígena; o processo de formação local onde era possível perceber a maneira como as “maria-fumaças” ditavam e construíam as relações sociais, políticas, econômicas e até mesmo culturais dessa localidade.

### **Retomando a lembrança de um objeto da cultura ferroviária: a rotunda no município**

Por meio desse olhar pormenorizado, buscamos suscitar os signos e representações de um universo impar ao contexto ferroviário e de suas respectivas malhas: as Rotundas. O que se percebe é que estes espaços ferroviários serão preenchidos por valores ideológicos progressistas que, juntamente com os relatos e documentos de pioneiros e instituições que desbravaram estes espaços inóspitos, deixarão transparecer e evidenciar um cenário de encantamento por meio dos ritmos cadenciados, os sopros opulentos dos silvos que regiam e comandavam as ações que ali eram construídas, além é claro das

fuligens que cobriam os cotidianos e os imaginários de todos os indivíduos que puderam vivenciar a forma como estes mecanismos (que ao longo de sua história se mostrou inserido a facetas políticas, econômicas, sociais e culturais) de ocupação despertavam curiosidades, afetividades e um mundo de encanto, ditando por meio de seus trabalhos<sup>6</sup> relações sociais que se apresentavam e desenrolavam perante àqueles que usufruíam de seus espaços, como bem nos diz Milton Nascimento e Fernand Brant em uma de suas mais marcantes músicas: Ponta de Areia (1975)

*Ponta de areia ponto final.  
Da Bahia-Minas, estrada natural.  
Que ligava Minas ao porto ao mar.  
Caminho de ferro mandaram arrancar.  
“Velho maquinista com seu boné”,  
lembra do povo alegre que vinha cortejar.  
Maria fumaça não canta mais  
para moças, flores, janelas e quintais  
Na praça vazia um grito um ai  
Casas esquecidas, viúvas nos portais*

Assim, tentamos buscar informações que vão muito além de sua superficialidade e nos dão à respectiva noção do significado que esta construção teve para os indivíduos que dela usufruíram, atribuindo-lhe, como veremos ao longo deste, os mais diversos usos e que, de certa forma, remetem a importância que esta tem para a própria comunidade local, pois através destes usos poderemos tratar de narrativas que tangenciam a compreensão de um universo simbólico que se mostra, por meio do olhar e do questionamento de sua comunidade, um dos responsáveis pela propagação de valores que acabam por estruturar algumas das identidades culturais que norteiam as crenças culturais, seja de um grupo social – os ferroviários – ou até mesmo da própria comunidade onde está inserido.

Para tanto, assumiremos a perspectiva de D’Alessio (1998) no momento em que esta afirma a importância das memórias como forma de se “auscultar” a história, haja visto que estas se mostram como depoentes de identidades ameaçadas e que de certa forma acabam por acolher trechos que se evidenciam importantes para a exaltação dos aspectos singulares que ocorreram neste espaço social. Também nos fundamentaremos sobre a prerrogativa de Pollak (apud. Halbwachs, 1989) quanto este afirma que

diferentes pontos acabam por estruturar a memória, inserindo-a numa coletividade que pode muito bem ser visualizada em determinados monumentos que nos cercam, como é o caso da Rotunda de Lins, vista aqui como um “lugar” de memórias que exaltarão temas importantes não apenas para os grupos ferroviários que ali se inseriram, como também para os linsenses que terão a possibilidade de referenciar este espaço enquanto um ícone histórico, social e cultural de grande representatividade para formação de seu povoado. Por meio da contemplação deste espaço, conseguiríamos “fazer visível o invisível”, ou então “dar voz a quem não teve voz” e dessa maneira introduzir uma pluralidade de pontos de vistas capazes de abrir a perspectiva de reconhecimento e legitimação de outras experiências além daquelas que até então figuraram o desenvolvimento de praticamente todo interior paulista, como é o caso de Lins: os barões do café e os empreendedores ferroviários.

Queiroz (2004) nos lembra que durante o início do século XX as ferrovias eram tidas, literalmente, como as verdadeiras e inquestionáveis portadoras do tão sonhado progresso às regiões que até então se mostravam “atrasadas” quando comparadas aos padrões vistos nos grandes centros sócio-econômicos brasileiros: São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, tais aparatos costumavam ser saudados como “meios quase mágicos” pelos quais o ideal de civilização seria levado aos territórios onde imperavam o atraso e a “barbárie”: o estado de Mato Grosso e o oeste do Estado de São Paulo. O que de certa forma, acabou rotulando às vias férreas arquétipos que delineariam a uma nova marcha bandeirante, que, assim como àquela praticada em meados dos séculos XVI, teria o intuito de penetrar os “novos” sertões brasileiros em busca de formação de riquezas, bem como a ligação de espaços distantes aos maiores centros econômicos de nosso país. Nesse processo, Losnak (2004, pág.32-33) será sensivelmente capaz de perceber a maneira e a representatividade que as malhas férreas teriam nesse novo processo de ocupação ao dizer que:

*“o ferro é comumente representado em diversas sociedades pelas significações da força, da dureza, do rigor e da inflexibilidade, características que as qualidades físicas do material comprovam apenas parcialmente. (...) Em algumas situações, (...), o simbolismo é ambivalente: “o ferro protege contra*

<sup>6</sup>Nesse sentido, Possas (2001) mais uma vez nos apresentará por meio das palavras de Sansot, a relação intrínseca entre trens e modernidades que pode ser percebida pela forma como o tempo, a questão cronológica, assumirá uma inegável importância nos ritmos e comportamentos sociais de todos os indivíduos que usufruem deste novo mecanismo. Assim, percebe-se que é através da sensação dos ritmos de velocidade emitidos pela “Maria-Fumaça” às comunidades e às paisagens pelas quais passavam, que relações sociais e econômicas se fixavam nesses espaços prósperos a civilização.

*as más influências, e é também o instrumento dessas mesmas influências; é o agente do princípio ativo que modifica a substância inerte, embora seja igualmente o instrumento satânico da guerra e da morte”. (...) Em outro nível, o das significações, também podemos identificar o entendimento desse mecanismo ferroviário como um agente transformador da realidade por ‘modificar a substância inerte’ da natureza e facilmente vencer espaços, transpor rapidamente corpos entre regiões e superar e maximizar as forças humanas”.*

Desta forma, ao nos remetermos às questões meramente funcionais e estruturais da Rotunda estaríamos nos fechando à compreensão das diversas relações sociais que poderiam ser enxergadas por aqueles que usufruíram e participaram, em uma determinada época, de possíveis relações de hierarquia, de gênero, de desenvolvimento sócio-cultural-econômico, entre tantas outras que poderiam ser discutidas através da contemplação deste espaço. Além do que, também restringiríamos a percepção e o valor deste objeto não só para os indivíduos que fazem parte de seu universo, como para os que também não o fazem e que puderam ao longo da história observar diversos outros cotidianos que ali se apresentaram. Assim, percebemos a importância de muitas vezes poder caminhar, como dirá Von Simson (In: Queiroz, 1998), do “indizível ao dizível”, ao assumir a importância de se tentar registrar aquilo que ainda não fora visto, seja através de uma documentação e/ou um ponto de vista ainda não explorado, seja através dos semblantes, dos sentimentos, das conotações por detrás das falas dos personagens que vivenciaram as histórias e as relações de todo o ambiente que circunda esta edificação, exatamente como se propõe Livi (1996) ao perceber a riqueza de detalhes que podem ser extraídos pela ausência do interlocutor, pelo uso das figuras de linguagem, pela percepção das emoções, sejam estas positivas ou não. E como também propõe Possas (2001:237) ao ressaltar a

*“importância de buscar os sujeitos das práticas, mesmo que sejam fragmentários, incoerentes, seres sem nome, fora da certeza, do genérico, da verdade, do que é dito e visto como útil. Aguçam e conduzem o meu olhar os vestígios fora de propósito, aleatórios, apesar de serem os mais difíceis de apreensão, em razão de sua imprevisibilidade”.*

Assim, a Rotunda deve ser vista além do seu âmbito ferroviário para que se compreenda a real riqueza de seu cenário. À mesma poderá ser apresentada enquanto um universo simbólico dos munícipes linenses que a vivenciaram, e ainda a vivenciam, como se tais indivíduos pudessem se “auto-reconhecer”, como também conhecer sua história, através da percepção deste espaço, devida à familiaridade que este os reserva, como se, por meio de sua preservação fosse possível proteger-se da sensação de “isolamento, de anonimato, de abandono, construindo seu próprio aconchego”. (D’ALESSIO, 1998, pág. 274). E será justamente neste procedimento que são encontrados os argumentos necessários para se começar os questionamentos em torno da importância desta edificação enquanto patrimônio cultural desta localidade. Afinal de contas, Ferreira, Luca e Iokoi (In: RODRIGUES, 1999) mencionarão que sob esta perspectiva, as edificações que remetem a valores históricos importantes, sendo a estas atribuídas a capacidade de ‘materializar’ o passado, possibilitando aos indivíduos que fizeram, ou ainda fazem, parte das relações ali estruturadas um reconhecimento de ações que se mostram relevantes para a caracterização sócio-cultural de sua comunidade.

Desta forma, fazendo uma alusão à literatura romântica do final do século XVIII para o início do século XIX, uma das características mais marcantes nas obras românticas era a capacidade de se projetar, por meio de contos e histórias, um mundo diferente do encontrado no momento presente, um mundo que fugisse da realidade na qual o seu narrador se mostrava imerso, um mundo capaz de proporcionar-lhe certo conforto ante suas necessidades. Tal característica fora conceituada como escapismo. E se prestarmos atenção à representatividade e significado existentes em um patrimônio cultural, veremos que tal característica romântica encontra-se enraizada em sua materialidade, haja visto que a compreensão sobre a representatividade e a simbologia desta materialidade dependerá de uma análise e percepção pormenorizada entre tempo e espaço, algo que só será possível graças ao resgate e usufruto de lembranças norteadoras do entendimento e dos sentidos dessa materialidade. Nesse sentido, D’Alessio (1998) nos dirá que graças às memórias dos grupos sociais que evidenciaram – e ainda o fazem – o cotidiano onde essa materialidade se concretiza, a questão do tempo não se mostra

perdida, e se esta não o está, conseqüentemente o seu espaço se mostra preservado e protegido de forma que o indivíduo se encontra e se descobre devido ao movimento causado pela lembrança, onde esta se articulará de maneira diacrônica de acordo com a relação que o indivíduo ou grupo social manteve com o monumento/materialidade questionado.

O passado é parte integrante de todo e qualquer sociedade. É através dele que retiramos todo o *feedback* instrumental para podermos atuar em todos os cenários do presente, e é por meio deste que projetamos objetivos a serem alcançados em quaisquer pontos de nossa comunidade. Deste modo, constantemente em meio aos diversos cotidianos que interagem em nosso espaço, nos defrontamos com imagens, cenários e monumentos que nos remontam a tempos que fizeram parte de nossa formação. Nesse sentido, Canclini (2000, pág. 284) afirmará que

*“os monumentos contêm freqüentemente vários estilos e referências a diversos períodos históricos e artísticos. (...) Enquanto no museu os objetos históricos são subtraídos à história, e seu sentido intrínseco é congelado em uma eternidade em que nunca mais acontecerá nada, os monumentos abertos à dinâmica urbana facilitam que a memória interaja com a mudança, que os heróis nacionais revitalizem graças à propaganda e ao trânsito: continuam lutando com os movimentos sociais que sobrevivem a eles. (...) Sem vitrines nem guardiões que os protejam, os monumentos urbanos estão felizmente expostos a que um grafite ou uma manifestação popular os insira na vida contemporânea”*

Poderíamos, assim, nos remeter a distintos universos que se mostram incontestavelmente relevantes para a caracterização de parte das identidades que figuram o município de Lins. Ou seja, podemos dizer que, uma das finalidades de nossos patrimônios seria a possibilidade de nos projetar para determinadas situações, ou então nos guiar ao universo simbólico que fora responsável por sua estruturação. No caso da ferrovia, mais precisamente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), conseguiríamos, através de seus inúmeros objetos e monumentos, apresentar parte de uma vasta história que fora responsável pelo desenvolvimento sócio-econômico e cultural dos municípios que trilharam suas linhas,

tendo uma imagem turva, que se estruturaria melhor com o processo historiográfico, de como se apresentavam as relações entre funcionários, os índios caingangues, a importância da relação café/ferrovia para o enriquecimento e expansão do poderio econômico local e a própria relação que a população local teve e ainda tem com esse monumento.

Assim como em uma Itabira nostálgica descrita por Drummond, o município de Lins também terá uma imagem do ferro e do café como signos norteadores de relações sociais, econômicas, políticas e culturais. Em específico, o caminho de ferro apresenta-se como uma temática interessante por todas as peculiaridades de seu traçado e em como este fora sentido, visto e relacionado a esta comunidade, permitindo entender como os pertences ligados a estrutura da malha noroestina poderiam exalar traços ímpares e que evidenciariam parte da identidade cultural desta cidade, que de certa forma se mostraram deveras importante para problematizar o surgimento e propagação de laços históricos que deixam transparecer a maneira como a cidade de Lins fora se alicerçando aos ritmos impostos não só pela Maria Fumaça, pelos seus silvares e fuligens, como também por todos àqueles indivíduos que a seguiram entusiasmados com a oportunidade de começar uma nova vida.

## **A construção e visualização de um enfoque coletivo**

Nesse contexto, em Lins também existem personagens que vivenciaram a NOB como um ícone “progressista”, presenciando através de seus trilhos cintilantes e de suas marias-fumaças a ocupação de um território um tanto quanto inóspito e que aos poucos fora lapidado, assumindo, se aqui podemos fazer o uso desta metáfora, a aparência de um verdadeiro “diamante bruto”, que ao ser esculpido proporcionaria as mais diversas benfeitorias à sua localidade. De tais personagens, poucos se encontram vivos ou ainda residem neste município. A Rotunda: quantos olhares, quantas lembranças e quantas representações podem aqui serem apropriadas à sua comunidade autóctone.

Assim, inúmeras perguntas nos saltam à mente. O que representaria tal objeto? Qual a sua ligação e o seu significado para a ferrovia e para a própria

comunidade linense? Que peculiaridades poderiam ser verificadas através de sua observação e análise? O que se poderia enxergar por detrás de sua construção: relações de poder e cotidianos ferroviários neste município? Lembranças nostálgicas de trabalhadores e habitantes perante a NOB? Estórias e relatos de pessoas não prestigiadas pela história do município, porém que viveram experiências e tiveram sua parcela de contribuição para a formação de sua localidade? A possibilidade de novos usos e novas imagens construídas a partir de uma nova relação para com a comunidade linense? Afinal de contas, este monumento pelo simples fato de estar presente no processo da formação sócio-histórica de Lins, mostra-se “mergulhado” em olhares subjetivos que perpassam pelo imaginário coletivo, nos dando uma noção de como este espaço era visto, usufruído e sentido, de maneira a refletir hábitos e comportamentos vigentes a sua localidade?

Dentre tais indagações, algumas nos trilhariam a um conhecimento mais aprofundado desta Rotunda: qual importância e a ligação desse “gigante adormecido” com a história do município de Lins? Por que o mesmo se apresentava abandonado e esquecido? Quais seriam as memórias ali contidas? O que os habitantes ainda possuíam de lembranças que poderiam estar associadas a este objeto? Dito de outra forma, a curiosidade que cerca este objeto está relacionada “à compulsão por lembranças e seu registro expressam o temor do desaparecimento do passado que atormenta um tempo cada vez mais desconstrutor e desperta nas pessoas, grupos e povos o desejo de reencontrar ou reinventar referenciais esquecidos ou silenciados” (D’ALESSIO, 1998, pág. 277-278), como é o caso da Rotunda deste município, que se mostrará enquanto um monumento literalmente entregue às intempéries das ações dos grupos sociais que a cercam.

A partir desse momento, o objeto assume um caráter intrigante e passa a ser um desafio. Àquele “gigante adormecido” será projetado perspectivas e olhares que vão além daquela minha memória juvenil. A priori, o edifício era tido, como nos lembra o senhor Geraldo José de Araújo, como o mecanismo que “*disingatava a locomotiva e intão a locomotiva intrava numa dessas linha aqui até girá até dar certo cum aquela que voltava (...). Ela era o virador das locomotivas*”. Entretanto, ao reforçar o olhar sobre o objeto acabamos suscitando tantas

indagações que necessitam de uma visão que vá além de sua funcionalidade e estrutura. Uma das intenções aqui colocadas é de percebê-lo enquanto reflexo de outro espaço social e cultural, para além da natureza ferroviária que o cercava e ainda, de certa forma não tão mais inteligível o cerca, através dos resgates de memórias de indivíduos que fizeram parte da construção das relações que se evidenciaram neste espaço.

Entretanto, algumas questões passaram a nos incomodar desde aquele momento: o por que do esquecimento por parte da sociedade linense? Quais foram os fatos que levaram tal monumento a ser deixado, durante muito tempo à marginalidade do tempo presente, deixando as peculiaridades que giram em torno de seu entorno “jogadas ao vento”. Nesse sentido, Lowenthal (1998:95-96) nos fornecerá a condição de entender que

*“as lembranças precisam ser continuamente descartadas e combinadas, somente o esquecimento nos possibilita classificar e estabelecer ordem no caos. ‘Uma importante condição para lembrar’, como coloca Whitrow, ‘é a nossa capacidade de esquecer’. (...) De fato, lembrar mais do que uma pequena fração do nosso passado consumiria um tempo absurdamente enorme. (...) Ao contrário da crença geral, esquecemos a maioria das nossas experiências; a maior parte do que nos acontece é logo irremediavelmente perdida. ‘Tenho a expectativa de que as lembranças sejam duradoras pois, assim como os demais, posso recuperar um grande número de lembranças muito antigas, algumas das quais de vinte ou trinta anos atrás’, mas Marigold Linton percebeu que sua expectativa era ilusória: não temos consciência das muitas coisas que esquecemos, exatamente porque as esquecemos”.*

Esse esquecimento pode ser observado por meio de uma enquete preliminar efetuada, ainda durante o período de minha graduação, em alguns segmentos da população linense, quando tivemos a oportunidade de utilizar questionários fechados entrevistando, aleatoriamente, noventa e sete (97) moradores, entre homens, mulheres, idosos e adolescentes, personagens que hoje fazem parte do cotidiano do município. Entretanto, ao revermos hoje tais elementos, é possível verificarmos que durante este procedimento, como outrora havia comentado, boa parte das respostas e comentários sobre a Rotunda



identificavam-na de forma superficial. Nesse sentido, Queiroz (1999, pág. 87) nos dirá que

*hoje já se encontra plenamente estabelecido que toda coletividade, todo grupo, se expressa através de seu imaginário, isto é, do conjunto de imagens e de representações míticas através do qual se autoconhece e se autoclassifica. Tais representações não alcançam o mesmo grau de consciência em todos os membros do grupo e em todos os momentos, mas estão presentes na totalidade deles, pelo menos em seu inconsciente, constituindo um dos motores de delimitação no interior de um espaço social. (...) Numa mesma coletividade, conforme suas demarcações internas, as figuras imaginárias fazem aparecer coesões mas também contradições e divisões. Oriundas de um processo cognitivo a mais das vezes inconsciente, as figuras imaginárias se constroem apoiadas em estímulos opostos, em respostas contrárias, que agem simultaneamente no interior dos grupos, das coletividades, das sociedades globais.*

As respostas obtidas, em sua grande maioria, apenas concebiam este monumento através de sua funcionalidade e objetividade para o desenrolar das atividades ferroviárias, sem despertar análises e relações subjetivas e muito menos apresentar um olhar pormenorizado que conseguisse descrever a relação entre ferrovia e município, observando de que maneira a primeira se insere nas representações e signos da segunda, não sendo possível, portanto entender e

*perceber a realidade social de uma perspectiva mais ampla, sem deixar de captar uma cotidianidade que é heterogênea, dando maior visibilidade aos sujeitos nas diversas maneiras de estar, ver e sentir, para poder explicar não só as mudanças das relações (...), como também a imagem que cada um possui do outro (...). (POSSAS, 2001, pág. 52)*

Desta enquete, pode-se perceber que os entrevistados se situam, de maneira mais quantificada, numa zona de faixa etária entre 20 e 27 anos (21,65%) e entre 36 e 43 anos (19,5%). Entre essas classes, é notória, por parte de quase todos os entrevistados, uma percepção opaca desse monumento, como se a identidade ferroviária local e a imagem que esta representa para a formação deste município fosse aos poucos silenciada e que estes símbolos,

que outrora tiveram uma importância inegável para esta localidade, se mostrem relegados a uma marginalidade. Porém, há também a percepção do contrário, de que existe uma pequena parcela da população que juntamente com os trabalhadores ferroviários luta para que essa memória e identidade linense não se perca nas linhas do tempo, como se estes indivíduos, no momento em que fossem incitados e instigados a recordar o passado local, conseguissem transparecer em suas falas uma relação que poderia ser caracterizada entre “ruptura e permanência”, entre o que foi vivido e sentido no passado contra as práticas distintas de um presente, emergindo assim, representações coletivas construídas através do uso desta Rotunda e da memória inscrita em seus corpos pela experiência vivida.

Entre as lembranças mais comuns desses indivíduos linenses, destacaríamos as que estavam “carregadas” de valores progressistas aos quais estavam imersos os trilhos da NOB e que por durante anos marcaram os registros públicos e as narrativas dos sujeitos que presenciaram a expansão dessa comunidade, a priori, pelo usufruto dos aparatos ferroviários que ali se encontravam. Assim, a Rotunda poderá ser entendida como um “espelho” que reflete ações que outrora se mostraram tão importantes para esta comunidade. Afinal de contas, certos monumentos possuem a capacidade de “iluminar” um passado específico e restrito, dando-nos indícios de um “quebra-cabeça” que mais tarde poderá traduzir a complexidade cultural, que diz respeito única e exclusivamente ao próprio grupo social no qual esta está inserido, tendo a possibilidade de reforçar, preservar e propagar lembranças e imagens que podem vir a evidenciar a polissemia deste. Nesta perspectiva Lowenthal (1998, pág. 156-157; 164) ressalta que

*reliquias nos oferecem apenas conjecturas sobre comportamentos e convicções; para demonstrar reações e motivos do passado, os artefatos precisam ser ampliados por relatos e reminiscências. (...) Ao contrário da história e da memória, cuja própria existência prenuncia o passado, o passado tangível não tem vida própria. As relíquias são mudas; elas requerem interpretação para exprimir sua função de relíquia. (...) As relíquias de ontem ampliam assim os horizontes de hoje. A permanência das construções transporta hábitos e valores “além do*

*grupo dos vivos”, segundo as palavras de Mumford, “marcando através das diferentes camadas do tempo a característica de cada uma das gerações”.*

E nesse ponto, Chartier (1991, pág. 184) assegura que “uma relação decifrável é, portanto, postulada entre o signo visível e o referente significado – o que não quer dizer, é claro, que é necessariamente decifrado tal qual deveria ser”, visto que “as práticas que visam a fazer reconhecer uma identidade social, a exibir uma maneira própria de ser no mundo, a significar simbolicamente um estatuto e uma posição” se encontram presentes de forma dispersa e escassa em sua territorialidade, pelo fato de existir um processo sempre crescente de degradação do patrimônio expresso pelas construções arquitetônicas desse período, um sem número de objetos e elementos relacionados à ferrovia e a perda de uma história e de uma identidade que, ainda nos dias atuais, existem em personagens diversas que viveram e ainda sentem pela realidade do transporte ferroviário no país.

Nesse aspecto, é visível, portanto, que a compreensão superficial desta Rotunda se dá pela falta de elementos que instiguem e ampliem a percepção, a curiosidade e a sagacidade de seus observadores perante esta. Isto acontece seja pela falta de conhecimentos próprios ou então pela ausência de ícones representativos e de componentes que expressem os valores, das narrativas e das identidades que ali podem ser contempladas, ou então pelo simples fato daquela “imagem” se mostrar desconhecida perante o universo simbólico que o cerca agora<sup>7</sup>. Entretanto, quatorze entrevistados restantes, e dentro dessa margem encontravam-se homens, mulheres, crianças e idosos, sequer um indivíduo tinha conhecimento do que viria ser tal objeto, ou nem assimilariam o seu espaço pelo contexto histórico ou carga simbólica que poderiam ser enxergadas através de um olhar pormenorizado deste. Nem mesmo lembranças subjetivas aqui foram proferidas, o que nos deu a sensação de que este monumento encontrava-se “solto” em meio ao cotidiano destes indivíduos e dos grupos sociais aos quais fazem parte.

*A ignorância dos lugares, como a ignorância dos tempos, afeta o conhecimento de si mesmo. Descobrir-se não emoldurado por determinados lugares, especialmente aqueles locais familiares cuja presença envolvente é uma consolação e uma segurança para quem mora ali, é descobrir-se sem*

*ponto de referência num vazio vertiginoso. Pois não se está menos “perdido” no espaço do que no tempo. (D’ALESSIO, 1998, pág. 273)*

Assim, estes indivíduos não podendo atrelar a este monumento nenhum tipo de significado, e principalmente, nenhuma identificação ou vestígio que pudesse ligá-lo a história ou até mesmo a uma das identidades ou grupos sociais que deste espaço fizeram parte mostram-se perplexos perante a ausência de um ponto de referência que os ligue a tal objeto e até mesmo que ligue este a história de sua localidade. O mais interessante de se notar aqui é que, boa parte dos entrevistados fixava residência próxima às dependências da Rotunda e, mesmo assim, não possuíam nenhum tipo de familiaridade com seu espaço atual e pelos tempos, ações, valores e signos pretéritos que ali poderiam ser recordados. A única coisa que estes percebiam era uma edificação, um “amontoado de tijolos” completamente abandonado pelos órgãos públicos competentes e que servia como depósito de matérias da própria prefeitura (Ver figura abaixo).

Aqui foi possível perceber que uma alusão mais específica às trajetórias, às peculiaridades, às imagens que destoariam os usos que esta edificação assumiu dentro desta comunidade e às histórias que apresentariam o processo de formação do município de Lins e a maneira como este se alicerçou, não seriam tão facilmente verificadas, naquele presente momento, pelo fato dos indícios que poderiam nos remeter a essas vertentes não mais se encontraram naquele espaço. E foi nesse ponto em que entendi a dificuldade que tive, quando pequeno, em tentar enxergar o meu Ferrorama naquele espaço ausente a locomotivas, a trilhos, a vagões e a ferroviários.

Tal multiplicidade, simplicidade e ausência de “olhares” será melhor compreendida a partir do momento que entendermos que a memória coletiva na qual a identidade cultural se alicerça, é guiada e estruturada graças a histórias, ações, valores, edificações e símbolos que transparecerão a unicidade e peculiaridades verificadas no bojo do desenvolvimento sócio-cultural de uma comunidade. Desta forma, será por meio da memória coletiva que estes indivíduos construirão e embasarão as vicissitudes de seu imaginário coletivo e social. E eis aqui o problema: se os pontos que outrora

<sup>7</sup>Ver: Chartier (1991).



**Figura 2:** A imagem do abandono da Rotunda de hoje.

embasaram a construção das relações sociais que foram percebidas neste espaço não mais existem, como se dará o processo de interpretação e perpetuação de uma identidade a qual personagens, objetos e imagens se mostram escasso ou degradados nesta mesma comunidade?

Nesse aspecto, Lowenthal (1998, pág. 74) nos dirá que

*Nossa capacidade de entender o passado é deficiente em vários outros aspectos. Os resíduos remanescentes de coisas e pensamentos passados representam uma pequenina fração da urdidura contemporânea de gerações anteriores. “Mesmo quando temos consciência de participar de um grande feito histórico ... sentimos nitidamente que este acontecimento, do modo como será inserido na história, será apenas uma parte daquilo que foi para nós no presente”, argumenta Eugène Minkowski. “Sabemos perfeitamente que apenas uma parte referente ao acontecimento é ‘histórica’, apenas um aspecto daquilo que fazemos e daquilo que vivemos”.*

Desta forma, entendemos que será por meio de uma projecção individual que tomaremos a consciência de como a coletividade se constrói e conseqüentemente denota a identidade cultural de sua localidade. Se a coletividade em torno do edifício da Rotunda evidencia princípios de esquecimento, será através de percepções individualizadas que nos permitem revelar vozes ocultas, outras vivências, outros sujeitos, outras narrativas que enxergaremos os processos sociais que ali foram evidenciados e que transparecerão ideais e filosofias dos grupos dominantes aos quais esta edificação está inserida, como também a de indivíduos ausentes a estes arquétipos e detentores de outra visão deste espaço, nos permitindo enxergar um objeto por vertentes tão particulares que é possível entender que a formação de nossas comunidades, como é o caso do município de Lins, remete-nos a um universo simbólico tão rico quanto àqueles que os registros oficiais nos apresentam e que, diferentemente destes ofícios, acabam possibilitando a visualização de um história por meio daqueles indivíduos que realmente a alicerçaram e que a perceberam de maneira fragmentada e não de forma homogênea como os relatos oficiais propõem.

<sup>8</sup> Ver: Albernaz e Lima (1998).

## **Análises estruturais e funcionais da rotunda em âmbitos ferroviários: o papel e a importância do “gigante adormecido”**

Podemos dizer que, as “rotundas” que foram construídas ao longo de toda a malha ferroviária brasileira foram idealizados como espaços que teriam a função de agilizar um perfeito desenrolar das atribuições, funções e responsabilidades das ferrovias, no que diz respeito a preservação e conservação de seus aparatos bem como a mudança de rota das locomotivas, carros de passageiros e vagões, algo que fora percebido na Rotunda de Lins, localizada à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

Nesse sentido, Morais (1987) nos lembra que as oficinas ferroviárias eram diferenciadas de acordo com a estrutura das linhas as quais serviam, fato que seria transparecido por meio das características peculiares de suas edificações e, é claro, aos objetivos aos quais estes prédios eram designados, seja para serem tidos como oficinas de reparações de aparatos ferroviários ou então oficinas de manutenções de locomotivas e vagões, ou então como dispositivos que interferiam no direcionamento dos traslados ferroviários, auxiliando o escoamento das mais diversas locomotivas em partes do nosso território brasileiro, facilitando assim o processo de escoamento dos mais diversos produtos, bem como a movimentação de passageiros.

Desta forma, pudemos perceber que ao longo do ritmo que em muitos momentos fora assemelhado ao movimento bandeirante, do processo de ocupação que as ferrovias emitiam perante a territorialidade brasileira, tais oficinas foram classificadas de acordo com ocupação que imprimiam as áreas onde se fixavam. Assim sendo, estas edificações dividiram-se em: oficinas longitudinais, transversais e radiais. Abaixo, segue uma exemplificação de como tais estruturas se portavam e eram desenhadas de acordo com a topografia e ao acesso a linha que tinham. Para que possamos entender melhor os esquemas apresentados e quais são suas respectivas funcionalidades, Morais (1987) ressalta que as oficinas longitudinais eram construídas para que o acesso ferroviário fosse feito por ambas as extremidades, e por causa dessa peculiaridade, suas linhas seriam dispostas longitudinalmente<sup>8</sup>.

Já as oficinas transversais, que também eram conhecidas pela denominação de “oficinas de topo”, o acesso interno a esta edificação e a distribuição das locomotivas aqui seria permitido, única e exclusivamente, por meio de um objeto nomeado como “carretão” e que se deslocava transversalmente às linhas, devido a pouca disponibilidade superficial de seu território. E por final, as oficinas radiais, que foram criadas justamente quando a área do terreno, onde estas ficariam situadas, fosse limitada. Este tipo de construção tinha o formato circular, suas paredes teriam o formato poligonal e o acesso a esta edificação dar-se-ia através de uma única linha. Ao centro, se colocava um mecanismo, uma espécie de girador, de onde saiam às linhas férreas, como se fossem raios de um círculo<sup>9</sup>.

<sup>9</sup>Ver: Morais (1987).

Existem algumas peculiaridades no que diz respeito à construção deste tipo de oficina no momento em que esta assume o formato de uma oficina radial. Suas edificações podem ser analisadas e evidenciadas sob dois prismas: àquelas que são efetivadas e assumidas com o formato de um círculo completo, meramente conhecidas como rotundas fechadas e àquelas que são vistas como um segmento de um círculo, denominadas como rotundas abertas<sup>10</sup>.

<sup>10</sup>Ver: Morais (1987).

No que diz respeito aos espaços internos destes prédios, estes foram divididos em boxes individuais, cada um com sua respectiva linha e por onde seriam conduzidas as locomotivas através de uma linha central que se uniria a um mecanismo conhecido como girador ou “viradouro”, como nos lembra o senhor Geraldo José de Araújo ao nos contar sobre o período de construção da Rotunda no município de Lins:

*O prédio lá foi... acho que foi em quarenta e cinco. Começaram a cavucá pra desce o barranco pra nois fazê o prédio dela. Ai quando foi em quarenta e seis começô a construção dus alicerce, depois fizeram tudo o prédio e depois é que fizeram a linha. O girador no centro tinha o viradouro assim. A máquina vinha lá de baixo da estação, entrava ali e virava, colocava no girado pra pô na linha qui precisava entra. Antigamente era assim, o viradô era aqui embaixo, perto da Luzitana. Antigamente a linha, a via, o viradô era ali embaixo. Depois fizeram o prédio da rotunda e mudou lá pra cima.*

<sup>11</sup>Ver: Carvalho (2001).

O girador consistia-se de um dispositivo metálico composto por vigas sobre as quais se instalam os trilhos, sendo que três pontos de apoio deverão estar dispostos para dar suporte a rotação das locomotivas no momento em que estas fossem encaminhadas para os respectivos boxes, onde os devidos reparos e manutenções seriam efetuados. Em todo o prédio poderiam ser visualizadas janelas amplas que garantiram uma melhor iluminação e ventilação do seu espaço interno. Em Lins, a arquiteta Ana Claudia da Costa Motta Carvalho (2001) afirmará que a rotunda fora inserida numa área onde a sua construção poderia ser comparada a “uma ferradura”. Seu sistema construtivo foi de alvenaria de tijolos maciços, cobertura de telhas de barro em duas águas, com estrutura em madeira e concreto que seriam sustentadas por grandes colunas de concreto. No que diz respeito à função, objetivo e procedimentos técnicos da Rotunda de Lins, o senhor Sebastião Vallim funcionário da NOB e chefe de Estação do município de Lins nos relembra que:

Na parte de administração da Rotunda tem o encarregado do depósito, tinha os auxiliares para os atendimentos das locomotivas. A locomotiva chegava, o maquinista fazia um relatório que precisava ser atendido na parte de revisão, para fazer a próxima viagem né! E era pra ser feito viu... . Tinha o viradouro que era elétrico. A locomotiva entra ali, virava e saía na outra linha pra voltar pro trabalho... Tinha muito trabalho de atendimento das locomotivas.

Outro ponto importante, no que diz respeito à parte física de tais edificações, é que normalmente as mesmas eram construídas, conforme poderá ser visto na figura abaixo que evidencia a Rotunda do município de Cruzeiro e a própria Rotunda de Lins (ambas localizadas no Estado de São Paulo), em “paredes de alvenaria, cobertura em telha francesa, estrutura do telhado em madeira ou metal sustentado por colunas de ferro fundido. Em termos de instalações internas, encontram-se valas de inspeção, instalações de água, bancadas, plataformas”. (MORAIS, 1987, pág. 11). Além disso, percebe-se que o seu espaço interno é contínuo, limitando-se pela disposição de pilastras que seguem um formato simétrico, notadamente percebido pelas suas janelas que são distribuídas duas a duas em cada quadrante e pelas duas pilastras opostas que encerram esta simetria<sup>11</sup>.

Um dado importante e que diz respeito a esses tipos de oficinas é que no Brasil, no âmbito da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), foram construídas cerca de vinte e quatro (24) rotundas, de acordo com pesquisa realizada por Morais (1987). E dessas vinte e quatro, no ano de 1987 quatro (04) já se encontravam desativadas e dez (10) ainda eram utilizadas de acordo com as suas finalidades originais. Contudo, apenas a título de curiosidade, em 2003, de acordo com a palestra proferida pelo professor Vitor José Ferreira, presidente do Movimento de Preservação Ferroviária (MPF), aos alunos do curso de turismo da Universidade do Sagrado Coração em Bauru, este número havia se reduzido para catorze (14). Abaixo segue um quadro oferecido por Morais (1987) e que nos remete a maneira como as Rotundas foram inseridas na espacialidade do território brasileiro, e a quais superintendências estas estariam ligadas (SIC\*).

Contudo, outro dado que nos chama atenção é que devido às características singelas e rústicas (a bitola

métrica, a inexistência de pedras de qualidade, a falta de pedregulhos e britas para a fixação de dormentes, e o uso de madeira e areia para a construção da linha, das oficinas e das estações) desta linha, foi preciso desenvolver mecanismos especiais que dessem conta das necessidades específicas, tanto de equipamentos quanto de mão-de-obra, em meio a uma área tão inóspita, onde a falta de recursos somada a fatores políticos externos dificultava a qualidade dos serviços e o andamento das construções ferroviárias.

Desta maneira, foi imprescindível a criação de postos para o abastecimento d'água e de lenha, pois estes se mostravam enquanto produtos indispensáveis para a locomoção dos trens. Além disso, houve também a necessidade de se construir, ao longo dos trilhos da Noroeste do Brasil, postos de vigia que funcionavam como verdadeiras moradias para os funcionários responsáveis pela manutenção e preservação da linha férrea em questão, como é o do pequeno ponto de parada onde se concentraram poucas e rústicas casas para os operários construída

**Figura 3:** As Rotundas no Brasil – RFFSA. Fonte: Morais (1987).

Localização	UF	Superintendência Regional RFFSA	Existentes		Demolidas
			Desativada	Em func.	
Natal	RN	Recife SR1			x
Natal	RN	Recife SR1			x
Natal	RN	Recife SR1		x	
Recife	PE	Recife SR1			x
Fortaleza	CE	Recife SR1			x
São Luís	MA	Recife SR1			x
Rosário	MG	Recife SR1			x
São João Del Rei	MG	BH SR2		x	
Ribeirão Vermelho	MG	BH SR2	x		
Sete Lagoas	MG	BH SR2			x
Cruzeiro	SP	BH SR2	x		
Barra do Piraí	RJ	Juiz de Fora SR3		x	
Porto Novo-Cunha	RJ	Juiz de Fora SR3		x	
Três Rios	RJ	Juiz de Fora SR3		x	
Rio de Janeiro	RJ	Juiz de Fora SR3			x
Bauru	SP	São Paulo SR4		x	
Três Lagoas*	SP	São Paulo SR4		x	
Lins	SP	São Paulo SR4			x
Campo Grande	MS	São Paulo SR4		x	
Curitiba	PR	Curitiba SR5			x
Cruz Alta	RS	Porto Alegre SR6		x	
Salvador	BA	Salvador SR7	x		
Alagoinhas	BA	Salvador SR7		x	
Aracaju	SE	Salvador SR7	x		

<sup>12</sup>Obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. *Jornal Commercio de Lins*, Lins-SP, ano XVI, n.º. 1.103, 17.jun.1938.

no trecho próximo a Lins: Monlevade e que não mais se encontram vestígios de sua presença, apenas nas falas daqueles que vivenciaram este período bem como nos lembra o senhor Paulo dos Santos, quando este recorda sobre o momento em que estava sendo contratado para trabalhar nos trilhos da NOB.

E é exatamente nesse ponto em que entram as quatro rotundas da NOB. Devido a simplicidade e rusticidade do traçado, houve a necessidade de se construir oficinas ao longo do trecho da Noroeste do Brasil que dessem conta de reparar os danos causados às locomotivas devido ao traçado tortuoso que enfrentavam dia após dia. Além é claro, de permitirem, no caso das rotundas do Estado de São Paulo, a mudança de trajeto das locomotivas que comumente eram utilizadas para atender as necessidades de uma demanda tão exigente, ligada aos ricos empreendimentos cafeeiros desta região. Isso por que, não só ao longo da malha ferroviária noroestina, como também em quase todas as ferrovias, a relação café e ferrovia foi um dos marcos mais importantes para a propagação desta cultura como também para a extensão dos trilhos ferroviários. Afinal de contas, no início do século XX, todas as relações sociais, econômicas e políticas no Estado de São Paulo eram pautadas e regidas, direta ou indiretamente, pelas ações de desenvolvimento vinculadas ao poderio dos barões de café e dos agentes ferroviários.

Assim, o ouro verde não só fora responsável pela ocupação de quase toda a porção centro-oeste do território paulista, como também foi um agente dinâmico na substituição do antigo meio de transporte efetuado por burros e mulas, pelas primeiras ferrovias de penetração. Se refletirmos a respeito do assunto, veremos que em São Paulo, tal gramíneo fora responsável por alterações físicas, humanas, sociais, culturais e econômicas dentro do Estado. A partir do mesmo, criam-se paisagens próprias, surgem cidades novas, abrem-se zonas pioneiras, desenvolvem-se os centros urbanos, propiciando o aparecimento de ferrovias, ou então acompanhando o desenvolvimento destas, como foi o caso da relação entre este “ouro verde” e a NOB. Entretanto, voltando aos casos específicos da construção das rotundas na região noroeste do Estado de São Paulo, é fato que ambas possuem uma função importante para o qualitativo desenrolar das atividades ligadas aos transportes que a mesma

conduz. No caso específico de Lins, em 1938<sup>12</sup> o senhor diretor da NOB, Major Américo Marinho Lutz, confirmou a posição de Lins como um dos mais importantes centros econômicos que beneficiaram o desenvolvimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. E exatamente por sua importância econômica para tal traçado, foi arrojado um plano de ampliações a ser cumprido nos estabelecimentos da NOB no município de Lins.

Por tais motivos, neste mesmo ano (1938), a própria Prefeitura de Lins doa um lote de aproximadamente dois alqueires próximo à cidade e à margem da linha férrea, para que tais promessas deixem de ser meramente especulativas e passem a ser uma realidade para a sua população. E neste mesmo ano, serviços de terraplanagem começam a ser executados para o início da construção desta Rotunda. Tal marco fora tão relevante que um representante da Prefeitura Municipal da época acreditava ter feito o melhor para o desenvolvimento econômico de seu município, pois em sua fala este figura representativa do poder público local acreditava fidedignamente que seria através das malhas ferroviárias da NOB que Lins alcançaria o ápice de seu desenvolvimento econômico:

*“penso que defendi a economia linense e, conseqüentemente andei com acerto ao resolver que a Prefeitura doasse o terreno questionado ao Governo Federal, pois, de modo indireto o Município será compensado do sacrificio feito com a compra da mencionada área”<sup>13</sup>.*

Como toda e qualquer cidade que se constituía a beira da linha da NOB, os impulsos, planos e até mesmo prósperos devaneios de desenvolvimento econômico que aqui se faziam, baseavam-se na busca incessante de glórias e tesouros imaginários prometidos por este Eldorado do Sertão Paulista, ou como diriam alguns jornalistas da época: a Canaã Bandeirante<sup>14</sup>. Como que parafraseando a carta escrita por Pero Vaz de Caminha que relatava as maravilhas encontradas neste Novo Mundo ao então Rei de Portugal, poder-se-ia afirmar àquela época: nesta terra, em se “trilhando”, tudo dá, tal era a importância famigerada que tal traçado assumira ao longo de seu processo formativo, seja este econômico, político e até mesmo estratégico. Aqui Vazquez (IN: QUEIROZ, 2008, pág. 52 e 58) afirmará que

<sup>13</sup>Obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. *Commercio de Lins*, Lins-SP, ano XIV, n.º. 1.103, 17.jul.1938. Aqui Vasquez (IN: GHIRARDELLO, 2008, pág. 29) caracterizará tal ação afirmando que “as pequenas vilas recebiam a ferrovia como dádiva, e diversas depositavam todas as suas forças políticas na obtenção desse benefício, o que acabava por implicar aceitação do traçado executado conforme os interesses das companhias (...)”.

<sup>14</sup>Lins em Revista: um documentário precioso e um atestado indiscutível do progresso e da cultura de nossa cidade. *O Correio de Lins*, Lins-SP, ano V, n.º. 1.183, 31.out.1945.

*Muito mais do que a badalada Madeira-Marmoré, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi a principal responsável pelo processo de ocupação do interior do país, ao mesmo tempo em que esboçava um projeto de interligação ferroviária em escala continental. (...) Em seu trecho paulista, a NOB é reconhecida como a responsável direta pela expansão da frente pioneira. Imediatamente após os nativos terem sido vencidos e afastados, teve lugar a ocupação e a valorização das terras, com violenta especulação. Pequenas estações transformaram-se rapidamente em cidades, em virtude da acelerada implantação das lavouras de cereais e café.*

Em meio a este cenário, o município de Lins mostra-se como um dos grandes expoentes da zona Noroeste do Estado de São Paulo, haja visto que o mesmo era tido como uma das principais fontes de renda devido a produção cafeeira intensificada de sua localidade fato que a tornaria conhecida, segundo os periódicos locais, como o maior centro cafeeiro do mundo<sup>15</sup>. Desenvolvimento esse que pode ser comprovado através dos relatórios dos diretores da NOB. Neles se encontram os resultados econômicos de cada uma de suas estações, o que nos leva a crer que, devido à funcionalidade que a Rotunda acenava em meio ao cenário ferroviário, julgava-se imprescindível a existência de uma em meio ao solo linense, justamente pela elevada produção cafeeira e o intenso comércio existente que aqui era existente, o que facilitaria o processo de escoamento em direção a capital do Estado e ao Porto de Santos.

Assim, a construção de uma rotunda em tal localidade veio ao encontro das necessidades inerentes ao desenvolvimento cafeeiro de sua região, bem como aos transportes de todos os produtos que em sua região eram produzidos e destinados a outras localidades, em especial ao porto de Santos, haja visto que, por causa da linha única e da bitola métrica existente em todo o traçado paulista da NOB, que impossibilitavam o movimento de trens em sentidos contrários, foi necessário ali implantar um mecanismo que desse conta de direcionar as voluptuosas cargas existentes e que constantemente embarcavam sentido Lins-Capital, e que ao mesmo tempo não interrompesse o fluxo do sentido a Mato Grosso do Sul. E tal solução fora encontrada, graças à implantação da Rotunda em tal localidade, já que o município de Lins de acordo com os dados levantados nos Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do

Brasil e que podem comprovar o fluxo monetário e a renda que este município propiciava para esta malha ferroviária, entre o período de 1931 a 1947, figurou entre os seis maiores produtores de receitas à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), tanto em território paulista, quanto em território sul-matogrossense.

Entretanto, apesar da importância que a Rotunda representa para os meandros do desenvolvimento ferroviário em Lins, o usufruto e a utilidade de tal mecanismo não se dera por longa data, pois suas atribuições foram encerradas devido à mudança de trilhos que aconteceu em parte dos trajetos da antiga NOB, mais notadamente em território paulista, pois, de acordo com Queiroz (2004) o traçado delineado em trecho paulista encontrava-se exacerbado por curvas de raios tão exíguos, várias rampas com a inclinação bem acima do permitido e desejável, o que de fato prejudicava o trajeto e a operação dos trens nesse trecho. Assim, a remodelação do trecho paulista inicia-se por volta da década de vinte e é feita quase que por completo, assumindo-se um novo traçado que pudesse proporcionar uma nova dinâmica à atividade ferroviária, de forma que o desgaste fosse menor e a qualidade do traçado fosse melhorado, diminuindo assim os espaços entre os municípios que fossem situados ao longo de sua malha.

Com a mudança da linha, a Rotunda perde a importância e o papel dentro da malha ferroviária noroestina deste município, sendo relegada a um espaço de penumbra e caindo aos poucos no esquecimento dos cidadãos que um dia puderam perceber e presenciar o cotidiano ferroviário desse gigante adormecido. E gradativamente, com a expansão do sistema rodoviário, a partir da década de 50, atividades em torno da NOB, assim como em outras malhas ferroviárias, começam a estagnar-se restando, a partir de um processo sempre crescente de degradação, um patrimônio expresso pelas construções arquitetônicas desse período, com inúmeras peças e elementos relacionados à ferrovia e uma memória ainda remanescente de personagens diversas que viveram e ainda vivem a realidade do transporte ferroviário no país.

Desta maneira, será através das recordações dos sujeitos que puderam participar deste simbolismo que a história nos conta, das linhas férreas, que

<sup>15</sup> O crescimento cafeeiro deste município era tamanho que no ano anterior mais de 600 mil sacas foram despachadas de Lins sentido capital, e como nos lembra o senhor Sebastião Oliveira Vallim: “café foi o que predominou aqui. Lins foi a capital mundial do café, né! Quando chegava ocasião, em julho abria a exportação, daí era aquela correria pra carregar vagão de café. Era aquela luta! Falta de vagão! Infelizmente era aquela correria porque asfalto não tinha e era tudo por ferrovia né!”.



vislumbraremos a percepção que esta tem e que é fortemente enraizada na fala, nos relatórios e periódicos que acompanharam a fixação e propagação dos valores ferroviários na localidade de Lins, além é claro, de apresentar através de um olhar pormenorizado das falas e recordações destes indivíduos, não apenas aquilo que é insistentemente insinuado e aludido aos feitos heróicos, progressistas e econômicos do trilhos da Noroeste do Brasil, como também a seguir tentaremos captar o outro lado da história, de uma ferrovia que se encontrava em meio a um processo degenerativo paulatino, que de certa forma influenciava todo o contexto social-econômico que era “rasgado” por seus trilhos e que não foi ilustrado, com tanta veemência, como os aspectos positivistas oriundos dessa malha.

## Referencias bibliográficas

- ALBERNAZ, Maria Paula Lima; LIMA, Cecília Modesto. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. São Paulo: Pró Editores, 1998.
- CANCLINI, Néstor Garcia. *Culturas Híbridas*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.
- CARVALHO, Ana Claudia da Costa Motta. *Revitalização da área da Rotunda*. Monografia (Curso de Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Marília (UNIMAR), Marília-SP, 2001.
- CHARTIER, Roger. *O mundo como representação*. In: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, USP, vol.5, nº.11, São Paulo, Jan./Apr. 1991.
- D’ALESSIO, Marcia Mansor. Intervenções da memória na historiografia: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes. In: *Projeto História. Trabalhos da Memória*. Revista do Programa de Pós Graduação em História da PUC/SP. São Paulo, EDUC, n. 17, Nov/98, PP. 269-280.
- FERREIRA, Antônio; LUCA, Tania Regina de; IOKOI, Zilda Gricoli (Orgs.). Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos de São Paulo. In: RODRIGUES, Marly. *Patrimônio, espelhos do passado*. São Paulo: Ed. Unesp, 1999
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice Editora Revista dos Tribunais, 1990.
- LIVI, Grazia. *As letras do meu nome*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.
- LOSNAK, Célio José. *Nos trilhos da memória: ferro e sangue – histórias de vida de ferroviários da Noroeste do Brasil e RFFSA*. Bauru-SP: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria da Cultura, 2004.
- LOWENTHAL, David. “Como conhecemos o passado”. In: *Projeto História. Trabalhos da Memória*. Revista do Programa de Pós Graduação em História da PUC/SP. São Paulo, EDUC, n. 17, Nov/98, PP. 63-201.
- MAGALHÃES, Paulo de. *O povo de Lins: sua história e suas lendas*. São Paulo: Saraiva, 1954.
- MORAIS, Sérgio Santos. *Reconstrução da rotunda de São João del Rei*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.
- POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento e silêncio*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.
- POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. *Ufanismo Paulista: vicissitudes de um imaginário*. São Paulo. Revista USP. n.13, p. 78-87.1999.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru-SP: EDUSC; Campo Grande-MS: Ed. UFMS, 2004.
- RIBEIRO, Altamiro Ghersel. *Lins e seus pioneiros*. Lins: Cultural Signos, 1995.
- VASQUEZ, Pedro. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: GHIRARDELLO, Nilson. *Cidades na ponta dos trilhos*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 04, p.26-31.
- \_\_\_\_\_. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: SOUKEF JUNIOR, Antônio. *O legado das ferrovias*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 04, p.33-40.
- \_\_\_\_\_. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *A integração do Centro-Oeste brasileiro*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 02, p.52-59.
- VON SIMSON, Olga de Moraes (org.). Experimentos com história de vida. In: QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. *Relatos orais: do “indizível” ao “dizível”*. São Paulo: Vértice Editora Revista dos Tribunais, 1998.

## **The past, its revelations and an intricate network of meanings: the process of formation of the city of Lins in the “eyes” of its rotunda**

Rodrigo Amado dos Santos

### **Abstract**

Studying NOB and its socio-cultural peculiarities, we will realize that structures related to its railroads would spew signs that would show a local identity. Among these, one stands out for its architectural structure: the Rotunda, which had as its objective the maintenance of locomotives. Thus, through a decentralized look on this object, it would be able to amplify railway notions and images, but also, explore histories and social experiences that have settled there, always taking care of seeing it as a “mirror” of narratives that would introduce heterogeneous meanings and looks capable of presenting a new facet to understanding the process that constructed the linense community.

*Keywords:* Noroeste do Brasil Railway, Lins, cultural heritage.

## **El pasado, sus revelaciones y una intrincada red de significados: el proceso de formación de la ciudad de Lins a los ojos de su rotunda**

Rodrigo Amado dos Santos

### **Resumen**

Al contemplar la NOB y sus peculiaridades socio-culturales, es evidente que las pertenencias que unía signos arrojan que mostró una identidad local. Entre ellas, se destaca por su estructura arquitectónica, la Rotunda, que tenía como objetivo el mantenimiento de locomotoras. Así, a través de una mirada descentralizada en este objeto, sería capaz de ampliar las nociones de tren y las imágenes, sino también explorar las historias y las experiencias sociales que se han asentado allí, teniendo cuidado de verla como un “espejo” de las narraciones que presentaría significados heterogéneos y se ve capaz de entregar una nueva faceta para entender el proceso de formar una comunidad Linense..

*Palabras clave:* Ferrocarril Noroeste de Brasil (NOB), Lins, patrimonio cultural.