



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Célio César de Aguiar Lima

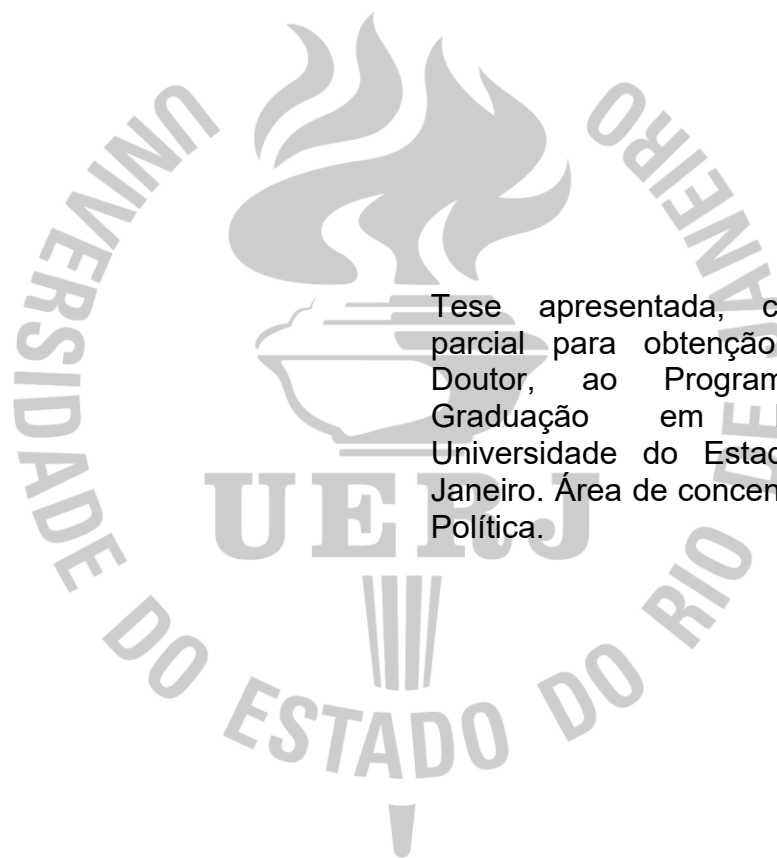
**Cultura vinda pelos trilhos: a herança cultural dos trabalhadores da
Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios/RJ - 1910–1930**

Rio de Janeiro

2024

Célio César de Aguiar Lima

Cultura vinda pelos trilhos: a herança cultural dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios/RJ - 1910–1930



Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Orientadora: Dr^a. Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos

Coorientadora: Dr^a. Edna Maria dos Santos

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/A

L732 Lima, Célio César de Aguiar.
Cultura vinda pelos trilhos: a herança cultural dos trabalhadores da
Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios/RJ - 1910–1930 / Célio
César de Aguiar Lima. – 2024.
267 f.

Orientadora: Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos.
Coorientadora: Edna Maria dos Santos.
Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Ferrovias - Três Rios (RJ) - Teses. 2. Bandas (Música) - Três Rios
(RJ) - Teses. 3. Teatro - Três Rios (RJ) - Teses. 4. Cultura - Teses. I.
Lemos, Maria Teresa Toríbio Brittes. II. Santos, Edna Maria dos. III.
Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas. IV. Título.

CDU 351.812.5:304(815.32)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou
parcial desta tese, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Célio César de Aguiar Lima

Cultura vinda pelos trilhos: a herança cultural dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios/RJ - 1910–1930

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Aprovada em 22 de julho de 2024.

Banca Examinadora:

Profa. Dr^a. Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos (Orientadora)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Profa. Dr^a. Edna Maria dos Santos (Coorientadora)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Prof. Dr. Ricardo Tacuchian
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Profa. Dr^a. Marina Monteiro Machado
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Prof. Dr. Nilson Alves de Moraes
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Alexis Toribio Dantas
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Rio de Janeiro

2024

AGRADECIMENTOS

Concluir essa etapa de estudo e conhecimento em um país que ainda está longe do ideal educacional é uma satisfação inenarrável. Devido a uma herança do passado em que muitos utilizam o título de “Doutor” sem ser literalmente um doutor é um privilégio e uma responsabilidade de propagar conhecimentos com altíssima qualidade fazendo jus ao patamar em que se está. A realização desse projeto de vida pela educação foi realizada através dos seguintes nomes e entidades:

Ao PPGH-UERJ, que vem cumprindo sua missão e função social com excelência, sendo a casa do estudante, casa sem preconceito de homens, mulheres, pretos, brancos, pobres, ricos, proporcionando a cada um a oportunidade de crescimento e conhecimento, sempre preocupada através de projetos sociais internos (PR4) de subsidiar e assistir o aluno dentro de suas necessidades;

Aos professores do PPGH, alguns dos quais participei de seus cursos ministrados, não que esteja desconsiderando os demais, estou apenas destacando o que vi e vivi nesse período, professores preocupados não apenas com a formação acadêmica, mas com a condição humana, cidadã, com palavras de incentivo a prosseguir, esses ficarão marcados *ad eternum*;

À minha nobre, profissional, maternal e angelical orientadora Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos. Além de uma visão ímpar, alguém profissionalmente incomparável (pois durante quatro anos estive de perto e nunca vi alguém assim), agia como mãe, não apenas no sentido de cuidar, mas de orientar, repreender, colocar no seu devido lugar, exigir qualidade, tudo isso no mesmo tom de severidade, mesmo assim sentíamos o carinho. O quanto foi importante ter alguém “severa-amorosa”, “rígida-carinhosa”, tudo isso numa pessoa só. Eu acredito em anjos na terra, principalmente depois que a conheci.

À minha família, minha esposa Camila Seixas, minhas filhas Betina e Naomi, como foi doloroso em diversas ocasiões não pude lhes dar a atenção devida, quando precisava cumprir exigências, trabalhos, prazos em decorrência do curso. Espero que entendam o sacrifício em favor de todos nós, para nosso crescimento.

Ao meu avô materno, ferroviário que passava horas e horas dos seus dias até o seu falecimento contando sobre a ferrovia, a cidade, o 3º depósito ferroviário... meu avô paterno também ferroviário não tive convivência direta, faleceu na minha infância, mas sua voz ecoou até a mim através de meu pai.

Ao Sr. Geraldo Duarte, a quem conheci e convivi não por muito tempo, mas por cerca de uma década enquanto aprendia a ler partitura musical e tocava na banda dos seus alunos sob sua regência. Maestro por 50 anos do Grêmio Musical Primeiro de Maio, funcionário ferroviário do qual ganhei o primeiro instrumento, um trompete que havia o pertencido. Homem muito nobre, ser humano ímpar.

Fica aqui minha gratidão a cada um dos citados e não citados.

RESUMO

AGUIAR LIMA, Célio César. **Cultura Vinda pelos Trilhos**: a herança cultural dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios/RJ - 1910–1930. 2024. 267 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

A história ferroviária brasileira foi marcada por uma fase de intensas construções de ferrovias, troncos e ramais ferroviários entre o final do século XIX e início do XX. Associado a essas construções, tivemos movimentos migratórios e o surgimento de povoados formados inicialmente pelos trabalhadores das Estradas de Ferro, seja na construção, na manutenção e funcionários em geral, empregados no funcionamento dessa estrutura. Os envolvidos nos trabalhos ferroviários tinham seus momentos de lazer, porém em localidades no meio “do nada”, localidades em formação, ali criavam seus próprios entretenimentos, sejam nos esportes, nas artes cênicas e na música, através de bandas civis. O trabalho aqui apresentado se objetiva em estudar essas manifestações socioculturais utilizando o povoado de Entre-Rios (atual cidade de Três Rios/RJ) como objeto principal de estudo através de grupos, como os já citados (bandas, teatro, clubes de futebol), formados diretamente por trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil. A pesquisa visa contribuir para a área da História Social da Cultura da região Sudeste do Brasil, por meio da análise do mapa do traçado ferroviário da Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil. Logo, o estudo se justifica porque as decisões e ações para seu encaminhamento, tais como: conceitos, objetivos, fontes de pesquisa teórica e documental expressam o interesse pelos fenômenos culturais. Além disso, a pesquisa tem como foco os princípios, comportamentos e valores produzidos e reproduzidos pelos sujeitos, sendo também um estudo sobre a percepção desses sujeitos sobre suas manifestações culturais, políticas e ideológicas. Afinal, analisar as manifestações culturais de trabalhadores da “Estrada de Ferro Central do Brasil” significa reler a história do poder social, da trama entre cultura e memória pelo prisma das experiências e visão de mundo dos trabalhadores da estrada de ferro. Somente através do estudo sistemático do passado histórico é possível compreender alguns aspectos do tempo presente.

Palavras-chave: ferrovias; teatro; bandas de música civis; cultura.

ABSTRACT

AGUIAR LIMA, Célio César de. **Culture coming by rail**: the cultural heritage of the workers of the Central do Brasil Railroad in Três Rios/RJ - 1910–1930. 2024. 267 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

The Brazilian railway history was marked by a phase of intense construction of railways, trunks and railway branches, between the end of the 19th century and the beginning of the 20th. Associated with these constructions, we had migratory movements and the emergence of villages formed initially by workers on the Railroads, whether in construction, maintenance and employees in general employed in the operation of this structure. Those involved in railway work had their leisure time, however, in locations in the middle of “nowhere”, locations in formation. They created their own entertainment, whether in sports, performing arts, music through civilian music bands. The work presented here is aimed at studying these social/cultural manifestations using the village of Entre-Rios (current city of Três Rios/RJ) as the main object of study through groups such as those already mentioned (bands, theater, soccer clubs) formed directly by workers of the Central do Brasil Railroad. The research aims to contribute to the area of Social History of Culture in the Southeast region of Brazil, through the analysis of the map of the railway route of the Dom Pedro II Railway, later called the Central Railway of Brazil. Therefore, the study is justified because the decisions and actions for its implementation, such as: concepts, objectives, sources of theoretical and documentary research express interest in cultural phenomena. Furthermore, the research focuses on the principles, behaviors and values produced and reproduced by the subjects, and is also a study on the perception of these subjects regarding their cultural, political and ideological manifestations. After all, analyzing the cultural manifestations of workers on the “Estrada de Ferro Central do Brasil” means rereading the history of social power, the intertwining between culture and memory through the prism of the experiences and worldview of railway workers. Only through the systematic study of the historical past is it possible to understand some aspects of the present time.

Keywords: railways; theater; civilian music bands; culture.

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	9
1	PANORAMA HISTÓRICO DO ESPAÇO DO TEMPO NO VALE DO PARAÍBA.....	15
2	AS BANDAS DE MÚSICA NO BRASIL E NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.....	54
2.1	Bandas de Chameleiros.....	56
2.2	Música de Barbeiros.....	58
2.3	Bandas Militares.....	59
2.4	Banda de escravos.....	67
2.5	Banda civis.....	72
2.6	Perfil das Bandas formadas por ferroviários no Brasil.....	80
2.7	As características de composição de uma banda.....	83
2.8	As Bandas de Música no Estado do Rio de Janeiro.....	87
3	O GRÊMIO MUSICAL PRIMEIRO DE MAIO DE ENTRE-RIOS E GRUPOS TEATRAIS FORMADOS POR FERROVIÁRIOS - OBJETO DE REPRESENTATIVIDADE DO MACRO AVALIADO NAS LENTES DO MICRO.....	91
3.1	Teatro – Grupos formados por ferroviários em Entre-Rios.....	110
4	O FUTEBOL E OS FERROVIÁRIOS EM ENTRE-RIOS – TIMES E CLUBES FUNDADOS POR FERROVIÁRIOS.....	119
4.1	O contexto urbano voltado à estrada união e indústria e a ferrovia.....	126
5	INSTITUIÇÕES FUNDADAS E FOMENTADAS POR FERROVIÁRIOS, RELIGIÃO, FERROVIA E IMPRENSA.....	146
5.1	A Imprensa.....	148
5.2	Relação de Ferrovia e Imprensa.....	149
5.3	Imprensa Regional.....	151
5.4	Religião e Bandas de Música.....	157
5.5	A Igreja de São José “Operário” no Bairro do Triângulo.....	168
5.6	Instituições históricas ligadas a ferrovia e aos ferroviários.....	172

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	179
REFERÊNCIAS.....	182
ANEXOS.....	192
APÊNDICES.....	236

INTRODUÇÃO

O tema ferrovia do Vale do Paraíba tem sido nosso principal assunto de estudo e atenção nos últimos vinte anos em diferentes aspectos – social, demográfico, econômico e político. Analisamos o aspecto cultural, a formação de bandas de música civis, grupos teatrais, jornais (imprensa), clubes e times de futebol que se entrelaçam com o contexto já citado. Temos a plena convicção de que ainda existe muito mais a ser pesquisado, pois o Vale do Paraíba possui inúmeros nuances de repercussão na história nacional e internacional.

O vale do rio Paraíba do Sul, ou simplesmente Vale do Paraíba, compreendendo terras das províncias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, passou por uma completa alteração no curso de duas gerações. Relativamente desocupado em 1800, cinquenta anos depois havia adquirido o caráter de típica região escravista de plantation. Algo semelhante havia ocorrido em outros momentos e espaços na história do Brasil, como na Zona da Mata pernambucana e no Recôncavo Baiano na passagem do século XVI para o XVII, ou no Maranhão e em Campos dos Goitacazes nas décadas finais do século XVIII. A escala do que se verificou no Vale do Paraíba na primeira metade do século XIX, contudo, foi inédita, e, seu impacto para a conformação do Estado nacional brasileiro, decisivo. Já se escreveu que, se a cafeicultura tivesse deixado raízes em outra região do território nacional e não nas proximidades da Corte, a história do Império bem poderia ter sido outra. Daí o dito oitocentista “o Brasil é o Vale”, com larga carreira no senso comum e mesmo na historiografia. Mas não apenas isso. Poder-se-ia igualmente afirmar que o café como produto de massa era o Vale. Afora o completo domínio que o Brasil assumiu no mercado mundial do artigo ao longo do século XIX, o volume inaudito de sua produção foi central para a própria transformação da natureza daquele mercado, que passou das restrições ligadas ao consumo de luxo para a escala qualitativamente distinta do consumo de massa¹.

Trazendo essa realidade nacional/internacional ligada a cafeicultura, escolhemos a cidade de Paraíba do Sul/RJ, mais especificamente o Distrito de Entre-Rios para ilustrar toda a discussão que ocorre neste trabalho, onde procuramos elucidar de forma bem clara e objetiva todas as transformações que aconteceram já citadas através desta localidade.

Somente com a reflexão é que poderemos ampliar o prisma sobre momentos ainda obscuros da História do Brasil. O que nos fascina na pesquisa histórica é nunca esgotar a temática e sim apenas dar contribuições que nos levam a novos

¹ **TOPIK**, Steven. *The Integration of the World Coffee Market*. In: **CLARENCE-SMITH**, W. G.; **TOPIK**, S. (Org.). *The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989*, p. 21-49

questionamentos que resultarão em novas pesquisas, análises e reanálises de documentos, novas leituras buscando o conhecimento.

Inicialmente, a estrada de ferro foi nomeada como “Dom Pedro II” e, posteriormente, como “Estrada de Ferro Central do Brasil”. O fato é que onde esses trabalhadores passavam deixavam um legado cultural que subsistem em outros casos. À medida que o traçado da construção da estrada ferroviária era iniciado, um grupo de trabalhadores era enviado à localidade para os trabalhos iniciais. Assim que o desenvolvimento das obras e das construções estava consolidado, o mesmo grupo era enviado para a próxima localidade dando continuidade ao projeto ferroviário enquanto uma parte ficava no local dando continuidade às obras.

No tempo ocioso, esses trabalhadores se organizavam em suas artes, seja música, teatro ou outras formas. Como sempre estavam sendo remanejados para dar continuidade ao traçado ferroviário, havia uma divisão “celular”; em outras palavras, aqueles trabalhadores que permaneciam no local se ocupavam em ensinar outros para integrar ao mediante a falta dos companheiros transferidos. Por outro lado, aqueles que foram transferidos também se preocupavam em suprir o grupo. Assim se dava a implantação e expansão cultural por onde a estrada de ferro passasse, fosse por um tempo curto ou prolongado. Posto isso, o objeto de pesquisa deste projeto refere-se ao conjunto de atividades dos operários em seu tempo de descanso e ociosidade, pois para vivenciarem o lazer e a distração organizavam atividades culturais amadoras.

Inicialmente, as atividades não apresentavam grande expressão, pois não havia nenhum tipo de incentivo. Porém, com o passar do tempo, as manifestações artísticas foram se avolumando a ponto de serem oficializadas mesmo com a estagnação e posterior declínio ferroviário, sendo incorporadas à cultura e história local. Diante desse reconhecimento social, tornou-se impossível fazer menção a qualquer registro histórico sem citar ao menos algumas destas manifestações centenárias. Nas oficinas ferroviárias, os trabalhadores da construção e da manutenção da linha férrea ou das estações, transmitiram não somente seus ofícios para seus descendentes e para a comunidade como também suas práticas culturais. Assim sendo, algo que a princípio era secundário, passou a ter relevância e ser primordial nas festas de rua, quermesses e festejos em geral.

O projeto delimita o estado do Rio de Janeiro, em especial, o Vale do Paraíba Fluminense, especificamente o atual município de Três Rios. As manifestações

culturais do período mencionado ainda permanecem reluzentes no Estado de Minas Gerais e São Paulo nas cidades onde a antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II e, posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil passaram. A fim de melhor demonstrar o impacto cultural, será utilizado como “pano de fundo histórico” o “povoado de Entre Rios” antes da chegada dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1860; ou seja, seis anos antes da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil. O impacto causado no povoado com a chegada da ferrovia também atingiu o setor sociocultural que teve seu apogeu entre 1920 e 1930 (COUTINHO, 1930). O recorte da pesquisa encontra-se entre o ano de 1910, uma vez que nesse ano ocorreu a organização institucional do “Grêmio Musical Primeiro de Maio”, do “Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correa” e do “Jornal Entre Rios”. O fechamento do recorte está no ano de 1930, devido o apogeu vivido por esses acontecimentos e, o início da “Era Vargas” que gerou mudanças estruturais profundas na política ferroviária por meio de remanejamentos e promoções dos ferroviários para outros locais enfraquecendo o movimento, já que eram os principais incentivadores dessas manifestações culturais.

A pesquisa demonstrou que, em vários movimentos, destacaram-se operários do 3º Depósito (Oficina) da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, consolidando Jornais (imprensa), Bandas de Música, Grupos Teatrais, Igrejas, Hospitais. Além da grande influência na política local e regional, houve um reconhecimento destes movimentos também no cenário nacional que, por vezes, recebeu autoridades, tais como, o próprio Presidente Getúlio Vargas. A expressão política conquistada pelo “Povoado Entre Rios” levou-a a elevada categoria de 2º Distrito, culminando com a sua emancipação político-administrativa e criando próprios meios de divulgação, como os jornais dos quais muitos fazem parte do cotidiano trirriense até os dias atuais. Assim, o projeto propõe investigar como esse legado cultural gerado, de forma tão explícita, pela passagem dos trilhos influenciou no crescimento e desenvolvimento cultural trirriense, ou seja, estão totalmente ligados à chegada da ferrovia.

Apoiando-se em E. P. Thompson (1988, p.528),

Debruçar-se sobre “Costumes em comum” significa abrir portas para interpretações que visam primariamente os sujeitos invisibilizados, rompendo o mito da inércia populacional ao fundamentar a participação popular dos sujeitos em busca de sobrevivência e manutenção dos seus costumes.

O presente estudo discute os conceitos patrimônio cultural e imaterial, relacionando-os à tradição, memória, modernidade e práticas sociais. A memória coletiva é algo bastante vivo entre os músicos de banda e compõe a tradição e a identidade das pessoas do local onde ela é vivida. Portanto, esses conceitos e suas definições serão articulados de acordo com a realidade social das liras estudadas. Trata-se da origem social e da profissão dos músicos, pois as primeiras entrevistas realizadas com eles na “pesquisa piloto”, estas questões receberam maior destaque. Também foi possível notar que, desde o princípio, quando foram criadas as liras no século XVII, escravos e barbeiros eram os que assumiam a função de músico na sociedade da época. Com essa informação, houve a possibilidade de analisar como se define esta realidade atual nas bandas de Três Rios/RJ, a partir do depoimento dos instrumentistas. A relação das liras, grêmios musicais com o público que as prestigia também serão buscados. Assim sendo, espera-se com este trabalho de doutoramento trazer a luz um tema notório, mas ainda não elucidado.

Neste trabalho, apresentamos considerações sobre o surgimento, crescimento e desenvolvimento de Entre-Rios, que veio a ser vila, distrito de Paraíba do Sul/RJ e, com o crescimento demográfico e econômico, ultrapassou a cidade de Paraíba do Sul, graças a dois fatores: o primeiro, a passagem da Estrada União Indústria por terras de fazendas, e o segundo: a chegada da Estrada de Ferro. Pela localização estratégica geográfica, o crescimento foi uma consequência fazendo o que muitos chamaram de “terras das oportunidades”.

O objetivo deste trabalho é abordar a localidade de Entre-Rios pelas “lentes da cultura”, utilizando como objeto de pesquisa, entidades culturais centenárias existentes que foram organizadas de forma direta ou indireta por ferroviários. Direta, com a participação de ferroviários efetivamente; indireta, com os familiares dos ferroviários e comerciantes que vieram para Entre-Rios atraídos pelo movimento e crescimento da localidade. Como já destacado, o local surge sem grande estrutura havendo necessidade de algum tipo de lazer e entretenimento. Assim surgiram grupos teatrais, bandas de música, times de futebol a fim de preencher essa lacuna sociocultural.

Trouxemos, ao debate acadêmico, a trajetória, analisando documentos orais, escritos, e imagens fornecidas pelos músicos e familiares dos músicos, artistas, promovendo assim a recuperação da memória social e urbana de Três Rios/RJ,

criando um instrumento de valorização do patrimônio cultural imaterial. A literatura aponta que houve desenvolvimento e consolidação cultural na cidade de Três Rios/RJ no período compreendido, entre 1910 e 1930. Os momentos de lazer, descontração e ociosidade constituíram o ápice ferroviário na região, sincronicamente enquanto se implantavam e ampliavam os trabalhos ferroviários na cidade de Três Rios/RJ. Partindo da premissa que as manifestações culturais centenárias deste município continuaram de forma ininterrupta até os dias atuais e que possuem farta documentação escrita, impressa e iconográfica preservados,

No primeiro capítulo, trabalhamos a questão do recorte temporal e geográfico do tema, da importância desse período, bem como dessa localidade. Quais os indicadores e marcadores socioculturais que justificam essa pesquisa. Já no capítulo segundo contextualizamos o surgimento e organização das bandas de música no Brasil, suas influências europeias, sua militarização, composição e adequação à realidade brasileira apontando essas lentes para o Rio de Janeiro.

No capítulo terceiro, mergulhamos na história da música na Vila de Entre-Rios, os primeiros músicos, os primeiros grupos que se formaram a partir da chegada da ferrovia, os músicos remanejados para a localidade que passaram a compor a banda e a preocupação de se manterem em uma escola de música, já prevendo, como aconteceu diversas vezes, remanejamento desses ferroviários para outros locais de trabalho.

O quarto capítulo é voltado ao esporte, mostramos os surgimentos de times, rivais irmanados (mesmo que antagônico, os dois principais times eram formados por ferroviários para disputar entre si), essa rivalidade era lubrificada com o coleguismo ferroviário, pois quando havia disputa com times externos, se fazia a composição dos dois times, com os melhores de cada um a fim de se ter uma partida com categoria. Importante ressaltar que os treinos e partidas só aconteciam depois das dezesseis horas, durante a semana, e aos finais de semana, fora do horário de serviço na ferrovia. A ferrovia movia a localidade e tudo deveria se adequar a ela.

O quinto e último capítulo mostra a herança, o que foi composto, fundado e fomentado por ferroviários, instituições que ganharam vida e voz graças à ferrovia, tais como a imprensa, com as constantes notícias de novos horários dos trens, mudanças da tarifa, entre outros assuntos. Aborda também a religião, que se utilizava da banda de música para seus eventos, onde ferroviários prestavam cultos

sob o som da banda de música formada por eles mesmos, colégios formados e fomentados por ferroviários e por fim, a loja maçônica que, com a chegada de três maçons do mesmo ofício, arrebanharam mais sete companheiros para formar uma loja.

Temos a plena certeza e consciência de que neste trabalho o tema não será esgotado e novas fontes surgirão a fim de ampliá-lo, trazendo assim, à baila, mais questões e questionamentos. Desejamos com este, promover um debate lúcido com questionamentos que culminarão no não esquecimento da temática, contribuindo assim para marcar de forma singela a história.

1 PANORAMA HISTÓRICO DO ESPAÇO DO TEMPO NO VALE DO PARAIBA

“Sem o conhecimento da história local, não podemos entender nada do passado. Essa é a primeira e fundamental verdade de toda a história”.²

“A verdadeira transformação deu-se em terra: pelas Estradas de Ferro e, assim mesmo, não pelo aumento da velocidade tecnicamente possível das Locomotivas, mas pela extraordinária extensão da construção das Linhas [...] O penúltimo quarto do século XIX era, em termos quantitativos, a primeira autêntica Idade das Estradas de Ferro. As construções dos grandes troncos ferroviários naturalmente ganharam a maior parte da publicidade. Era realmente, visto como um todo, o maior conjunto de obras públicas existentes e quase o mais sensacional feito da engenharia conhecido até então na história.”³

O presente estudo propõe discussão histórica e cultural sobre as manifestações culturais no Vale do Paraíba Fluminense seja banda de música, teatro, esportes, jornais, em especial ao longo da construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1856-1889) posteriormente denominada Estrada de Ferro Central do Brasil, a partir de 1899. As bandas de música dos escravizados integralizaram as bandas militares, as bandas civis das localidades por onde passou a Estrada de ferro citada foram registradas, organizadas, denominadas, instituídas entre 1910 a 1930. Para consecução desta pesquisa, delimitamos este trabalho no período citado onde conseguimos maior número de documentos, jornais, periódicos, revistas, depoimentos e iconografias de época para melhor compreensão dessas organizações.

O espaço selecionado para o estudo foi o entorno da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1856-1889) posteriormente denominada Estrada de Ferro Central do Brasil, por tornar-se relevante para a integração da então capital federal para escoamento de uma das principais riquezas exploradas – o café, tendo nesse período como locais de maior destaque no cenário nacional de produção cafeeira Vassouras e Valença/RJ.

A então Vila de Entre-Rios, distrito de Paraíba do Sul/RJ foi o ponto de partida, devido às atividades do 3º Depósito Ferroviário, recebeu trabalhadores de outras localidades vindos de outros setores e Depósitos ferroviários, formaram a Banda do Grêmio Musical 1º de Maio, Grupo Dramático Beneficente Dias Braga e

² **BLOCH**, Marc. *Apologia da história ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

³ **HOBSBAWN**, Eric. *A Era do Capital*. Paz & Terra; Edição Revista (31 dezembro 2012) Pág. 97.

Entrerriense Futebol Clube. Há questões que tentaremos elucidar ao longo desse trabalho, tais como se esses músicos “enxertaram” bandas preexistentes, bandas essas formadas por ex - escravos. Destacamos as terras que atualmente pertencem ao município de Três Rios/RJ pela importância ferroviária para a então Vila de Entre-Rios. As terras que hoje formam o atual município de Três Rios/RJ, antiga Vila de Entre-Rios que pertencia à Paraíba do Sul/RJ, eram terras que faziam parte da Fazenda Cantagalo⁴.

No início de 1848, o Imperador D. Pedro II percorre as fazendas de café do interior da província do Rio de Janeiro, em um roteiro com saída de Petrópolis, passando por Sumidouro, pela Vila da Paraíba do Sul e por Vassouras. Nessa viagem, recebe uma reivindicação dos fazendeiros, “sustentáculo político e financeiro da monarquia”⁵, para a realização de melhorias nas estradas, sobretudo no Caminho Novo. A economia brasileira no século XVIII era essencialmente agrícola, voltada para a exportação, tendo como principal produto o café, exigindo estradas em condições de servir como vias de escoamento da produção.

Pelo Decreto Imperial nº. 1.301 de 7 de agosto de 1852, aprovado pela Assembleia Geral Legislativa em 11 de setembro daquele ano, o Imperador D. Pedro II autorizou a construção e exploração, por 50 anos, pela Companhia União e Indústria, de duas linhas de estrada (...)

“(...) começando nos pontos mais apropriados à margem do Rio Paraíba, desde a Vila deste nome até o Porto Novo do Cunha, se dirijam uma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com ramal desta cidade para a de São João Del Rei e outra pelo município de Mar de Espanha, com direção à cidade de Ouro Preto; e desejando promover, quanto possível o benefício da agricultura e do comércio das indicadas localidades, facilitando as comunicações entre aqueles pontos e as relações entre as duas Províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais...”⁶

⁴ “O território trirriense nada mais era do que uma grande fazenda chamada Cantagalo. Esta fazenda pertencia ao Barão de Entre-Rios – Antônio Barroso Pereira (Júnior como se vê em alguns documentos). O Barão teve apenas um casal de filhos, o 2º Barão e Visconde de Entre-Rios - Antônio Barroso Pereira (este foi o 3º com o mesmo nome na família), e a Viscondessa, mais tarde Condessa do Rio Novo - Mariana Claudina Barroso Pereira.” NASCIMENTO, Cínara Maria Basto Jorge Andrade do. *Paraíba do Sul e região*. Disponível no site: <http://www.cbg.org.br/cartamensal/CM93.pdf>. Acesso em 05 de jan. 2012.

⁵ **DAVID**, Eduardo Gonçalves. *A mula do ouro: paixões e dramas por trás da construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas*. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009.

⁶ **DAVID**, Eduardo Gonçalves. *A mula do ouro: paixões e dramas por trás da construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas*. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009, p. 113.

Como iniciativa privada do Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, apoiado inteiramente pelo Imperador, com participação de fazendeiros da Zona da Mata mineira, preocupados com as melhorias dos meios de transporte de suas produções, a estrada União e Indústria acabou se configurando na primeira rodovia pavimentada do Brasil. O contrato para a realização da obra foi aprovado pelo Decreto de S. M. Imperial D. Pedro II nº. 1755 de 19 de março de 1856, iniciando a 1ª seção de Petrópolis a Pedro do Rio, em 12 de abril do mesmo ano, com uma cerimônia de inauguração, onde se fizeram presentes o Imperador e a Imperatriz Tereza Cristina.

O acordo definia, nos dois primeiros parágrafos, quanto ao traçado da estrada, o seguinte:

“1.ª A companhia União e Indústria obriga-se a construir e conservar á sua própria custa uma linha de estrada que, começando em Petrópolis, se dirija á margem direita do rio Paraíba junto a ponte em construção, defronte da vila do mesmo nome. Esta estrada deverá tocar no lugar denominado Três Barras (ou seja, passando por aí a linha principal, ou por via de um ramal dela derivado no ponto que mais convier), e oferecerá em qualquer estação do ano, cômodo e seguro trânsito para carros de quatro rodas, carruagens e diligências (...)

2ª A estrada considerar-se-á dividida em duas seções: a 1ª começa em Petrópolis e termina no lugar ou fazenda denominada do Pedro do Rio; a 2ª será desse lugar até á ponte em construção defronte da vila da Paraíba do Sul, compreendendo o ramal para o lugar denominado Três Barras, se houver de ser construído por não convir que toque nesse ponto a linha principal, seguindo-se quando for possível o alinhamento feito para a estrada de ferro projetada pela imperial companhia de navegação e estrada de ferro de Mauá.”⁷

Podemos aqui citar três momentos de relevância à nossa pesquisa sendo:

Primeiro, a construção e passagem da Estrada União e Indústria saindo de Petrópolis para Juiz de Fora com a construção da “*Ponte das Garças*”⁸;

⁷ Relatório da Província do Rio de Janeiro de 1856 – Decretos – digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível nos sites: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u833/000081.html> e <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u833/000082.html>. Acesso em: 9 de set. de 2011. **APUD: MATTOS, André Luiz Reis. FOTOGRAFIA, HISTÓRIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES E NARRATIVAS IMAGÉTICAS DA VILA DE ENTRE-RIOS (1861 - 1939).** Dissertação de Mestrado. USS – Vassouras/RJ. 2012.

⁸ Considerada a maior obra de engenharia da estrada União e Indústria, foi edificada sobre o rio Paraíba do Sul, com 153 metros de extensão, três vãos de 51 metros e pilares de 1,80 metros de espessura. As vigas da cabeceira mediam 5,30 metros de altura e largura de 5,50 metros, “formando uma caixa em treliça metálica montada no local. O engenheiro José Keller, responsável pelas obras Aquém Paraíba, acompanhou de perto o serviço de montagem das peças importadas da Inglaterra.” Foram utilizadas 300 toneladas de ferro, 12.000 tijolos e 78 metros cúbicos de madeira empregada no soalho. **APUD: DAVID, Eduardo Gonçalves. A mula do ouro: paixões e dramas por trás da**

Segundo acontecimento que gerou um crescimento considerável dando um caráter mais urbano e menos rural, a chegada dos trilhos da ferrovia;

Terceiro maior evento que levou a outro salto de crescimento, as ampliações do 3º Depósito Ferroviário de Governador Portela e de Porto Novo do Cunha para Entre-Rios⁹.

Com a construção e passagem da Estrada União e Indústria saindo de Petrópolis para Juiz de Fora com a construção da “*Ponte das Garças*”¹⁰, que propiciou a travessia do rio Paraíba encurtando a viagem. Com isso, as viagens de Petrópolis a Juiz de Fora eram feitas em carruagens e havia doze estações para “*troca dos muares*” e para os passageiros fazerem refeições e irem ao banheiro. Na vila de Entre-Rios ficava a 6ª estação.

“Mariano Procópio Ferreira Lage conseguiu finalizar seu empreendimento graças às suas boas relações com o Imperador, e à percepção do Major Antônio Barroso Pereira, diplomado por D. Pedro II, em 1852, com o título de Barão de Entre-Rios, que vislumbrou possibilidades de negócios e comercialização da produção de suas fazendas, com a passagem da estrada em suas terras. A União Indústria foi inaugurada cinco anos após a assinatura do contrato, em 23 de julho de 1861, com uma viagem do Imperador D. Pedro II e comitiva, de Petrópolis a Juiz de Fora, descrita na obra “Doze horas em diligência”, de Revert Henry Klumb, publicada em 1872, um guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora, trabalho que o autor definiu como:

construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009.

⁹ A fraca importância do capital estrangeiro, principalmente o britânico, nas ferrovias da região Sudeste é confirmada pelo estudo de Andréa Rabello. (1996:124). Segundo a autora, até o final do Império não houve investimentos da Inglaterra no setor ferroviário fluminense. A sua implantação contou basicamente com a participação do capital nacional, público ou particular. No entanto, a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, provinham de diferentes países, como a França e Estados Unidos e não somente da Inglaterra, como acreditava-se. Havia, ainda, as próprias oficinas nacionais, como a Dom Pedro, para a manutenção e até construção de vagões para várias empresas. **APUD: Paula**, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000. 356 p. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, 2000. Bibliografia: p. 331–344.

¹⁰ Considerada a maior obra de engenharia da estrada União e Indústria, foi edificada sobre o rio Paraíba do Sul, com 153 metros de extensão, três vãos de 51 metros e pilares de 1,80 metros de espessura. As vigas da cabeceira mediam 5,30 metros de altura e largura de 5,50 metros, “formando uma caixa em treliça metálica montada no local. O engenheiro José Keller, responsável pelas obras Aquém Paraíba, acompanhou de perto o serviço de montagem das peças importadas da Inglaterra.” Foram utilizadas 300 toneladas de ferro, 12.000 tijolos e 78 metros cúbicos de madeira empregada no soalho. **APUD: DAVID**, Eduardo Gonçalves. *A mula do ouro: paixões e dramas por trás da construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas*. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009.

“(…) uma ligeira descrição dos lugares notáveis, atravessados por uma estrada magnífica. Esta obra não tem merecimento senão o de ser: o primeiro guia ilustrado de desenhos copiados da fotografia (...) A ideia primeira é de 1861, em 1863 trabalhei nela, em 1864, 1865 e 1866 acabei as vistas, em 1870 tratei da publicação com um editor e enfim em 1872 vejo-a realizada!”¹¹

As fazendas revelam um cotidiano agrícola apenas com pastagens e matas nativas. Com o objetivo de desenvolver a economia do império, exige que se haja pessoas para essa nova atividade, criando-se um conglomerado no meio do nada.

A construção da estação rodoviária foi acompanhada de 29 casas para os funcionários que tinham famílias, havendo alojamento para os solteiros, em dependências próximas aos armazéns. Sexta e maior das doze estações das mudas da estrada União e Indústria, esta edificação estabeleceu-se historicamente, como o núcleo inicial na formação da Vila de Entre-Rios. O espaço urbano surge como um ativo arraial ao redor da movimentada estação rodoviária, onde eram embarcadas dezenas de arrobas de café e outras mercadorias, oriundas das fazendas da Zona da Mata mineira e do Vale do Paraíba (mais próximas), e passageiros, (existia uma estrada interligando a estação à Vila da Paraíba do Sul) com destino a Petrópolis, e principalmente para a capital do Império, o Rio de Janeiro; transformando-se depois, numa Vila com um comércio atraente, e possibilidades de conquistas econômicas, para aqueles que chegavam às suas terras.

[...]

“Na área cedida pelos Fazendeiros do Cantagalo à Companhia União e Indústria, outras casas foram erguidas, de sorte que aos poucos o arraial foi contando com algum comércio, como vendas, lojas e botequins. Nas proximidades da rodoviária foram construídas mais algumas casas, para moradia e comércio, estas pelos proprietários da Fazenda de Cantagalo, que as iam arrendando aos interessados em explorar as possibilidades da movimentação resultante do arraial que a União e Indústria ensejou.”

[...]

Antônio Ribeiro de Sá, neto do Barão Ribeiro de Sá, anota em seu livro, baseado na notícia da viagem de D. Pedro II de Petrópolis/RJ a Juiz de Fora/MG, pela União e Indústria, publicada no Jornal do Comércio daquele ano, que:

“Um quarto de hora depois de atravessar a ponte [Ponte das Garças], chegaram à Estação de Entre-Rios. O edifício principal dessa bela estação é de madeira, com almofadas de reboco de barro rústico, conservando a cor natural, produzindo lindo efeito.”¹²

A visão dessa feitura aos olhos nacionais à época era que:

“...fala-se muito em transportar as tendas de Israel para o anfiteatro da margem direita ou para as terras do barão de Entre-Rios. Ideia, aliás, bem razoável. Porque, se a pequena cidade se mudar, poderá reflorir, graças ao caminho das Minas que vem ao seu encontro por Pedro do Rio e por

¹¹ **MATTOS**, André Luiz Reis. *FOTOGRAFIA, HISTÓRIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES E NARRATIVAS IMAGÉTICAS DA VILA DE ENTRE-RIOS (1861 - 1939)*. Dissertação de Mestrado. USS – Vassouras/RJ. 2012.

¹² **MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

Barbacena. Uma estrada e um rio, que mais falta para que ela se transforme nem em próspero mercado?"¹³

Observa-se que o acordo mencionava a possibilidade de a estrada passar por Três Barras como linha principal ou como ramal, conforme estudos anteriormente elaborados pelo major Júlio Frederico Koeler (1840). Este arquiteto alemão foi encarregado pelo Imperador de produzir novos mapas a partir da ponte de Paraibuna até Petrópolis, estabelecendo um caminho que efetivamente viesse cortar estas terras. Instituir que o percurso atravessasse a ponte defronte à Vila da Paraíba do Sul, atendia, naquele momento, aos interesses dos fazendeiros de café da região do vale do Paraíba. O prazo para a construção das duas seções foi determinado em quatro anos, após a assinatura do acordo.

A obra demandava diligências notáveis para os engenheiros e operários, pois o percurso era entrecortado por cursos d'água e pelas escarpas graníticas da serra do Taquaril. O Comendador Lage contratou para a empreitada os engenheiros Antônio Maria de Oliveira Bulhões, brasileiro, que foi o responsável pelo trecho entre Petrópolis e Três Barras (*Aquém Paraíba*) nos territórios da atual cidade de Três Rios/RJ, e o alemão José Keller, que assumiu a responsabilidade do trecho Três Barras a Santo Antônio do Paraibuna (*Além Paraíba*), atual Juiz de Fora/MG.

A definição do percurso da 2ª seção da estrada foi fundamental para a escolha do local da construção da Ponte das Garças e da edificação, adiante, da Estação Rodoviária de Entre-Rios. No relatório apresentado por Mariano Procópio à Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria em 7 de maio de 1863, a ponte aparece com a denominação de Ponte de Entre-Rios, limite entre as duas seções da estrada.

Atendendo a uma determinação do acordo, a empresa apresentou à presidência da Província do Rio de Janeiro, plantas organizadas pelo engenheiro Antônio Bulhões, no dia 20 de junho de 1857, indicando que pretendia seguir o seguinte trajeto para a 2ª seção da estrada:

“(...) descer o rio Piabanha, desde o Pedro do Rio, pela Barra Mansa, Posse, confluência do Rio-Preto e fazenda de Francisco Gomes, até o lugar chamado João Gomes, na margem direita do rio da Paraíba; lançar um

¹³ **Charles Ribeyrolles** – Brasil Pitoresco – 1860. **APUD: JORGE**, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag.

ramal por este rio abaixo até as Três-Barras, e com outro subir até a ponte de pedra em construção defronte da vila da Paraíba do Sul.”¹⁴

A Companhia União e Indústria sinaliza, então, que a estrada na sua 2ª seção teria um trecho de Petrópolis até Três Barras, com outro ramal indo até a ponte na Vila da Paraíba do Sul, não garantindo que desta seguiria pelo Caminho Novo até a ponte de Paraibuna, na divisa entre as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Tal iniciativa ensejou a indicação do engenheiro Cristóvão Bagott Lane, pelo vice-presidente João Manuel Pereira da Silva, conforme consta do seu relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro, na 2ª Seção da 12ª legislatura, no ano de 1857, para proceder aos exames necessários sobre a linha que deveria seguir a estrada, na sua 2ª seção, segundo o determinado no contrato.

Antes de assinalar as instruções ao engenheiro, João M. P. da Silva relaciona o que definiu como “histórico da questão”, descrevendo o trajeto do antigo Caminho Novo:

“A antiga estrada de Minas Gerais à cidade do Rio de Janeiro chegava ao Porto da Estrela, situado à margem direita do rio Inhomerim; daí por mar era a comunicação com a capital do império. Essa estrada foi construída às expensas dos cofres gerais e provinciais de Minas e Rio de Janeiro. Entrava na província deste último nome pela ponte coberta sobre o rio Paraibuna, que separa os limites de ambas as províncias. Do Paraibuna seguia para a vila da Paraíba do Sul, assentada sobre a margem esquerda do rio do mesmo nome; e daí, atravessando-o até agora em barcas, mas logo que findar a ponte de pedra, que se está a muitos anos construindo, e que brevemente ficará concluída, vinha pelos lugares denominados Governo, Lage, Cebolas, Patupulba, Secretario, Pegado, Pedro do Rio, Sumidouro, Manga Larga, Olaria, Córrego Seco hoje Petrópolis e fabrica da pólvora. Havendo a presidência da província do Rio de Janeiro conseguido realizar uma navegação regular por vapor ao porto de Mauá, construir uma via férrea daí à fábrica da pólvora, e subir a serra até Petrópolis por uma estrada normal de rodagem; pensou desde logo em fazer seguir pelo mesmo sistema e com o mesmo desenvolvimento a mencionada estrada, continuando-a de Petrópolis para diante.”¹⁵

João Manoel P. da Silva deixa claro que o pensamento do governo da Província do Rio de Janeiro era o de se utilizar de parte do Caminho Novo, que

¹⁴ Relatório da Província do Rio de Janeiro de 1857, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível nos sites: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000119.html> e <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000120.html>. Acesso em: 10 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

¹⁵ Ibidem, disponível no site: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000117.html>. Acesso em: 10 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

ligava a ponte de Paraibuna a Petrópolis, passando pela Vila da Paraíba do Sul. A ponte, indicada neste trecho, sobre o rio Paraíba do Sul, foi

“Idealizada por Júlio Frederico Koeler, e demorou muitos anos para ficar pronta devido a diversos problemas. Quem conseguiu terminá-la foi Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá, que trouxe da fundição da Ponta da Areia, que hoje leva o seu nome, as peças de metal que não podiam ultrapassar 3 metros, porque vinham em lombo de burro subindo a serra da Estrela.”¹⁶

Iniciada em 1836, em atenção ao pedido encaminhado pelo Barão do Piabanha, Hilário Joaquim de Andrade para substituição da passagem pelo rio por barcas, a ponte do Paraíba, por onde deveria passar a 2ª seção da estrada, foi entregue ao trânsito somente em 13 de dezembro de 1857, antes de terminada a União e Indústria. Ao evitar este percurso por questões econômicas e políticas, Mariano Procópio favorece a formação urbana daquela que seria no futuro, a cidade de Três Rios.

Ainda quanto ao escrito do vice-presidente da província do Rio de Janeiro, antes de encerrar, retoma os dois artigos iniciais do contrato, para informar que a 1ª seção encontrava-se praticamente finalizada - o que ocorreu em 18 de março de 1958, com marco do alto da Vila Thereza, em Petrópolis, indo até Pedro do Rio (em 01 de abril deste mesmo ano, começou o serviço de transporte em duas diligências) e depois, para afirmar, mais uma vez, que a 2ª seção deveria findar na ponte defronte a Vila da Paraíba do Sul, compreendendo o ramal para Três Barras, “*se houver de ser construído por não convir que toque nesse ponto a linha principal*”.¹⁷ A missão do engenheiro Lane era definir, então, o melhor percurso que corresponderia às condições contratuais, em relação à 2ª seção da estrada, sendo-lhe lembrado que os pontos obrigados pelo convênio são apenas dois: Paraíba do Sul e Três Barras, “*o primeiro sempre como fim; o segundo como ramal ou intermediário*.”¹⁸

¹⁶ Informação enviada a mim por Cínara Jorge, através de correio eletrônico. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

¹⁷ Relatório da Província do Rio de Janeiro de 1857, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível no site: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000118.html>. Acesso em: 10 de set 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

¹⁸ Ibidem, disponível no site: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000119.html>. Acesso em: 10 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

A solicitação de José Manuel ao engenheiro, afirmava-se na pretensão da direção da companhia (contrária à vontade do governo fluminense), aventado em ofícios dirigidos a ele, de levar a estrada que construía na província de Minas, pelo registro do Paraibuna até Três Barras, e não à Vila de Paraíba do Sul. Segundo esta solicitação, seria mais dispendiosa e inconveniente a linha direta àquela vila, sendo impossível atender as normas de construção determinadas no contrato, pois era necessário desviar-se do segmento acidentado da estrada de Paraibuna até Paraíba do Sul e do caminho de Sebollas, embora tendo que vencer a serra do Caniço em Correias, próximo de Petrópolis. Assim, para a companhia de Mariano Procópio, os dois trechos da 2ª seção se “*encontrariam*” na Ponte de Entre-Rios, a ser construída na região de Três Barras.

Conforme Eduardo David¹⁹, a mudança de itinerário aconteceu porque Mariano Procópio não conseguiu apoio de Hilário Joaquim de Andrade, o Barão do Piabanha - presidente da Câmara de Vereadores da Vila de Paraíba do Sul -, e de João Gomes Ribeiro de Avelar, o Barão de Paraíba, que exigiram a divisão dos pedágios cobrados para a utilização da Ponte do Paraíba. A opção era a utilização do ramal por Três Barras, possível de ser concretizado porque o Major Antônio Barroso Pereira²⁰ concedeu a extensão de terras necessária para a estrada, cortando as Fazendas de Cantagalo e Boa União, de sua propriedade, sem cobrança de valor algum.

Essa alternativa também atendia aos interesses econômicos dos fazendeiros de café da Zona da Mata mineira, pois a mudança no percurso economizaria 21 km de extensão da estrada, mesmo que para tanto fosse preciso gastar 400 contos de réis somente na construção da Ponte de Entre-Rios. O pedágio cobrado seria revertido integralmente aos cofres da Companhia União e Indústria. É preciso assinalar que houve manifestação contrária da Câmara Municipal da Vila da Paraíba do Sul, apresentada por ofício ao governo da Província do Rio de Janeiro, quanto a

¹⁹ **DAVID**, Eduardo Gonçalves. *A mula do ouro: paixões e dramas por trás da construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas*. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009. Pág 110, 111

²⁰ “O território trirriense nada mais era do que uma grande fazenda chamada Cantagalo. Esta fazenda pertencia ao Barão de Entre-Rios – Antônio Barroso Pereira (Júnior como se vê em alguns documentos). O Barão teve apenas um casal de filhos, o 2º Barão e Visconde de Entre-Rios - Antônio Barroso Pereira (este foi o 3º com o mesmo nome na família), e a Viscondessa, mais tarde Condessa do Rio Novo - Mariana Claudina Barroso Pereira.” **NASCIMENTO**, Cínara Maria Basto Jorge Andrade do. *Paraíba do Sul e região*. Disponível no site: <http://www.cbg.org.br/cartamensal/CM93.pdf>. Acesso em 05 de jan. 2012. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

esse interesse da empresa, conforme consta do relatório de 1857²¹, sustentada nas seguintes considerações:

1º - que a direção da estrada do Paraibuna até a Vila da Paraíba do Sul, e desta para Petrópolis, seria mais regular e direta mesmo para a província de Minas-Gerais;

2º - que a finalidade e a intenção do contrato seriam de levar a estrada de Petrópolis à Vila da Paraíba do Sul, tirando-se o ramal no lugar mais conveniente para a comunicação com Três Barras, considerando-se a hipótese de seguir a estrada em direção a Três Barras, e deste ponto à Vila da Paraíba do Sul, apenas no caso da primeira via não atender as condições do contrato;

3º - que a província do Rio de Janeiro preparava-se para construir esta estrada à sua custa, e a teria executado se a Companhia União e Indústria não se apresentasse para a realização do projeto;

4º - que sendo a estrada feita com auxílio da presidência do Rio de Janeiro, mediante a garantia de juros por esta efetuada, e em seu território, a obra deveria ser antes um benefício para os habitantes da província, e não para os de Minas Gerais;

5º - que o benefício da província do Rio de Janeiro somente se conseguiria pela linha direta de Pedro do Rio à Vila da Paraíba do Sul, porque era grande, à época, a produção das fazendas de café no entorno do rio Paraíba. Além de sustentar aquela localidade, lugar de comércio e trânsito de tropas, também não se perderia a grande ponte de pedra defronte à vila, cujo investimento da província do Rio de Janeiro foi de cerca de 600:000 (seiscentos contos de réis), ficando abandonada do trânsito;

6º - que os fazendeiros mais importantes da região, incluídos nas terras que se estendem do rio Paraíba ao rio Paraibuna, e os da margem direita do Paraíba, além de parte dos fazendeiros de Paty do Alferes e Valença, ficariam privados da estrada, porque a viagem para eles seria mais longa e mais dispendiosa, com os seus produtos mais sobrecarregados no preço pelas despesas de transporte;

²¹ Relatório da Província do Rio de Janeiro de 1857, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível nos sites: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000117.html> e <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000118.html>. Acesso em: 11 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

7º - que a Companhia União e Indústria nunca explorou e nem fez explorar a linha direta do Pedro do Rio à Vila da Paraíba do Sul o que possibilitaria comprovar ou não, se ela serviria a uma estrada de rodagem.

Encerra o vice-presidente as suas orientações ao engenheiro Cristóvão Bagott Lane, afirmando que:

“Todas estas considerações de uma parte e de outra, devem ser apreciadas por Vm para orientá-lo na sua comissão, e fazê-lo compreender melhor a necessidade que sente a presidência do Rio de Janeiro, de ficar bem esclarecida para se poder resolver a direção da estrada” ²².

O parecer do engenheiro C. B. Lane foi entregue em 21 de agosto de 1857, constando da exposição realizada por Thomaz Gomes dos Santos, vice-presidente da Província do Rio de Janeiro, em 29 de julho de 1858, quando da entrega da administração ao presidente conselheiro Antônio N. Tolentino. Lane afirmou ser preferível o traçado apresentado pela companhia. Apesar deste resultado e por entender ser mais prudente, em vistas das manifestações da Vila de Paraíba do Sul, Tomaz G. dos Santos resolveu (...)

“(...) nomear em 23 do dito setembro uma comissão composta do mencionado coronel Galdino Justiniano da Silva Pimentel, do tenente-coronel Jacintho Vieira do Couto Soares e do major Sergio Marcondes de Andrade, para, em vista das referidas plantas, parecer do engenheiro Lane, e demais papéis relativos a este assunto, estudar de novo o terreno, examinar o antigo traço, e os trabalhos sobre eles feitos, verificando se seria possível melhorá-lo, e comparar o resultado de tais investigações com a linha proposta pela companhia; devendo ainda ter em consideração, indagar, e ponderar o provável volume dos produtos da província que teria de ser transportado por uma ou por outra das duas projetadas direções da estrada, averiguando para isso qual delas atravessaria terrenos mais habitados e produtivos presentemente, qual a que comunicaria tais outros de maior uberdade, posto que menos cultivados ou produtivos na atualidade, qual de semelhantes direções a que proporcionaria comunicações a esta parte da província que mais delas estivesse carecendo; tendo para tal fim em vista as irradiações das estradas ora existentes nessas localidades; levantando as necessárias plantas, e fazendo os devidos orçamentos, etc., (...) resolução esta que comuniquei ao diretor dos trabalhos da estrada o dr. Manoel de Mello Franco (...)” ²³.

²² Ibidem, disponível nos sites: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000121.html>. Acesso em: 11 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

²³ Exposição realizada pelo Sr. Thomaz Gomes dos Santos, vice-presidente da Província do Rio de Janeiro em 29 de julho de 1858 ao entregar a administração ao presidente conselheiro Antônio N. Tolentino, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível no site: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/789/000084.html>. Acesso em: 12 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

Estas determinações demonstram que as ponderações apresentadas pela Câmara Municipal da Vila da Paraíba do Sul, e a influência política de seus representantes, por algum tempo ainda mantiveram o embate. Mesmo tomando esta providência, Tomaz G. dos Santos deferiu, em 28 de outubro de 1857, a solicitação do presidente da Companhia União e Indústria que, considerando o prejuízo que poderia ocasionar a suspensão dos trabalhos da estrada, enquanto se examinava e resolvia a pendência da 2ª seção, requereu permissão para construir um ramal até Três Barras, na direção indicada pelas plantas.

Em 29 de dezembro de 1857 a comissão, por meio de ofício, apresenta o parecer final informando que o traçado...

“... que começa na margem esquerda do Piabanha e do córrego do Rosário, segue ao açude da Cachoeira no vale de Jó Grande, subindo pelo morro deste nome à chácara do doutor Cunha, na estrada velha, de onde continua até o alto do mesmo morro, e daí segue ao vale do córrego das Marrecas, indo deste ponto á ponte terminal do Paraíba; (...) é mais vantajosa do que a apresentada pela companhia União e Indústria, tanto para os fazendeiros do lado ocidental do município de Paraíba, e parte dos de Valença e Vassouras, (...) como para própria companhia”.²⁴

Encerra Thomaz a sua exposição, afirmando que apresentou à Companhia União e Indústria a conclusão da comissão, não tendo recebido, até a data da apresentação do relatório junto a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro, resposta alguma. Entendeu ser

“Incontestável é que a companhia (...) não convém um traço que a desvie da sua grande linha de Minas, de que a estrada que atravessa a província do Rio de Janeiro não é mais do que a continuação e o necessário prolongamento para chegar ao litoral, em que se acha o grande mercado, que aquela primeira província demanda”.²⁵

Estas palavras demonstram o embate político/econômico que definem bem o que desejava a companhia naquele momento, quanto ao traçado da 2ª seção da Estrada União Indústria. Na sequência dos relatórios, o embate político/econômico

²⁴ Ibidem, disponível nos sites: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/788/000096.html> e <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/788/000097.html>. Acesso em: 11 de set. 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

²⁵ Exposição realizada pelo Sr. Thomaz Gomes dos Santos, vice-presidente da Província do Rio de Janeiro em 29 de julho de 1858 ao entregar a administração ao presidente conselheiro Antônio N. Tolentino, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930) Rio de Janeiro/RJ. Disponível no site: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/788/000097.html>. Acesso em: 11 de set. de 2011. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

perde sua força. Mariano Procópio Ferreira Lage conseguiu finalizar seu empreendimento graças às suas boas relações com o Imperador, e à percepção do Major Antônio Barroso Pereira, diplomado por D. Pedro II, em 1852, com o título de Barão de Entre-Rios, que vislumbrou possibilidades de negócios e comercialização da produção de suas fazendas, com a passagem da estrada em suas terras. A União Indústria foi inaugurada cinco anos após a assinatura do contrato, em 23 de julho de 1861, com uma viagem do Imperador D. Pedro II e comitiva de Petrópolis a Juiz de Fora descrita na obra “*Doze horas em diligência*”, de Revert Henry Klumb, publicada em 1872, um guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora, trabalho que o autor definiu como:

“(...) uma ligeira descrição dos lugares notáveis, atravessados por uma estrada magnífica. Esta obra não tem merecimento senão o de ser: o primeiro guia ilustrado de desenhos copiados da fotografia (...). A ideia primeira é de 1861, em 1863 trabalhei nela, em 1864, 1865 e 1866 acabei as vistas, em 1870 tratei da publicação com um editor e enfim em 1872 vejo-a realizada!”²⁶

O **segundo** acontecimento, como já apontado anteriormente, que gerou um crescimento considerável dando um caráter mais urbano e menos rural foi a chegada dos trilhos da ferrovia. As estações ferroviárias foram responsáveis pela dinamização socioespacial das cidades, ou mesmo pela fundação de núcleos urbanos, não somente na região do Vale do Paraíba, mas em todo o Estado do Rio de Janeiro, durante o final do segundo Império, e os anos iniciais da República, tornando-se referências locais importantes. Em Entre-Rios, esta realidade apresenta-se na passagem da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a edificação, também nas terras da Fazenda de Cantagalo, de uma Estação Ferroviária, somando-se a anterior instalação da Estação Rodoviária, ocorrendo entre a construção de ambas, um pequeno espaço de tempo. Sobre este fato escreve H. Kling:

“Seis anos decorreram depois da inauguração da rodovia e eis que Entre-Rios é também alcançada pela Estrada de Ferro D. Pedro II, que constrói a sua estação terminal, exatamente defronte da estação rodoviária. A inauguração desse prolongamento ferroviário ocorreu em 13 de outubro de 1867.” [Com a presença do Imperador D. Pedro II e comitiva].²⁷

²⁶ **KLUMB**, Revert Henry. *Doze horas em diligência – Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. In: Anuário do Museu Imperial – Edição Comemorativa. Petrópolis/RJ: Editora Gráfica Serrana, 1995 p. 123.

²⁷ **KLING**, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios e outras anotações históricas*. Juiz de Fora/MG: Sociedade Propagadora Esdeva, 1969. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

O mesmo tratamento outorgado à estrada União e Indústria pelo Barão de Entre-Rios foi prestado pelo Major Carvalhinho, seu sobrinho-genro, que permitiu a travessia da ferrovia pelas terras das fazendas de Cantagalo e Boa União, além da concessão de área para a construção da Estação Ferroviária de Entre-Rios e do Depósito de Locomotivas e oficinas, “o que repercutiu muito bem na corte. Em 27 de março de 1867, D. Pedro II agraciou-o com o título de Visconde do Rio Novo.”

“Para a construção da Estrada União e Indústria, inaugurada em 23 de junho de 1861, Antônio Barroso vendeu 81.480 braças quadradas de suas terras, que foram compradas de volta por sua filha, em 1881, após a liquidação da companhia responsável pelo empreendimento. O povoado de Entre-Rios, que se formou às margens daquela rodovia, recebeu em 1867 os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 13 de agosto de 1890, pelo decreto 114, foi elevado a 2º Distrito de Paraíba do Sul.”²⁸

A Estrada de Ferro D. Pedro II passou a ser denominada, em 22 de novembro de 1889, após a Proclamação da República, Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 13 de agosto de 1890, a Vila de Entre-Rios é elevada à condição de segundo distrito de Paraíba do Sul, pelo decreto estadual nº. 114, recebendo em 1900 a Estrada de Ferro Leopoldina Railway Company Limited. No relatório de 15 de setembro de 1900, escreveu Alberto de Seixas Martins Torres, então Presidente da Província do Estado do Rio de Janeiro:

“The Leopoldina Railway Company Limited - estando concluída a construção do prolongamento do Areal a Entre-Rios, que tão importante é para a viação do Estado e principalmente para esta capital, foi autorizado o tráfego provisório em 18 de maio de 1900. Acha-se em estudos definitivos o trecho entre Entre-Rios e Serraria, tendo 16 km, 950 ms em território fluminense e 2 kms, 747 ms em território mineiro. Esse prolongamento da Leopoldina parte do km 91 + 27 ms da linha Grão Pará, ficando o ponto de partida distante 2.177 ms da nova estação de Entre-Rios.”²⁹

As duas ferrovias, em conjunto com a União e Indústria, foram vetores para a gênese de representações socioeconômico-geográficas, que acompanham a cidade por toda a sua história, elementos responsáveis diretamente pelo seu crescimento urbano e populacional. Segundo El-Kareh, a revolução ferroviária foi também uma revolução econômica, expressa no crescimento paralelo da produção mineira (hulha

²⁸ **INNOCENCIO**, Isabela Torres de Castro. *Memória de Afrodescendentes no Vale do Paraíba: de Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade a Bairro de Vila Isabel. Lugar de Memória, História e Esquecimento em Três Rios, 1882- 1951* / Isabela Torres de Castro Innocencio. -- 2015. 369 f. : il.

²⁹ **IDEM**

e ferro), da produção siderúrgica (trilhos, vagões e pontes metálicas), além da produção de máquinas e motores, dentre outras³⁰. Empreendimento de vastíssimo capital empregado, a construção de ferrovias demandava novas formas de associação, surgindo daí a sociedade por ações:

“A sociedade anônima permitia concentrar capitais em quantidades fabulosas nas mãos de uns poucos indivíduos, que criavam os mecanismos legais para manter o controle sobre o capital social da empresa. Em torno da estrada de ferro se alinhavam e se entrelaçavam interesses industriais (fornecimento de materiais) e bancários (fornecimento de capitais e serviços, como a venda das ações e obrigações). Com ela surgiram os grupos econômicos e o capital financeiro (El-Kareh, 1982: 15)”³¹.

O **terceiro**, como já destacado, maior evento que levou a outro salto de crescimento foram as ampliações do 3º Depósito Ferroviário de Governador Portela e de Porto Novo do Cunha para Entre-Rios³². Os elementos urbanos sociais que surgiram com as estradas e estações ferroviárias, e com os trabalhadores envolvidos em sua construção são marcos de identidade que se tornaram fundamentais na formação da memória dos espaços de relação de diversos municípios, ao longo de um período demarcado pelos dois últimos quartos finais do século XIX, até pelo menos, a década de 50 do século XX.

A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, além da Estação Ferroviária, construiu em sua proximidade, “um depósito de máquinas e uma oficina mecânica para reparo do **material** rodante e, como é lógico, empregando-se aí mais de cinquenta operários que precisavam ter onde morar”.³³

³⁰ Ana Castro divide as ferrovias em três grandes blocos: a) as do café; b) as da cana; c) as de integração (pouco expressivas até 1900). A importância do capital estrangeiro seria bem maior nos dois últimos grupos. **APUD: Paula**, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000. 356 p. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, 2000. Bibliografia: p. 331–344.

³¹ **Paula**, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000. 356 p. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, 2000. Bibliografia: p. 331–344.

³² A fraca importância do capital estrangeiro, principalmente o britânico, nas ferrovias da região Sudeste é confirmada pelo estudo de Andréa Rabello. (1996:124). Segundo a autora, até o final do Império não houve investimentos da Inglaterra no setor ferroviário fluminense. A sua implantação contou basicamente com a participação do capital nacional, público ou particular. No entanto, a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, provinham de diferentes países, como a França e Estados Unidos e não somente da Inglaterra, como acreditava-se. Havia, ainda, as próprias oficinas nacionais, como a Dom Pedro, para a manutenção e até construção de vagões para várias empresas. **APUD: Paula**, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000. 356 p. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, 2000. Bibliografia: p. 331–344.

³³ **IBIDEM**

Cinara Jorge cita em seu trabalho que:

“Devido à privilegiada localização, Entre-Rios foi o local escolhido para receber um depósito de máquinas e oficina mecânica para o reparo do material da EFCB. A oficina foi construída e ficava na travessia do bairro do Portão Vermelho, na altura da entrada do local hoje chamado de Pátio da Estação. A demanda de mão de obra para os trabalhadores da Central trouxe muitas pessoas de outras cidades e consequentemente suas famílias. Devido ao barulho quase que ininterrupto de martelos e ferramentas, o local passou a ser conhecido pelo nome de Largo do Barulho. Em março de 1889 começaram os preparativos para se instalar o 3º Depósito da EFCB em seu lugar definitivo, construindo-se para isso uma grande rotunda³⁴ interiormente aparelhada com trilhos. Os vagões entravam para manutenção ou conserto, davam a volta pela rotunda, parando em cada setor necessário e saíam, retornando aos seus trilhos normais. Em dezembro de 1903 o 3º Depósito ficou pronto, em lugar definitivo e construído especialmente para ser o local de manutenção e conserto de máquinas e vagões, e a oficina do Largo do Barulho foi transferida para uma rua que ainda não tinha nome (...) Um grupo de moradias geminadas, perto do 3º Depósito, foi construído para que os funcionários pudessem ter suas famílias próximas ao trabalho e algumas ainda subsistem, mesmo que constantemente reformadas e modificadas. A grande rotunda ajudava a entrada e saída dos vagões para reparos e sua grande envergadura era admirável.”³⁵

Viu-se a necessidade de construções de oficinas em locais estratégicos de fluxo e entroncamentos para armazenamento de materiais de reposição e manutenção denominados de “DEPÓSITO FERROVIÁRIO”. O DEPÓSITO CENTRAL FERROVIÁRIO foi construído nas terras da Fazenda Engenho de Dentro, no Engenho Novo, na Freguesia de Inhaúma, que, depois de pouco mais de um ano de obras, passou a sediar o principal complexo de Oficinas de Locomoção, inaugurado oficialmente em dezembro de 1871. Seguiu-se a necessidade de construções em pontos estratégicos de acordo com o fluxo de trens e ramais que se cruzavam sendo construídos dez outros depósitos sendo:

“1º DEPÓSITO FERROVIÁRIO – SÃO DIOGO; O 2º DEPÓSITO FERROVIÁRIO EM Barra do Pirahy; o 3º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Entre-Rios; o 4º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Palmyra; o 5º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Lafayette; o 6º DEPÓSITO FERROVIÁRIO EM NORTE; O 7º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Sete Lagoas; o 8º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Barra Mansa, o 9º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Portella e o 10º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Cachoeira. [...] Foram erguidos para atender a quatro mil quilômetros de vias, setecentas locomotivas e cinco mil carros de passageiros e vagões, em 1881, a rede de

³⁴ Rotunda. Construção circular que permite girar os vagões ou máquinas direcionando um local para ser depositado. Geralmente sua base é um pistão hidráulico que gira em diversas direções.

³⁵ JORGE, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag.

oficinas era considerada a mais importante da América Latina e servia também a outros estados”³⁶.

São Diogo é ainda hoje uma oficina ferroviária utilizada pela “SuperVia”, empresa de Metrô na cidade do Rio de Janeiro na Avenida Francisco Bicalho, no bairro do Santo Cristo, Palmyra é hoje a atual Barbacena/MG.

Em 1899, começaram as ampliações do 3º DEPÓSITO FERROVIÁRIO em Entre-Rios, pois já existia, porém em “*proporções acanhadas*”³⁷. Não sei se poderíamos chamar de “*oficina ou DEPÓSITO de proporções acanhadas*” por ser apenas um desvio da linha principal onde as locomotivas e vagões que apresentassem algum pequeno defeito, eram desviadas para aquele local sem nenhum recurso para pequenos ajustes. Esse local foi chamado por muitos anos de “*Largo do Barulho*” devido ao barulho de martelos e batidas constantes nos reparos ferroviários. Esse DEPÓSITO foi ampliado pelos seguintes motivos. Todo o transporte de cargas e passageiros que até então era realizado pela Estrada de Ferro Leopoldina e por diligências de Petrópolis/RJ para Juiz de Fora/MG era realizado pela Estrada União e Indústria. A partir de 1899, todos que viessem de Petrópolis/RJ no transporte de cargas ou passageiros passariam para a Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil) para seguir sentido Minas Gerais. Com isso, o fluxo de trens aumentou e essa oficina servia tanto a Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil) como a Estrada de Ferro Leopoldina.

Interessante que, em 1897 foi criada, anexo aos depósitos ferroviários, Escolas Práticas de Aprendizes, que seriam hoje as escolas técnicas tendo por objetivo o ensino de “*desenho geométrico e de peças de machinas*”.

“Em maio de 1906 o sub-diretor de Locomoção, Dr J.J. da Silva Freire, deu nova organização à escola, cuja admissão é precedida por um exame preliminar de leitura, escrita, contas e conhecimentos de cousas de uso comum, e ampliou as matérias de ensino, dividindo o curso em Preliminar, 1º e 2º anos, assim distribuídos:

Preliminar: Portuguez, arithmetica, desenho geométrico.

1º anno: Desenho de Machinas, projectivo e escalas. Arithmetica, álgebra, geometria plana e no espaço. Conhecimentos gerais sobre madeiras.

2º anno: Desenho de machinas, mecânica prática, physica e chimica (noções geraes).”³⁸

³⁶ FIGUEIRA, Manuel Fernandes (Org). *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro. 1908. **APUD:** Biblioteca da Câmara dos Deputados. Sessão de Obras Raras.

³⁷ **IDEM**

³⁸ **IBIDEM**

Para melhorar a compreensão do tema, após a Proclamação da República, em 1889, os liceus continuaram a realizar as atividades e atendimentos propostos ainda no tempo do Império. *“Durante o período republicano, os liceus foram mantidos e, em alguns estados, ampliados, servindo de base para a construção de uma rede nacional de escolas profissionalizantes”*³⁹. No Brasil Império, pode-se verificar que as práticas educativas, tanto realizadas pelas iniciativas privadas quanto pelo Estado, remetiam a duas vertentes: uma era a prática compensatória e assistencialista objetivando o atendimento dos pobres e desafortunados e a outra voltada à formação para o trabalho artesanal *“[...] considerado qualificado, socialmente útil e também legitimador da dignidade da pobreza”*⁴⁰. Segundo dados históricos do MEC (2017), em 1889, após a abolição legal do trabalho escravo, o Brasil computava 636 fábricas instaladas, com um contingente aproximado de 54 mil trabalhadores e uma população estimada em 14 milhões de habitantes, predominando a economia agrário-exportadora que contava com relações de trabalho rural pré-capitalista.

O novo regime Federativo da República veio possibilitar a realização de iniciativas por parte dos Estados da Federação no que diz respeito à organização do ensino profissional. Na concepção de Manfredi⁴¹, *“alguns governos estaduais redesenharam o funcionamento dos antigos liceus ou criaram suas próprias redes de ensino profissional”*. No Estado do Rio de Janeiro, o então governador Nilo Peçanha, por meio do Decreto n. 787 de 11 de setembro de 1906, fundou três escolas de ofício em: Campos, Petrópolis e Niterói e uma escola de aprendizagem agrícola em ***Paraíba do Sul*** [grifo nosso]. Por meio das ações abaixo descritas, em 1906, houve um marco histórico no que se refere à consolidação do ensino técnico-industrial no Brasil na:

[...] realização do “Congresso de Instrução” que apresentou ao Congresso Nacional um projeto de promoção do ensino prático industrial, agrícola e comercial, a ser mantido com o apoio conjunto do Governo da União e dos Estados. O projeto previa a criação de campos e oficinas escolares onde os alunos dos ginásios seriam habilitados, como aprendizes, no manuseio de instrumentos de trabalho. A Comissão de Finanças do Senado aumentou a

³⁹ MANFREDI, Silvia. Maria. *Educação profissional no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2002.

⁴⁰ IDEM

⁴¹ IBIDEM

dotação orçamentária para os Estados instituírem escolas técnicas e profissionais elementares sendo criada, na Estrada de Ferro Central do Brasil, a Escola Prática de Aprendizizes das Oficinas do Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro. Declaração do Presidente da República, Afonso Pena, em seu discurso de posse, no dia 15 de novembro de 1906: A criação e multiplicação de institutos de ensino técnico e profissional muito podem contribuir também para o progresso das indústrias, proporcionando lhes mestres e operários instruídos e hábeis⁴².

Nilo Peçanha, já como Presidente da República, por meio do Decreto 7566 de 23 de setembro de 1909, instaurou uma rede de 19 Escolas de Aprendizizes e Artífices. Ao longo do ano de 1910, foram inauguradas 19 Escolas de Aprendizizes e Artífices, presentes em todo o território nacional, a seguir estão elencadas as instituições que passavam a compor a Rede Federal, como também as respectivas datas de inauguração.

Quadro 1 - Inauguração das Escolas de Aprendizizes e Artífices⁴³.

Instituição	Data de inauguração
Escola de Aprendizizes Artífice de Mato Grosso	01/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Piauí	01/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice de Goiás	03/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Rio Grande do Norte	03/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice da Paraíba	06/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Maranhão	16/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Paraná	16/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice de Alagoas	21/01/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Ceará	24/05/1910
Escola de Aprendizizes Artífice da Bahia	02/06/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Pará	01/08/1910
Escola de Aprendizizes Artífice de Santa Catarina	01/09/1910
Escola de Aprendizizes Artífice de Minas Gerais	08/09/1910
Escola de Aprendizizes Artífice do Amazonas	01/10/1910

Fonte: **AGUIAR LIMA**, Célio C; 2023.

Nessa década, as Escolas eram subordinadas ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio, continuando até 1930 quando passam a ser supervisionadas pelo recém-criado Ministério da Educação e Saúde Pública. Sete

⁴² BRASIL/MEC/SETEC, 2017

⁴³ Revista Brasileira da Educação Tecnológica (2009, p. 19)

anos mais tarde, as Escolas de Aprendizes e Artífices são transformadas em liceus industriais⁴⁴. Ainda em 1930, a Educação Profissional⁴⁵ passa a ser tratada como uma política pública no Brasil, “*construindo espaço de negociação e, dessa forma, disputada por diversas frações de classes sociais*”⁴⁶. Para melhor compreensão dessa questão, precisamos aqui nos reportar a criação e construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II na sua gênese. É importante observar que constava, nos estatutos das primeiras ferrovias estabelecidas, uma cláusula específica, proibindo a utilização do trabalho escravo, tanto nos processos de construção das estradas quanto nas atividades inerentes ao próprio tráfego, como demonstra a citação abaixo referente à estrada de ferro de Petrópolis.

“A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a preferir para o serviço da empresa pessoas livres; as quais gozarão, sendo nacionais, da dispensa do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional.”⁴⁷

⁴⁴ **MANFREDI. Op. Cit.**

⁴⁵ Em 1942, as Escolas de Aprendizes e Artífices sofrem novas modificações e são denominadas escolas industriais e técnicas, configurando-se em 1959 como autarquias e sendo então denominadas como Escolas Técnicas Federais. No mesmo ano o SENAI – Serviço Nacional da Indústria foi criado pelo Decreto-Lei 4.048 de 22 de janeiro, tratando-se de uma instituição privada de interesse público, cujo objetivo era apoiar a indústria na formação de recursos humano, por meio da Educação Profissional e da prestação de serviços destinada ao trabalhador da indústria sendo este o objetivo até nos dias de hoje (SOUZA, 2011). Em 10 de janeiro de 1946, segundo Souza (2011), foi criado o SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial, por meio do Decreto Lei 8.621, uma instituição privada de interesse público, com oferta da Educação Profissional destinada à formação de trabalhadores do comércio. Publicou-se em 16 de fevereiro de 1959 a Lei n. 3552, que dispunha sobre a nova organização escolar e administrativa dos estabelecimentos de ensino industrial do Ministério da Educação e Cultura. Em seu Art. 5º, verifica-se que os cursos técnicos teriam que ser compostos de quatro ou mais séries, para que assim fosse assegurada ao estudante a formação técnica para imediatamente exercer as profissões em que as aplicações tecnológicas exigissem um profissional dessa graduação técnica. O parágrafo único deste mesmo artigo menciona que “esses cursos devem adaptar-se às necessidades da vida econômica, das diversas profissões e do progresso da técnica, articulando-se com a indústria e atendendo às exigências do mercado de trabalho da região a que serve a escola” (BRASIL, 1959). Com o passar dos anos são instituídas as Escolas Agrícolas Federais - escolas fazendas ligadas ao Ministério da Agricultura, e a partir do Decreto n. 60.731 de 19/05/1967 passam a ser supervisionadas pelo Ministério da Educação e Cultura. **APUD:** Revista Brasileira da Educação Tecnológica (2009, p. 19)

⁴⁶ **SOUZA**, Antônia de Abreu; **NUNES**, Claudio Ricardo Gomes de Lima; **OLIVEIRA** Elenice Gomes de. *Políticas públicas para a educação profissional e tecnológica no Brasil*. Fortaleza: Edições UFC, 2011

⁴⁷ **BRASIL**, Coleção de Leis. Decreto nº 1088 de 13 de dezembro de 1852. Concede a Irene Evangelista de Souza privilégio exclusivo por 80 anos para fatura de uma estrada de ferro de Petrópolis até o Rio Paraíba, nas imediações do ponto denominado – Três Barras – e daí até o o Porto Novo do Cunha. Condição nº 09. **Apud:** **RABELLO**, Op. Cit. Pág. 38.

Há de se considerar que algumas das atividades envolvidas no transporte ferroviário exigiam mão-de-obra técnica especializada, como a condução dos trens, o controle do gasto de carvão e da temperatura da fornalha, a manutenção nas oficinas, dos vagões e locomotivas, e até mesmo o trato com o público nas atividades das estações. Mas havia outras atividades que poderiam tecnicamente ser delegadas a escravos, tais como a preparação do leito das estradas (deixando a superestrutura por conta de técnicos especializados) e o próprio trabalho de estiva inerente ao carregamento e descarregamento das mercadorias entre estações e vagões.

A integralização do transporte ferroviário com a economia agro-exportadora cafeeira com base no trabalho escravo, tornava difícil o processo de inserção das ferrovias dentro desse contexto. Para maior entendimento da questão atentamos a necessidade de compreender a atividade ferroviária.

A atividade ferroviária não se encontra voltada para a *produção* cafeeira enquanto tal. A ferrovia não *produz* café, e sim transporta, auferindo então seu lucro dentro de uma esfera capitalista da economia, mas ela *depende* da produção cafeeira. Pouco importava para a atividade ferroviária, que tipo de relações econômicas eram estabelecidas na esfera de produção nas fazendas, desde que se produzisse o café ou qualquer outro produto a ser transportado.

Mas por outro lado, fossem quais fossem as relações econômicas adotadas, era importante que apresentassem um funcionamento eficiente para que não se estagnasse todo o processo. Dessa forma, as empresas ferroviárias estariam dispostas a prestar todo o apoio possível, de modo a garantir a constante produção de café, e isto implicava na manutenção do sistema escravista. Em outras palavras, não utilizar escravos em atividades ferroviárias, significava liberar braços para a lavoura e garantir assim o constante envio de produtos a serem transportados pelas ferrovias.

Uma das constantes preocupações da diretoria da Estrada de Ferro Dom Pedro II era a de formar técnicos nacionais, mesmo engenheiros, pela prática da própria empresa. Como exemplo, cito o ajudante da estação da Corte, Antônio José Trench, que recebia dois contos e oitocentos mil réis, passou para o cargo de chefe da contabilidade do tráfego, ganhando três contos e seiscentos mil réis. No entanto, Edmond Louis que havia abandonado este cargo, recebia por ele cinco contos e

duzentos mil réis.⁴⁸ A companhia ganhava duplamente: primeiro, porque economizava; segundo, porque seus empregados, sabendo que o bom desempenho poderia levar à ascensão dentro da empresa e à melhoria salarial, se tornavam mais responsáveis e dedicados. São muitos os relatórios em que o delegado da diretoria se congratula com a eficiência de seu pessoal.⁴⁹

A tendência em seu conjunto era ao aumento geral dos salários, havendo para certos cargos menos especializados uma tendência à estagnação. Esta tendência inflacionista dos salários se devia à escassez de mão-de-obra, sobretudo especializada. No relatório do engenheiro-chefe relativo ao primeiro semestre de 1860, lê-se o seguinte:

“O progresso no túnel grande não tem correspondido à minha expectativa: em meus primeiros cálculos eu supunha possível um adiantamento mensal muito mais forte do que se tem obtido. Se possuíssemos as facilidades que têm outros países para obras desse gênero, acredito que meus cálculos não se afastariam muito da verdade. Aqui, além do incômodo causado pelas águas, e de outras eventualidades a que estão sujeitas tão extensas obras subterrâneas, a grande dificuldade tem sido a de conservar no serviço a força dos mineiros. Do grande número importado pelos empresários, poucos se conservam além de algumas semanas; e aqueles que ficam, conhecendo a dificuldade de obter braços, tornam-se exigentes e trabalham quando bem lhes parece. Mal que se vai corrigindo gradualmente, empregando homens não afeitos ao trabalho, e que se procura instruir”.⁵⁰

Ainda se referindo ao mesmo túnel, o engenheiro inglês, visitante, James Brunlees, fez o seguinte comentário: “Não se poderia afirmar com segurança, ainda marchando tudo bem, que essa obra se concluirá em menos de cinco anos. Não pode haver dúvida de que se poupará tempo formando um corpo de trabalhadores filhos do país e negros, que depressa se habilitam para um trabalho eficaz, e serão sempre mais fáceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos”.⁵¹

⁴⁸ Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, vol. II, 17º Rel., Pág. 708. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 73

⁴⁹ Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, vol. I, 12º Rel., Pág. 407. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 73

⁵⁰ Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, Vol. I, 10º Rel., Pág. 312; 11º Rel., Pág. 370. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 76

⁵¹ Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, Vol. I, 11º Rel., Pág. 337. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 76

A presença de negros na construção da estrada se devia, em parte, à escassez geral de mão-de-obra e, na realidade, se tratava de mão de obra escravizada. A referência feita por C. A. Morsing, já transcrita, não deixa lugar a dúvidas. Por outro lado, encontramos no 12º relatório da companhia, na parte referente à 3ª seção da linha, o comentário:

“Nos meses em que o trabalho da lavoura porventura deve folgar aos fazendeiros, é talvez possível obter deles coadjuvações na preparação do leito, que são da maior importância, visto a dificuldade de obter os braços em número suficiente para obras de tanta magnitude”.⁵²

Parece, entretanto, que o seu uso não era uma consequência apenas da falta de trabalhadores. No 6º relatório da companhia, sobre a marcha dos trabalhos no primeiro semestre de 1858, encontra-se a seguinte afirmação: “Ocupavam-se, pois, na 2ª seção ao todo 354 jornaleiros, número que todos os dias vai aumentando; por ora, se não tem sentido falta de braços”.⁵³ Entretanto, somando-se os trabalhadores, divisão por divisão, num total de dezessete - das quais falta a referência numérica da 16ª divisão - depara-se não com trezentos e cinquenta e quatro, mas com quatrocentos e quatro (exclusive os subempreiteiros e empreiteiros). Pode-se supor que a diferença de pelo menos cinquenta pessoas (não se considerando a turma de trabalhadores da 16ª divisão, que devia ser aproximadamente cinquenta homens) não classificadas entre os jornaleiros, fosse de escravos. Esta suposição se reforça na leitura do seguinte trecho do mesmo relatório e ainda sobre a 2ª seção: “Na 2ª, os subempreiteiros Holdes e Justino, que contrataram as três primeiras divisões, ocuparam cerca de 150 pessoas em seis diversos pontos de escavações e aterros, que no dia 3 de julho apresentavam, já outras tantas pequenas porções do leito preparado. Este espaço, nos campos da fazenda do Machado, precede ao começo da subida da serra”.⁵⁴

Através dos relatórios do engenheiro-chefe, apresentados semestralmente à diretoria da companhia, pode-se acompanhar o trabalho na linha, com todas as suas dificuldades. Por causa delas, talvez, e da dureza do trabalho, sujeito a acidentes,

⁵² Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, Vol. I, 12º Rel., Pág. 396. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 76

⁵³ Relatório da Estrada de Ferro Dom Pedro II, 6º Rel., Pág. 119. Apud: **EL-KAREH**, Op. Cit. Pág. 77

⁵⁴ Idem.

tornava-se mais difícil encontrar pessoal para a construção da estrada do que para o seu tráfego, manutenção e reparos.

Na linha em construção, a força de trabalho era fornecida em parte pelos próprios empreiteiros e, sobretudo, pelos subempreiteiros, que se apresentavam com suas turmas de jornaleiros ou não. Os escravos empregados nas obras eram, pelo que parece, emprestados pelos seus proprietários, em geral fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução.

Os jornaleiros eram pagos por seus contratadores, que, muitas vezes, os faziam vir do estrangeiro. Face às dificuldades do trabalho e aos pagamentos que não deviam corresponder à sua dureza e riscos, e mesmo à febre amarela⁵⁵, era muito comum estes mineiros – especializados na abertura de túneis, feitura de cortes e aterros – abandonarem o serviço.

“Durante todo o ano de 1864, prosseguiram as obras da Estrada de Ferro D. Pedro II com grande animação, enchendo o município [de Vassouras] das mais árduas esperanças, pois seria exatamente dessa via férrea que viria renascer o comércio do município, melhor distribuído agora por todas as suas localidades, aumentando-lhe a riqueza e os meios de prosperidade para a juventude que se destinava às profissões agrícolas.”⁵⁶

Os operários estrangeiros que trabalhavam nessa estrada, descontentes com o parco salário que recebiam, levantaram-se em greve, fenômeno social até então desconhecido no Brasil, país novo onde o braço escravo era o único utilizado em todos os serviços.

Informa o Dr. Jorge Pinto, num dos seus livros, que:

“requisitada a Guarda Nacional de Vassouras, seguiu prontamente para debelar o movimento armado uma força de quatrocentas praças com toda a bizzarria. Em chegando à mesma ao lugar, acomodaram-se os insubordinados. O governo provincial honrou essa diligência com os mais encarecidos elogios”.⁵⁷

E assim terminou a sublevação dos operários, sem mais prejuízos para a empresa. A ausência de técnicos altamente qualificados, capazes de realizar os estudos e os planos da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ficou evidente desde que

⁵⁵ Idem, 10º Rel., Pág. 309

⁵⁶ **RAPOSO**, Ignácio. *História de Vassouras*, Niterói: SEEC, 1978, 2ª Ed. Pág. 132.

⁵⁷ **PINTO**, Jorge; Apud: **RAPOSO**, Op. Cit. Pág. 132.

particulares ou o governo tomaram a iniciativa de contratar engenheiros ingleses. Foi o caso do empreiteiro da 1ª seção Edward Price.

Na medida em que a linha se adiantava na direção do alto da Serra do Mar e depois, além dela, mais a empresa se complicava. A construção da 2ª seção coincidia com a parte mais difícil da linha: a travessia da montanha. Enquanto suas obras se realizavam, era inaugurado o tráfego, em novembro de 1858, na 1ª seção, e se aceleravam os trabalhos da 3ª, pelo Vale do Paraíba.

É importante ressaltar que o início e parte das construções da Estrada de Ferro D. Pedro II, acontecem no momento da transição da mão de obra escravizada para a mão de obra livre. MAMIGONIAN⁵⁸ chega a citar que “à luz do novo quadro de trabalho no Brasil oitocentista, a experiências dos africanos resgatados do tráfico e que foram forçados a trabalhar por quatorze anos sob a tutela do governo imperial pode ser reavaliada” e que

“aproximadamente 11 mil africanos foram emancipados e postos sob custódia do governo brasileiro entre 1821 e 1856 por terem sido trazidos ilegalmente ao país” e “de acordo com os acordos internacionais, eles tinham de servir por 14 anos como ‘criados ou trabalhadores livres’ e para isso foram distribuídos entre instituições públicas e concessionárias particulares”.

Grande parte do trabalho pesado era feito por africanos livres, particularmente, nas obras públicas, nas construções de estradas, nos arsenais, do que podemos crer que é uma possível explicação para sua alta mortalidade.⁵⁹

“Uma observação vital para a melhor compreensão são as importantes variações regionais e temporais na desintegração do sistema escravista e na expansão do uso do trabalho livre que impõem dificuldades à apresentação de uma síntese do processo de “transição” no Brasil. Está claro, entretanto, que por todo o país e, particularmente, nas zonas rurais, a escravidão não foi seguida por relações de trabalho assalariado, mas por uma variedade de relações de trabalho compulsório ou não assalariado. Além disso, deve-se notar que a mão-de-obra predominante nesta “transição” não era estrangeira, mas nacional. Esta conclusão, dificilmente, é apresentada na historiografia tradicional, que ignora o papel dos negros livres, índios, brancos pobres e mestiços no contingente de mão-de-obra brasileira. A experiência de trabalho dos africanos livres se insere no amplo espectro das relações de trabalho compulsório que coexistiam com a escravidão no Brasil oitocentista. A experiência com os africanos livres e outros grupos de trabalhadores, discutida nesta comunicação sustenta a

⁵⁸ **MAMIGONIAN**, Beatriz Galotti. *Revisando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres*. Pág. 391 IN: **FLORENTINO**, Manolo (Org). *Tráfico, Cativo e Liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII – XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

⁵⁹ **IDEM**. P. 402

ideia de que em vez de uma gradual “transição para o trabalho livre”, o país experimentou a expansão do trabalho não-livre, entre o declínio da escravidão e a expansão de outros arranjos de trabalho forçado.”⁶⁰

Nesse contexto, a criação de uma rede ferroviária, cujo crescimento teve sua origem no Rio de Janeiro, se constitui, sem dúvida, num passo importante na fase de transição da província de uma economia agrária com base no trabalho escravo, para uma economia capitalista industrial.

“Sendo assim, os caminhos de ferro não eram apenas um meio de transporte mais eficiente para os “produtos do trabalho”, eram uma revolução científica, a partir da qual aspectos como o tempo, o espaço, as relações de trabalho e a forma de investimento de capitais adquiriram novas características, constituindo-se em mudanças irreversíveis para o progresso de toda uma província”.⁶¹

Há de se observar que, apesar da forte vinculação da implantação ferroviária fluminense com a agroexportação local, a atividade ferroviária incorpora em si relações tanto capitalistas – como a forma de investimento de capitais utilizada – quanto industriais, na medida em que a locomotiva é uma máquina à vapor que exige mão-de-obra especializada.

No processo de construção das primeiras estradas de ferro, a historiadora e professora da USP, Maria Lúcia Lamounier, relata que, as obras ferroviárias demandavam grande número de trabalhadores, “[...] entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado e semi-qualificado. Exigiam uma quantidade de trabalhadores maior ainda de homens sem qualquer tipo de qualificação”. De acordo com Lamounier, na região sudeste, nessa perspectiva pode-se incluir a E. F. D. Pedro II, mesmo havendo proibição estabelecida em contrato quanto ao uso de mão-de-obra escrava, algumas companhias não cumpriram tais termos. Escravos até poderiam trabalhar na construção das estradas de ferro, desde que fossem pagos por seus serviços. Conforme Lamounier, “os salários nas ferrovias constituíam um forte apelo aos proprietários de escravos, que sempre que possível desviavam um número deles para aqueles serviços”. Assim, embora em menor quantidade, a mão-de-obra escrava podia ser vista nas obras ferroviárias, oscilando às vezes. Do Vale do Paraíba fluminense, seio dos poderosos cafeicultores, veio o apoio para a construção da E. F. D. Pedro II.”⁶²

⁶⁰ **MAMIGONIAN**. Op. Cit. Pág. 391

Nota: João Fragoso defende esta nova interpretação, que será reforçada pela inclusão dos trabalhadores “marginalizados” na corrente principal da história do trabalho no Brasil, como já insistiram Peter Eisenberg e Sílvia Lara. **FRAGOSO**, João Luís. “*Economia brasileira no século XIX: mais do que uma plantation escravista – Exportadora.*” In Linhares, Maria Yedda (ed.). História Geral do Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1990. p. 145 - 196

⁶¹ **RABELLO**, Op. Cit. Pág. 23

⁶² SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO RIO DE JANEIRO - SEC / INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. O transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: INEPAC, [entre 2005 e 2010]. **APUD: MEDEIROS**, Eriknatan Clementino, 1992 T

A importância dos ferroviários, de forma geral, sejam os trabalhadores do 3º DEPÓSITO ou dos trens de passageiros e cargas que passavam por Entre-Rios, a cidade era orientada pelos sons emitidos pela ferrovia. Às 07:00 a sirene do 3º DEPÓSITO era ouvida em toda a cidade que era precedida pelo “*matraquear dos tamancos*”, pela manhã e à tarde após a sirene das 16:00, além da sirene das 11:00 que determinava o horário de almoço. Esses tamancos eram feitos de madeira e lona. As ruas que não eram calçadas recebiam os “*restos de carvão mineral*”, para que as pedras evitassem a formação de barro. Uma poeira negra se formava constantemente com o andar dos tamancos de madeira causando um som inconfundível de aproximadamente mil homens trabalhando no 3º Depósito.⁶³

A existência do município está, então, intimamente unida a estes dois fatores: a denominação do arraial de Entre-Rios, que é uma consequência da Estação Rodoviária (que recebeu este nome em homenagem ao Barão de Entre-Rios) e ao fluxo de pessoas e de valores econômicos, que esteve por muito tempo atrelado aos três principais empreendimentos: a estação rodoviária, as estações ferroviárias (da Estrada de Ferro Central do Brasil) e as oficinas do 3º Depósito Ferroviário. A partir da chegada das ferrovias, começam a ser redesenhados novos campos de trabalho e circulação de capital, não só nas estações e oficinas, mas no comércio,

Complexo ferroviário de Valença: aspectos da história e do patrimônio industrial ferroviário / Eriknatan Clementino Medeiros. – 2019. 186 f. ; il Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. Ainda cita dentro do mesmo parecer que: “Adeptos do escravismo, os barões do café pressionavam o governo por um transporte que substituísse as tropas de muare, tidas como insatisfatórias. Demandava muitos escravos no transporte junto às tropas. Existindo um agravante maior, a partir de 1850, com a promulgação da Lei n. 581, de 04/09/1850 - “Eusébio de Queiroz” e a proibição definitiva do tráfico de escravos pelo mar, que geraram problemas para escoamento das safras de café produzidas. Em trabalho sobre a região, a historiadora Roseli Sebastiana Moreira da Rocha exemplifica como se deu o apoio ao destacar os feitos de Manoel Jacinto Carneiro Nogueira da Gama, o Barão de Juparanã, “que construiu às suas expensas, o edifício da Estação Ferroviária, [...] duas pontes [Ponte do Paraíso e Ponte do Desengano] e algumas casas para os futuros funcionários da ferrovia, doando-os para a E. F. D. Pedro II”, possivelmente, deslocando seus escravos para construção desses patrimônios fundamentais para a passagem do trem. Segundo Lamounier, foi comum encontrar nos trabalhos do caminho do trem, “ingleses, belgas, italianos, portugueses, alemães e chineses [...]”. “Contudo, o maior número de trabalhadores engajados na construção, aqueles que se dedicavam às tarefas duras, era de brasileiros, a „população nativa”. No Sudeste, a força de trabalho era recrutada localmente e logo em seguida treinada para algumas tarefas especializadas. Assim, deixavam de prestar serviços para as fazendas, até então, a maior fonte de recursos na época. Todavia, a fazenda na época de plantio voltava a chamar atenção, mesmo com “salários relativamente altos”, oferecido pelos empreiteiros das estradas de ferro nos contratos. É interessante mencionar, a ausência de mapas ou cartas topográficas, que “exigia a realização de um detalhado levantamento geográfico e topográfico da área antes de projetar a rota da estrada

⁶³ JORGE, Cinara. *Op. Cit.*

na indústria, e nas profissões liberais; ensejando a construção dos espaços de relação: edifícios para lojas comerciais, bancos e indústrias, casas residenciais, ruas, igrejas e praças; reafirmando assim, a condição das Companhias Ferroviárias de servirem como agentes de desenvolvimento regionais. São essas novas edificações, construídas no processo de crescimento do espaço urbano⁶⁴.

“O maior núcleo operário que possui Entre-Rios é o das oficinas da E. F. C. B., sob o nome de 7ª Inspetoria de Locomoção. Neste departamento onde mourejam centenas de operários, a Central do Brasil está construindo grandes galpões para aumento de produção, e assim terminados, será a maior oficina do interior, mantida por esta via férrea.”⁶⁵

Entre-Rios tem sua história e memórias intensamente atreladas à estação e às oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, não somente por ser um dos elementos propiciadores do crescimento urbano e econômico do distrito, mas também, e principalmente, pela presença política, cultural e social de seus funcionários na sociedade trirriense.

[...] grandes coisas tinham ocorrido, direta ou indiretamente causadas pelo café, cuja lavoura se expandia enormemente, e também pela inflação de crédito, causada pelo recolhimento do capital empregado no tráfico negreiro, oficialmente suspenso em 1850. Durante o período, segundo Taunay, fundaram-se 62 empresas industriais; 14 bancos; 3 Caixas Econômicas, 20 companhias de navegação a vapor; 23 de seguros; 4 de colonização; 8 de mineração; 3 de transportes; 2 de gás; e, finalmente 8 de estradas de ferro. A mais importante delas [E. F. D. Pedro II], foi a que deu início à mecanização dos transportes. [...] As cidades da zona cafeeira progrediram muito, naturalmente. [...] pode-se dizer que, em meados do século, todo o território fora conquistado pelo café. Taunay lembra que grandes extensões da província, despovoadas em 1840, em 1850 estavam já providas de ricas comarcas cafeeiras, com prósperas vilas. Floresceram, assim, no interior as localidades de Resende, Barra Mansa, Piraí, Valença, Vassouras, São João Marcos, Estrela, Nova Friburgo, Paraíba do Sul [...]”⁶⁶.

⁶⁴ A Vila de Entre-Rios sentiu menos que a cidade de Paraíba do Sul a abolição da escravatura e a nova realidade urbana do Brasil, com o advento da República, pois suas características geo-urbanas beneficiaram a organização de um comércio e de uma indústria, que favoreceram o acelerado progresso econômico e populacional. Alguns historiadores afirmam que em 1924 o distrito possuía população aproximada de 4.000 pessoas, chegando a mais de 10.000 habitantes e renda superior a 150 contos de réis em 1937, com um número considerável de construções (ruas, praças, igrejas, residências, comércio, escolas e indústrias). **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

⁶⁵ “ENTRE-RIOS jornal”, comemorando seu primeiro aniversário, presta justa homenagem a futura cidade de Entre-Rios, e seus dignos leitores do rincão fluminense. *Entre-Rios Jornal*. Entre-Rios, atual Três Rios/RJ. Ano II, sexta-feira, 17 de janeiro de 1936, ed. 52, capa.

⁶⁶ Observa-se que não é citado Entre-Rios e sim Paraíba do Sul, isso porque no período Entre-Rios pertencia a Paraíba do Sul/RJ. Comentário Baseando-se no Prof. Afonso d’Escagnolle Taunay - autor da obra *História do café no Brasil*, 11 volumes, 1929-1941 -, Afonso Arinos de Melo Franco (2005, p. 140 - 143) relata mudanças observadas no Brasil, em maior parte no Rio de Janeiro, a partir de 1850. **APUD: MEDEIROS**, Erikntan Clementino, 1992 *T Complexo ferroviário de Valença: aspectos da história e do patrimônio industrial ferroviário* / Erikntan Clementino Medeiros. – 2019.

De acordo com os jornais da época das ampliações do Depósito Ferroviário:

“Com ótimo resultado realizou-se domingo último, a experiência da composição confeccionada nas oficinas da 7ª Inspetoria da Locomoção, nesta cidade, chefiada pelo distinto e esforçado engenheiro Dr.º Maurício Mont’Mor. Trata-se de sete carros de passageiros, para o serviço de transporte de veranistas da Linha Auxiliar. Esses veículos que são 4 de 1ª classe, 2 de 2ª e um de chefe de trem, bagagem e correio, - foram cuidadosamente condicionados e seu acabamento já vem demonstrar algum esforço da direção e dedicados operários da 7ª I. L. Os referidos carros apresentam em geral boa disposição, conforto, segurança e aspecto agradáveis em seu acabamento, quase luxuosos. Os de 1ª classe são dotados de mobiliário moderno e todo em couro, com iluminação elétrica, “toilette” e aparelho sanitário com o máximo de higiene. Os de 2ª classe, que pouco diferem dos de 1ª, têm bancos de madeira confortáveis e aparelho sanitário e “toilette” equivalentes aos de 1ª, do ponto de vista higiênico. O tempo de construção foi de 8 meses e o custo aproximado de cada carro é de 40:000\$000. ENTRE-RIOS JORNAL sente-se jubiloso em poder oferecer ao público uma demonstração dos esforços e competência dos laboriosos operários da I.L. 7, aos quais apresenta felicitações, que são extensivas ao Ilustre engenheiro Dr.º Maurício Mont’Mor, Sr. Hoddo Dottori, respectivamente chefe e mestre daquele importante departamento federal.” Na verdade, a locomotiva conduzia os vagões que foram confeccionados em Três Rios.”⁶⁷

Essas oficinas não se resume à manutenção, mas à fabricação de vagões de passageiros, além da manutenção das máquinas importadas conhecidas outrora como “*Maria Fumaça*”.

Importante trazer as seguintes informações. Entre-Rios transformou-se em um lugar de convergência de todas as outras localidades e cidades que foram servidas pela estrada União e Indústria, e pelas linhas das estradas de ferro, ligando a Zona da Mata Mineira – e desta para o Norte e Nordeste do Brasil -, o Vale do Paraíba, a cidade de Petrópolis e a capital do Império, Rio de Janeiro, o que ampliou consideravelmente a relação entre essas cidades. A construção das estações, o loteamento das terras próximas a elas e a presença de funcionários das companhias e suas famílias, possibilitaram o surgimento de um pequeno centro urbano, que cresceu consideravelmente, num período relativamente curto de 80 anos (1861 a 1940).

186 f. ; il Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de PósGraduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

⁶⁷ OS PRIMEIROS carros de passageiros confeccionados nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil. Entre-Rios Jornal. Três Rios/RJ, ano I, nº 43 de 14 de dezembro de 1954, p. 2.

A população da Vila de Entre-Rios foi se formando, também, com a vinda de portugueses, sírios, espanhóis, alemães e ingleses (estes para a construção das estradas rodoviária e ferroviária, respectivamente), e brasileiros natos, contando ainda, com a presença dos negros ex-escravos, libertos das fazendas de café, e seus descendentes.

“Nos primórdios de cidade em formação, os emigrantes estrangeiros são os pioneiros no comércio local. Esta cidade não fez exceção, à regra. Para cá, então afluíram os Srs José Nasser, Alexandre Kalil, os irmãos Salim e Pedro Chimelli, Simão Kalife e Rezhala Kalife, Jorge Moor, Abrahão José Mansur e Michel José Farah, estes no ramo de fazenda e armarinho. Os primeiros lojistas de Três Rios. No ramo de cereais tivemos os Srs Benardino Osório, Alberto Domingos Ferreira, João Nery Gama, Miguel Hagge, os irmãos Antonio, Joaquim, Acácio, Manoel Ferreira Álvares, os quais foram precedidos pelo tio, Quintino Pinto Álvares. Foram sírios libanezes e portugueses, que iniciaram o comércio trirriense (...)”⁶⁸

Esses nomes citados vão permear as diversas formas de lideranças, no comércio, na economia, como as organizações sociais como diretoria das bandas, teatro, clube de futebol e político. Fica muito claro que, mesmo em menor escala, havia uma estratificação social, onde todos, brancos, negros, livres e ex-escravos poderiam participar na atuação, mas a diretoria seria um grupo seletivo e diferenciado.

Diferente de outras regiões do país, as quais utilizavam o sistema de colonato (sistema de parcerias) com imigrantes, na Vila de Entre-Rios, existiu uma colônia agrícola formada por libertos, ex-escravos da Condessa do Rio Novo. Herdeira das propriedades de seus pais, a Condessa do Rio Novo, sem descendentes diretos do seu casamento com seu primo José Antônio Barroso de Carvalho (Major Carvalhinho), seu primo, concedeu em seu testamento, alforria condicional (condição: sua morte) deliberando também a utilização de parte das terras da Fazenda de Cantagalo para formação da colônia citada.

“Deixo livres todos os escravos que eu possuir ao tempo da minha morte, e desobrigados da prestação de serviços até aos vinte e um anos, os ingênuos filhos de minhas escravas nascidas depois da Lei de vinte e oito de dezembro de mil oitocentos e setenta e um. Esses libertos e ingênuos, e seus descendentes formarão em minha fazenda denominada de Cantagalo – uma colônia agrícola – com a denominação de “Nossa Senhora da Piedade”, que será a protetora do estabelecimento. Na mesma fazenda e a expensas do rendimento dela serão estabelecidas duas escolas para educação dos menores da colônia, de ambos os sexos, que serão franqueadas também aos menores da circunvizinhança, se não houver

⁶⁸ **BRAVO**, Aparecida. *Gente que aqui viveu, gente que aqui vive*. Revista do 4º Seminário dos Clubes de Diretores Lojistas do Estado do Rio de Janeiro. Três Rios/RJ, 21, 22 e 23 de abril de 1967. Composta e Impressa na Gráfica Três Rios, p. 32.

inconveniente. Aos adultos serão distribuídos lotes de terras a fim de cultivarem cereais para a sua subsistência e lotes de cafezais para beneficiá-los e colher os frutos: destes, depois de convenientemente preparados e vendidos, lhes pertencerá a metade do produto líquido, e a outra metade à casa de caridade, que se fundar na cidade da Paraíba do Sul...”⁶⁹

O período que se seguiu à libertação dos escravos – Mariana Claudina Pereira de Carvalho faleceu em Londres em 5 de junho de 1883 aos 87 anos, e da Lei Áurea, encontra uma vila em processo de formação urbana, com a presença importante de trabalhadores funcionários da Estrada União e Indústria e da Estrada de Ferro D. Pedro II. No imaginário dos emancipados tornados libertos, estava na possibilidade de possuir terras em lotes delimitados, plantar e viver das rendas de seu trabalho. A principal expectativa, por parte dos emancipados, tornados libertos, encontrava-se na Colônia e o término da escravidão apresentou-se como uma das etapas de um processo que visava obter o tratamento e direitos igualitários de cidadão. Segundo **Isabela Innocencio**⁷⁰ foi um total de 244 escravos que conquistaram a liberdade, sendo 86 mulheres, 116 homens e 42 ingênuos.

Isabela Innocencio⁷¹ afirma que Mariana Claudina Pereira de Carvalho, ao conceber seu testamento, estava “*fortemente influenciada pelas ideias de sua época*”. Quanto à mão-de-obra escrava, buscou mantê-la enquanto viva, a exemplo de outros cafeicultores de seu tempo, concedendo a liberdade condicionada à sua morte.

“Ao mesmo tempo, ao entrar em contato com a ‘elite letrada’ dos finais do século XX, foi influenciada por suas ideias positivistas e abolicionistas, que a levaram a tentar inserir os ex-escravizados na sociedade, dando-lhes condições de sobrevivência.”⁷²

A condessa pretendeu utilizar aquela mão de obra, fazendo “*arranjos*” que pudessem mantê-la na fazenda, mesmo após a abolição. Foi uma forma de “*amarrar*” o liberto. “*Tratava-se de mudar para manter*”. Assim como os imigrantes, os escravos também tinham as suas expectativas com relação à terra. A

⁶⁹ Testamento da Condessa do Rio Novo de 18 de novembro de 1882, transladado do original em 1993 pela historiadora trirriense Irene Lopes Guimarães. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. **Op. Cit.**

⁷⁰ **INNOCENCIO**, Isabela Torres de Castro. *Liberdade e acesso à terra*. Rio de Janeiro/RJ. Folha Carioca Editora Ltda. 2005.

⁷¹ **IDEM**

⁷² **IBIDEM**

possibilidade de possuir terras, em uma sociedade que não possibilitava essa prerrogativa aos pobres, era o suficiente para que permanecessem depois de sua libertação naquela fazenda. Por pertencer à zona antiga de café, considerada decadente, aquele tipo de fazenda não atraía os imigrantes, que escolhiam zonas de maior produtividade para se estabelecerem⁷³.

“Segundo Fragoso, nas propriedades agrícolas de Paraíba do Sul, descritas em inventários post-mortem de 1880, 57% dos cafezais tinham menos de 16 anos de idade (isto é, eram novos ou na sua idade mais produtiva) e 25% das terras ainda eram matas.”⁷⁴

A fazenda de Cantagalo não estava decadente na década de 1880, possuindo no total, 327.000 pés de café. Estratégias de manutenção da produção deveriam ser pensadas, a fim de uma preparação para o advento da abolição da escravatura, pois esta era inevitável. Assim, a condessa, enquanto viveu, conseguiu garantir a mão de obra em sua fazenda, pois prometeu a liberdade e o acesso à terra aos seus escravos. A questão foi colocada, registrada em testamento.

Os libertos da fazenda de Cantagalo ganharam a liberdade, mas a condição para continuarem na terra era a submissão aos desejos da condessa. Seus deveres na terra eram maiores do que os seus direitos. Deixaram de ser escravos, mas mergulharam na “desigualdade liberta”. *“O estigma da escravidão estava irredutivelmente associado à cor de sua pele e, sobretudo, à sua origem”*. (REIS, 1999, p. 105-106)

Apesar de experimentarem inicialmente uma proposta inédita de assentamento agrário, diferentemente da maioria dos ex-escravos, que ao serem libertos não tinham muitas opções de trabalho e nem terra para produzir e morar, os negros da Fazenda de Cantagalo não conseguiram se livrar dos estigmas da cor e da escravidão, bem como dos interesses diversos – principalmente econômicos e fundiários -, daqueles que deveriam prover a realização dos desejos testamentários da Condessa do Rio Novo (os dirigentes da Casa de Caridade de Paraíba do Sul), incluindo-se estes, entre os fatores para a derrocada do empreendimento.

Outra questão interessantíssima é observada por INNOCENCIO em seu trabalho quando relata que:

⁷³ INNOCENCIO, Isabela Torres de Castro. *Op. Cit.*

⁷⁴ SLENES, Robert W. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na família escrava, Brasil Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

“Alguns libertos exerciam outros ofícios, não de lavradores, fora da colônia. Contudo, mantinham “suas terras” em cultivo, trabalhadas por eles ou por trabalhadores livres (negros ou brancos). Inclusive, quatro libertos, que tinham uma dupla jornada, trabalhavam na administração da colônia, juntamente com a irmandade da Casa de Caridade. [...] Provavelmente, por fazerem parte daquele “universo rural do século XIX”, informado pelas autoras acima, os libertos da colônia agrícola Nossa Senhora da Piedade já possuíam ligações com indivíduos livres no que tange às questões econômicas de produção familiar e da prática de alguns ofícios, antes mesmo da libertação. Após terem sido libertados deram continuidade.”⁷⁵

Trabalhavam na Estrada de Ferro, nas oficinas ferroviárias, nas estações (rodoviária ou ferroviária) além de trabalharem como lavradores nas suas terras.

Os testamentos possuíam diferentes fórmulas, mas a maioria era iniciada com algum preceito religioso. O preceito escolhido pela Condessa do Rio Novo, que costumava ser comum, dizia assim: “*Em nome de Deus. Amém! Em nome da Santíssima Trindade, Padre, Filho e Espírito Santo.*” Como testemunho de sua passagem pelo mundo, ela preparou um tipo de ficha pessoal, alegando os motivos que a levaram testar, reconhecendo a incerteza da vida:

“Eu, Dona Mariana Claudina Pereira de Carvalho, atual Condessa do Rio Novo, achando-me em meu perfeito juízo, inteira liberdade e plena capacidade cível, e considerando que é incerta a duração da vida e que por não ter herdeiros necessários me cumpre dispor, por modo agradável a Deus e útil ao próximo, de alguns bens da fortuna, com que a bondade divina recompensou o trabalho honrado e bem entendida economia de meus prezados pais e marido, e que tenho conseguido conservar e aumentar durante o período de viuvez, resolvi fazer, pelo modo seguinte, o meu testamento e disposição de última vontade, às quais peço e espero que as justiças de meu País darão inteira validade e execução”.⁷⁶

Em meados do século XIX, uma “*Cartilha da Doutrina Christã*”, recomendava aos fiéis que fizessem seus testamentos enquanto estivessem com boa saúde. Porém, normalmente, quando se adquiria uma doença grave é que a morte passava a ser temida ou lembrada⁷⁷. Sendo assim, a Condessa fez seu testamento, em 11 de agosto de 1881, tendo falecido em 5 de julho de 1882, após uma intervenção cirúrgica. Não apresentava problemas de saúde no período em que o fez, estava

⁷⁵ **INNOCENCIO**, Isabela Torres de Castro. *Liberdade e acesso à terra*. Rio de Janeiro/RJ. Folha Carioca Editora Ltda. 2005.

⁷⁶ **Testamento da Condessa do Rio Novo. APUD: INNOCENCIO**, Isabela Torres de Castro. *Memória de Afrodescendentes no Vale do Paraíba: de Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade a Bairro de Vila Isabel. Lugar de Memória, História e Esquecimento em Três Rios, 1882- 1951* / Isabela Torres de Castro **INNOCENCIO**. -- 2015. 369 f. : il.

⁷⁷ **REIS**, João José. *A morte é uma FESTA*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

com “saúde, em seu juízo perfeito”, segundo o termo de aprovação contido no testamento. Talvez tenha pressentido sua morte e isso era “*muito útil para um bom morrer*”. Na verdade, saudáveis ou enfermos, quase todos temiam a morte. Temiam que chegasse de surpresa, sem que não tivessem organizado a vida de seus parentes ou limpado a sua consciência para entrar na vida após a morte.⁷⁸

Mesmo que o testador se considerasse bom o bastante para ir ao encontro de Deus, a morte nunca deixava de ser algo a ser enfrentado com muitas apreensões. A ideia da existência de um Tribunal Divino, de um julgamento por Deus, com “*desígnios indecifráveis*” provocava uma enorme tensão. O medo não era sem controle. Pior do que a morte era morrer sem ter feito “*um plano*”, incluindo o testamento. Planejar a morte facilitava a sua espera e “[...] *aliviava a apreensão da passagem para o além*”.⁷⁹

O período que se seguiu à libertação dos escravos, encontra uma vila em processo de formação urbana social, com a presença importante de trabalhadores funcionários da Estrada União e Indústria e da Estrada de Ferro D. Pedro II.

A importância geográfica e de logística, uma vez que passava por Entre-Rios, a Estrada União e Indústria, a *Estrada de Ferro Central do Brasil* e a *Estrada de Ferro Leopoldina Railway Company Limited* fizeram com que o presidente de Minas Gerais mandasse construir o *Armazém Regulador de Café de Minas Gerais* na Vila de Entre-Rios. Destacamos que a Estrada de Ferro Central do Brasil absorveu várias linhas e ramais ferroviários quase que unificando em si mesma as ferrovias nacionais. Por isso, o objeto de estudo aqui é a Estrada de Ferro Dom Pedro II que foi incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil no trecho do Vale do Paraíba Fluminense em específico em Entre-Rios.

Em 1890, o decreto n. 406, de 17 de maio, aprovou seu regulamento, organizando sua estrutura em **cinco divisões**⁸⁰.

⁷⁸ REIS, João José. *Op. Cit.*

⁷⁹ REIS, João José. *Op. Cit.* - APUD: INNOCENCIO, Isabela Torres de Castro. *Memória de Afrodescendentes no Vale do Paraíba: de Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade a Bairro de Vila Isabel. Lugar de Memória, História e Esquecimento em Três Rios, 1882- 1951* / Isabela Torres de Castro Innocencio. -- 2015. 369 f. : il.

⁸⁰ <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/1140-estrada-de-ferro-de-d-pedro-ii-1889-1930>

A **primeira**, da Administração Central, era encarregada da direção geral dos trabalhos, tesouraria e almoxarifado.

A **segunda**, do Tráfego, era responsável pelo serviço de passageiros nas estações; recebimento, de guarda e expedição de bagagens, encomendas e mercadorias; polícia e asseio das estações; serviço de telegramas; arrecadação de taxas de transporte; processamento das reclamações sobre perda ou avaria de mercadorias e outras ocorrências; ordenação e fiscalização da escrituração do movimento das estações; composição e circulação dos trens e distribuição dos carros e vagões pelas estações; sistematização das estatísticas; inspeção, reparação e instalação dos aparelhos telegráficos e de iluminação elétrica.

A **terceira**, da Contabilidade, respondia pelo expediente relacionado à receita do tráfego e à contabilidade geral da receita e despesa.

A **quarta**, da Locomoção, abrangia as atividades concernentes ao serviço das locomotivas e à construção, conservação e reparação do material rodante, incluindo a administração das oficinas afeitas à área. Anexa à Divisão da Locomoção, de uma escola de primeiras letras e de noções científicas para os empregados das oficinas mecânicas e maquinistas das locomotivas, que, segundo a bibliografia consultada, funcionava desde 1882 (Brasil, 1896a, p. 290-312; Figueira, 1908, p. 730).

A **quinta**, da Linha e Edifícios, (mais tarde renomeada de “Via Permanente”) compreendia todos os trabalhos de conservação, reparação, construção, reconstrução e melhoramentos das linhas férreas e telegráficas e dos edifícios (Brasil, 1890, p. 968-1.002). Nova organização foi aprovada em 1896, quando o decreto n. 2.247, de 26 de março, alterou o nome da quinta divisão que passou a ser da Via Permanente e Edifícios, e promoveu outras pequenas modificações na estrutura.

Mantida na esfera federal, subordinada ao então denominado Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, e, a partir de 1909, Ministério da Viação e Obras Públicas, a Estrada de Ferro Central do Brasil passou por diversas remodelações nesse período, o que incluiu a criação de divisões provisórias para a realização de estudos e construção de prolongamentos e ramais, em 1903, pelo decreto n. 4.871, e em 1923, pelo decreto n. 16.040. Nesses anos também foram aprovados novos regulamentos. Em 1911, o decreto n. 8.610, de 15 de março, promoveu uma expansão de sua estrutura, que ficou formada pelas divisões da Administração Central e Construção, do Tráfego, de Movimento, Telégrafo e Iluminação, da

Locomoção, da Via Permanente e Edifícios, e da Contabilidade e Estatística (Brasil, 1911). Tal configuração se manteve até 1919, quando o decreto n. 13.940, de 25 de dezembro, reduziu para cinco, o número das divisões, a saber: da Administração Central, do Tráfego, da Contabilidade e Estatística, da Locomoção e da Via Permanente e Edifícios (Brasil, 1919).

Este último ato dispôs sobre o funcionamento da escola de primeiras letras e noções práticas, anexa às oficinas que havia no bairro de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro. Junto a esta, funcionaria outra escola, de caráter profissional, destinada à formação de oficiais e mestres, e instalada em razão da falta de mão de obra especializada nos diversos ofícios existentes nas oficinas da ferrovia (Beaklini, 2017, p. 6.642). O curso teria duração de três anos, e o aluno que completasse o primeiro, receberia o diploma de graduado na categoria de aprendiz de primeira classe, passando para ajudante de oficinas de segunda classe após completar o segundo. O decreto n. 13.940 previu, igualmente, a fundação de um museu da locomoção para a conservação do arquivo, e de uma sala-biblioteca anexa às oficinas localizadas em Engenho de Dentro (Brasil, 1919, p. 520-569).

A estrada enfrentou algumas dificuldades financeiras, especialmente após 1904, situação que se agravou no contexto da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando a elevação do preço do combustível e dos materiais de construção gerou uma crise que acarretou o aumento do custeio do tráfego. Ao lado desses problemas, ocorreu a expansão do trajeto, com a inauguração de novos trechos e estações, que chegaram ao número de 561 no final desse período, divididas entre a Linha do Centro e Ramais e a Linha Auxiliar; e a incorporação de pequenas ferrovias, como a que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro, em 1890, a Melhoramentos do Brasil, em 1903, a Valenciana, a Rio das Flores e a Vassourense, em 1910, e a Bananal, em 1918 (Vasconcellos, 1934, p. 27; Finger, 2013, p. 93). Esses anos também registraram o crescimento do número de passageiros, animais e mercadorias transportados, que contribuíram para consolidar a Central do Brasil como a maior companhia ferroviária da América do Sul (Brasil, 1922, p. 22; Finger, 2013 p. 110).

Em 1921, o decreto n. 4.239, de 4 de janeiro, criou um serviço florestal para o fornecimento de dormentes de madeira destinados à construção das linhas. Naquele ano, foi adquirida uma propriedade rural, localizada na atual cidade de Paty do Alferes, no estado do Rio de Janeiro, onde foi estabelecido um horto florestal para

produção de mudas de eucalipto reservadas para a plantação (Brasil, 1922, p. 54). Essa iniciativa esteve, provavelmente, relacionada com o aumento da queima de madeiras devido a dificuldades de importação de carvão para utilização nas ferrovias, que motivou vários debates públicos e tornou-se objeto das políticas governamentais, sobretudo a partir da instalação do Serviço Florestal do Brasil em dezembro de 1921.

Ainda nesse período, todas as administrações das estradas de ferro da União, exceto a da Central do Brasil, ficaram sob a superintendência da Inspetoria Federal das Estradas, que se constituiu como o órgão central coordenador da viação terrestre no âmbito do governo federal, responsável pela elaboração de projetos de leis e contratos e pela direção de comissões, estudos e construção de estradas de ferro e de rodagem.

Em termos de organização de procedimentos internos, a Estrada de Ferro Central do Brasil adaptou-se, como outras repartições pagadoras e arrecadoras, às disposições emanadas do Código de Contabilidade da União, aprovado em 1922, que padronizou os procedimentos referentes ao orçamento e gestão financeira, receita e despesas públicas. Nessa direção, o decreto n. 16.650, de 22 de outubro de 1924, que reestruturou a Contadoria Central da República, definiu as estruturas encarregadas da contabilidade das estradas de ferro como subcontadorias seccionais do órgão central. Ainda no que se refere à organização da contabilidade, cabe mencionar o estabelecimento, pelo decreto n. 16.511, de 25 de junho de 1924, da Contadoria Central Ferroviária, com a finalidade de liquidar as contas de tráfego mútuo das estradas de ferro de propriedade ou fiscalizadas pela União, que impôs às companhias filiadas, dentre elas a Central do Brasil, a unificação dos regulamentos de transportes e das pautas ou a classificação geral das mercadorias.

Novas modificações ocorreriam no governo de Getúlio Vargas, iniciado em 1930, em meio à continuidade do processo de estatização de vias férreas e de expansão das estradas de rodagem, quando a Estrada de Ferro Central do Brasil passou por mudanças que tornaram sua estrutura mais complexa e especializada, culminando na sua transformação em autarquia em 1941, pelo decreto-lei n. 3.306, de 24 de maio.

O Quadro 2 a seguir resume de forma clara e objetiva, quais eram os Depósitos /Oficinas Ferroviárias, localização e quantitativo de funcionários de cada uma, bem como as Escolas Técnicas Profissionalizantes, Bandas de Música, Grupos

de Teatro, Jornais, Clubes/Times de futebol que em seus registros se encontra a participação direta ou indireta de ferroviários, demonstrando ainda que a fundação desses grupos citados tem sua data coincidindo com a chegada da ferrovia, e mais específico, com a chegada dos trabalhadores para as oficinas/depósitos ferroviários.

Através do Quadro 2, também podemos demonstrar que Entre-Rios, diante das demais localidades onde se instalaram os Depósitos Ferroviários, é a que mais herdou influências culturais do mesmo, com manifestações e participações na música, no esporte, no teatro, nos jornais ou, ainda que outros tenham também esse forte “*dna*” ferroviário, a documentação que caso exista está em mãos de particulares e não se encontra registros em órgãos públicos ou abertos à pesquisa.

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS PRINCIPAIS OFICINAS (DEPOSITOS) FERROVIARIOS DA ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II / CENTRAL DO BRASIL E SEUS BRAÇOS MINEIRO E PAULISTA EMANIFESTAÇÕES CULTURAIS/SOCIAIS INICIADAS PELOS TRABALHADORES

LOCAL	ANO CHEGADA ESTRADA DE FERRO	DEPOSITO FERROVIARIO	QUANTIDADE DE FUNCIONARIOS 1929	ESCOLA PROFISSIONAL	BANDA - FORMADAS POR FERROVIARIOS	TEATRO	ESPORTE	JORNALIS
FAZENDA ENGENHO DE DENTRO (ATUAL ENGENHO DE DENTRO)	1871	DEPOSITO CENTRAL FERROVIARIO - 1871	1924	1887 - Escola Técnica de Aprendizes (Escola Profissional Sobrinho Fete)				
SÃO BORGEO (ATUAL SANTO CRISTO) BARRA DO TRAIHY	1858	1º DEPOSITO FERROVIARIO - 1858	1158					
	1864	2º DEPOSITO FERROVIARIO - 1864	681		Sociedade Musical União dos Artistas de Barra do Piraí - 1864		1921 - Central Sport Clube	
ENTRE RIOS (ATUAL TRES RIOS/RJ)	1867	3º DEPOSITO FERROVIARIO - 1868	510	1938 - Escola Profissional	GRÊMIO MUSICAL 1º DE MAIO - 1910	GRUPO DRAMÁTICO E BENEFACTOR DE DIAS PRAGA - 1913	1909 - Entrenense Futebol Clube AMÉRICA FUTEBOL CLUBE - 1929	Arcelense - 1901 O Entenense - 1899
PALMIRA (ATUAL SANTOS BARRACENA/MG)	1880	4º DEPOSITO FERROVIARIO	416		Orquestração Musical Danças de Alameda - 1893 (fonte incerta) BANDA UNIÃO DOS ARTISTAS FERROVIARIOS - 1905			
QUELIZ DE MINAS - ATUAL CONSELHEIRO LAFAVETTE	1883	5º DEPOSITO FERROVIARIO	587					
SETE LAGOAS	1896	6º DEPOSITO FERROVIARIO	422	ESCOLA TÉCNICA PROFISSIONAL FREDERICO ÁLVARES - 1906	BANDA FORMADA POR TRABALHADORES DA E.F.C.B. - 1906		DEMOCRATA FUTEBOL CLUBE - 1914	
CACHOEIRA PAULISTA	1896	7º DEPOSITO FERROVIARIO - 1896	596		BANDA UNIÃO DOS ARTISTAS FERROVIARIOS - 1896			
NORTE (O 8º Depósito da Locomoção da Estrada de Ferro Central do Brasil era uma unidade militar que ficava localizada na cidade do Rio de Janeiro)	1857	8º DEPOSITO FERROVIARIO	968					
FORTIÇA	1898	9º DEPOSITO FERROVIARIO	243	ESCOLA FERROVIARIA CARVALHO LENTE - 1940	Sociedade Musical XV de Novembro de Governador Portela - 1917			
VALENÇA	1871	10º DEPOSITO FERROVIARIO - 1910	194	ESCOLA PROFISSIONAL MARIO DE CASTILHOS				
ALFREDO MAIA (ficava aos fundos da Estação da Leopoldina com acesso pela Praça da Bandeira)	1902	11º DEPOSITO FERROVIARIO	344					
CORINTHO/MG	1906	12º DEPOSITO FERROVIARIO	199		BANDA DEMUSICA ESUS MARIA E JOSE - 1914			

2 AS BANDAS DE MÚSICA NO BRASIL E NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A banda é som. Música. Melodia. É o ritmo cadenciado das marchas e dobrados, ou o breque gostoso de sambas e maxixes, ou ainda o embalo dolente das valsas. E que compassa o coração da gente para segui-la pelas ruas, ou nos chama para praça. E ao som das harmonias criadas por aqueles instrumentos às vezes um pouco desafinados, manejados por mãos duras e calejadas, somos transportados para um espaço mágico, onde as pessoas sorriem, se integram, aplaudem e se emocionam. (GRANJA, 1984: 79-80)⁸¹

Esse capítulo traz a menção da história da música no Brasil que será abordada dentro das seguintes expectativas: Bandas de Chameleiros, Bandas Militares e Bandas Cívicas. Dessa forma foi possível demonstrar a inserção da música no contexto brasileiro passando por suas fases e chegando aos trabalhadores ferroviários.

No Livro de Josué, capítulo 20, do Velho Testamento, assim está descrita a tomada da cidade de Jericó: *“Gritou, pois, o povo e os sacerdotes tocaram as trombetas. Tendo ouvido o povo o som da trombeta e levantando grande grito, ruíram as muralhas, e o povo subiu à cidade, cada qual em frente de si e a tomaram”*. Essa foi a primeira banda cuja força do som era tanta que, combinado com o grito do povo, derrubou as muralhas da cidade. Hoje, precisamos continuar a trombetear os ouvidos das autoridades para resgatarem esta importante manifestação cultural tão negligenciada pelo fato de não fazer parte do circuito midiático comercial.

Desde a antiguidade clássica, tem-se notícias de grupos instrumentais executando músicas para acompanhar danças, animar reuniões nos salões, festas nas ruas ou então animar as tropas em campanha por ocasião dos combates nos tempos de guerras. Sempre ligada a ações militares desde tempos remotos, a música serviu não apenas como meio de comunicação no campo de batalha, mas também como elemento psicológico, sendo utilizada durante os enfrentamentos tanto para auxiliar as tropas como para atemorizar os inimigos.⁸²

[...]

Referências ao som de trompas construídas com chifres de carneiros conduzindo homens para a luta foram encontradas na Bíblia. Na literatura grega foram descritos músicos acompanhando marchas e batalhas, e em

⁸¹ **GRANJA**, Maria de Fátima Duarte. *A Banda: Som e Magia. 1984*. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

⁸² **TEIXEIRA**, Clotildes Avellar. *Marchinhas e retretas: história das corporações musicais cívicas de Belo Horizonte* / Clotildes Avellar Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica, 2007

Roma, que apresentava um estágio de organização militar mais avançado, apontada a utilização de três instrumentos: tuba (tromba reta), buccina (trompa curva) e cornu, tocados pelos Aeneatores. Entre os bardos, o uso da harpa, do crotalo e da cornamusa (gaita de foles). Foi somente após as batalhas contra os Sarracenos (povo que utilizava música para transmitir ordens) durante as cruzadas que a utilização da música nos campos de guerra se firmou como instrumento de luta⁸³.

Durante a Idade Média, as bandas de jograis, tocando charamelas e bombardas nas festas reais e nas igrejas, já representavam um primeiro estágio do que seriam as futuras bandas de música. E, desde então, estes músicos populares, com seus sopros e seus tambores, estão presentes nos momentos mais representativos da comunidade⁸⁴.

O jornal O Estado de Minas publicou, em 1968, uma reportagem que retrata dentre os povos antigos, como se dava o processo de organização dos conjuntos musicais que mais tarde dariam origem às bandas de música. Os egípcios já faziam uso da música como incentivo em suas batalhas e guerras contra os chamados povos bárbaros. As composições musicais funcionavam como uma espécie de animação para os legionários. Este costume de cada exército ter o seu grupo musical, firmou-se provavelmente entre egípcios, seguido mais tarde pelos assírios e finalmente pelos romanos. Na Grécia antiga, existiam pequenos conjuntos que serviam para abrilhantar as festas populares. Não são consideradas bandas, propriamente ditas, mas já representavam o início delas. Na cidade de Roma, esses conjuntos eram aplaudidos pelo povo, principalmente quando se apresentavam na Arena antes dos espetáculos públicos; e apesar dos instrumentos musicais, utilizados na época serem bem diferentes dos usados nos tempos modernos, eles cumpriam a finalidade para a qual haviam sido fabricados.

Durante a Idade Média esses conjuntos profanos estavam a caminho de se tornarem bandas, quando se concretizou a formação dos grupos chamados "*jongleurs*"⁸⁵. Não se deve deixar de mencionar que havia, simultaneamente, os

⁸³ **IDEM**

⁸⁴ **TACUCHIAN**, Ricardo. *BANDAS: ANACRONICAS OU ATUAIS*. Artigo 004. Revista da Escola de Música e Artes Cênicas. Salvador, BA: UFBA - Salvador. Pág. 59-77. Jan/Mar 1982.

⁸⁵ Jogral ou joglaria, na lírica medieval até o século X, era o artista profissional de origem popular, um vilão que tanto atuava em apresentações públicas nas praças, quanto nos palácios senhoriais, no papel de bufão, com suas sátiras, mágicas, acrobacias e mímicas. **APUD**: <https://context.reverso.net> tradução do francês – português.

conjuntos de música religiosa, que apenas tocavam nas cerimônias sacras, enquanto os grupos de música profana faziam a alegria do povo⁸⁶.

2.1 - Bandas de Chameleiros

Segundo Vicente Salles, no livro *Sociedades de Euterpe* (1985)⁸⁷, o costume das bandas de música chegou ao Brasil através de Portugal, se aclimatando imediatamente, pois os jesuítas reconheciam a aptidão que os índios tinham para a música. No Brasil, sempre existiram conjuntos instrumentais. Antes dos europeus se instalarem aqui, os índios já ilustravam seu dia a dia com aerofones, membranofones e idiofones diversos. Os primeiros europeus, que aqui se fixaram, trouxeram consigo seus instrumentos, permitindo que se efetuasse rapidamente uma impressionante proliferação de conjuntos musicais. A charamela é um desses instrumentos de sopro que pertence à família das palhetas. Os índios tiveram acesso a ela, influenciados pelos portugueses que visitavam suas aldeias com tambores e charamelas.

As bandas de música tiveram suas raízes alicerçadas em terras brasileiras, no período colonial, quando os senhores donos de engenhos formavam bandas de escravos sob a direção de mestres europeus. No século XVII, esses conjuntos de músicos levavam o nome de *chameleiros* por causa da charamela (instrumento de sopro que pertence à família das palhetas, trazido ao Brasil pelos portugueses e tocado primeiramente pelos índios que aqui se encontravam)⁸⁸. Os chameleiros não eram somente os tocadores da charamela, mas de outros instrumentos de sopro, já que formavam um conjunto de músicos. O músico e pesquisador **Kiefer** menciona que “a charamela era utilizada não só nas ‘músicas’ militares (ou bandas

⁸⁶ **GOMES**, Karina Barra. *Bandas de Música: Conservatório para o povo*. Monografia (Especialização em Música, Educação Artística) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

⁸⁷ **APUDE: GOMES**, Karina Barra. *Op. Cit.*

⁸⁸ A charamela é um instrumento de sopro, provavelmente originário da Eurásia, construído em madeira, possui uma palheta (palheta simples) ou palheta dupla. **APUD:** <https://context.reverso.net>

*como diríamos hoje), mas também em outras ocasiões*⁸⁹ por negros, escravos ou não, que tocavam em festas de santos, procissões, serenatas e festas dos senhores de engenho.

A banda de música é uma prática cultural herdada da colonização portuguesa. A charamela foi um instrumento europeu trazido por portugueses. Muito utilizada pelos escravos, os chameleiros, que formavam geralmente ternos e quaternos de charamelas, agrupamentos muito comuns em Portugal no século 17, e que se multiplicaram pelas fazendas e vilas do interior do Brasil. Tudo indica que no Brasil os conjuntos de chameleiros negros foram os antecessores das bandas de música tal como a conhecemos hoje. Manter um conjunto musical era para os fidalgos, sinal de abundância e bom-tom, à maneira das cortes europeias.

A charamela é um instrumento musical de sopro. Provavelmente originário da Eurásia, construído em madeira e possui uma palheta (sopros). Em português o termo charamela, de modo geral, define os aerofones de insuflação bocal direta com palheta dupla ou palheta simples. O clarinete é um instrumento musical de sopro constituído por um tubo cilíndrico, geralmente de madeira (há modelos de outros materiais), com uma boquilha cônica de palheta simples e chaves (hastes metálicas, ligadas a tampas para alcançar orifícios aos quais os dedos não chegam naturalmente). Possui quatro registros: grave (*Chalumeau*), médio, agudo e super-agudo. Quem toca o clarinete é chamado de clarinetista. O clarinete descende do *chalumeau* (charamela), instrumento bastante popular na França pelo menos desde a Idade Média. Em 1690, Johann Christoph Denner, charamelista alemão, acrescentou à sua charamela uma chave para o polegar da mão esquerda, para que assim pudesse tocar numa abertura, o que lhe trouxe mais possibilidades sonoras. Surgiu, assim, o clarinete contemporâneo introduzido nas orquestras em 1750 e foi um dos últimos instrumentos de sopro incorporados à formação orquestral moderna. O Clarinete é usado até hoje nas maiores orquestras do mundo.

⁸⁹ KIEFER, Bruno. *História da Música Brasileira dos primórdios ao início do século XX*, 4ª ed. Porto Alegre: Movimento, 1997.

2.2 - Música de Barbeiros

As bandas formadas por negros escravos das fazendas produziam um tipo de música instrumental, uma espécie de ritmo, o batuque das senzalas. Alguns escravos das cidades, que também eram barbeiros, tocavam a chamada música de barbeiros. Os chorões no século XIX foram os que herdaram essa música de senzala, como também é conhecida, cujo estilo musical consistia na base de um solo acompanhado de contracanto e modulações⁹⁰. Esses conjuntos de escravos músicos foram transmitindo seu estilo musical aos grupos de brancos e mestiços da baixa classe média urbana (pequenos funcionários públicos, funcionários dos Correios e Telégrafos, músicos de bandas militares e burocratas) “*que se encarregavam de animar as festas nas casas aonde não chegava o piano distintivo e um status social mais elevado*”⁹¹.

Os portugueses, os holandeses que se instalaram em Pernambuco, os italianos que vieram ao Brasil para trabalhar na lavoura cafeeira paulista, e os imigrantes alemães, foram também os responsáveis pelo estabelecimento da tradição das bandas em terras brasileiras. Esses povos trouxeram consigo homens que amavam a música, e, por isso, formavam grupos que se apresentavam em acontecimentos sociais, festividades e comemorações patrióticas.⁹²

A partir daí, a banda nunca deixou de se apresentar nos principais acontecimentos das comunidades e cidades, constituindo, assim, uma forma de manifestação popular bastante significativa. Sua atuação era imprescindível nos coretos das pequenas cidades, em praças, festas públicas, religiosas ou cívicas, festas e bailes populares, procissões, carnavais, recepções e homenagens a pessoas importantes, circos, apresentações de mágica, enterro de pessoas importantes, leilões, festas carnavalescas, apresentações de peças teatrais, campanhas políticas e outros. Além disso, elas sempre funcionaram como centro de

⁹⁰ **TINHORÃO**, José Ramos. *Pequena História da Música Popular da modinha à lambada*. São Paulo: Art Editora, 1991.

⁹¹ **IDEM**

⁹² **GOMES**, Karina Barra. *E HOJE, QUEM É QUE VÊ A BANDA PASSAR? UM ESTUDO DE PRÁTICAS E POLÍTICAS CULTURAIS A PARTIR DO CASO DAS BANDAS CIVIS CENTENÁRIAS EM CAMPOS DOS GOYTACAZES*. Dissertação de Mestrado. Centro de Ciências do Homem. Universidade Estadual do Norte Fluminense. Mestrado em Políticas Sociais. 2008.

formação de músicos que foram, em grande parte, os pioneiros na organização da vida musical brasileira.

O imigrante português parece ser o principal responsável pelo estabelecimento da tradição das bandas em terras brasileiras. Até hoje sua atuação se faz presente. O imigrante italiano participou igualmente de maneira decisiva na formação musical do Brasil. Em sua Dissertação de Mestrado “Bandas de música civis em comunidades interioranas”, José B. de Camargo afirma que:

“No período compreendido entre 1895 e 1897, em São Paulo, entre os 3.000.000 de imigrantes italianos vindos para trabalhar na lavoura cafeeira paulista, havia expressivo número de músicos instrumentistas e regentes, que se ligaram às bandas de música. vários deles, mudando-se para outras localidades, vieram a assumir a função de regentes das corporações locais, contribuindo inclusive para a formação de novos músicos (maestros ou instrumentistas). o grande afluxo de músicos italianos para as cidades do interior, teria provocado, como consequência, uma mudança no repertório habitual até então executado nas retretas das praças públicas. Trechos de ópera italiana, com suas árias, duetos, cavatinas, fantasias etc. tornaram-se os gêneros de preferência desses conjuntos, influenciando o gosto do público.”

2.3 - Bandas Militares

As bandas de música nas forças armadas têm uma longa tradição e desempenham várias funções importantes. Aqui estão algumas razões pelas quais existem bandas de música nas forças armadas:

a) tradição

a presença de bandas de música nas forças armadas remonta há séculos. Elas desempenhavam um papel fundamental na comunicação e motivação das tropas durante batalhas e marchas;

b) motivação e moral

as bandas têm o poder de elevar o moral das tropas. A música pode criar um ambiente positivo, motivar soldados e proporcionar momentos de relaxamento em meio às pressões militares;

c) eventos cerimoniais

bandas de música são frequentemente empregadas em eventos cerimoniais, desfiles militares, cerimônias de premiação e outros

eventos oficiais. Elas contribuem para a atmosfera solene e representativa dessas ocasiões;

d) representação institucional

as bandas de música também servem como uma forma de representação institucional. Elas são frequentemente vistas em eventos públicos, tanto nacionais quanto internacionais, como em desfiles em dias comemorativos;

e) treinamento e disciplina

a participação em uma banda militar requer disciplina e habilidades musicais. Muitas vezes, os membros das bandas passam por treinamento rigoroso, o que contribui para o desenvolvimento de habilidades de trabalho em equipe e disciplina;

f) atividades de recrutamento

a presença de bandas em eventos públicos pode servir como uma estratégia de recrutamento, mostrando a parte mais positiva e atraente das forças armadas para o público em geral;

g) entretenimento e bem-estar

além das funções cerimoniais, as bandas também podem ser envolvidas em atividades de entretenimento para as tropas. Isso inclui apresentações musicais, concertos e outros eventos recreativos.

Portanto, as bandas de música nas forças armadas desempenham um papel multifacetado, indo além da simples execução musical, contribuindo para a coesão, tradição e imagem institucional das organizações militares.

As bandas militares de caráter mais moderno começaram a surgir no século XIX, a partir da Independência, com a criação da Guarda Nacional. Os músicos fardados executavam hinos-marchas, dobrados, trechos de música clássica e motivos de música popular⁹³. Com isso, faz-se necessário esclarecermos a diferença entre a banda militar e a civil. A primeira é composta por músicos que podem ou não ser profissionais. Estes a ingressavam via concurso público e para tal, havia necessidade de se ter certo nível de escolaridade e conhecimento musical.

⁹³ **TINHORÃO**, José Ramos. *Música Popular: Um tema em debate*, 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Ed. 34, 1997.

Segundo Camus⁹⁴, a música dentro das forças armadas possui quatro funções inter-relacionadas:

- a) desenvolver o espírito de corpo e o moral da tropa;
- b) auxiliar nas tarefas de campo;
- c) prover com música, cerimônias militares;
- d) prover com música, atividades sociais e recreativas.

Camus também distingue em dois os conjuntos musicais dentro dos exércitos: *field music* e *band of music*, grupos que, já no século XVIII, “possuíam sua própria organização, tradição e repertório. Estes conjuntos existiam simultaneamente e no final do século eram frequentemente combinados em ocasiões especiais”.⁹⁵ Estes dois conjuntos serão denominados, nesta dissertação, por banda marcial e banda de música, respectivamente. A banda marcial executava principalmente música funcional para tarefas de campo - conduzir sinais e ordens, auxiliar a manutenção da cadência da marcha e os movimentos da tropa -, além de tomar parte nas cerimônias militares, como paradas e formaturas⁹⁶. A banda de música também participava das cerimônias militares e provia com música as atividades sociais e recreativas.

A despeito da importância dada a este conjunto, pouco se sabe de concreto sobre sua atuação. Cutileiro dá informações que vão além da repetida presença da banda na comitiva real, mas estas informações, infelizmente, são imprecisas e não especificam os documentos onde foram registradas. Segundo ele, antes da transferência ao Brasil, ou da fuga de Portugal, o regente da banda era o italiano Pascoal Corvalini, mas não está claro se ele teria ou não vindo ao Brasil:

Antes de a corte partir para o Rio de Janeiro era regente da charanga da Brigada Real de Marinha o italiano Pascoal Corvalini, que viera foragido da França com o seu amigo, o conde de Novion, ambos napolitanos, e que fizeram uma ótima parelha de impostores, aquele envolvido numa negociata escandalosa de chapéus para a Guarda Real da Polícia e este na compra

⁹⁴ **CAMUS**, Raoul F. *Military music of the American Revolution*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1976. **APUD: BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808- 1889*. Dissertação de Mestrado. UNESP: São Paulo, 2006.

⁹⁵ Tradução de **BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808- 1889*. Dissertação de Mestrado. UNESP: São Paulo, 2006.

⁹⁶ **CAMUS**. *Op.Cit.*

de instrumentos para a Charanga da Armada. A vinda de outro impostor, o Junot, fez correr estes, para se instalar aquele! (1981, p. 7-8)⁹⁷.

Um dos poucos documentos apresentados por Cutileiro é uma reprodução fac-similar de um fragmento não identificado que trata do uniforme dos músicos, assinado pelo 1º visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, então secretário de Estado da Marinha e Ultramar, em 13 maio de 1807:

Os Músicos conservarão o mesmo Uniforme Pequeno atual, e, quando a Brigada usar do Grande Uniforme, terão um uniforme das cores, e feito do Pequeno, usando nele dos galões, de que atualmente usam no Uniforme encarnado⁹⁸.

No Brasil, os poucos documentos conhecidos que citam a presença da banda da Brigada Real da Marinha são fés de ofício do músico baiano Damião Barbosa de Araújo, recentemente localizados na Divisão de Manuscritos da Biblioteca Nacional⁹⁹. Os documentos confirmam que a banda veio com dom João VI e que Damião acompanhou a corte portuguesa de Salvador para o Rio de Janeiro.

Muitos autores acreditam que, antes de 1808, não existiam bandas de música, nos modelos mais “modernos” das bandas de harmonia. A autoridade frequentemente citada para validar esta ideia de “atraso” dos conjuntos brasileiros é José Ramos Tinhorão, particularmente uma passagem onde ele procurou destacar a precariedade e não a ausência das bandas militares antes da chegada da corte. O argumento construído por Tinhorão baseia-se na inexistência de bandas de música na recepção dada a dom João, tal como esta foi descrita pelo padre Luís Gonçalves dos Santos, o padre Perereca, em suas famosas Memórias para Servir de História ao Reino do Brasil. Segundo Tinhorão, não se trataria de esquecimento, pois...

a existência de uma banda naquele dia festivo, aliás não escaparia a um comentário do minucioso padre Perereca, pois, dez anos depois, em 1818, quando D. João foi aclamado Rei, [...] ele não se esqueceu de anotar a

⁹⁷ PORTUGAL, Marcos “Hymno Patriótico / Da Nação Portuguesa / A Sua Alteza Real / o Príncipe Regente / N. S. / Para se cantar com muitas vozes. / E mesmo à maneira de Coro / Com acompanhamento de toda a banda militar / Em Lisboa / No anno de 1810 / Música de Marcos Portugal”. Impresso da Biblioteca Nacional de Lisboa, cód. 784.71(469). **APUD: BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808- 1889*. Dissertação de Mestrado. UNESP: São Paulo, 2006.

⁹⁸ **BINDER**, Fernando Pereira. *Op. Cit.*

⁹⁹ **BLANCO**, Pablo Sotuyo. *Damião Barbosa de Araújo: de músico militar a mestre de capela*. In: XV. 2005, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: ANPPOM, UFRJ, 2006, p. 268-272.

presença de “uma numerosa banda de música dos regimentos de guarnição da Corte”¹⁰⁰.

No entanto, outra descrição da entrada de dom João na cidade do Rio de Janeiro cita a presença de banda de militares. Trata-se da Relação das Festas que se fizeram no Rio de Janeiro, uma carta datada de 3 de fevereiro de 1809, enviada por um português morador do Rio de Janeiro a seu irmão em Lisboa, onde ocorreu impressão, em 1810. Na primeira das três vezes em que é mencionada a presença das bandas regimentais na ocasião, o missivista faz a seguinte descrição:

A câmara fez iluminação entre o chafariz e o mar. Era esta um edifício de madeira, em que se gastaram mais de 4 contos de réis. Este edifício fazia vista de uma fachada de Palácio todo iluminada, com seus coretos de música nas extremidades. [...] As músicas dos Regimentos estavam dispostas em torno do edifício tocando harmoniosas sinfonias¹⁰¹.

O próprio padre Perereca apontou a presença de música em várias passagens durante a entrada de dom João no Rio de Janeiro, embora em nenhuma delas ele utilize as locuções banda de música ou banda militar. As palavras usadas por ele foram: instrumentos músicos, música vocal e instrumental, música marcial, melodiosas vozes e música¹⁰².

No relato do padre Perereca, a palavra banda aparece pela primeira vez na descrição do noivado de Maria Teresa, ocorrido a 13 de maio de 1810: “*bandas dos regimentos de linha, e milicianos*”¹⁰³. Curiosamente, é na ementa do decreto de 27 de março 1810, portanto poucos dias antes do noivado, que este termo aparece pela primeira vez na legislação administrativa: “bandas de Música dos regimentos”. O decreto foi publicado nas coleções de leis daquele ano, volumes que o padre conheceu e utilizou na composição de suas Memórias.

¹⁰⁰ PORTUGAL, Marcos “Hymno Patriótico / Da Nação Portuguesa / A Sua Alteza Real / o Príncipe Regente / N. S. / Para se cantar com muitas vozes. / E mesmo à maneira de Coro / Com acompanhamento de toda a banda militar / Em Lisboa / No anno de 1810 / Música de Marcos Portugal”. Impresso da Biblioteca Nacional de Lisboa, cód. 784.71(469). **APUD: BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808- 1889*. Dissertação de Mestrado. UNESP: São Paulo, 2006.

¹⁰¹ **BINDER**, Fernando Pereira. *Op. Cit.*

¹⁰² **SANTOS**, Luis Gonçalves dos (Padre Perereca). *Memórias para Servir de História do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia, Ed. da Universidade de São Paulo, 1981. 2 vols. (Reconquista do Brasil, vol 36-37) [Memórias para Servir de História do Brasil, Lisboa: Imprensa Régia, 1825. 2 vols]

¹⁰³ **SANTOS**, Luis Gonçalves dos (Padre Perereca). *Op. Cit.*

O texto deste decreto já dá indícios da existência de bandas de música nos corpos militares do Rio de Janeiro antes de 1808, pois logo em seu início, consta o enunciado: “*Querendo conservar aos Regimentos de Infantaria e Artilharia desta Corte a Música que foi estabelecida, com a aprovação dos Vice-Reis do Estado, pelos Coronéis e Oficiais dos Regimentos [...]*”¹⁰⁴. De 1720 a 1808, a patente de vice-rei foi sistematicamente conferida ao governador-geral do Brasil. Em 1763, com a transferência da sede administrativa da Colônia de Salvador para o Rio de Janeiro, o governador-geral fluminense passou a ter o direito de utilizar a patente. Este cargo era preenchido por um aristocrata; o último vice-rei do Brasil foi dom Marcos de Noronha e Brito, oitavo conde dos Arcos, que assumiu em 1806 e preparou a recepção da família real¹⁰⁵. Os cargos de governador-geral e de vice-rei eram essencialmente militares, embora seus ocupantes não fossem militares de profissão¹⁰⁶.

A tropa de primeira linha estacionada no Rio de Janeiro, a que aludia o decreto de 1810, era formada por três regimentos de infantaria e um de artilharia, a saber: regimento de infantaria nº 1, ou Bragança, comandado pelo brigadeiro João de Barros Pereira do Lago Sarmento; regimento de infantaria nº 2, ou Novo, comandado pelo coronel Domingos de Azevedo Coutinho; regimento de infantaria nº 3, ou Moura, comandado pelo brigadeiro Camilo Maria Tonelet; regimento de artilharia, comandado pelo coronel José de Oliveira Barbosa¹⁰⁷. A primeira linha, também chamada de tropa linha, regular ou paga, era profissional e ficava permanentemente em armas. Era quase sempre composta por regimentos portugueses, completados por soldados engajados no Brasil que, a princípio, deviam ser brancos, condição que nem sempre conseguia ser observada. Para o alistamento concorriam os soldados voluntários, que eram poucos, e os soldados forçados - os considerados criminosos e vadios. Quando estes não eram suficientes executava-se temido recrutamento¹⁰⁸. A principal unidade tática era o terço,

¹⁰⁴ **BINDER**, Fernando Pereira. *Op. Cit.*

¹⁰⁵ **VAINFAS**, Ronaldo (dir.). *Dicionário do Brasil Colonial 1500 - 1808*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

¹⁰⁶ **PRADO Jr**, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, Publifolha, 2000. (Grandes nomes do pensamento brasileiro)

¹⁰⁷ **SANTOS**, Luís Gonçalves dos (Padre Perereca). *Op. Cit.*

¹⁰⁸ **PRADO Jr**, Caio. *Op. Cit.*

substituído no reinado de dom José pelo regimento¹⁰⁹. As tropas de primeira linha estavam em constante movimentação pelo Brasil, sendo enviadas aos pontos onde sua presença fosse necessária.

Sendo os oficiais da primeira linha de origem portuguesa, não seria estranho que eles reproduzissem na capital da colônia o que se praticava na metrópole: dotar com música os regimentos que comandavam. No caso dos quatro regimentos mencionados, sendo estes portugueses, todos, a princípio, faziam jus ao que estabelecia o decreto de 20 de agosto de 1802, podendo receber dotação do erário português para o pagamento de músicos.

Não é apenas em referência ao Rio de Janeiro que existem indícios da presença de bandas de música antes de 1808. No final do século XVIII, e início do século XIX, Recife, Olinda e João Pessoa, então denominada Paraíba, possuíam conjuntos com instrumentação muito similar ao prescrito no decreto português de 1802, como se deduz desta passagem de Pereira da Costa:

As bandas de música militar entre nós datam de fins do século XVIII, pelas que foram criadas nos regimentos milicianos do Recife e Olinda por ato do governador D. Tomás José de Melo, a cujo exemplo foi criada também uma no terço auxiliar de Goiana, em 1789, mantida pela respectiva oficialidade, e mediante consentimento daquele governador. Das bandas marciais de então, nada encontramos sobre a sua particular organização; mas da de uma de um regimento de linha da guarnição da vizinha cidade da Paraíba, em 1809, constante de dois pífaros, um dos quais, Manuel de Vasconcelos Quaresma, era o mestre, duas clarinetas, duas trompas, um fagote e um zabumba, bem podemos fazer uma ideia das nossas [as pernambucanas]¹¹⁰.

As milícias, mencionadas nesta passagem, eram tropas auxiliares à primeira linha. Foram conhecidas no Brasil como terços auxiliares até 1796, quando dona Maria deu às tropas brasileiras a mesma organização usada em Portugal (MELO, 1982, p. 108). Também eram conhecidas por segunda linha. Oficiais e soldados eram recrutados entre a população civil da colônia para o serviço obrigatório e gratuito. Os soldados não estavam permanentemente mobilizados, como as tropas da primeira linha, reunindo-se em determinadas épocas do ano, em exercícios, ou quando convocadas para serviço. O enquadramento territorial era feito com base

¹⁰⁹ **MAGALHÃES**, João Batista. *A evolução militar do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001. (Biblioteca do Exército, 671; Coleção General Benício, vol. 343)

¹¹⁰ **COSTA**, Mário Júlio de Almeida. *História do Direito português*. 3 ed. Coimbra: Almedina, 2000. **APUD: BINDER**, Fernando Pereira. *Op. Cit.*

nas freguesias e por categorias de população: brancos, negros, mulatos, comerciantes, artesãos etc. (PRADO Jr, 2000, p. 320).

Coube ao músico Francisco Januário Tenório parte importante na organização das bandas em Pernambuco, como mostra um ofício de 15 de novembro de 1822 do brigadeiro José Correia Melo, comandante das armas da Província de Pernambuco:

Assentou praça em 27 de maio de 1793 no Regimento de Olinda, onde organizou e ensaiou uma classe de música, que compôs a banda do Regimento e depois organizou uma outra para o Regimento de Artilharia. Em 1810 passou por contrato e praça o Mestre de Banda do Regimento do Recife e serviu até 1817: Neste ano foi nomeado pelo general Luis do Rego, mestre de música da Divisão que com ele viera do Rio de Janeiro, mediante a gratificação mensal de 24\$000. Por ordem do mesmo general, organizou as músicas do 1.º e 2.º Batalhões de Milícias de segunda linha, ensinando e compondo música para as mesmas bandas, e depois passou a servir no 3.º Batalhão de Caçadores, incumbido de igual trabalho, assim como no 2.º, em idênticas condições (COSTA, 2004, p. 121, v. 7)

A carta régia de 26 de setembro de 1811, enviada por dom João ao governador e capitão general da Capitania de Pernambuco, confirmava estas informações:

Caetano Pinto de Miranda Montenegro, do meu Conselho, Governador e Capitão General da Capitania de Pernambuco. Amigo. Eu o Príncipe Regente vos envio meu saudar. Constando na minha real presença que no Regimento de Infantaria de Linha desse Recife existe, desde longo tempo uma música com a aprovação dos Governadores e Capitães Gerais a qual é mantida por contribuição do Corpo da Oficialidade do mesmo regimento, e considerando quanto esta pensão será onerosa à dita Oficialidade, e que este método além disso ser de algum modo prejudicial á exata disciplina militar do regimento: sou servido autorizar-vos para mandar praticar a respeito da manutenção da dita música aquilo mesmo, que quanto à música dos regimentos de Infantaria e Artilharia desta Corte se acha estabelecida pelo meu Real Decreto de 27 de março de 1810; cuja cópia, para vossa inteligência será com esta carta régia. Assim o terei entendido executares. Escrita no Palácio do Rio de Janeiro em 26 de setembro de 1811¹¹¹.

Walmir da Silva Martins cita em sua monografia apresentada no curso de Música da Escola Superior de Artes e Turismo da Universidade do Estado do Amazonas, em 2018 que:

“As bandas de música no Brasil tiveram seu início no período colonial, e se constitui em uma prática musical dos conjuntos de instrumentos de sopro e percussão, encontradas desde o século XVI particularmente em relatos de viagens. Em sua definição Batista (2010, p. 22) nos diz que a banda de

¹¹¹ CCLB – Coletânea da Coleção de Leis do Brasil. **APUD: BINDER**, Fernando Pereira. **Op. Cit.**

música está relacionada a um grupo de músicos, na maioria homens uniformizados e a tocar os mais variados instrumentos de sopro e de percussão, sob o comando do regente, e que estão associados à música militar. A banda militar e banda Sinfônica vale ressaltar que a distinção entre os dois conjuntos que se diferenciam basicamente pelo instrumental que as compõe. A banda sinfônica se caracteriza pelos Instrumentos melódicos: família das flautas transversais; família dos clarinetes; família dos saxofones e instrumentos de sopro das categorias anteriores. Instrumentos de percussão: bombos, tambores, prato a dois, prato suspenso, caixa clara. Instrumentos complementares: oboé, fagote, contra-fagote, trompa, contrabaixo acústico, celesta e xilofone.”¹¹²

2.4 - Bandas de Escravos

A formação de bandas de música em fazendas durante o período colonial e o Brasil Império envolvia principalmente a participação de músicos escravizados. As bandas eram uma parte importante da vida cultural nas fazendas e nas áreas rurais, e sua música tinha diversas funções, como entretenimento, comunicação, religião e até mesmo ordem e controle. Alguns pontos importantes a serem considerados:

a) música como expressão cultural

as bandas de música nas fazendas eram uma expressão da cultura africana trazida pelos escravizados. Eles trouxeram consigo ritmos, instrumentos e tradições musicais que se fundiram com influências europeias para criar uma forma única de música;

b) funções diversas

as bandas desempenhavam várias funções nas fazendas. Além do entretenimento, elas eram usadas em cerimônias religiosas, festivais locais e eventos sociais. Também podiam ser utilizadas para marcar o início e o fim da jornada de trabalho, transmitir mensagens ou até mesmo manter os escravizados sob controle;

c) instrumentos e repertório

as bandas eram compostas por uma variedade de instrumentos, como tambores, instrumentos de sopro e percussão. Os músicos muitas vezes criavam seus próprios instrumentos. O repertório incluía músicas

¹¹² BRITO, A. R. *O papel da banda de música na escola regular: resultados sociais e sonoros para a educação musical brasileira*. 2013. Monografia (Licenciatura em Música) - Instituto Villa-Lobos, Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

tradicionais africanas, bem como músicas religiosas e populares da época;

d) influência duradoura

a influência da música das bandas nas fazendas escravistas pode ser vista na música popular brasileira e nas tradições musicais afro-brasileiras que se desenvolveram posteriormente. Elementos rítmicos e melódicos da música africana desempenharam um papel significativo no desenvolvimento da música brasileira;

e) resistência cultural

a música também foi uma forma de resistência cultural para os escravizados. Eles podiam usar as letras de músicas para transmitir mensagens codificadas e expressar suas experiências e descontentamento com a escravidão;

f) documentação histórica

hoje, as bandas de música nas fazendas escravistas são documentadas principalmente por meio de relatos históricos, registros de viajantes e pesquisas etnográficas. Muitas vezes, é difícil encontrar registros musicais escritos dessa época.

A história das bandas de música nas fazendas escravocratas é um exemplo da importância da música na cultura afro-brasileira e na resistência cultural dos escravizados. Ela também destaca a influência duradoura que essas tradições tiveram no desenvolvimento da música brasileira. Há uma quantidade limitada de trabalhos específicos sobre bandas de música em fazendas escravistas, pois a documentação histórica desse período é frequentemente escassa. No entanto, pesquisadores e historiadores têm investigado essa área da história cultural brasileira. Aqui estão algumas obras e referências que abordam esse tópico:

"Música Popular Brasileira e Identidade Nacional" por Martha Tupinambá de Ulhôa, Edson Rodrigues Xavier: Este livro examina o papel da música na construção da identidade nacional no Brasil, incluindo a influência das bandas de música nas fazendas.

"Negros, Estrangeiros: Os Escravos Libertos e Sua Volta à África" por João José Reis: Enquanto este livro se concentra na migração de escravizados libertos de

volta à África, ele também aborda a vida cultural e musical nas fazendas brasileiras, incluindo bandas de música.

"Música nas Fazendas de Café" por Mário de Andrade: O renomado escritor e musicólogo Mário de Andrade coletou informações sobre a música nas fazendas de café durante o século XX, incluindo influências africanas e indígenas.

"Afrodescendência no Brasil Colonial" por Stuart B. Schwartz: Este livro explora a presença africana nas Américas durante o período colonial, incluindo a contribuição dos escravizados para a cultura e a música brasileira.

Pesquisas Etnográficas Locais: Algumas pesquisas etnográficas podem fornecer insights sobre a música nas comunidades rurais do Brasil, embora nem sempre se concentrem especificamente nas fazendas escravistas. Pesquisar em periódicos acadêmicos e bancos de teses e dissertações pode revelar trabalhos relevantes.

A pesquisa sobre bandas de música em fazendas escravistas é uma área que continua a se desenvolver, e pode ser necessário recorrer a uma variedade de fontes e abordagens para obter informações detalhadas. Além disso, a colaboração com historiadores e etnomusicólogos especializados nessa área pode ser útil para obter informações específicas sobre essa parte da história brasileira.

A identificação específica das fazendas no Vale do Paraíba Fluminense que tinham bandas de música formadas por escravos pode ser um desafio, pois a documentação histórica detalhada pode ser limitada. No entanto, algumas fazendas na região do Vale do Paraíba eram conhecidas por suas tradições culturais e musicais, onde bandas de música eram formadas por escravizados ou libertos. Aqui estão algumas fazendas com essa tradição:

Fazenda São João da Prosperidade (ou Fazenda São João): Esta fazenda em Paraíba do Sul, no estado do Rio de Janeiro, era famosa por sua banda de música formada por escravizados. A banda era conhecida por sua qualidade e participação em festas e eventos na região.

Fazenda Santa Eufrásia: Localizada em Vassouras, a fazenda era propriedade de Francisco José Furtado, conhecido por seu envolvimento com música e suas festas. Escravizados na fazenda eram frequentemente envolvidos em atividades musicais.

Fazenda do Pau D'Alho: Esta fazenda na região de Valença, no estado do Rio de Janeiro, também tinha uma tradição musical forte. Escravizados muitas vezes participavam de celebrações e festas tocando instrumentos musicais.

Fazendas Café com Leite: O Vale do Paraíba era conhecido como uma área de produção de café, e muitas fazendas na região tinham escravizados que eram ativos na cena musical. As bandas nas fazendas eram uma parte importante da vida cultural local.

É importante observar que as fazendas na região do Vale do Paraíba Fluminense variavam muito em termos de tamanho e riqueza, e as tradições culturais podiam ser influenciadas por esses fatores. Além disso, a documentação histórica pode não estar disponível para todas as fazendas. Portanto, a pesquisa detalhada em arquivos locais, registros históricos, diários e memórias pode ajudar a identificar fazendas específicas e a história de suas bandas de música formadas por escravos.

Podemos encontrar na literatura filarmônica, algumas pontuações de como nas fazendas coloniais se organizavam bandas de negros ou bandas de fazenda, como denomina Cajazeira¹¹³. Isto ocorria por volta de 1583, tanto na Bahia como em Pernambuco, que tinham em média mais de 100 engenhos¹¹⁴. Geralmente, essas bandas de negros escravizados eram decorrentes de engenhos de cana de açúcar, que exerciam o apogeu econômico no Brasil Colônia¹¹⁵.

Na tese de Doutorado realizada em 2012 pela USP (Universidade de São Paulo) com o tema *Escravos da Nação: O público e o privado na escravidão brasileira, 1760 a 1876*, Ilana Peliciari Rocha¹¹⁶, cita alguns casos de alforria ou fuga de trabalho braçal por alguma habilidade musical de negros na Fazenda Santa Cruz no Rio de Janeiro. Dentre os casos descritos, há um relato de uma escrava denominada Virginia Maria, que com apenas 22 anos, por ser musicista e não se

¹¹³ **CAJAZEIRA**, Regina Célia. *Educação continuada para Músicos da filarmônica Minerva-Gestão e Curso Batuta*. Tese de Doutorado. UFBA: Salvador, 2004.

¹¹⁴ **MOREIRA**, Marcos dos Santos; **PEREIRA**, Ana Greyce Moraes. Revista da ABPN • v. 8, n. 20 • jul. 2016 – out. 2016, p.103-110

¹¹⁵ **MOREIRA**, Marcos dos Santos; **PEREIRA**, Ana Greyce Moraes Revista da ABPN • v. 8, n. 20 • jul. 2016 – out. 2016, p.103-110

¹¹⁶ **ROCHA** Ilana Peliciari. *Escravos da Nação: O público e o privado na escravidão brasileira, 1760 a 1876*, Tese de Doutorado. USP: São Paulo, 2012.

sabe se de banda de música, obteve tal alforria. Segundo a autora a ida de escravos para as atividades musicais estava ligada a certo aprimoramento desta arte, pois era uma manifestação apreciada pela Corte de D. João VI, e tal exposição destes elementos pelos Senhores de Engenho lhe era favorável de maneira sociopolítica. Na própria obra, a autora comenta sobre citações do escritor Antônio Carlos dos Santos¹¹⁷, na sua obra *Os Músicos Negros Escravos da Real Fazenda Santa Cruz no Rio de Janeiro (1808-1832)* onde cita o seguinte trecho; “*O ensino constante (na fazenda Santa Cruz) desde cedo, mantinha-se orquestra e a Banda de Música de Santa Cruz supria de músicos escravos negros ou libertos*”¹¹⁸.

Tal obra foi também abordada por Binder (2006)¹¹⁹ em dissertação de mestrado denominada *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808-1889*. Segundo Binder, as capelas musicais existentes no Vale do Paraíba possibilitaram constituições de bandas formadas por negros que eram escravizados das fazendas de café, no auge da cafeicultura paulista oitocentista. O vale do Paraíba, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, foi uma região onde existiram algumas capelas musicais formadas por músicos escravos, principalmente depois da expansão cafeeira na região e o surgimento dos barões do café, possivelmente feita por volta de 1880¹²⁰.

Na verdade, possuir um grupo de músicos numa fazenda, além de preencher o vazio de existência cultural, tendo em vista a distância das cidades - onde as igrejas e, a partir do fim de 1700, as primeiras casas de ópera, já atendiam, bem ou mal, a essa necessidade - passou com o tempo a valer também por uma ruidosa demonstração de poder pessoal (TINHORÃO, 1972: 75)¹²¹.

No Brasil, a partir do segundo reinado, propriamente na segunda metade do século XIX, com o acréscimo das cidades pós-libertação dos negros escravizados e

¹¹⁷ **SANTOS**, Antônio Carlos dos. *Os Músicos Negros - Escravos da Real Fazenda de Santa Cruz no Rio de Janeiro (1808 - 1832)*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, UNESP. Assis. 1998.

¹¹⁸ **SANTOS**. *Op Cit.*

¹¹⁹ **BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas Militares no Brasil: difusão e organização entre 1808- 1889*. Dissertação de Mestrado. UNESP: São Paulo, 2006.

¹²⁰ **BINDER**. *Op. Cit.*

¹²¹ **TINHORÃO**, José *Ramos. Música Popular*. Um tema em debate, 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Ed. 34, 1997.

o desenvolvimento das zonas urbanas, expandem-se as profissões. Em São Paulo, as bandas de música têm diversas vertentes em sua história. A contribuição das bandas militares em relação às bandas civis é decorrente também de um número considerável de regimentos musicais, principalmente na baixada santista, ainda no século XIX. No desenvolvimento das primeiras cidades nordestinas aparecem paralelamente as bandas de barbeiros, negros e mulatos que tocavam em festas populares onde o mestre era um próprio músico mais desenvolvido. Tocavam em formas de charangas e geralmente tinha conhecimento musical elementar, ou, como afirmava Tinhorão¹²², as bandas de barbeiros eram bandas formadas por ex-escravos que tocavam de ouvido, comuns não só no Nordeste, como em outras províncias brasileiras, de norte a sul.

2.5 - Bandas civis

A banda civil oferecia aulas para a comunidade aprender o instrumento e teoria musical, preparando o músico para ser profissional e posteriormente ingressar numa banda militar ou então tocar em orquestras. Portanto a banda civil está diretamente em contato com a comunidade, ao contrário da banda militar. Em diversas regiões e localidades dos estados do Brasil por onde passaram, ramais e linhas ferroviárias deixaram um rastro cultural de diversas bandas formadas, algumas em funcionamento, outras não, histórias de grupos musicais, liras, bandas, grêmios e sociedades todas formadas por ferroviários. Cito apenas alguns para ilustrar essa peculiaridade:

a) Clube Musical Euterpe

Petrópolis/RJ - Fundada em 1901 por um grupo de ferroviários amantes da música, a banda do Clube Musical Euterpe já recepcionou vários Presidentes da República em Petrópolis, e esteve presente na comemoração do centenário de D. Pedro II na cidade;

b) a sociedade musical filarmônica 1º de maio

¹²² TINHORÃO, José *Ramos. Música Popular*. Um tema em debate, 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Ed. 34, 1997.

foi fundada no dia 1º de maio de 1934, em Belo Horizonte, por iniciativa de um grupo de trabalhadores da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil;

c) Sociedade Musical União dos Artistas de Barra do Piraí¹²³

foi fundada basicamente por ferroviários com a chegada da ferrovia em Barra do Piraí em 1864. Muitos operários vindos de fora já eram músicos e se agrupavam nas horas de lazer para exercitar a arte. A Sociedade Musical União dos Artistas tem como data oficial de fundação o dia 10 de janeiro de 1901;

d) Lyra de Apollo - Campos dos Goytacazes

19/05/1870 - o prédio Sede da Lyra de Apollo é a segunda casa de seus músicos! Foi construído com características ecléticas: os trilhos de trem usados nas ferragens da construção foram trazidos da estrada de ferro às escondidas da polícia pelos músicos, assim como as pedras usadas para o alicerce, que foram trazidas do Rio Paraíba do Sul! A inauguração festiva do prédio em 1914 foi o resultado e coroamento da enorme vontade, empenho e paixão dos músicos e dos associados, o seu esplêndido edifício de linhas arquitetônicas arrojadas significou progresso e desenvolvimento Cultural para a cidade de Campos¹²⁴.

e) SMUAF - Banda União dos Artistas Ferroviários em Rio Claro, SP

fundada em 08/08/1896;

f) Sociedade Musical Operária dos Ferroviários – Jaboatão dos Guararapes/PE - 1929

“A construção de uma cultura local própria é também uma perspectiva importante de mencionar, pois existiam alguns aspectos em que eles estavam culturalmente ativos: Banda Ferroviária; eram vários ferroviários que faziam parte dessa banda, ela foi constituída em 1929 a partir de uma divergência de grupos da própria oficina e dessa forma fundou-se a Sociedade Musical Operária dos Ferroviários, em 1958 a Banda Ferroviária venceu o concurso de bandas de música do interior.

¹²³ <https://bandauniaodosartistas.wordpress.com/>

¹²⁴ Lyra de Apollo – A Banda mais antiga da cidade comemora 150 anos - Portal Sesc RJ (sescrj.org.br)

As oficinas em Jaboatão, estavam localizadas a 17 quilômetros do Recife, e compreendiam oficinas completas para a manutenção de vários setores da ferrovia como reparo e reconstrução de locomotivas, carros e vagões, e incluem funções, ferraria, serraria, oficina para guindar os vagões, oficina para o reparo dos carros, oficina de pintura, depósito de madeiras, oficina de montagem, oficina de acabamento, seção de rodas e maquinismos, armazéns e escritórios.”¹²⁵;

g) banda do ginásio musical e recreativo 24 de fevereiro – santa cruz – Rio de Janeiro – 24/02/1891

fundada em 24 de fevereiro de 1891 por pessoas ilustres do bairro de Santa Cruz, a banda surgiu como uma homenagem à primeira Constituição Republicana. Seu primeiro presidente foi Felipe Basílio Cardoso Pires e seu primeiro regente o Maestro Manoel Angelino de Oliveira. A trajetória da banda foi marcada pelas retretas em praças, participações em festas religiosas e presença em eventos de destaque como a inauguração do Trem Elétrico de Campo Grande a Santa Cruz, que contou com a presença do Presidente Getúlio Vargas. Participou do programa "A Lira de Xopotó", da Rádio Nacional. Inúmeros acontecimentos importantes integram a vida desta centenária banda de Santa Cruz¹²⁶;

h) Filarmônica e Ferrovia – Bahia – 1927

“Nosso campo de interesse tem como centro a cidade de Alagoinhas, no interior da Bahia, com três ramificações principais: o início da existência de uma banda filarmônica vizinha à Estação Plataforma, em Salvador; o final da linha de trem na cidade de Queimadas, no alto sertão da Bahia, onde nasceu Isaias Gonçalves Amy, compositor ferroviário, e outro no final de trilhos na cidade de Propriá, em Sergipe, próximo à cidade de Lagarto, onde nasceu o compositor José Machado”.

¹²⁵ [1600888006_ARQUIVO_3a6469bad001f6b84e998d9d4fa96961.pdf \(anpuh.org\)](#)

¹²⁶ [Banda do Ginásio Musical e Recreativo 24 de Fevereiro | Mapa de Cultura RJ](#)

Em Plataforma, existiu a Filarmônica São Brás, o primeiro indício da ligação entre filarmônica e ferrovia. Em Queimadas, nasceu Isaías Gonçalves Amy, um dos principais compositores ferroviários e, finalmente em Propriá, se encerra uma ramificação ferroviária que passa por Laranjeiras e Simão Dias, de onde vieram os compositores ferroviários Abelardo Enéas Campos e Zeca Laranjeiras, quase chegando a Lagarto, onde nasceu José Machado, o mais conhecido compositor filarmônico de Sergipe.

Edésio de Lara Melo cita em sua Tese que: “Outra banda, a “Corporação Oeste de Minas”, também de relativa importância em seu tempo, foi organizada pelos operários das oficinas da Ferrovia Oeste de Minas em 1905”¹²⁷. Desde o Brasil colônia, as bandas de música civis têm exercido um importante significado cultural nas cidades onde se encontram presentes, por constituíram-se, muitas vezes, como uma das únicas manifestações culturais das pequenas cidades interioranas. Além disso, enquanto fenômeno cultural, as bandas sempre ofereceram um discurso simbólico construído por uma realidade social. Neste sentido, nos séculos XIX e XX, mais especificamente entre os anos de 1880 e 1930, é que nos deparamos com um maior número de registros de associações e bandas nas cidades do Vale do Paraíba Fluminense¹²⁸. As bandas civis de música foi uma das manifestações musicais mais presentes no Brasil nos séculos XIX e XX, transformaram-se em uma das mais populares manifestações da cultura nacional. É assim que elas estavam presentes em quase todos os eventos sociais, tanto sacros, quanto profanos. Ainda hoje notamos a presença delas nas festividades de nossas cidades, porém muitas das vezes militarizadas.¹²⁹

Neste mesmo contexto observamos o desenvolvimento da região do centro, sul e sudeste, mais especificamente a do Vale do Paraíba, devido à expansão da lavoura cafeeira, que demandava grande contingente de mão-de-obra como já

¹²⁷ **MELO**, Edésio de Lara. *Marchas fúnebres [manuscrito]: tradição musical na microrregião de São João del-Rei*. 2013. 327 f.: Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

¹²⁸ **RODRIGUES**, Thamyres Alves; **RODRIGUES**, Thays Alves. *A presença Imigrante nas cidades da Zona da Mata: Notas para um estudo sobre a formação da Sociedade Musical de Beneficência e Banda 22 de Maio*. Artigo apresentado na Universidade Federal de Viçosa/MG.

¹²⁹ **COSTA**, Manuela Areias. *Música e história: um estudo sobre as bandas de música civis e suas apropriações militares*. Disponível em: < <https://www.erevista.unioeste.br/index.php/tempohistoricos/article/download/.../428>. Acessado em: 20 de novembro de 2014.

dissemos anteriormente. É assim que o Estado passa a investir na política imigratória, principalmente de italianos que viessem compor a força de trabalho das grandes fazendas. A partir de então, surgem as bandas civis, compostas tanto por escravizados quanto por imigrantes, quando a riqueza do café gerava a criação de novas cidades pela área do centro-sul-sudeste, principalmente no Vale do Paraíba:

(...) a existência da música marcial dos batalhões do Exército, e paramilitar da Guarda Nacional, sugeriu aos civis a criação, nas praças principais desses emergentes núcleos urbanos do interior, do infalível coreto para a música domingueira de divertimento da população. E seria ainda seguindo o modelo de organização dessas mesmas bandas militares, que logo começaram a formar-se nessas nascentes cidades as pequenas bandas de amadores locais (aliás herdeiras também de uma tradição de bandas de fazendeiros e chefes políticos regionais) para as quais se criaram nomes pomposos como Sociedades de Euterpe (a Euterpe Cametaense, do Pará, é de 1874), Filarmônicas e Liras (...) ¹³⁰.

O ano de 1896 é marcado pelo aparecimento da importante Banda do Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro, organizada pelo músico Anacleto de Medeiros. Nesta mesma época, proliferavam os conjuntos de choro no Rio. Foram alguns desses chorões que juntamente com o Anacleto compuseram a Banda do Corpo de Bombeiros. A forte relação e influência que os músicos negros e escravos exerceram sobre os chorões eram notória, e estes, por sua vez, sobre as primeiras bandas de impacto da história da música brasileira. Tinhorão confirma este fato ao falar dos bailes e do maxixe ¹³¹:

“O fato é que, nos bailes do povo, ao som dos choros, e nos bailes das sociedades carnavalescas, ao som das bandas, o maxixe ganhou uma tal popularidade como estilo de dança livre e exótica, que passou a interessar à primeira geração de revistógrafos do teatro carioca como número de atração e comicidade para o público de classe média” ¹³².

A participação das bandas militares na criação do frevo pernambucano confirma o quanto elas marcaram a cultura social e musical no Brasil ¹³³. Em

¹³⁰ IDEM. PÁG 134

¹³¹ TINHORÃO, José Ramos. *Pequena História da Música Popular da modinha à lambada*. São Paulo: Art Editora, 1991 - Gênero musical que nasceu no Brasil por volta de 1870 (Tinhorão, 1991)

¹³² IDEM. PAG 64

¹³³ O frevo é considerado um dos gêneros mais significativos da música brasileira que surgiu nas ruas do Recife, como criação coletiva entre povo e músicos de banda.

fevereiro de 2007 o frevo foi registrado no IPHAN¹³⁴ e reconhecido como Patrimônio Imaterial, tendo em vista a sua importância. Guerra Peixe, um dos grandes compositores da música brasileira do século XX, considerava o gênero “*como a mais importante expressão musical popular*”. Sobre isso, Tinhorão ainda acrescenta que o frevo teve suas origens:

Criação de músicos brancos e mulatos, na sua maioria instrumentistas de bandas militares tocadores de marchas e dobrados, ou componentes de grupos especialistas em música de dança do fim do século XIX (polcas, tangos, quadrilhas e maxixes), o frevo fixou sua estrutura numa vertiginosa evolução da música das bandas de rua, de inícios da década de 1880 até os primeiros anos do século XX. (...) as origens do passo (nome atribuído às figurações improvisadas pelos dançarinos ao som da música) se prendem à presença de capoeiras nos desfiles das duas mais famosas bandas de música militares do Recife da segunda metade do século XIX: a banda do 4º Batalhão de Artilharia (...) e a da Guarda Nacional (...).¹³⁵

As bandas se apresentavam nos coretos das praças das cidades com canções domingueiras, era uma das poucas oportunidades que a maioria da população de muitas cidades brasileiras tinha para ouvir música instrumental. As bandas, que podiam ser militares ou civis, executavam além das marchas tradicionais do seu repertório, polcas, mazurcas, schottisches e maxixes. Elas passaram a ser para as cidades do interior a única forma de música sinfônica, suprimindo a carência de orquestras nestes lugares. Hoje, além das retretas antigas e famosas, as bandas incluíram, em seu repertório, a música popular brasileira mais atual, os sucessos nacionais e estrangeiros mais admirados.

O repertório sofre modificações de acordo com o público e com a ocasião da apresentação. As bandas de música, liras ou Euterpes, como também são chamadas, tocaram a história do Brasil com seus instrumentos, enquanto esta ocorria. Elas sempre exerceram um papel fundamental para a cultura não só por estarem presentes em coretos, praças, ruas, festas e acontecimentos marcantes para a sociedade, mas por serem uma referência da música brasileira e patrimônio cultural do povo. Em relação às práticas sociais tradicionais que compõem este patrimônio, entendemos que seja necessário que as bandas estejam sempre

¹³⁴ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Órgão Federal de preservação do patrimônio cultural do país

¹³⁵ **TINHORÃO**, José Ramos. *Pequena História da Música Popular da modinha à lambada*. São Paulo: Art Editora, 1991 – Pág. 138.

colocadas “*em cena*”, a fim de continuarem servindo de legitimação para os que as construíram¹³⁶.

Ainda no século XVII encontramos referências sobre a participação de escravos tocadores de instrumentos de sopro em conjuntos, às vezes numerosos, nas casas dos senhores de engenho. Segundo Gilberto Freyre, talvez “*o primeiro europeu a fazer o elogio das casas-grandes dos engenhos do Brasil*”, em visita a um senhor de engenho, conhecido pela alcunha de *Mangue la Bote*, refere-se a uma banda de música que aquele fidalgo mantinha para alegrar seus jantares. Era a banda composta por trinta figuras, todos negros escravos, e dirigida por um marselhês¹³⁷. Manter um conjunto musical era para os fidalgos da época sinal de abastança e bom-tom, à maneira das cortes europeias e, ao mesmo tempo, uma forma de aplacar a saudade provocada pelo distanciamento de suas raízes.

Ainda que com cuidado, é de se inferir que desde o período colonial, bandas de música existem no Brasil. Configurando-se, de início, em grupos de instrumentos diversos, corporações musicais sustentaram-se ao longo de transformações histórico-sociais, como uma forma importante e resistente do cenário artístico nacional¹³⁸. São várias as suas denominações: Bandas de Música, Civis ou Marciais, Filarmônicas, Liras e Euterpes, Sociedades Musicais – em geral, tendo “como modelo as bandas musicais da Europa”^{139, 140}.

“As bandas tiveram um papel importantíssimo no universo da cultura musical brasileira [...]. Muitos [...] encontraram no seio das bandas o fortalecimento de seus gostos musicais. Elas também são detentoras da memória musical brasileira, [...] verdadeiros tesouros do nosso passado musical.”¹⁴¹

¹³⁶ **CANCLINI**, Néstor García. *Culturas Híbridas: Estratégias para Entrar e Sair da Modernidade*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

¹³⁷ **FREYRE**, Gilberto. *Casa grande! Senzala*. 21 ed. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1981. 573 p.

¹³⁸ **TINHORÃO**, José *Ramos. Música Popular*: Um tema em debate, 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Ed. 34, 1997.

¹³⁹ **BENEDITO**, Celso José Rodrigues. *Banda de música de Faria: Perfil de uma banda civil através de uma abordagem histórica, social e musical de seu papel na comunidade*. São Paulo, 2005. 117f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Artes). Escola de Comunicação e Arte, Universidade de São Paulo, 2005

¹⁴⁰ file:///C:/Users/profe/Downloads/DOCTORADO%20EM%20HISTORIA%20UERJ/4172-14294-1-PB.pdf

¹⁴¹ **DINIZ**, André. *O Rio Musical de Anacleto de Medeiros: a vida, a obra e o tempo de um mestre do choro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

O Brasil conta ainda com milhares de bandas ativas¹⁴², atestando “a viabilidade da coexistência dessas instituições com a vida musical moderna” (SANTOS, 2012:37). A perenidade e vigor desse fenômeno músico-cultural fazem crer na importância de seu estudo:

Tais formações instrumentais tiveram uma importância ímpar para a história musical brasileira e continuam, em muitas cidades interioranas, como única opção de formação e ensino musical à população. No cenário artístico, importantes instrumentistas, sobretudo os de instrumentos de sopro, tiveram saudosos mestres de banda como primeiros professores. Por essa contribuição e valor artístico-social, eles merecem a atenção do meio acadêmico como reconhecimento da importância de sua função para a cultura musical.¹⁴³

A partir destes apontamentos, delimitado o tema e a pertinência do estudo, cumpre-se anotar que este trabalho se dedica a um levantamento extenso da produção acadêmico-científica sobre Bandas de Música. O texto expõe, inicialmente, os expedientes do rastreio de materiais sobre o assunto, e delinea sua abrangência.

A identificação específica de bandas civis formadas por ex-escravos músicos no Vale do Paraíba Fluminense pode ser um desafio devido à limitação de documentação histórica disponível. No entanto, sabe-se que, após a abolição da escravidão, em 1888, muitos ex-escravos buscaram oportunidades em diversas áreas, incluindo a música. Alguns deles se juntaram para formar bandas e grupos musicais.

Um exemplo notável é o *Grupo Choro Negro* formado em 1897 no Rio de Janeiro. Embora não seja especificamente no Vale do Paraíba Fluminense, é um exemplo de um grupo musical formado por ex-escravos e seus descendentes que desempenhou um papel significativo na música brasileira.

A identificação de bandas civis específicas no Vale do Paraíba Fluminense formadas por ex-escravos músicos que posteriormente se tornaram ferroviários pode ser um desafio devido à escassez de documentação histórica detalhada sobre tais

¹⁴² O Cadastro de Bandas de Música realizado pela FUNARTE registra 2.538 corporações em atividade em todo o Brasil. Os dados desse cadastro estão disponíveis em: <http://www.funarte.gov.br/bandas/estado.php> (acesso em 02 de abril de 2016). **APUD:** file:///C:/Users/profe/Downloads/DOCTORADO%20EM%20HISTORIA%20UERJ/4172-14294-1-PB.pdf

¹⁴³ **BRANDÃO**, Domingos Sávio Lins; **COSTA**, Ludmila Ribeiro da; **VASCONCELLOS**, Yan Frederico Kononov de L. *Descrição do processo de catalogação do acervo Chico Aniceto*. Modus, v. 5, n. 6, p. 9-17, 2015

grupos. No entanto, é plausível que tenham existido bandas formadas por ex-escravos que se envolveram em diversas atividades, incluindo o trabalho nas ferrovias.

2.6 - Perfil das bandas formadas por ferroviários no Brasil

“A banda é som. Música. Melodia. É o ritmo cadenciado das marchas e dobrados, ou o breque gostoso de sambas e maxixes, ou ainda o embalo dolente das valsas. E que compassa o coração da gente para segui-la pelas ruas, ou nos chama para praça. E ao som das harmonias criadas por aqueles instrumentos às vezes um pouco desafinados, manejados por mãos duras e calejadas, somos transportados para um espaço mágico, onde as pessoas sorriem, se integram, aplaudem e se emocionam”¹⁴⁴.

As bandas constituíram-se, muitas vezes, como uma das únicas manifestações culturais das pequenas cidades interioranas. Podem ser pequenas ou grandes e em diversos estilos, como de fanfarra, marcial, de coreto, entre outros. Independente da classificação, elas estão presentes nos momentos sociais mais importantes da cidade, sejam civis ou religiosos. Conforme Maria de Fátima Granja, estas reúnem várias gerações de famílias, fornecendo músicos para as grandes cidades. Revelam-se, frequentemente, como um centro de disputas sociais e políticas na comunidade e, ao mesmo tempo, promovem momentos de integração social pela magia e pelo prazer que proporcionam expressão de um ritual coletivo, manifesto por personagens, gestos, vestimentas e outros símbolos (GRANJA, 1984: 10).¹⁴⁵

Embora o objeto de estudo seja um fenômeno definido como musical, procuraremos aqui tratá-lo enquanto fenômeno cultural num sentido mais amplo, isto é, como um discurso simbólico construído por determinada realidade social. Este trabalho será tanto uma viagem, no sentido de procurar reconstruir a trajetória de um fenômeno cultural, como será também uma tentativa de definir o espaço onde se articulam as relações que constituem o mundo sonoro das chamadas "*bandinhas do*

¹⁴⁴ **GRANJA**, Maria de Fátima Duarte. *A Banda: Som e Magia. 1984*. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

¹⁴⁵ **COSTA**, Manuela Areias. MÚSICA E HISTÓRIA: UM ESTUDO SOBRE AS BANDAS DE MÚSICA CIVIS E SUAS APROPRIAÇÕES MILITARES. Artigo. Revista Eletrônica Tempos Históricos. volume 15 • 1º semestre de 2011 • p. 240-260 ISSN: 1517-4689 (versão impressa) • 1983-1463 (versão eletrônica)

interior". Destacamos que aqui analisaremos especificamente os grupos classificados como bandas civis e amadoras, desvinculadas das corporações militares, já que estas, pelo seu caráter profissional, envolvem outros aspectos e sistemas de relação que não interessariam ao conteúdo deste trabalho. O fato, no entanto, não impedirá que sejam frequentemente citadas no corpus da pesquisa, por suas diversas formas de relações que tradicionalmente têm mantido com os grupos de músicos civis amadores.

Enquanto fenômeno cultural, as bandas nos oferecem todo um discurso simbólico construído por uma realidade social. Em relação à relevância das bandas de música brasileiras, fruto de uma tradição que vem desde os tempos remotos do Brasil colonial, as bandas de música atuaram como celeiro de inúmeros gêneros musicais (entre eles, gêneros populares como a polca, a mazurca, a quadrilha e o maxixe). Tais bandas exerceram um papel de suma importância no processo cultural da sociedade brasileira, criando desta maneira, espaços de sociabilidade. Além disso, as bandas também contribuíram para o aprendizado musical, revelando grandes maestros, compositores e instrumentistas.¹⁴⁶

Essas bandas contribuíam em muito como "*único atrativo*" realizando retretas, apresentações em praças e coretos, quermesses, procissão, funeral, jogos e atividades esportivas, eventos oficiais e políticos. Não havia facilidade de se ter algum tipo de som como entretenimento. As primeiras emissoras de Radiodifusão surgem em 1920 assim como os aparelhos de "*Toca Discos*". Era algo muito raro e caro à sua época. Era comum as famílias abastadas terem um rádio e vários vizinhos, às vezes, eram contemplados com o "*ouvir rádio*" das janelas das casas.

Sua atuação era imprescindível em qualquer festa pública, religiosa ou cívica; em enterros de pessoas representativas da comunidade; leilões beneficentes; festas carnavalescas; temporadas circenses ou mesmo nas "*alvoradas*", quando anunciavam à população o começo das festividades. Ao mesmo tempo, suprimindo a ausência dos tradicionais "*conservatórios*", funcionavam como centros de formação de músicos, que foram, em sua maioria, pioneiros na organização da vida musical brasileira como regentes, professores, instrumentistas ou mesmo compositores.

A música domingueira dos coretos das praças geralmente realizada pelas bandas marciais era uma das poucas oportunidades que a maioria da população das

¹⁴⁶ IDEM

idades brasileiras tinha de ouvir música instrumental. Nessas ocasiões, para agradar ao público, os regentes programavam não só as tradicionais marchas do seu repertório, mas entremeavam outros gêneros em voga: polcas, mazurcas, schottisches, desde 1870, o polêmico maxixe. Esses ritmos eram igualmente tocados pelas bandas nos bailes de máscaras realizados nos teatros durante o Carnaval, e depois, nas sedes das chamadas "*Sociedades*", clubes formados por foliões que desfilavam em carros alegóricos¹⁴⁷.

Com isso, as bandas se tornavam atrativo central e principal em eventos, com seus diversos tipos de gêneros musicais sendo apresentados ao público de forma aberta e coletiva. Festa só seria festa com a banda. Dessa forma, conseguimos começar a visualizar a importância das bandas de música, assim como o papel social de destaque dos que eram músicos e pertenciam à banda.

As bandas civis, que herdaram a disciplina e a organização das bandas militares, foram criadas por todo o Brasil. Havia bandas de música, tanto nas cidades, quanto em vilas, povoados e até em sítios e fazendas. As cidades do interior organizavam suas bandas civis, que passavam a ser um veículo de entretenimento coletivo, participando de movimentos políticos, acontecimentos religiosos, cívicos e sociais.

No dia de apresentação, as bandas saíam da sua sede em formação militar, com os músicos de uniformes limpos, engomados, sapatos engraxados, quepes na cabeça, desfilando pelas ruas ao som de dobrados, em direção ao coreto da praça principal, onde executavam o melhor do seu repertório, que além de dobrados, incluíam xotes, quadrilhas, valsas, choros, maxixes, frevo, aberturas de óperas.

Era muito comum as retretas, a apresentação de bandas de músicas em praças públicas. As bandas também desempenharam um papel fundamental na formação de novos músicos e na revelação de grandes talentos. Só para citar dois exemplos, o famoso compositor Carlos Gomes, autor de *O Guarany*, foi um músico de banda em Campinas, SP, sua terra natal¹⁴⁸.

O perfil das bandas formadas por ferroviários pode variar dependendo do contexto histórico, localização geográfica e das características da própria

¹⁴⁷ **GRANJA**, Maria de Fátima Duarte. *Op. Cit.*

¹⁴⁸ Bandas de Música - Pesquisa Escolar (fundaj.gov.br)

comunidade ferroviária. No entanto, algumas características comuns dessas bandas podem incluir:

a) composição multifuncional

muitas bandas de ferroviários eram compostas por trabalhadores ferroviários que desempenhavam funções diversas nas ferrovias, como maquinistas, condutores, operadores de estações, mecânicos, entre outros. Isso poderia resultar em uma grande variedade de instrumentos musicais e talentos dentro da banda;

b) repertório variado

o repertório das bandas de ferroviários frequentemente incluía uma variedade de gêneros musicais, desde músicas populares e folclóricas até hinos e músicas relacionadas ao ambiente ferroviário. Isso refletia a diversidade de interesses e influências culturais dos membros da banda;

c) atuação em eventos comunitários

as bandas de ferroviários muitas vezes atuavam em eventos comunitários, festas, desfiles e celebrações relacionadas às ferrovias. Eles também podiam se apresentar em eventos de caridade e beneficentes;

d) integração na comunidade ferroviária

as bandas desempenhavam um papel importante na coesão da comunidade ferroviária, fornecendo entretenimento e uma oportunidade para os trabalhadores se reunirem fora do ambiente de trabalho;

e) promoção da cultura local

as bandas frequentemente contribuíam para a preservação e promoção da cultura local, tocando músicas tradicionais da região onde estavam localizadas.

2.7 - As características de composição de uma banda

A formação de uma banda de música pode variar dependendo do estilo musical, tamanho da banda e das preferências dos músicos. No contexto militar,

especialmente em bandas de música nas forças armadas, a formação pode ser mais padronizada. Aqui estão as características típicas da formação de uma banda de música:

a) instrumentos musicais

madeiras: flautas, clarinetes, oboés, fagotes, saxofones;

metais: trompetes, trombones, trompas, tubas, bombardinos;

percussão: bateria, pratos, tambores, percussão auxiliar.

b) condutores

maestro/Regente: responsável por liderar e coordenar a banda durante as performances;

c) seções

madeiras: agrupa os instrumentos de sopro de madeira;

metais: agrupa os instrumentos de sopro de metal;

percussão: inclui todos os instrumentos de percussão;

d) músicos

o número de músicos pode variar de acordo com a banda, mas geralmente inclui várias dezenas de membros;

e) divisão por naipes

naipe de Flautas, Clarinetes, Saxofones, etc.: Cada naipe é composto por músicos que tocam o mesmo tipo de instrumento;

f) uniformes

muitas bandas militares usam uniformes militares tradicionais;

g) repertório

o repertório pode incluir uma variedade de estilos, desde músicas clássicas e marchas até peças contemporâneas;

h) treinamento e ensaios:

geralmente há uma abordagem mais flexível em relação a disciplina, embora o profissionalismo nos ensaios e performances seja valorizado;

i) funções diversas

apresentações em eventos comunitários, festivais, casamentos, entre outros. Algumas bandas civis podem se envolver em gravações de estúdio e produção musical;

j) hierarquia

a hierarquia nas bandas civis pode ser mais flexível, com decisões muitas vezes sendo tomadas de forma colaborativa;

k) atividades recreativas

bandas civis podem ter um foco mais relaxado e recreativo, visando a diversão dos membros e do público.

Uma banda de música compõe-se prioritariamente de instrumentos de metais, de palhetas e de percussão em sua formação mais tradicional. No repertório tradicional de bandas, seja de composições originais ou de arranjos, os instrumentos tendem a exercer uma mesma função e de maneira bastante estratificada. Desse modo, instrumentos como a flauta, a clarineta, o sax alto e os trompetes geralmente fazem as melodias. Os trompetes também são reservados para momentos de maior brilho como nos fortes ou nos tuttis. O trombone pode tanto reforçar a melodia quanto fazer contracantos junto com o sax tenor, o que pode também ser realizado pelo bombardino. Já a tuba limita-se à marcação dos tempos, especialmente os tempos fortes, e seu caráter percussivo ocasionalmente incorpora simples passagens escalares ou arpejadas que acontecem, na maioria das vezes, entre os graus da tônica e da dominante. O naipe de percussão, ou bateria como é chamado nas bandas de retreta, compõe-se de bombo, surdo, caixa e pratos, sendo que cada um destes desempenha as funções específicas de marcação, repique e brilho no clímax, respectivamente. O conjunto da bateria, no repertório de banda brasileiro, quase nunca tem suas partes cavadas. Geralmente, os compositores anotam somente “*bateria*” nas grades e os músicos tocam de ouvido.

A banda de música conta com um repertório muito eclético: valsas, polcas, choros, tangos, maxixes, sambas e marchas entre outros gêneros. No entanto, o gênero preferido e mais profundamente identificado com o som das bandas é, sem dúvida, o dobrado. Nos arquivos das bandas, os dobrados predominam o que, segundo Regis Duprat, citado por GRANJA¹⁴⁹, justifica-se por ser o dobrado um gênero criado especificamente para ser tocado por esse grupo instrumental. A origem do dobrado remonta às músicas militares europeias: *pasodoble* ou marcha

¹⁴⁹ GRANJA, 1984, p. 119

redobrada para os espanhóis; *pas-redoublé* para os franceses ou passo *doppio* para os italianos¹⁵⁰. *Pasodoble* é uma referência ao passo acelerado da infantaria.

O dobrado é um gênero musical interessantíssimo. Primeiramente, porque todo mundo acha que conhece, principalmente os músicos; mas, na realidade, o dobrado é pouquíssimo conhecido, fato constatado pelas escassas referências bibliográficas sobre o gênero. O que todos sabem é que dobrados são músicas tocadas por bandas militares. Os dobrados, portanto, têm algo a ver com a atividade militar, mesmo que isso pareça uma afirmação meio sem nexo, mas voltando no tempo, acharemos a lógica disso. Desde sua origem, as tropas militares marcham, a pé ou a cavalo. Dependendo da ocasião ou da situação tática, a cadência da marcha varia; a marcação dessa cadência sempre foi feita por bombos e tambores, acompanhados por pífanos, flautins, trombetas e outros instrumentos.

Ao longo do tempo, o termo marcha passou a designar, além do deslocar-se a pé ou montado, a música produzida pelo grupo que marcava a cadência. As cadências variam conforme as situações táticas; há basicamente três cadências para os deslocamentos da infantaria: o passo de estrada, que é uma marcha lenta e pesada, utilizada em percursos longos; o passo de parada ou passo dobrado, marcha bem mais rápida, com andamento próximo ao dobro do anterior, utilizada em desfiles, continências e paradas militares; e o passo acelerado, marcha de ataque para a tomada de pontos do terreno. As três cadências, nas tropas de cavalaria, correspondem ao passo, ao trote e ao galope. A marcação do tempo, no metrônomo, para as cadências, seria a seguinte: 68 a 76 bpm, para o passo de estrada; 112 a 124 bpm para o passo dobrado; e 160 bpm, para o passo acelerado ou galope.

Com o tempo, o termo passo dobrado, que designava o andamento das marchas rápidas, passou a designar todas as marchas das paradas, continências e desfiles. O passo dobrado é, musical e literalmente, o passo *doppio* dos italianos, o *paso doble* dos espanhóis, o *pasredoublé* dos franceses ou simplesmente a *march* de ingleses e alemães. Em todos os países, as marchas militares foram incorporando características nacionais. Por exemplo, as marchas inglesas são mais rápidas do que as latinas, que são também mais rápidas do que as norte-americanas. No Brasil, sendo as marchas executadas em todo o território nacional,

¹⁵⁰ IDEM

elas ficaram expostas às influências de vários outros gêneros brasileiros. Lentamente, então, foi se consolidando uma marcha brasileira, que recebeu a denominação genérica de dobrado.

O dobrado brasileiro foi adquirindo características próprias, que o afastaram do passo dobrado e de outras marchas europeias; desse modo, o dobrado foi se tornando a marcha brasileira. No final do século XIX, o dobrado já possuía características melódicas, harmônicas, formais e contrapontísticas que o distinguiam de outros gêneros musicais, permitindo assim a sua inclusão no rol dos gêneros musicais genuinamente brasileiros.

Os dobrados, no Brasil, são tocados não somente por bandas militares, mas por bandas de coretos com várias formações instrumentais. Essas bandas são, historicamente, uma das principais escolas de instrumentistas brasileiros, principalmente de sopro. Regis e Rogério Duprat produziram um disco, no final da década de 70, resultado da pesquisa realizado por eles, dois dos mais renomados musicólogos do Brasil; embora tenha o selo da Copacabana, o disco foi produzido por Marcus Pereira (que mais uma vez estava à frente de um trabalho realmente importante para a música brasileira). O disco tem dobrados brasileiros típicos. Reparem que as primeiras músicas têm andamento mais acelerado. Sobre isso, o próprio Régis Duprat explica na contracapa:

“o ritmo, então, torna-se mais cômodo, mais lânguido; fixa-se o seu andamento por volta de 110 passos por minuto. Poderíamos explicá-lo por seus conluíus com a languidez do lundu, do tanguinho, do maxixe, e pela tropicalização generalizada que os gêneros ganharam nestes Brasis”.¹⁵¹

2.8 - As bandas de música no Estado do Rio de Janeiro

Em Valença (Estado do Rio de Janeiro) tornaram-se conhecidas duas bandas formadas por escravos: a da fazenda "*Paraíso*", solar do Visconde do Rio Preto e a da "*Chacrinha*", mansão do Barão da Vista Alegre. Ricamente vestidos, os negros executavam trechos de ópera durante as refeições dos senhores. Em ambos os casos, quando necessário, acrescentava-se um conjunto coral¹⁵². Nos tempos em

¹⁵¹ **APUD**: <https://jornalggn.com.br/musica/as-pesquisas-dos-duprat-sobre-o-dobrado/>

¹⁵² **BUSTAMANTE**, Heitor de. *Sertões dos Puris; história do município de Santo Antônio de Pádua*. Pádua, RJ, Conselho Municipal de Cultura, 1971. 615 p.

que a cidade de Pádua era ainda freguesia, o Comendador Francisco Tomás Leite Ribeiro, mantinha em sua propriedade, fazenda "Cachoeira Alegre", um conjunto de escravos regido pelo preto Zacarias, até o ano de 1886 aproximadamente. No mesmo ano, o Visconde Figueira organizou outro grupo em sua fazenda, a "*Santa Maria do Bonito*" e quando havia festejos na "*Cachoeira*" comparecia a banda da "*Santa Maria*" para abrilhantar a festa vizinha. Segundo informação divulgada por Alberto Lamago, existiu a célebre banda de moleques formada por escravos de 15 anos de idade, na fazenda Quissamã do Barão do Araruama, que ricamente fardada compareceu e fez figura nas festividades realizadas em 1847 por ocasião da visita feita pelo Imperador D. Pedro II naquela cidade¹⁵³.

No Estado do Rio de Janeiro, objeto desta pesquisa, temos sete bandas centenárias, seis estão entre 90 e 100 anos de existência e outras seis, entre 80 e 90 anos. Quinze bandas em pleno funcionamento foram fundadas no século passado. Trinta e seis tem mais de cinquenta anos.

Quadro 3: Estado do Rio de Janeiro e as bandas de música centenárias formadas por ferroviários

REGIÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	ANO DE FUNDAÇÃO	NOME			CIDADE
SERRANA	1863	SOCIEDADE EUTERPE FRIBURGUENSE	MUSICAL	BENEFICENTE	NOVA FRIBURGO
NORTE	1870	SOCIEDADE MUSICAL LYRA DE APOIO			CAMPOS
SERRANA	1870	SOCIEDADE CAMPESSINA FRIBURGUENSE	MUSICAL	BENEFICENTE	NOVA FRIBURGO
REGIÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	ANO DE FUNDAÇÃO	NOME			CIDADE
METROPOLITANA	1870	BANDA MAESTRO DEOZILIO PINTO			RIO DE JANEIRO
NORTE	1873	SOCIEDADE MUSICAL NOVA AURORA			MACAÉ
NORTE	1882	SOCIEDADE CONSPIRADORA CAMPISTA	MUSICAL	LIRA	CAMPOS
NORTE	1882	SOCIEDADE MUSICAL LYRA DOS CONSPIRADORES			MACAÉ
METROPOLITANA	1888	BANDA DO COLÉGIO SALESIANO SANTA			NITEROI

¹⁵³ IDEM

ROSA			
NOROESTE	1888	LIRA DE ARION	SANTO ANTONIO DE PADUA
METROPOLITANA	1891	BANDA DO GINASIO MUSICAL RECREATIVO 24 DE FEVEREIRO	RIO DE JANEIRO
NORTE	1892	SOCIEDADE MUSICAL OPERÁRIOS CAMPISTAS	CAMPOS
NORTE	1892	BANDA MUSICAL UNIÃO DOS OPERÁRIOS	SÃO JOÃO DA BARRA
NORTE	1893	CORPORAÇÃO MUSICAL LIRA GUARANY	CAMPOS
MÉDIO PARAIBA	1895	SOCIEDADE MUSICAL ISABELENSE	VALENÇA
NOROESTE	1896	SOCIEDADE MUSICAL XV DE NOVENBRO	MIRACEMA
NOROESTE	1898	SOCIEDADE MUSICAL 7 DE SETEMBRO	MIRACEMA
MÉDIO PARAIBA	1900	SOCIEDADE EUTERPE COMERCIAL	BARRA DO PIRAI
SERRANA	1900	SOCIEDADE MUSICAL RECREIO BONJARDINENSE	BOM JARDIM
MÉDIO PARAIBA	1901	SOCIEDADE MUSICAL UNIÃO DOS ARTISTAS	BARRA DO PIRAI
SERRANA	1901	CLUBE MUNICIPAL EUTERPE	PETROPOLIS
CENTRO SUL	1904	SOCIEDADE MUSICAL 3 DE MAIO	PARAIBA DO SUL
SERRANA	1905	SOCIEDADE MUSICAL FRATERNIDADE CORDEIRENSE	CORDEIRO
SERRANA	1910	CLUBE MUSICAL 19 DE SETEMBRO	PETROPOLIS
	1910	GREMIO MUSICAL PRIMEIRO DE MAIO	TRES RIOS
SERRANA	1914	SOCIEDADE MUSICAL XV DE NOVENBRO	CANTAGALO
	1915	SOCIEDADE MUSICAL LIRA CAMBUCIENSE	CAMBUCI
NORTE	1916	SOCIEDADE MUSICAL 22 DE OUTUBRO	SÃO FIDELIS
REGIÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	ANO DE FUNDAÇÃO	NOME	CIDADE
SERRANA	1916	SOCIEDADE MUSICAL SANTA IRENE	SÃO SEBASTIÃO DO ALTO
CENTRO SUL	1917	SOCIEDADE MUSICAL 15 DE NOVENBRO	MIGUEL PEREIRA
NOROESTE	1917	LIRA SANTA CECILIA	NATIVIDADE
SERRANA	1920	SOCIEDADE MUSICAL E RECREATIVA 10 DE OUTUBRO	CACHOEIRA DE MACACU

SERRANA	1921	SOCIEDADE MUSICAL 8 DE DEZEMBRO	DUAS BARRAS
NOROESTE	1921	SOCIEDADE MUSICAL 5 DE NOVEMBRO	LAJES DO MURIAÉ
METROPOLITANA	1921	BANDA PORTUGAL	RIO DE JANEIRO
METROPOLITANA	1923	BANDA LUSITANA	RIO DE JANEIRO
METROPOLITANA	1929	CENTRO MUSICAL BENEFICENTE COLONIA PORTUGUESA DE NITEROI	NITEROI
MÉDIO PARAIBA	1929	BANDA DE MÚSICA PROGRESSO DE VALENÇA	VALENÇA
CENTRO SUL	1931	GRUPO MUSICAL 28 DE FEVEREIRO	ENGENHEIRO PAULO DE FRONTIN

Fonte: **AGUIAR LIMA**, Célio C; 2023.

Como a documentação referente a essas corporações é quase inexistente, desconhecemos o número exato de bandas civis em funcionamento no Estado do Rio. No Departamento de Cultura da Secretaria de Estado de Ciência e Cultura estão catalogadas cerca de cem bandas, quase todas em funcionamento e registradas como sociedades civis. Na Funarte, órgão oficial que também mantém um projeto de incentivo às bandas de música, estão registradas acima de mil bandas distribuídas por todo o país. Na realidade, este número deve ser bem superior, pois o referido cadastramento é limitado àquelas bandas que estão registradas como sociedade civil e possuem uma Diretoria regimental constituída. Grande número desses conjuntos, pelo interior do Brasil, não possui estrutura jurídica, apesar de "existirem" e exercerem suas funções comunitárias.

3. O GRÊMIO MUSICAL PRIMEIRO DE MAIO DE ENTRE-RIOS E GRUPOS TEATRAIS FORMADOS POR FERROVIÁRIOS - OBJETO DE REPRESENTATIVIDADE DO MACRO, AVALIADO NAS LENTES DO MICRO.

"A música é, ao mesmo tempo, a mais gloriosa e a mais triste das artes, sujeita às condições de sua própria existência, que é a vida do homem em sociedade."¹⁵⁴

"Na micro-história, encontramos a possibilidade de estudar a vida cotidiana, os eventos aparentemente pequenos e as experiências individuais, reconhecendo que, muitas vezes, é nos detalhes aparentemente insignificantes que reside a verdadeira compreensão do passado."¹⁵⁵

Com a transferência de trabalhadores do Depósito Ferroviário¹⁵⁶ em Governador Portela, distrito de Miguel Pereira, para as ampliações do 3º Depósito Ferroviário em "Entre-Rios"¹⁵⁷ /RJ, e de Porto Novo do Cunha, "*entre eles veio Ernesto Silvio de Mattos que começou a ensinar música, leitura de partitura aos meninos que já brincavam de banda de música com canudos de mamão, flautas de bambu e latas velhas*"¹⁵⁸. Destaque para o primeiro nome não oficial "*Banda dos Operários*", uma vez que fora iniciada as atividades de ensino e organização para apresentações inicialmente pelos ferroviários¹⁵⁹. Salientamos ainda que os músicos fundadores foram Ernesto Silvio de Mattos, Carlos dos Santos Vidal e Fiuza de Vaz Lima em que ocupavam as respectivas funções dentro do 3º Depósito Ferroviário: operário, Mestre e Chefe do 3º Depósito¹⁶⁰.

Vieram também, remanejados da estação de Porto Novo da Cunha, outro grupo de operários em menor monta, para o 3º Depósito Ferroviário e entre eles Severino José Ferreira, professor de música; os músicos Mario Batista, João Duriez, Eliezer Fonseca, Antônio Borges e Justino Gomes, inicialmente integrando a Banda

¹⁵⁴ Theodore Adorno. *Filosofia da Nova Música*

¹⁵⁵ **CARDOSO**, Ciro Flamarion; **VAINFAS**, Ronaldo; (Orgs.) *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Caput 02 – História Social. Hebe Castro.

¹⁵⁶ Local de manutenção e reparo de máquinas e vagões.

¹⁵⁷ Nome da atual cidade de Três Rios/RJ.

¹⁵⁸ **GUIMARÃES**, Irene Lopes. *Grêmio Musical 1º de Maio: 1910 – 1973*. Mimeo. 1973.

¹⁵⁹ **BRITO**, Ângela Duarte de. *Anotações sobre o Grêmio Musical 1º de Maio*. Edição do Próprio Autor. Mimeo. 1996.

¹⁶⁰ Entre-Rios Jornal. Periódico. Setembro de 1988. Arquivos do Jornal.

de Música da Sociedade Musical Carlos Gomes, grupo que, segundo TEIXEIRA 1990, já havia no distrito de Entre-Rios há algum tempo e que, em 1910, devido a Banda dos Operários, agora denominada Grêmio Musical 1º de Maio, ser um grupo maior, fizeram uma fusão, dando assim corpo mais robusto à cultura musical local¹⁶¹.¹⁶²

“No dia primeiro os operários nesta localidade fizeram a sua festa também. Pelo romper do dia tocaram a alvorada os músicos da classe operária, cujo grêmio tivera a sua inauguração. Havia delírio entre os festejantes. A noite houve uma passeata da música e de alguns operários, pelas ruas, seguindo-se durante a noite um baile no prédio em que é localizada a sociedade de música dos operários.”¹⁶³

Os ensaios começaram a acontecer na casa do senhor Generoso da Costa Barros, que veio a ser um dos maestros da banda. Ele se casou com a Srª Ernestina Joaquina da Conceição, em Santo Antônio da Encruzilhada em 1884. O casal veio para Entre-Rios para trabalhar no 3º Depósito Ferroviário sendo ele o segundo maestro da banda, pois quem o antecederia, fora Severino José Ferreira, responsável pela banda até 1920 tendo seus filhos José e Herzi, que também era componente da Banda. Ficou até 1920 e depois foi com toda a família para o Rio de Janeiro por transferência das funções ferroviárias. Em seguida assume o ferroviário, Generoso da Costa Barros, mais conhecido como senhor “Zico”. Ferroviário conhecido por Sr Zico, que fora sucedido por Geraldo Duarte, que, segundo consta nos depoimentos, anexo neste trabalho, chegara à vila de Entre-Rios com seu filho, ambos desempregados, sendo a banda de música o principal caminho para o ingresso na ferrovia.

Começaremos aqui a levantar as questões que intitularam esse trabalho. De onde veio a “inspiração” de brincar de banda de música em um contexto onde não existia nem rádio e nem televisão? A inspiração teria vindo das bandas de escravizados, de ex-escravizados ou de pequenas bandas formadas por ferroviários músicos, (remanejados em dois momentos diferentes), quando houve a construção da ferrovia? Outra questão importante, segundo o trabalho pesquisado foi que:

¹⁶¹ TEIXEIRA, Ezilma. O GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO. Edição do Autor. Mimeo. Três Rios. 1990.

¹⁶² ANEXO – ESTATUTO REFORMADO DO GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO DE 1968, NA SUA PARTE I, CITANDO A FORMAÇÃO DA BANDA POR OPERARIOS FERROVIÁRIOS.

¹⁶³ JORNAL O AREALENSE. 05/05/2010. Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional.

“todos esses meninos que foram estudar música e vieram a compor a Banda do Grêmio Musical 1º de Maio vieram a ingressar como trabalhadores na Estrada de Ferro Central do Brasil sendo: os irmãos Leite da Costa, os irmãos Mendes, Israel Fonseca e os irmãos Fernandes de Oliveira”.¹⁶⁴

GRANJA, 1984 cita que:

“No passado quem patrocinava as bandas era o fazendeiro, “senhor de engenho”, que à sua volta reunia escravos-músicos para alegrar seus momentos de prazer, ou abrilhantar manifestações de devoção religiosa. Estes por sua vez, como escravos, constituíam-se num grupo privilegiado em relação à sua categoria social recebendo certas regalias e, por isso mesmo, fechado em torno de interesses comuns, como uma forma de proteção contra a violência dos maus tratos infligidos aos outros escravos. Posteriormente não mais apenas os senhores de engenho, mas eram os políticos (prefeitos, senadores etc...) ou comerciantes que patrocinavam as atividades musicais dos seus subalternos, com o objetivo de obter maior sucesso nas suas campanhas. Hoje, não há banda de música que não ostente com orgulho uma lista de “membros ilustres” ou pessoas “importantes da comunidade” que de algum modo exercem ou exerceram o papel de “protetores”.¹⁶⁵

No aniversário dos 80 anos de fundação do Grêmio Musical 1º de maio, foi publicado um livreto de homenagens aos que participaram desde a fundação com as seguintes citações:

“Em número e liderança, no movimento de formação do Grêmio Musical 1º de Maio, destacaram-se músicos e operários do 3º Depósito Ferroviário da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A força ferroviária sempre representou peça fundamental de crescimento e desenvolvimento de Entre-Rios, posterior a sua emancipação político-administrativa chamada de Três Rios. Assim foi na campanha autonomista, na construção da Igreja Matriz de São Sebastião, nas conquistas políticas, sociais e culturais, entre outras ... [...] A criação do organismo musical só foi viabilizada pelo empenho popular, generoso às subscrições necessárias para a aquisição dos elementos básicos à sua vida. Nesse arrojo popular é imperativo citar o mister dos operários do 3º Depósito da extinta Estrada de Ferro Central do Brasil”¹⁶⁶.

As bandas de música constituíram-se em uma forma de manifestação popular bastante significativa. Nas pequenas cidades, as retretas nos coretos foram, durante muito tempo, a principal atração nos momentos de lazer das pessoas que se reuniam na praça, geralmente aos domingos. Sua atuação era imprescindível em

¹⁶⁴ **TEIXEIRA**, Ezilma. **Op. Cit.**

¹⁶⁵ **GRANJA** – Maria de Fatima Duarte. *A BANDA: SOM & MAGIA*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

¹⁶⁶ Casa de Cultura do Município de Três Rios.

qualquer festa pública, religiosa ou cívica; em enterros de pessoas representativas da comunidade; leilões beneficentes; festas carnavalescas; temporadas circenses ou mesmo nas "alvoradas", quando anunciavam à população o começo das festividades. Ao mesmo tempo, suprimindo a ausência dos tradicionais "conservatórios", funcionavam como centros de formação de músicos, que foram, em sua maioria, pioneiros na organização da vida musical brasileira, como regentes, professores, instrumentistas ou mesmo compositores.

Segundo (TACUCHIAN,1982):

“O verdadeiro animador cultural é um líder comunitário e pertence ao seguimento social onde se insere o fato cultural. Um animador cultural estranho à comunidade onde atua, deverá acautelar-se da tentação de uma atitude autoritária e/ou paternalista, tão em voga na vida pública e acadêmica. A abordagem de uma comunidade não deve ser uma atitude leviana de valores pessoais ou de classes social, na falsa pretensão de democratizar a cultura. Seria uma forma de impor a cultura das classes dominantes, como instrumento de dominação. A expressão cultura popular carrega em seu bojo muito dessa submissão de uma classe à cultura da outra. A expressão cultura do povo pressupõe não só o seu consumo, mas, acima de tudo, a produção, movida por imperativos históricos, sociais e políticos”.¹⁶⁷

Como associações voluntárias, centralizadas em simpatias pessoais, numa região ou num bairro, as bandas de música organizam-se com o caráter de clubes e sua ideologia e, **V. Turner** classifica como “*communitas*”¹⁶⁸¹⁶⁹.

Segundo o autor, na multiplicidade de processos através dos quais se organiza a vida social, há momentos em que a "estrutura" (definida por encargos e posições sociais) manifesta-se em toda a sua plenitude, e há outros, nos interstícios da estrutura social *communitas* onde manifesta-se livremente os sentimentos. Nas sociedades pré-industriais, estes momentos ou fases, definidos como *communitas*, frequentemente estão associados ao poder místico, como algo de mágico que propicia o poder infinito e são corporificados através da prática ritual. Nas sociedades modernas, a *communitas* manifesta-se naqueles momentos em que a

¹⁶⁷ **TACUCHIAN**, Ricardo. *BANDAS: ANACRONICAS OU ATUAIS*. Artigo 004. Revista da Escola de Música e Artes Cênicas. Salvador, BA: UFBA - Salvador. Pág. 59-77. Jan/Mar 1982.

¹⁶⁸ **TURNER** define o termo “**COMMUNITAS**” como “*um espírito comunitário, um sentimento de igualdade social, de solidariedade e de comunhão, um vínculo humano que se compõe por laços igualitários não racionais*”. **APUD: GRANJA** – Maria de Fatima Duarte. *A BANDA: SOM & MAGIA*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

¹⁶⁹ **TURNER**, Victor W. *O processo ritual*. Petrópolis, Vozes, 1974. - **APUD: GRANJA** – Maria de Fatima Duarte. *A BANDA: SOM & MAGIA*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

coletividade vivencia experiências compartilhadas de prazer e igualdade, quando todos os homens se sentem irmanados, desaparecendo conseqüentemente, e momentaneamente, as diferenças hierárquicas da vida cotidiana imposta pela "estrutura". O equilíbrio social estabelece-se por uma relação dialética, onde "estrutura" e *communitas* alternam-se, num contínuo movimento de fluxo e refluxo, possibilitando a permanente alimentação do corpo social.

Tanto em sociedades pré-industriais ou tradicionais, como nas chamadas sociedades complexas ou industriais, a *communitas* ocorre nas situações de "liminaridade", sendo definida ao mesmo tempo como uma fase e como um estado, durante o qual, potencialmente, são suspensas as relações sociais da vida cotidiana para um exame dos valores centrais da cultura em que ocorre. A materialização desse mecanismo configura-se através do conjunto de rituais praticados por determinado agrupamento social.

No Brasil, Roberto da Matta¹⁷⁰ realizou exaustivo estudo do Carnaval e outras festas privilegiadas pela nossa coletividade, de acordo com esse enfoque a análise e observação de momentos significativos da nossa cultura nas chamadas festas tradicionais ou populares, como práticas ritualizadas, fez-se necessária a preservação do cotidiano estruturado e hierarquizado.

Vinculadas a diferentes momentos de uma comunidade, as bandas de música caracterizam-se também por seu aspecto coletivo, integrador, onde são valorizadas as relações pessoais de amizade entre seus componentes e entre estes e seus seguidores. E ainda frequentemente participam dos momentos especiais da vida social, definidos como "festas". Podemos visualizar através de análises certas constâncias e procedimentos presentes nas bandas de amadores, sentimo-nos autorizados a definir a banda como uma "prática ritualizada". E como a maior parte das manifestações "populares" com características de ritual, a banda é também geradora de momentos de *communitas*.

Acho que a banda é muito importante. Inclusive acho que a música ajuda a evitar muitos problemas (...). Une mais as pessoas (...) Quando eu era criança, vi a banda passar na rua (...) Gostei, pedi a meu pai, e estou aqui até hoje.¹⁷¹

¹⁷⁰ **DA MATTA**, Roberto. *Carnavais, Malandros e Heróis: Para uma sociologia do Dilema Brasileiro*. 2ª Edição. Rio de Janeiro. Zahar. 1890.

¹⁷¹ Depoimento colhido por **GRANJA. APUD**: GRANJA – Maria de Fatima Duarte. A BANDA: SOM & MAGIA. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

As bandas de música civis constituem-se em organizações privadas. A maioria está registrada como sociedade civil, de utilidade pública e em geral, reúne pessoas das camadas economicamente mais baixas da sociedade local. No passado, seus componentes eram negros escravos ou alforriados, posteriormente passaram a ser lavradores, artesãos, barbeiros, alfaiates, mecânicos, operários de fábricas, pescadores, militares reformados ou funcionários aposentados. É esporádica, embora ocorra, a participação de profissionais liberais, comerciantes ou até mesmo Prefeito, na categoria de músicos. Nas diretorias, ao contrário, é comum a presença de figuras "*ilustres*" da comunidade, principalmente políticos. Em algumas sociedades inclusive, há um quadro de "*sócios honorários*".

A tradição e família parecem ser traços marcantes na construção desse universo simbólico, garantindo a sua continuidade mesmo quando as condições históricas (e sociais) já não são tão propícias à sua existência. As bandas são como uma herança que passa de pai para filho, por várias gerações, sempre alimentada por um bem comum, o amor pela música. É um processo generalizado que ocorre em quase todas. Na história de cada informante há sempre referência a pai, avô, irmãos, tios e primos que compartilham o prazer da experiência.

Feitas estas digressões, passemos ao exame dos aspectos regimentais, o que permitirá colocar em relevo determinadas características que presidem as relações internas dessas associações. O primeiro aspecto a ser observado refere-se ao fato de que, ao mesmo tempo em que veiculam uma ideologia de *communitas*, internamente as bandas de música caracterizam-se por ser uma organização hierarquizada, onde seus componentes ocupam posições e papéis sociais nitidamente demarcados. O poder central é idealmente exercido por suas diretorias, mas quase sempre, na realidade, centrado na figura do Presidente, que geralmente é a "*alma da banda*". A história dessas corporações está repleta de exemplos nos quais a morte do Presidente motivou o desaparecimento da sociedade. O Presidente é escolhido pelos músicos, e, em geral, não é músico.

Assim organizadas, intituam-se com as mais variadas denominações: "*Corporações*", "*Sociedades Musicais*", "*Liras*", "*Grêmios*", "*Filarmônicas*", "*Euterpes*", "*Conspiradores*", "*Clubes Musicais*" etc ...¹⁷²

¹⁷² **GRANJA** – Maria de Fatima Duarte. *A BANDA: SOM & MAGIA*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

Os músicos, instrumentistas amadores, reúnem-se à noite ou nos fins de semana para ensaios ou apresentações públicas, praticando música como forma de lazer. Os maestros ou regentes, ao contrário dos chamados "*músicos de estante*" ou instrumentistas, são mais frequentemente profissionais, geralmente egressos das bandas militares, na condição de reformados. Recebem, portanto, alguma forma de pagamento pelos serviços prestados às corporações de amadores. Apesar disso, na maioria dos casos, entre as bandas de menores recursos, o regente é também um amador, alçado das estantes do próprio conjunto, como solução precária para manter o grupo em funcionamento. Pelas condições amadorísticas, sem dispor de projeto de ensino sistematizado, instrumentos de boa qualidade, tempo suficiente de ensaios ou de maestros competentes, as bandas têm dificuldades para atingir certo nível de desempenho musical, sobrevivendo pelo esforço de seus participantes.

Estabeleceu-se um processo dialético e a interdependência entre civis e militares tem propiciado um curioso "*sistema de trocas*", os músicos iniciam sua aprendizagem nas estantes das bandas civis e mais tarde, procuram as corporações militares para alçarem a categoria de profissionais, na conquista de melhores condições financeiras. Já como membros destas, ao se aposentarem, voltam frequentemente às bandas civis, para reforçá-las, seja como músico de estante ou mestre de banda, trazendo estímulo para o conjunto amador, valorizando com isso suas "performances"¹⁷³.

"Os sons dos metais e percussão que constituem uma banda parecem falar um pouco desse universo situado acima do cotidiano, onde por momento, as relações sociais ficam suspensas (desaparecendo com elas as leis impessoais de exploração pelo trabalho) e anulam-se as escalas hierárquicas. Os músicos assumindo nova identidade ("individualidade coletiva") constroem um universo de relações personalizadas. Assim, são aplaudidos e respeitados, quando desfilam pelas ruas ou praças de uma cidade. Tornam-se "patrimônio" ou "tradição" daquela localidade¹⁷⁴.

É comum haver uma interação entre bandas civis e militares, especialmente no que diz respeito à formação de músicos. Muitos músicos começam sua formação em bandas civis, onde recebem treinamento e adquirem experiência musical, alguns, ao decidirem seguir carreira militar, podem ingressar em bandas militares, que frequentemente têm padrões musicais rigorosos e ao se aposentarem ou

¹⁷³ GRANJA – Maria de Fatima Duarte. *Op. Cit.*

¹⁷⁴ IDEM.

deixarem o serviço militar, é possível que esses músicos retornem às bandas civis, contribuindo com sua experiência e habilidade, adquiridas nas bandas militares enriquecendo, assim as bandas civis e contribuindo para elevar o nível musical e técnico das mesmas.

Essa dinâmica de troca entre o meio civil e militar na música é benéfica para ambas as partes. As bandas civis se beneficiam da experiência e habilidades dos músicos que passaram pelo treinamento rigoroso das bandas militares, enquanto os músicos têm a oportunidade de continuar sua jornada musical em diferentes contextos. Temos ainda nos jornais outras citações mostrando essa interação entre música, artes, cênicas e eventos na sociedade em geral.

“Tem Entre-Rios a tradicional banda “1º de Maio”, regida pelo competente professor sr. Generoso da Costa Barros, e um Jazz-Band, organizado com os elementos da Banda que lhe empresta o nome e dirigido pelo mesmo professor; o Jazz Band Guarani, sob a direção do sr. Ramiro Lopes e a Jazz Band União, sob a direção do conhecido musicista Sebastião de Castro, e tem como diretor o sr. João P. Silveira.” As “Jazz Band” eram conjuntos dançantes que durante as décadas de 1920 e 1930, animavam as festas e bailes na cidade, oferecendo-se também para apresentações, aniversários e casamentos. A narrativa omite as manifestações de artes cênicas, presentes principalmente com o Grupo Dramático Dias Braga, e a existência de cinemas em Entre-Rios, que recebia também, conforme informado pelos jornais da época, circos e artistas de outras localidades.”¹⁷⁵

Destacando agora nosso objeto de estudo, vemos a criação e ampliação das oficinas, chamadas de Depósito Ferroviário em Barra do Piraí/RJ, e Entre -Rios (hoje Três Rios) nos anos de 1871 e por volta de 1889, a ampliação e os trabalhos no 3º Depósito Ferroviário, o que já citamos anteriormente e redundamos aqui:

“Devido a transferência de trabalhadores do Depósito Ferroviário¹⁷⁶ em Governador Portela, distrito de Miguel Pereira, para as ampliações do 3º Depósito Ferroviário em “Entre-Rios”¹⁷⁷ /RJ, “entre eles veio Ernesto Silvío de Mattos que começou a ensinar música, leitura de partitura aos meninos que já brincavam de banda de música com canudos de mamão, flautas de bambu e latas velhas”¹⁷⁸. Destaque é que o primeiro nome não oficial foi

¹⁷⁵ “ENTRE-RIOS jornal”, comemorando seu primeiro aniversário, presta justa homenagem a futura cidade de Entre-Rios, e seus dignos leitores do rincão fluminense. Entre-Rios Jornal. Entre-Rios, atual Três Rios/RJ. Ano II, sexta-feira, 17 de janeiro de 1936, ed. 52, p. 16. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

¹⁷⁶ Local de manutenção e reparo de máquinas e vagões.

¹⁷⁷ Nome da atual cidade de Três Rios/RJ.

¹⁷⁸ **GUIMARÃES**, Irene Lopes. *Grêmio Musical 1º de Maio: 1910 – 1973*. Mimeo. 1973.

“Banda dos Operários” uma vez que foi iniciada as atividades de ensino e organização para apresentações inicialmente pelos ferroviários¹⁷⁹. Salientamos ainda que os músicos fundadores foram Ernesto Silvío de Mattos, Carlos dos Santos Vidal e Fiuza de Vaz Lima em que ocupavam as respectivas funções dentro do 3º Depósito Ferroviário: operário, Mestre e Chefe do 3º Depósito¹⁸⁰.

Vieram também remanejados da de Porto Novo da Cunha outro grupo de operários, em menor monta, para o 3º Depósito Ferroviário e entre eles Severino José Ferreira, professor de música, os músicos Mario Batista, João Duriez, Eliezer Fonseca, Antônio Borges e Justino Gomes, inicialmente integrando a Banda de Música da Sociedade Musical Carlos Gomes, grupo que, segundo TEIXEIRA, já havia no distrito de Entre-Rios há algum tempo e que, em 1910, devido a Bando dos Operários, agora denominada Grêmio Musical 1º de Maio ser um grupo maior, fizeram uma fusão dando assim corpo mais robusto à cultura musical local¹⁸¹.

Fazendo um cruzamento de dados, teríamos então em 1899 ampliações no Depósito Ferroviário de Entre-Rios, que nesse processo, após as obras de ampliações receberam transferidos profissionais para atuarem e há o surgimento de bandas em Paraíba do Sul, em 1904 e em Entre-Rios banda informal da Sociedade Musical Carlos Gomes que se fundiu e oficializou como Grêmio Musical 1º de Maio em 1910. Profissionais esses que vieram de Porto Novo do Cunha/RJ que fica exatamente na divisa com Além Paraíba/MG. Na cidade de Além Paraíba, havia desde o período da escravidão (sem datação), uma banda de música formada por escravos e posterior ex-escravos do Barão de Guararema e, em 15 de agosto de 1896 foi oficializada a Sociedade Musical Carlos Gomes¹⁸².

Faço essa colocação mostrando um histórico musical escravocrata que se organizou civilmente posterior à Proclamação da República ampliando seus trabalhos e, músicos dessa região vieram para o 3º Depósito Ferroviário e aqui, ampliaram os trabalhos musicais.

Outra observação que se faz necessária é que, a Vila de Entre-Rios era um distrito do município de Paraíba do Sul/RJ, referência por suas fazendas e grandeza regional, mas esses grupos musicais se desenvolveram nas localidades onde havia a instalação de oficinas chamadas de Depósitos Ferroviários. Seguindo o padrão da

¹⁷⁹ **BRITO**, Ângela Duarte de. *Anotações sobre o Grêmio Musical 1º de Maio*. Edição do Próprio Autor. Mimeo. 1996.

¹⁸⁰ Entre-Rios Jornal. Periódico. Setembro de 1988. Arquivos do Jornal.

¹⁸¹ **TEIXEIRA**, Ezilma. O GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO. Edição do Autor. Mimeo. Três Rios. 1990.

¹⁸² SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA. www.alemparaibahistoria.blogspot.com/2010/06/sociedade-musical-carlos-gomes.html?m=1

Revolução Industrial, embora fosse ainda um desdobramento da revolução Industrial, ainda que tardia no Brasil, em que essas locomotivas eram na verdade sucata, obsoletas em relação à Inglaterra, e eram vendidas ao Brasil. Com seus funcionários envolvidos diretamente com estas, tinham péssimas condições de trabalhos, em lugares insalubres, morando próximo aos depósitos para que, em caso de necessidade pudessem atender prontamente.

Julgo interessante e importante esclarecer sobre a constituição de uma banda, seus instrumentos e formatos:

Banda marcial: também possui instrumentos da família da percussão e da família dos metais. É mais completa, pois possui metais usados em orquestras, que são mais completos por possuem todos os pistos, então alcançam todas as notas. A diferença entre a banda e a orquestra é que a banda têm características militares e as apresentações são em marcha.
Banda musical: composta pelos instrumentos da banda marcial e pelos instrumentos da família da madeira (flauta, sax, clarineta, etc.). As apresentações são em locais fechados.”¹⁸³

Em Paraíba do Sul/RJ¹⁸⁴ encontramos referências remotas sobre uma banda de música tocando em 07/09/1878 na inauguração da iluminação pública a gás, sendo executado o Hino à Independência pelas bandas COMERCIAL E ARTÍSTICA e DUAS COROAS, que mais tarde veio a se chamar SOCIEDADE MUSICAL DAS DUAS COROAS. Não temos um histórico ou registro maiores. Apenas sabemos que essa banda teve como integrante Antônio Guerra da Costa, que em 1904 fundou a SOCIEDADE MUSICAL 03 DE MAIO. Houve ainda uma fundação de outra banda, em 1935, por José Miranda Bastos, a SOCIEDADE MUSICAL 31 DE DEZEMBRO e, em 1951, a SOCIEDADE MUSICAL EUTERPE SULPARAIBANA, por José Miranda Bastos Filho. Houve também a SOCIEDADE MUSICAL PROGRESSISTA presidida por Domingos Afonsos e a SOCIEDADE MUSICAL 17 DE MARÇO, atuando até hoje¹⁸⁵.

Nos relatos muito superficiais encontrados, se referem à bandas privadas organizadas por famílias abastadas de sua época, para realização de saraus, bailes e eventos da aristocracia. Não se sabe a origem dos músicos, se escravos, livres,

¹⁸³ <http://cantinhodaunidade.com.br/fanfarra-vs-banda-marcial/>

¹⁸⁴ **ANEXO 34**

¹⁸⁵ Relatos apurados na Secretaria de Turismo de Paraíba do Sul/RJ em 15/03/2023 e na Galeria da Estação Ferroviária e Museu Ferroviário através do servidor apelidado de “Cinquenta”.

quem foram seus maestros, mas ficou claro mesmo nesses vagos relatos serem situações totalmente à parte das questões ferroviárias.

Reportando aos aspectos das artes – música, no início da formação social na Vila de Entre-Rios, Vê Jota escreve:

“A música começou a ser cultuada em Três Rios, não só pelas damas que se dedicavam ao estudo da música em piano, como também pelas bandas formadas pelos escravos [presentes nas cerimônias de inauguração das Estações de Entre-Rios tocando em homenagem ao imperador D. Pedro II], como a que ainda chegamos a conhecer na Fazenda de São Lourenço de propriedade do venerado Visconde de Entre-Rios, já nos primeiros anos da República e em franca decadência. O seu mestre chamava-se João Prata e desfrutava da confiança e da amizade do Visconde.”¹⁸⁶

Relaciona este cronista ainda: a Banda Henrique Mesquita que possuía como mestre o musicista Francisco Duarte, descrito como uma criatura de longos cabelos alourados, olhar doce e atitudes paternais; a charanga do Pedro Belmonte, o Grupo Musical Carlos Gomes, regido pelo professor Guerra da Costa, o Grupo da Lira fundado por volta de 1900 pelos irmãos Agnelo, Galvino e Marcolino e o Grêmio Musical 1º de Maio, do qual foram fundadores os ferroviários Carlos Vidal, Severino José Ferreira e Ernesto Mattos entre outros. Esta agremiação musical centenária ainda permanece em plena atividade.

“No dia primeiro os operários nesta localidade fizeram a sua festa também. Pelo romper do dia tocavam a alvorada os músicos da classe operária, cujo grêmio tivera sua inauguração. Havia delírios entre os festejantes. A noite houve uma passeata da música e de alguns operários, pelas ruas, seguindo-se durante a noite um baile no prédio em que é localizada a sociedade de música dos operários”.¹⁸⁷

Um fato é certo, O Grêmio Musical 1º de Maio foi fundado/oficializado tendo em sua maioria, tanto entre músicos como entre sua diretoria, funcionários da EFCB, porém entre os seus componentes percebe-se alguns negros, mas nenhum entre os diretores. A Banda Musical 1º de Maio teve participação importante na aglutinação da população para os comícios do movimento emancipacionista. Aos domingos, percorria as ruas da cidade realizando apresentações musicais e convidando o povo para esta atividade. Jornais da época informam a participação de seus músicos em

¹⁸⁶ EM COMEMORAÇÃO ao nosso aniversário – prêmio Melnhague: A melhor “História de Três Rios”. **JUNIOR**, Antônio Villela. “*O Jornal de Três Rios*”. Três Rios/RJ. Ano II, 26 de abril de 1961, nº 53, p. 2. **APUD**: **MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

¹⁸⁷ Jornal “O Arealense”. 05/01/1910. **APUD**:
<https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=306746&pagfis=358>

bailes, quermesses da igreja, carnavais e, acompanhando o féretro de pessoas mais afortunadas da cidade. A população negra, liberta da condição de propriedade, utilizou-se de variadas estratégias de mobilidade social na pós-abolição para a inserção nas sociedades urbanas. O ambiente da arte musical recebeu intensa participação e influência dos negros na formação, no caso de Entre-Rios, mas também de outros centros urbanos brasileiros, de diversos grupos instrumentais, bem mais do que nos das artes cênicas. Destacando-se no distrito também a Banda “Jazz União” e a “Jazz Band Columbia”.

[...] o Jazz-Band Colombia, conjunto de novidade musical, criado em Entre-Rios pelo bom forasteiro Waldemar Pinhel, egresso em 1924 do Rio de Janeiro para trabalhar como escriturário nas oficinas do 3º Depósito da Estrada de Ferro Central do Brasil. Fundado entre 1928 /29 , o “som moderno” do grupo musical teve grande atuação não apenas nos eventos sociais e esportivos de Entre-Rios, mas, também, muito requisitado a abrilhantar os bailes oficiais das prefeituras de Vassouras, Paraíba do Sul, Sapucaia, Barra do Pirai e Petrópolis. O Jazz-Band Colômbia deixou uma importante página na História do carnaval entrerriense, animando bailes carnavalescos e a folia de rua, se apresentando no circuito da Praça da Autonomia e da então Rua Condessa do Rio Novo. Os comerciantes da área dos festejos se cotizavam para pagar os músicos, que sempre se apresentavam em cima de carrocerias de caminhões.”¹⁸⁸

Regina Xavier afirma que, *“se a cidade era um lugar de conflitos e de resistência para os escravos era, ao mesmo tempo, um lugar que propiciava espaços de convivência para a comunidade negra, importante na construção de estratégias variadas na busca de melhores condições de vida”*¹⁸⁹.

Se os atributos morais da etnia negra apresentados por Vê Jota em seu artigo indicam uma visão negativa da sociedade republicana brasileira eminentemente branca – representada na sua “porção” regionalizada pela sociedade entrerriense, alguns estereótipos “positivos” valorizavam os talentos destes para

“a música, para a dança ou qualquer outra atividade que a emoção sobrepujasse a razão. Observa-se que as ‘características da raça’, dependendo do espaço social, podem ser qualificadas negativa ou positivamente”.¹⁹⁰

¹⁸⁸ <https://www.trrevista.com.br/artigo/ezilma-teixeira-relembra-carnaval-trirriense-1>

¹⁸⁹ XAVIER, Regina Célia Lima. *A escravidão no Brasil Meridional e os desafios historiográficos*. In: *RS negro: cartografias sobre a produção do conhecimento*. Porto Alegre/RS. EDIPUCRS, 2008.

¹⁹⁰ ABRAHÃO e SOARES, Bruno Otávio de Lacerda e Antônio Jorge Gonçalves. *O elogio ao negro no espaço do futebol: entre a integração pós-escravidão e a manutenção das hierarquias sociais*.

Segundo o pesquisador e Maestro **TACUCHIAN**, Ricardo, professor da UNIRIO, durante suas colaborações e apontamentos na Banca de qualificação desse trabalho, ressaltou a singularidade encontrada no Estatuto Social que, segundo ele, é algo ímpar. Uma organização musical que tem na sua missão “*desenvolver a arte musical mantendo a Banda de Música. Anexo ao Grêmio funciona a escola de música GENEROSO DA COSTA BARROS para ensino gratuito da arte musical, a quem queira aprender...*”¹⁹¹

Em relação aos uniformes, para Maria de Fátima Granja, a vestimenta faz parte de uma determinada prática ritual da Sociedade Musical. No trecho abaixo, a autora fala sobre o processo de ritualização, no qual a banda está envolvida.

A farda iguala todos os componentes, com a função de esconder seu portador – o indivíduo, anônimo, sem regalias – e incorporá-lo em outra realidade – a banda, como “individualidade coletiva” respeitada por um público que a aplaude – separando ainda o papel que define sua posição no ritual (GRANJA, 1984: 77).¹⁹²

No caso do vestuário, o uso de uniformes, predominantemente militar, foi largamente difundido pelo século XIX nas bandas civis, e isso pode ser demonstrado através das fotografias de sociedades musicais. Esse fato ocorreu devido à intensificação rápida e ocupação das bandas militares nas ruas, praças, festas e em outras ocasiões. A apropriação de fardas pelas bandas civis contribuiu em grande parte para a sua popularidade¹⁹³. Tradicionalmente, os uniformes usados por esses conjuntos possuem as mesmas características de um uniforme militar: cor, botões dourados, quepe, franjas nos ombros, entre outros.

As bandas de música são frequentemente consideradas espaços democráticos por várias razões:

a) acessibilidade

Disponível no site: <http://comunicacaoesporte.files.wordpress.com/2010/10/elocio-ao-negro-no-espaco-o-futebol-pos-escravidao-e-hierarquias-sociais.pdf> . Acesso em: 12 de fev. 2012.

¹⁹¹ **ANEXO 36**

¹⁹² **GRANJA** – Maria de Fatima Duarte. *A BANDA: SOM & MAGIA*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1984.

¹⁹³ **BINDER**, Fernando Pereira. *Bandas militares no Brasil: difusão e organização entre 1808-1889*. 2006. 132 f. Dissertação (Mestrado em Música) – Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2006.

a maioria das bandas de música é aberta a músicos de diferentes níveis de habilidade e experiência. Isso significa que músicos amadores e profissionais podem fazer parte de uma banda, independentemente do seu nível de proficiência musical. Acessibilidade significa que as bandas são abertas a músicos de diferentes níveis de habilidade. Isso significa que músicos, independentemente de serem principiantes, amadores ou profissionais, têm a oportunidade de fazer parte de uma banda. Não é necessário ser um músico altamente treinado para se juntar a uma banda, o que torna o acesso à música e à participação no grupo mais amplo. A acessibilidade também pode se referir ao acesso à instrumentos musicais. Muitas bandas fornecem instrumentos para seus membros, o que torna possível para aqueles que não possuem instrumentos próprios participarem. Além disso, as bandas frequentemente oferecem aulas e oportunidades de aprendizado, o que facilita o desenvolvimento das habilidades musicais dos membros;

b) diversidade

as bandas costumam ser compostas por músicos de diferentes idades, origens étnicas, gêneros e históricos musicais. Isso cria um ambiente diversificado onde se pode aprender uns com os outros e compartilhar suas experiências. A diversidade nas bandas se refere à inclusão de músicos de diferentes origens, idades, gêneros e influências musicais criando-se um ambiente enriquecedor, permitindo assim que os membros compartilhem diferentes perspectivas musicais e culturais. A diversidade também se manifesta na variedade de instrumentos musicais presentes nas bandas, muitas das quais incluem uma variedade de instrumentos de sopro, cordas e percussão, o que contribui para a riqueza sonora e a variedade de estilos musicais que podem ser explorados;

c) colaboração

as bandas funcionam com base na colaboração entre os membros. Cada músico desempenha um papel importante na criação de um som coletivo, e todos têm a oportunidade de contribuir com suas habilidades individuais. Colaboração se refere à ação de trabalhar em conjunto

para alcançar um objetivo comum e nas bandas de música, a colaboração ocorre quando os membros se unem para criar e executar música de maneira sincronizada. A colaboração envolve a disposição de ouvir e respeitar as contribuições de todos os membros da banda, criando assim um ambiente harmônico tanto na elaboração de performances quanto no repertório a ser apresentado;

d) igualdade

nas bandas, a hierarquia é muitas vezes baseada no mérito musical, não em fatores externos como idade, gênero ou origem. Isso cria um ambiente mais igualitário, onde os músicos são valorizados por suas contribuições musicais. Igualdade refere-se à ideia de que todos os membros da banda têm direitos e oportunidades iguais, independentemente de diferenças individuais. Isso inclui igualdade de tratamento, acesso a recursos e participação nas decisões da banda. Em uma banda igualitária, não há discriminação com base em gênero, idade, raça, orientação sexual, habilidade musical ou qualquer outra característica. Todos os membros têm a oportunidade de contribuir e liderar, se desejarem. A igualdade também envolve o compartilhamento de responsabilidades e reconhecimento justo. Os músicos são valorizados por suas contribuições, e as decisões são tomadas de maneira justa, considerando o ponto de vista de todos;

A relação entre colaboração e igualdade nas bandas de música é que a colaboração eficaz muitas vezes é impulsionada pela igualdade de oportunidades e respeito mútuo. Quando os membros da banda se sentem valorizados, respeitados e têm igualdade de voz, eles estão mais dispostos a colaborar e contribuir para o sucesso do grupo. Isso cria um ambiente onde todos têm a chance de crescer musicalmente e compartilhar suas habilidades e conhecimentos. Em resumo, a colaboração e a igualdade são fundamentais para garantir que as bandas de música sejam espaços onde todos os membros trabalham juntos de maneira harmoniosa, respeitando as diferenças individuais e contribuindo para um objetivo musical comum. Isso torna esses grupos

mais inclusivos e democráticos, promovendo o crescimento e a satisfação de todos os envolvidos.

e) aprendizado contínuo

as bandas oferecem um ambiente de aprendizado constante. Músicos mais experientes podem ensinar e orientar os menos experientes, criando um ciclo de aprendizado contínuo. O aprendizado contínuo, ou aprendizado ao longo da vida, refere-se à ideia de que a educação e o desenvolvimento não têm um ponto final. É um processo constante de adquirir novos conhecimentos, habilidades e experiências ao longo da vida. Nas bandas de música, o aprendizado contínuo se manifesta de várias maneiras. Os músicos estão sempre aprimorando suas habilidades musicais, aprendendo novas técnicas, explorando diferentes estilos e expandindo seu repertório. Isso é crucial para o crescimento e a evolução musical individual e coletiva da banda. Além do aprendizado musical, os membros da banda também podem adquirir habilidades de liderança, resolução de conflitos, comunicação e trabalho em equipe por meio de sua participação, contribuindo para seu desenvolvimento pessoal e profissional;

f) comunidade

as bandas muitas vezes se tornam comunidades próximas e solidárias, os membros compartilham interesses musicais comuns e desenvolvem amizades duradouras. A comunidade refere-se a um grupo de pessoas que compartilham interesses, valores, objetivos ou atividades em comum. É um espaço onde os membros se sentem conectados, apoiados e pertencentes a um grupo maior. Em uma banda de música, a comunidade é formada pelos músicos e outros colaboradores, como o maestro, o diretor ou os organizadores. É um espaço onde os músicos se reúnem para fazer música, compartilhar experiências e alcançar objetivos musicais comuns. Uma comunidade sólida em uma banda de música promove um ambiente de apoio, camaradagem e amizade. Os músicos se ajudam mutuamente, compartilham feedbacks construtivos e se tornam uma equipe coesa, trabalhando juntos para criar performances musicais excepcionais. A relação entre aprendizado contínuo e comunidade em uma banda de música é que o ambiente

comunitário fornece o contexto ideal para o aprendizado contínuo. Em uma comunidade de banda de música, os músicos podem se sentir motivados a continuar aprendendo e se desenvolvendo porque têm o apoio de seus colegas e líderes. Eles podem se sentir encorajados a assumir desafios musicais, experimentar novas técnicas e buscar a excelência, sabendo que estão em um ambiente onde seu aprendizado é valorizado; além do que a comunidade cria oportunidades para compartilhar conhecimentos e experiências, onde músicos mais experientes podem mentorear membros mais novos, transmitindo seus conhecimentos musicais e incentivando o aprendizado. O aprendizado contínuo também contribui para a coesão da comunidade. À medida que os músicos se desenvolvem individualmente, a qualidade musical da banda como um todo melhora, fortalecendo o senso de comunidade e orgulho na realização musical conjunta;

Em resumo, o aprendizado contínuo é incentivado e nutrido em comunidades como as bandas de música. Quando os membros compartilham um objetivo musical comum e se apoiam mutuamente, eles criam um ambiente onde o aprendizado constante é valorizado e onde todos podem crescer musicalmente e pessoalmente. Essa relação beneficia tanto o desenvolvimento individual quanto o coletivo na comunidade da banda;

g) expressão criativa

as bandas proporcionam um espaço para a expressão criativa de seus membros. Os músicos podem colaborar na criação de arranjos, composições e performances musicais únicas. A expressão criativa é a capacidade de um músico ou artista de se expressar, comunicar emoções e ideias através da música. Envolve a capacidade de criar ou interpretar música de uma forma que seja única e pessoal. Em uma banda de música, a expressão criativa é vital, pois cada músico traz sua própria interpretação e estilo para a música que tocam. Isso resulta em performances únicas e emocionantes, mesmo quando se tocam músicas conhecidas. A expressão criativa pode se manifestar de várias maneiras, incluindo improvisação, arranjos musicais originais, variações na dinâmica, ritmo e tom. Os músicos podem adicionar

nuances à música que a tornam especial e autêntica. A capacidade de se expressar criativamente na música permite que os músicos transmitam suas emoções e se conectem com o público de maneira profunda. Isso torna as apresentações musicais memoráveis e envolventes;

h) performance ao vivo

as bandas frequentemente se apresentam em público, o que permite que seus membros compartilhem sua música com a comunidade. Isso fortalece os laços entre a banda e seu público. A performance ao vivo se refere a tocar música diante de uma audiência em tempo real. É o momento em que os músicos se apresentam em palco, seja em um concerto, festival, clube ou qualquer outro local e interagem com o público. Nas bandas de música, as performances ao vivo são a essência do que fazem. É a oportunidade de compartilhar sua música com os fãs e criar uma conexão direta com eles. A performance ao vivo é única, pois cada apresentação é diferente. Os músicos podem se expressar criativamente de maneira única a cada vez que tocam uma música, o que mantém o interesse do público e cria um senso de imprevisibilidade e emoção. Além de tocar as músicas, a performance ao vivo também envolve elementos visuais, como iluminação, cenografia e interação com o público. Esses aspectos contribuem para a experiência global do show, os músicos podem improvisar, adicionar solos criativos e explorar novos arranjos durante uma apresentação ao vivo, mantendo a música fresca e emocionante. Proporcionando assim um ambiente onde os músicos podem realmente mostrar sua expressão criativa, é o momento em que podem se destacar e emocionar o público com suas interpretações únicas e apaixonadas. O público é atraído para apresentações ao vivo não apenas para ouvir a música, mas também para testemunhar a expressão criativa dos músicos, a interação entre eles no palco, a energia transmitida e a improvisação criativa podem elevar a experiência a um nível superior.

Em resumo, a expressão criativa e a performance ao vivo são componentes interdependentes que tornam as bandas de música uma forma de arte vibrante e

envolvente. Os músicos têm a oportunidade de se expressar criativamente em cada apresentação ao vivo, criando momentos únicos e emocionantes que ressoam com o público. Isso contribui para a vitalidade e a singularidade das performances de uma banda de música.

Segundo KLING¹⁹⁴ os fundadores do Grêmio Musical 1º de Maio foram os seguintes:

Antenor Motta	Trabalhava na Justiça (não conseguimos maiores informações)
Antônio Eleotério	Operário do 3º Depósito
Antônio Ferreira da Silva	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Arlindo Batista	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Augusto Belizário	Operário do 3º Depósito
Carlos dos Santos Vidal	Operário do 3º Depósito
Carmo Nunes dos Santos	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Eliezer da Silva Fonseca	Operário do 3º Depósito
Ernesto Silvio de Mattos	Operário do 3º Depósito
Felisberto da Silva	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Fiuza de Vaz Lima	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Francisco Neves de Carvalho	Escriturário do 3º Depósito
Generoso da Costa Barros	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Geraldo Duarte	Operário do 3º Depósito
Hérzi Ferreira	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
João Chaves	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Comissário de Menores	
João Duriez	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Joaquim de Carvalho	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
José de Araújo Gama	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
José Longa	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Justino Gomes Sobrinho	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Luiz da Silva Cordeiro	Operário do 3º Depósito
Manoel Carlos Gomes	Operário do 3º Depósito
Manuel Vieira Chaves	Operário do 3º Depósito
Mario Batista	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Pedro Ribeiro Moura	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)
Severino José Ferreira	Operário do 3º Depósito
Sinézio de Lima e Silva	Ferroviário (não conseguimos maiores especificações)

¹⁹⁴ **KLING**, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios* – e outras anotações históricas. Edição do Autor. 1968.

Há, de forma clara, a afirmação de que, dos 29 (vinte e nove) fundadores do Grêmio Musical 1º de Maio, 28 (vinte e oito) eram ferroviários, sendo um grupo considerável que trabalhava junto no 3º Depósito, isso é o que podemos afirmar com mais certeza por fontes documentais e entrevistas a ferroviários octogenários. Outros quando citados como “Ferroviários” Podem ser enquadrados em qualquer uma das funções de uma gama enorme de atribuições dentro da estação ferroviária, como: maquinistas, foguistas, guarda-chave, guarda-freio, considerando que operavam em Entre-Rios duas empresas ferroviárias, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Leopoldina Railway¹⁹⁵.

A Leopoldina era investimento dos Ingleses, trazida para o Brasil pelo Barão de Mauá e ligava Entre-Rios a Petrópolis, lá os passageiros mudavam para o trem da Estrada de Ferro construída pelo Barão de Mauá sentido Rio de Janeiro. Passa-se a ter duas oficinas ferroviárias, duas estações ferroviárias, dois tipos de maquinistas, foguistas etc. Por isso, devido ao tempo, familiares e amigos relatam que ele era “Ferroviário”, mas sem maiores detalhes.

3.1 - Teatro - Grupos formados por ferroviários em Entre-Rios

Arte, cultura, economia, política, trabalho, manifestações populares, as fotografias revelam quais os espaços conquistados ou concedidos aos negros libertos e seus descendentes na nascente sociedade de Entre-Rios.

“Três Rios, ou melhor, Entre-Rios, desde há 70 anos passados [anos finais do século XIX], quando sua população era diminuta, e conseqüentemente, possuindo pequeno número de habitações – quase todas cobertas de zinco – começou a receber a visita de companhias dramáticas, que realizavam seus espetáculos em palcos montados no interior dos “Grandes Armazéns da Companhia da Estrada União e Indústria”, existente na área fronteira à Estação da Central do Brasil e hoje ocupada por construções modernas.”¹⁹⁶

¹⁹⁵ A Estrada de Ferro Leopoldina foi a primeira ferrovia implantada no atual estado de Minas Gerais, na região Sudeste do Brasil. Inaugurada em 1874, expandiu-se principalmente no estado do Rio de Janeiro e chegou até Vitória, no estado do Espírito Santo. **APUD:** https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Leopoldina

¹⁹⁶ O *Cartaz*. Três Rios/RJ. Ano III, 24 de julho de 1974, nº. 149 (A). **APUD:** MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

Os grupos formados por ferroviários que se dedicam ao teatro têm desempenhado um papel importante nas atividades culturais e de lazer dentro das comunidades ferroviárias. O teatro é uma forma de expressão e entretenimento que permite que os ferroviários se envolvam em atividades além de seu trabalho. Muitos ferroviários tinham um interesse ativo no teatro e participavam de grupos de teatro amador. Eles podiam encenar peças teatrais em eventos locais ou em teatros comunitários, oferecendo entretenimento para suas comunidades. Alguns grupos de teatro de ferroviários escolhiam peças que têm a ver com a história das ferrovias ou contavam histórias relacionadas ao setor ferroviário. Isso pode ser uma forma de preservar a história e a cultura ferroviária.

Esses grupos de teatro podem se apresentar em festivais culturais, eventos comunitários e até mesmo em estações ferroviárias, contribuindo para a atmosfera cultural nas áreas próximas às ferrovias. O teatro oferece uma forma de expressão artística e comunicação que pode ser valorizada pelos ferroviários e suas comunidades. Além de oferecer entretenimento, o teatro permite abordar questões relevantes e promover a cultura. Esses grupos, sejam esportivos ou teatrais, têm um papel fundamental em promover a coesão comunitária, proporcionar atividades de lazer e entretenimento, bem como preservar a história e a cultura ligadas às ferrovias. Eles representam uma parte importante da vida cultural das comunidades ferroviárias.

O teatro desempenha um papel significativo na vida dos ferroviários e nas comunidades que cercam as ferrovias de várias maneiras. Os grupos de teatro são uma forma de atividade cultural e recreativa para os ferroviários. Eles ofereciam uma oportunidade para os trabalhadores se envolverem em atividades além do trabalho na ferrovia. Participar de uma peça teatral proporciona um meio de expressão artística e criatividade, o que pode ser uma atividade gratificante para os ferroviários interessados na arte do teatro.

Muitos grupos de teatro de ferroviários escolhem peças que têm relação com a história das ferrovias, isso inclui peças que contam histórias sobre o desenvolvimento das linhas férreas, as lutas dos trabalhadores ferroviários e os eventos históricos relacionados a esse setor. Essas peças podem ajudar a preservar a história e a cultura ferroviária, transmitindo informações sobre o passado do setor para as gerações futuras. O teatro é uma forma de comunicação eficaz, pois as peças teatrais podem ser usadas para comunicar mensagens importantes

relacionadas às questões enfrentadas pelos trabalhadores do setor como segurança no trabalho, direitos dos trabalhadores, entre outros. As peças também podem ser usadas para conscientizar o público em geral sobre questões relacionadas às ferrovias e aos trabalhadores ferroviários.

Os grupos de teatro de ferroviários frequentemente se apresentam em eventos comunitários e festivais. Suas performances oferecem entretenimento para a comunidade local e contribuem para a vida cultural da região. O teatro é uma forma de unir a comunidade e proporcionar uma experiência compartilhada. Estar envolvido em produções teatrais é uma maneira de expressar a criatividade e talentos artísticos como atuar e dirigir, criar cenários e figurinos contribuindo para o desempenho do papel multifacetado que o teatro tem na vida dos ferroviários.

Formaremos um “pano de fundo” para melhor compreensão de temas e colocações feitas daqui por diante. O rádio chega ao Brasil em 1922 se tornando um grande atrativo no interior como um importante veículo de transmissão de notícias e entretenimento. Os jornais já demonstravam defasagem, pois circulavam com atraso, além de estarem fora das possibilidades do grande público.

Devido a essas questões de informações, há um século passado, Bandas de Música e Teatros eram as maiores atrações que movimentavam qualquer lugarejo. Partindo do princípio de que este trabalho se destina a abordar fatores culturais como consequências ferroviárias ou dos trabalhadores da ferrovia, esses mesmos trabalhadores se organizavam em grupos de artistas locais com a finalidade de criar um entretenimento.

Percebe-se que não se trata de uma questão única e isolada, trata-se de fatos que ocorreram por todos os locais aonde a ferrovia chegou, por exemplo, em Rio Claro/SP:

DIFUSÃO CULTURAL NOS MEIOS FERROVIÁRIOS DE RIO CLARO

Renato Antonio de Souza

Quando em 1876 os trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (bitola 1,60 m) atingiram Rio Claro, aqui se entroncaram com os da já existente Rio Claro Railway (bitola 1,00 m), que ligava Rio Claro a Araraquara, com ramificação para Itirapina-Jaú.

Em 1892 a Companhia Paulista adquiriu a Rio Claro Railway, que aqui possuía suas oficinas de manutenção, as quais foram remodeladas, ampliadas e adaptadas às condições próprias para manutenção de seu material rodante. Esse fato determinou a grande concentração de famílias ferroviárias em nossa cidade. Consequentemente, uma das preocupações prioritárias da administração foi a de desenvolver entre os ferroviários o aprimoramento técnico e cultural da classe. Assim é que foram surgindo diversos métodos, tais como reuniões, palestras, prática de esportes, música, etc., fatores básicos tão sabiamente conduzidos, que deram origem à fundação do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em fusão com a já existente Banda Musical União dos Artistas no ano de 1896.

Em 1934 foi criado nas Oficinas o Curso de Ferroviários da Escola Profissional Secundária Masculina de Rio Claro, mantido em colaboração com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja finalidade era a formação do seu próprio pessoal técnico especializado, dando assim oportunidade a filhos de ferroviários de ingressar no quadro de funcionários da empresa, após quatro anos de aprendizado intensivo. Tal foi o sucesso alcançado com os métodos aplicados que muitos deles foram utilizados nas escolas do SENAI.

O desejo de aprimorar cada vez mais a cultura no seio da família ferroviária jamais cessou ou se restringiu até a extinção da Companhia Paulista. Centenas de outros cursos de aperfeiçoamento foram uma constante, bem como, por iniciativa do saudoso Engenheiro Pelágio Rodrigues dos Santos, uma ampla e bem montada Biblioteca com milhares de livros de todos os gêneros, revistas especializadas e jornais, foi criada com a inestimável colaboração do Sr. Rafael Raya e por muitos anos permaneceu à disposição dos ferroviários. Posteriormente, esse acervo passou aos cuidados da Escola SENAI Ferroviária (sucessora do Curso de Ferroviários). Foi assim que a administração da Companhia Paulista, cônica da responsabilidade de bem servir, jamais poupou esforços para pôr em prática a célebre filosofia de Henry Ford: "Se não formos homens, ao mesmo tempo que fabricamos máquinas, fracasaremos na nossa principal tarefa".

197

Assim como eles, espetáculos circenses de pequeno porte e companhias dramáticas viajavam para interior com propostas de sucesso garantido, pois entregavam entretenimento e diversão. Também já havia grupos que faziam fama devido aos espetáculos apresentados, conforme narra Cinara Jorge:

"Muitos eram circos famosos, como o Circo Albano Pereira, o Circo Savala e o Circo Nerino, que traziam artistas, mágicos e palhaços para divertir a população. Nesses circos normalmente havia pequenos teatrinhos que precisavam de figurantes, cúmplices nas mágicas, e o Distrito de Entre-Rios já tinha o seu grupinho especialista nessas participações".¹⁹⁸

Em 1885, aproximadamente, um grupo de músicos construíram um prédio para sediar a Sociedade Musical Henrique Mesquita¹⁹⁹ que funcionava como clube

¹⁹⁷ <https://aphrioclaro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/20-Difus%C3%A3o-Cultural-nos-meios-ferrovi%C3%A1rios-de-Rio-Claro.pdf>

¹⁹⁸ JORGE, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag. Edição do Autor.

¹⁹⁹ Um adendo que merece referência é quem foi Henrique Mesquita. Henrique Alves de Mesquita, nascido no Rio de Janeiro em 15/03/1830 e falecido no Rio de Janeiro em 12/06/1906, foi músico, compositor, maestro, organista, e trompetista brasileiro. É historicamente reconhecido como o criador da expressão "tango brasileiro", usando o nome de tango para designar um tipo de música ligeiro, conhecida entre os franceses e espanhóis como habanera ou havanera. É o patrono da Academia Brasileira de Música. **APUD:** wikipedia.org

e, em 1904 foi instalado um palco para promover reuniões sociais e iniciou-se ali, naquele palco, apresentações teatrais, bem como saraus²⁰⁰.

“Há muitos anos, por iniciativa do então operário do 3º Depósito da Central, de nome Felinto Guerra, auxiliado por outros esforçados amadores subiram à cena várias comédias e dramas, num palco improvisado no salão do prédio do extinto clube Henrique Mesquita que serve hoje de alojamento às praças do Destacamento Policial”.²⁰¹

Tempos depois, já em 1911, foi construído pelo senhor Antônio Pereira Lopes²⁰² uma casa de espetáculo que, inicialmente se chamava “Cine Teatro Sul América” e tempos depois chamado de Cine 1º de Maio, onde os moradores puderam assistir encenações das peças a “*Viúva Alegre*”, “*Rosas de Nossa Senhora*”, “*Tosca*”, “*Amor e Perdição*”, clássicos que marcaram época. A professora Eurídice Ferreira, filha do maestro Severino Ferreira, da Banda do Grêmio Musical 1º de Maio, organizava e ensaiava espetáculos infantis, voltada a desenvolver essa atividade para o público infantil.

Formaram-se no início do século XX alguns grupos de teatro amador que tiveram uma curta duração. Idealizado em 1913 por Vicente Dias, Alberto Silva, José da Silva Vaz e Antônio Vilela Junior, surge no ano seguinte o Grupo Dramático e Beneficente Dias Braga, encenando em 21 de agosto de 1914 no “*Teatro Sul-América*” o drama em 3 atos – “*Condessa Diana de Rione*” – e a comédia em um ato: “*O Diabo atrás da porta*”. Segundo o Sr. Althair, ferroviário e colecionador de

²⁰⁰ Observa-se com destaque que, estamos falando de um grupo musical, uma banda antes da abolição da escravidão, mas que, precisam de duas considerações: Havia escravos músicos de fazendas na região e, já havia trabalhadores da estrada de ferro vindos de fora da região trabalhar na construção ferroviária. São duas hipóteses desses grupos musicais.

²⁰¹ Jornal “O Arealense” – 07/03/1940. **APUD: JORGE**, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag. Edição do Autor.

²⁰² Sobre Antônio Pereira Lopes – português, nascido na Província Douro, Regoas, Portugal em 07 de fevereiro de 1870. Veio para o Brasil com 9 anos de idade e morou em São João Del Rei. Veio para Entre-Rios quando tinha 15 anos e empregou-se no Restaurante da Estação e economizou conseguindo comprar o Hotel Estação com 21 anos. Comerciante que fundou o Hotel Lopes, que mais tarde mudou o nome para Hotel Entre-Rios. Foi proprietário também do Hotel Pereira, Jorge & Co em Paraíba do Sul. Comprou do s.r. Theobaldo de Carvalho o restaurante da Estação. Na tradição oral familiar relata que os frequentadores do restaurante eram servidos com talheres de prata e cristais da Boemia, ainda que o prato principal fosse uma sopa, que por seu sabor era conhecida e comentada, tornando-se centro de atração local. Em 1911 construiu o Cine Theatro Sul América, mais tarde chamado de Cine Theatro 1º de Maio. Ajudou na criação do grupo de teatro amador chamado Grupo Dramático Dias Braga em 1912, cuja renda dos espetáculos se revertia para obras assistenciais e públicas, como compra de mudas para jardinagem de ornamentação para praças. **APUD:** Resumo do obituário escrito por Áureo Santos. **In: JORGE**, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag. Edição do Autor.

fotos históricas de Entre-Rios, os indivíduos que participaram da primeira encenação do Grupo Dramático Beneficente Dias Braga²⁰³: José Vaz, João Amâncio, Francisco Neves, Alfeu Braga, Virgílio Bilheri e Antônio Villela Junior, Hermínia Torres e Hercília Pereira.

“Nas áreas culturais e artísticas da Vila, o movimento tomou corpo malgrado à corrente ainda aferrada aos “preconceitos sociais” que entravava a participação de damas nas representações planejadas.”²⁰⁴

Hugo Kling relata a dificuldade da mulher no início do século XX de fazer-se presente nas atividades cênicas, mas não relaciona este mesmo comportamento com relação aos negros: este grupo de teatro era formado principalmente por comerciantes e seus filhos, não possuíam negros entre seus pares. Em 1937 surge em Entre-Rios, o Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correia, existente até os dias presente.

Foi publicado no Jornal “*O THEATRO*”, pelos membros da diretoria do Grupo Dramático Beneficente Dias Braga, a passagem do 1º aniversário do grupo, ocorrido em 21 de agosto de 1914; assim como o registro do corpo cênico do referido grupo, quando da realização da peça “*Silvio, o Cigano*”. Registro publicado no jornal “*O Cartaz*” de Três Rios/RJ, ano III, 24 de julho de 1974, nº 149 (A). Original de 1915. O corpo de diretores e os artistas, mesmo quando da comemoração do primeiro aniversário de apresentações em agosto de 1915, revelam que os negros não participavam destas atividades, muito provavelmente, por não se representarem entre os comerciantes, em sua grande maioria imigrantes estrangeiros.

Esta realidade parece não ter se alterado com o passar do tempo, pois 23 anos após o Grupo Dias Braga, organiza-se nas dependências do informativo “*Entre-Rios Jornal*” o Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correia que entre os seus componentes quando da apresentação da primeira peça, não possuía nenhum artista cênico negro. Havia grupos itinerantes chamados “*Circos de Cavalinho*” que,

²⁰³ Quem era Dias Braga, o homenageado do Grupo Dramático Beneficente: Antônio Dias Braga foi ator teatral português, nascido em 1946 na Ilha da Madeira. Veio para o Brasil, no Rio de Janeiro estreando no Theatro São Luiz e fundou a Companhia Dias Braga em 20 de setembro de 1883, no Theatro Recreio Dramático. Viajou por vários locais do Brasil com sua Companhia de Teatro e com ele trabalhavam os melhores atores de teatro da época. Faleceu em 29 de novembro de 1910, ao saltar de um bonde, no largo do Rocío. **APUD: JORGE**, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios*. 2021. 318 pag. Edição do Autor.

²⁰⁴ **KLING**. 1969, p. 81 – *Op. Cit.*

com apresentações de pequenas peças e pela necessidade de recrutar "extras" entre populares, deixou nascer entre alguns o gosto pela arte cênica. Vez por outra, o povoado/distrito recebia também aplaudidas Companhias Dramáticas do Rio de Janeiro que improvisavam suas encenações nos grandes galpões/armazéns, da Companhia União e Indústria.

Segundo KLING²⁰⁵:

"Conta a tradição, que na Vila de Entre-Rios as Companhias não encontravam grandes dificuldades neste particular, porque existia um grupinho certo e até algum treino com o qual os circos podiam contar. Não só os circos visitavam a localidade. Companhias Dramáticas também apareciam de quando em quando e como não havia teatro, as representações se faziam nos grandes armazéns que ladeavam a estação rodoviária da Companhia União e Indústria, que existiu defronte a estação da via férrea. Por volta de 1904 foi construído um prédio onde se encontra o Pôsto Shell, do Sr. Elpídio Guilherme, "Doti", e nele se instalou o Clube Henrique Mesquita, onde a sociedade local passou a fazer animados 'saraus' de fim de semana, e não tardou muito a ser, no mesmo salão, improvisado um palco no qual os irmãos Cornélio e Felinto Guerra, coadjuvados por familiares e pelo jovem João Amâncio, como eles ferroviário, passaram a levar à cena peças muito boas como "A Escrava Isaura" e "A Cabana do Pai Tomás".²⁰⁶

Ressalto o entrelaçamento entre ferrovia, música, teatro, a estrada União e Indústria, a Rodoviária que era a estação de troca de mulas (muare) que puxavam as carruagens, fazendo o trajeto entre Petrópolis/RJ e Juiz de Fora/MG e que entre as suas doze estações²⁰⁷ uma estava localizada em Entre-Rios²⁰⁸.

No início do século, especialmente nos períodos entre o final do século XIX e início do século XX, houve uma significativa interação entre bandas de música e o teatro. Essa colaboração acontecia em diversas formas, enriquecendo tanto as apresentações teatrais quanto as performances musicais. Bandas de música frequentemente eram contratadas para tocar durante as peças teatrais,

²⁰⁵ KLING. 1969, p. 78 – *Op. Cit.*

²⁰⁶ IDEM

²⁰⁷ 12 ESTAÇÕES DE TROCA DE MUARES DE PETROPOLIS A JUIZ DE FORA: APUD - KLUMB, Revert Henry. *Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Cadernos da Biblioteca Nacional 11. [Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora | Biblioteca Nacional \(bn.gov.br\)](#)

²⁰⁸ KLUMB, Revert Henry. *Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Cadernos da Biblioteca Nacional 11. [Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora | Biblioteca Nacional \(bn.gov.br\)](#)

proporcionando trilhas sonoras ao vivo que intensificavam as emoções e atmosfera das cenas.

KLING²⁰⁹ cita entre os fundadores e envolvidos em artes cênicas em Entre-Rios os seguintes nomes:

Abrahão José Mansur - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)

Alexandre Kalil - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)

Antônio Ferreira Álvares - Comerciante de Cereais

Augusto Belizário - Operário do 3º Depósito (Músico do Grêmio Musical 1º de Maio)

Basileu Rodrigues dos Santos - Comerciante – Armazém de Secos e Molhados

Carmo Nunes dos Santos - Ferroviário (Músico do Grêmio Musical 1º de Maio)

Esthefânia Carlinda Álvares – Atriz (Esposa do Srº Antônio Ferreira Álvares)

Francisco Neves de Carvalho - Escriturário do 3º Depósito

Henrique Schmitz - Comerciante - Loja de Móveis (Emprestava Móveis para o cenário)

Hercília Pereira - Professora

Hermínia Torres - Professora

João Chaves – Ferroviário (Músico do Grêmio Musical 1º de Maio)

João Nery Gama - Comerciante de Cereais (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)

José Nasser - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)

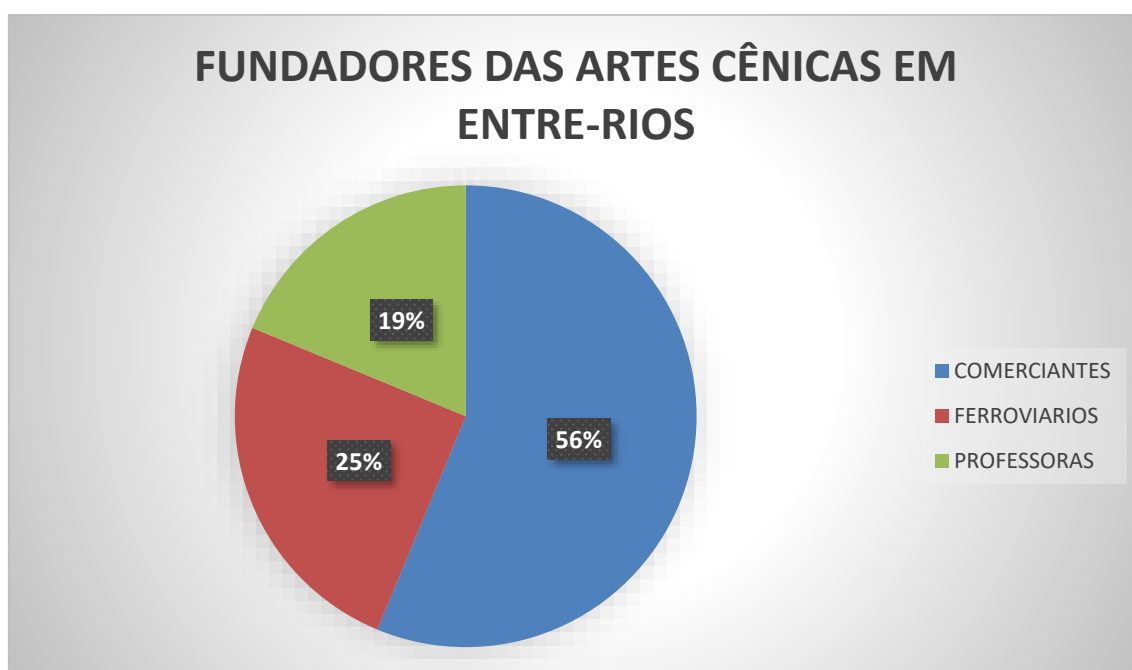
Vicente Dias - Comerciante – Proprietário da Confeitaria Guarany

Violeta Silveira – Atriz - Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo

²⁰⁹ KLING, Hugo José. A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas. Edição do Autor. 1968.

Entre os nomes citados, comerciantes que, embora não fossem ferroviários, vieram para Entre-Rios atraídos pelo fluxo de passageiros e trabalhadores das ferrovias. Segundo alguns entrevistados “*Entre-Rios virou a terra das oportunidades, lugar de muito trabalho*”²¹⁰. Os comerciantes ajudavam a arrecadar fundos para se construir uma sede própria do grupo teatral, os músicos da Banda do Grêmio 1º de Maio tocavam fazendo o fundo musical e sonoplastia das peças. A ferrovia contribuiu direta e indiretamente com as artes cênicas por onde passou, percebe-se nos nomes citados ferroviários e comerciantes atraídos por ela.

Gráfico 1: Fundadores das artes cênicas em Entre-Rios



Fonte: Do autor, 2023.

²¹⁰ Sebastião Cassiano da Silva – 93 anos, Ferroviário, Músico do Grêmio Musical 1º de Maio. Entrevista Concedida em 12/12/2023 das 14:30 às 16:30 h.

4 O FUTEBOL E OS FERROVIÁRIOS EM ENTRE-RIOS

Qual o motivo da existência de tantos clubes ferroviários pelo Brasil e pelo mundo? Para a construção dos trilhos, foi necessário um grande contingente de operários, preferindo-se aqueles que já tinham experiência nesse tipo de trabalho, como os imigrantes europeus. O grande motivo para tamanho empreendimento foi o café. Importante região cafeeira do vale do Paraíba Fluminense, Entre-Rios (até então Distrito de Paraíba do Sul/RJ) através da influência de seus grandes fazendeiros e autoridades políticas, tornou-se não só estação como também centro ferroviário da Estrada de Ferro Central do Brasil (até 1889 chamada de Estrada de Ferro Dom Pedro II).

Com a chegada da ferrovia, a cidade desenvolveu-se economicamente ainda mais e assistiu a um período de urbanização e modernização. Através de seus trilhos, passaram ou permaneceram em Entre-Rios, milhares de migrantes e imigrantes que tanto serviram como mão-de-obra para as lavouras de café e para a própria companhia ferroviária quando integraram e aumentaram o comércio local com a formação de inúmeros estabelecimentos. Os funcionários-chefes da Estrada de Ferro Central do Brasil resolveram incentivar práticas de lazer entre os seus trabalhadores, os quais compunham as suas oficinas de reparo e manutenção do material rodante. Entre as atividades promovidas e incentivadas, estavam uma banda de músicos, teatro e futebol.

Em pouco tempo, todos os ferroviários com funções das mais variadas dentro da Estrada de Ferro Central do Brasil, acredita-se que o controle e a disciplina dos empregados dava-lhes tamanho interesse no que faziam. Ao mesmo tempo em que possibilitava uma gama de atividades aos mesmos, a companhia ferroviária penetrava no tempo livre e nos momentos de lazer e tentava direcionar os seus modos de vida. Eram serviços que exigiam esforço, força, além de ser perigosos, com mortes em acidentes nas oficinas e nas viagens ferroviárias diárias, promovendo um clima de tensão constante. Esses elementos, Banda, Teatro e Futebol serviam como “válvula de escape” das tensões do dia a dia²¹¹.

²¹¹ <https://ludopedio.org.br/arquibancada/nos-trilhos-da-bola-a-relacao-entre-ferrovia-e-futebol/>

As ferrovias brasileiras, por causarem um aglomerado humano em diversas localidades remotas em que lazer, entretenimento e diversão eram escassas, naquele momento histórico, propiciaram o surgimento de grupos esportivos, em especial o futebol, por ser um esporte que não depende de aparato tecnológico ou grandes estruturas, eram organizadas as chamadas “peladas” dos “sem camisa” contra os “com camisa”, em que os “chinelos e tamancos” marcavam a trave do jogo.

A história da construção de ferrovias está relacionada à formação de algumas equipes de futebol, as quais eram ligadas às empresas ferroviárias. Em muitos casos, na história do futebol brasileiro, algumas equipes de futebol foram fundadas por grupos de trabalhadores, incluindo ferroviários que trabalhavam na construção e operação de ferrovias. Esses times frequentemente representavam as comunidades locais ou empresas ferroviárias, e o futebol servia como uma atividade de lazer e competição para esses trabalhadores. A relação entre ferroviários e times de futebol está associada à história da industrialização no Brasil e à formação de times esportivos ligados a diferentes setores da indústria.

O futebol foi introduzido no Brasil no final do século XIX, durante o período de industrialização e modernização do país. A chegada do esporte ao Brasil coincidiu com a expansão das ferrovias e a migração de trabalhadores do campo para as cidades em busca de empregos nas indústrias e nas empresas relacionadas à infraestrutura, como as ferrovias. Os primeiros clubes de futebol no Brasil muitas vezes eram formados por grupos de trabalhadores, incluindo ferroviários, operários de fábricas e outros. O futebol se tornou uma atividade recreativa e uma forma de lazer para esses trabalhadores e suas comunidades. À medida que o esporte crescia em popularidade, os clubes e times se tornavam mais organizados e competitivos.

O futebol foi adotado em diferentes regiões do Brasil, muitas vezes com a criação de clubes locais, que frequentemente representavam as comunidades, empresas ou indústrias onde esses trabalhadores estavam envolvidos. Assim, o futebol tornou-se uma parte integrante da cultura brasileira, refletindo o contexto de industrialização e urbanização que o país experimentou na virada do século XX. Portanto, a relação entre o futebol e a industrialização no Brasil está relacionada à forma como o esporte se espalhou e se enraizou nas comunidades durante esse

período de transformação econômica e social²¹². Muitas cidades que possuem ferrovias têm times de futebol formados por ferroviários. Esses times frequentemente competem em ligas locais e regionais, proporcionando uma oportunidade para os trabalhadores se envolverem em competições esportivas e promoverem o espírito de equipe.

Além do futebol, os ferroviários também podem fazer parte de clubes sociais e recreativos relacionados às ferrovias. Esses clubes oferecem uma variedade de atividades esportivas, como atletismo, vôlei, xadrez, entre outros.

Tem-se como exemplo o **Ferroviário Atlético Clube**, um poliesportivo da cidade de Fortaleza, Ceará, fundado por operários ferroviários em 1933, o clube sempre foi ligado às camadas mais populares do estado, sendo por décadas considerado um "time do povo", levando multidões aos estádios. Foi, durante décadas, um dos times do clássico futebol cearense, além de um símbolo da democratização do futebol nacional e precursor do futebol profissional no estado. O futebol cearense nos seus primórdios foi praticado por rapazes da sociedade alencarina. A partir da década de 30, surgem os times com representantes das camadas mais baixas. Em 1933, a Rede de Viação Cearense começou a fazer serviços extraordinários no turno da noite, para consertar locomotivas, carros e vagões na oficina do Urubu. Os operários mais jovens que moravam longe dali, escolheram o futebol como passatempo entre os dois turnos da alienante jornada de trabalho²¹³.

A difusão do futebol no estado de São Paulo deve-se em grande parte aos ingleses, até porque apenas os rapazes brasileiros de famílias ricas, que foram à Europa no final do século 19 para estudar ou passear, tiveram um contato mais estreito com o esporte bretão. Para a população brasileira em geral, o 'football' ainda não havia entrado em suas vidas. Naqueles anos, a economia paulista estava em franco crescimento, impulsionada pelo desenvolvimento do café, despertando o interesse de muitos investidores estrangeiros, entre eles os ingleses e escoceses

²¹² **FILHO**, Mário. *História do Futebol no Brasil*. Editora Nova Fronteira, 2016; **SOARES**, Antonio Jorge. "O Futebol e a Modernização do Brasil."; **FILHO**, Mário. *O Negro no Futebol Brasileiro*. Editora Mauad, 2018.; **FARINATTI**, Luís Augusto. "Ferroviários e Futebol: A Emergência do Sport Club Internacional de Porto Alegre, 1909-1910."; **TADEU**, Tomaz. *Metrópole à Beira de um Jogo: São Paulo e o Futebol*. Editora Páginas, 2017.

²¹³ [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovi%C3%A1rio_Atl%C3%A9tico_Clube_\(Cear%C3%A1\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovi%C3%A1rio_Atl%C3%A9tico_Clube_(Cear%C3%A1))

responsáveis pela construção das ferrovias que tinham como objetivo principal transportar as safras de café ao porto de Santos²¹⁴.

Foram justamente os engenheiros estrangeiros, que trabalhavam nas ferrovias, os responsáveis pela criação de vários clubes de futebol no interior de São Paulo e até na capital. Em Campinas, o escocês Thomaz Scott, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e seu filho, Alexandre, ensinaram o futebol para alguns moradores do bairro da Ponte Preta. Em 11 de agosto de 1900 a Associação Atlética Ponte Preta foi constituída oficialmente, apesar da equipe ter sido criada em 1872, na inauguração da ferrovia. Scott mudou-se para Jundiaí em 1902, devido à transferência dos escritórios da ferrovia, em virtude da epidemia de febre amarela (que matou 6% da população campineira). Já no ano seguinte, Thomaz, Alexandre Scott e funcionários da Companhia Paulista fundam outro time, o Jundiahy Football Club, formado principalmente por ferroviários.

Em 1908 o Jundiahy Football Club deixou de existir. Por causa disso, funcionários da Companhia Paulista e jogadores do extinto Jundiahy, ao lado de alguns novos apaixonados pelo futebol fundam o Paulista F.C. no dia 17 de maio de 1909, depois de uma reunião ao lado da locomotiva nº 34, que estava estacionada no pátio de manobras. O nome escolhido para a equipe foi uma homenagem à ferrovia, mostrando a importância que a empresa desfrutava entre a população naqueles anos. Outros clubes surgiram com o progresso cada vez maior das ferrovias e do futebol. Em Ribeirão Preto o Botafogo é fundado em 1918. Seu primeiro presidente, Joaquim Gagliano, era funcionário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e foi o responsável em arrecadar o dinheiro para a compra do material esportivo necessário para o time. Em pouco tempo, o novo clube já contava com o apoio de funcionários da ferrovia e da Cervejaria Antarctica.

Em Itu, nasce um clube ligado a uma associação esportiva de funcionários ferroviários. Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, loteados em Itu e na região fundaram em 24 de maio de 1947 a Associação Atlética Sorocabana, que na década de 60 seria transformada em Ferroviário Atlético Ituano e que, desde 1990, transformou-se no Ituano F.C. Na capital paulista, funcionários de outra companhia ferroviária criam uma equipe no dia 16 de fevereiro de 1919 que também leva o

²¹⁴ <https://universidadedofutebol.com.br/2007/08/03/ferrovias-foram-responsaveis-pelo-surgimento-de-varias-equipes-paulistas/>

nome da empresa: São Paulo Railway Athletic Club, o SPR. Em 1945, com o final da concessão da empresa o clube foi rebatizado. Nascia o Nacional Atlético Clube. No estado do Rio de Janeiro, em cidades em que se haviam oficinas e frentes de trabalhos ferroviários, não foi diferente. Central Ferroviário Clube – Valença (RJ) foi uma agremiação na cidade de Valença (RJ). Fundado no dia 1º maio de 1936, por iniciativa de ferroviários da Central do Brasil. A sua sede própria, à *Rua Dr. Figueiredo, 629*, Centro de Valença, onde se encontra o Estádio Dr. Osvaldo Fonseca. Segundo o trabalho de pesquisa do *Leoni Iório* diz que em 1º de Maio de 1939, alguns elementos Central Ferroviário Clube, tendo à frente o *Dr. Osvaldo Fonseca*, deram aos seus antigos estatutos nova orientação social, passando o clube a chamar-se Clube dos Coroados, que congrega todas as classes sociais, mesmo os antigos elementos ferroviários²¹⁵.

No entanto, no Jornal dos Sports é possível encontrar informações de que o Central Ferroviário disputou o Campeonato Fluminense de 1941, 1942 e 1943. Já com o novo nome, o Coroados alcançou a sua maior glória ao conquistar o título inédito do Campeonato Fluminense de 1954.

Em “Entre-Rios”, objeto de pesquisa dessa tese para exemplificar a “macro-história” através da “micro-história” não será diferente.

O senhor *Áureo Teixeira dos Santos*, Agente da Central do Brasil na Estação Local foi o responsável pela organização dos jogos de futebol para os operários, seria mais conhecida como “*peladas*” para lazer e descontração dos trabalhadores da Estrada de Ferro. Próximo à estação ferroviária havia um local, um aclave que foi nivelado para assim se organizar, mesmo que de forma amadora, um campo para a realização dos jogos em 1925.

Aconteceram diversas tentativas de se organizar o futebol desde 1909, porém, com o auxílio do Sr. Áureo, passou a ter local, endereço para os eventos esportivos²¹⁶. O local foi cedido pela Estrada de Ferro Central do Brasil por intermédio do Sr. Áureo e, o local ficou conhecido como “*Morro Áureo*”.

De acordo com a revista produzida nos 50 anos do Entrerriense Futebol Clube, na sua ATA de Fundação assim descreve:

²¹⁵ <https://historiadofutebol.com/blog/?p=69738>

²¹⁶ Revista de Comemoração dos 50 anos do Entrerriense Futebol Clube, em 1975. Pág. 5,6. Edição Comemorativa do Clube.

“Aos quatorze dias do mês de dezembro de mil novecentos e vinte e cinco, na plateia do Cine Guarani, dessa localidade, às duas horas da tarde com a presença de muitas pessoas gradas do nosso meio social, dentre as quais notadas os srs Áureo Teixeira dos Santos – Agente da Central do Brasil, Drº Euteócles de Souza - chefe do 3º Depósito, Victorino José Martins – Comerciante, Jacintho Sobrinho – proprietário, Nestor de Oliveira – alfaiate, Virgílio Torno – Comerciante, Salim Chimelli – Comerciante, José da Silva Vaz – industrial, Joaquim Ferreira Álvares – Comerciante, Francisco Neves de Carvalho – Funcionário Público, Basileu R. dos Santos – Comerciante, Guilherme Bravo – redator do “Arealense” [...] visto que, o sr Áureo Teixeira dos Santos, no requinte da extrema delicadeza e boa vontade, (como é sabido), entre o comércio e o povo preparava o campo para ser doado ao clube, ainda dentro do corrente mês. ...”²¹⁷

Acredito que, ao examinar esse fragmento do texto, (que se encontra completo nos anexos) fica muito claro e notório a participação ferroviária e já com um enlace da imprensa se fazendo presente devido a relevância do acontecimento, acontecimento desportivo com “*dna*” ferroviário fomentando e movimentando a imprensa, o comércio, isso pelo número de comerciantes e industriais presentes na sessão.

Em outra citação da mesma revista, descreve sobre a criação do “Entrerriense Esportivo”:

“Por iniciativa do Sr. Jacinto Sobrinho, foi aqui organizado o ‘Entrerriense Esportivo’, entidade sem qualquer ligação com os demais clubes. Seu campo foi aberto à margem da Estrada Entre-Rios-Paraíba do Sul, além das oficinas do 3º Depósito e ali treinaram pela primeira vez”²¹⁸

O local de treino do que veio a se tornar um clube de futebol, foi aberto e feito os acertos de terraplanagem pelo encarregado da Central do Brasil, com apoio do Engenheiro responsável pelo 3º Depósito Ferroviário num local bem próximo ao que se descreve, às oficinas ferroviárias. Acredito ter ficado bem claro essa interação aqui descrita.

²¹⁷ ANEXO 37 – ATA DE FUNDAÇÃO DO ENTRERRIENSE FUTEBOL CLUBE – EXTRAÍDO DA REVISTA DE COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DO CLUBE – APUD: Casa de Cultura de Três Rios/RJ.

²¹⁸ EXTRAÍDO DA REVISTA DE COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DO CLUBE – APUD: Casa de Cultura de Três Rios/RJ. Pág. 08.



219

Na atual rua Isaltino Silveira, no seu início, próximo a atual rotatória da Avenida Beira Rio, tinham jogos de futebol num local conhecido popularmente como “campo do Depósito”, local que ainda é utilizado para esporte, porém, hoje chamado de Atlético Ferroviário, contendo quadra poliesportiva coberta, bem ao lado da antiga e extinta Escola Profissional²²⁰.

Na colônia agrícola, hoje bairro de Vila Isabel, havia o “campo do Colônia”, onde eram organizados torneios de futebol naquela localidade. Destaque era que viviam ali os escravizados da Condessa do Rio Novo e muitos ferroviários, alguns migrantes e outros ex-escravizados. Aquela localidade foi na sequência, Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade, depois veio a ser o bairro Colônia e atualmente o bairro de Vila Isabel²²¹.

KLING²²² cita como os principais incentivadores iniciais do futebol os seguintes nomes:

Áureo Teixeira dos Santos - Agente da Central do Brasil na Estação Local

²¹⁹ Registro da inauguração do Estádio de Futebol do Enterrriense Futebol Clube. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *FOTOGRAFIA, HISTÓRIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES E NARRATIVAS IMAGÉTICAS DA VILA DE ENTRE-RIOS (1861 - 1939)*. Dissertação de Mestrado. USS – Vassouras/RJ. 2012.

²²⁰ **INNOCENCIO**, Isabela Torres de Castro. *Memória de Afrodescendentes no Vale do Paraíba: de Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade a Bairro de Vila Isabel. Lugar de Memória, História e Esquecimento em Três Rios, 1882- 1951* / Isabela Torres de Castro Innocencio. -- 2015.

²²¹ IDEM

²²² **KLING**, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 1968.

(Diretoria de Futebol – Entrerriense)
Fiuza de Vaz Lima - Ferroviário
Jacob Schmitz - Operário do 3º Depósito
Joaquim Ferreira Alvares - Comerciante de Cereais
 (Diretoria de Futebol – Entrerriense)
Michel José Farah - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos
 (Diretoria de Futebol – Entrerriense)
Pedro Chimelli - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos
 Diretoria de Futebol – Entrerriense
Pedro Torno - Proprietário de Oficina e Serralheria
Quintino Pinto Álvares - Comerciante de Cereais
 (Diretoria de Futebol – Entrerriense)
Salim Chimelli - Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos
 (Diretoria de Futebol – Entrerriense)
Virgílio Torno - Comerciante
 (Diretoria de Futebol – Entrerriense)

Dos 10 (dez) principais nomes envolvidos inicialmente como organizadores, não listamos aqui incentivadores, torcedores e ainda jogadores por se tratar de uma lista muito extensa, ressaltamos que o grupo era formado por: 03 ferroviários, 07 comerciantes (que para Entre-Rios vieram a se estabelecer devido o crescimento demográfico e financeiro que acontecia naquele momento).

Acredita-se assim que a ferrovia tenha contribuído, seja de forma direta ou indireta, com o crescimento do futebol, deixando ativo um legado indiscutível. É preciso observar que o primeiro clube organizado de futebol se chama (pois ainda está ativo) “Entrerriense Futebol Clube” e não Trirriense, isso porque quando na sua formação, Três Rios/RJ ainda era distrito de Paraíba do Sul/RJ tendo o nome de Entre-Rios por estar localizada literalmente entre os rios Paraíba, Paraibuna e Piabanha.

4.1 O contexto urbano voltado para estrada união e indústria e a ferrovia

“AS ESCRITAS DO TEXTO URBANO - a Cidade como texto

A aplicabilidade da metáfora da “escrita” à cidade pode incorporar, certamente, diversos sentidos. Existe por exemplo a escrita produzida pelo desenho das ruas, monumentos e habitações - em duas palavras: a escrita arquitetônica de uma cidade. Trata-se de uma escrita sincrônica, que nos fala daqueles que a habitam, e de uma escrita diacrônica, que nos permite decifrar a “história” da cidade que é lida através dos seus ambientes e da sua materialidade. A cidade em permanente transformação, em muitos casos, vai dispondo e superpondo temporalidades, ao permitir que habitações mais antigas convivam com as mais modernas. Em outros casos, a cidade parece promover um desfile de sucessivas temporalidades, quando deslocamos nossa leitura através de bairros que vão passando de uma materialidade herdada de tempos antigos a uma materialidade mais moderna, nos bairros onde predominam as construções recentes.

É também importante notar que os próprios habitantes reelaboram a escrita de sua cidade permanentemente. Por vezes imperceptíveis na passagem de um dia a outro, este deslocamento da escrita urbana deixa-se registrar e entrever na longa duração. Os prédios que em uma época eram continentes da riqueza e símbolos do poder, podem passar nesta longa duração a continentes da pobreza e a símbolos da marginalidade. Os casarões do século XIX, que eram habitações de ricos, degeneram-se ou deterioram-se em cortiços, passando a abrigar dezenas de famílias mal acomodadas e a configurar espaço habitacionais marginalizados. Nesta passagem marcada pela deterioração do rico palacete em cortiço miserável, deprecia-se também a imagem externa do bairro e o seu valor imobiliário, de modo que o espaço que um dia configurou uma “área nobre” passa em tempos posteriores a configurar uma zona marginalizada do ponto de vista imobiliário.

Este ‘deslocamento social do espaço’ também acaba por se constituir em uma forma de escrita que pode ser decifrada. As motivações para este deslocamento podem ser lidas pelo historiador: a história da deterioração de um bairro pode revelar a mudança de um eixo econômico ou cultural, uma reorientação no tecido urbano que tornou periférico o que foi um dia central ou um ponto de passagem importante. Ou, ao contrário, pode ocorrer o inverso: um bairro antes periférico ou secundarizado no tecido funcional urbano torna-se, subitamente, valorizado pela construção de um centro cultural, pela instalação de uma fábrica, por uma mudança propícia no eixo viário, pela abertura de uma estação de metrô, ou por diversos fatos de redefinição urbana. Enfim, de múltiplas maneiras o próprio espaço e a materialidade de uma cidade se convertem em narradores da sua história”.²²³

O mais importante desses complexos foi aquele da região Sudeste, com as ferrovias associadas à produção de café. O avanço da economia brasileira, com a participação da economia cafeeira (mesmo sem contar ainda com a industrialização capitalista), aconteceu com a introdução da estrada de ferro – comandada pelo capital mercantil nacional, apoiada pelo capital financeiro inglês. No período que compreende a metade final do séc. XIX e o início do XX, a exportação era a principal fonte da renda nacional – função primeira do país no colonialismo. A produção e escoamento tinha neste período uma organização territorial específica para atender ao mercado externo, pois havia regionalmente a concentração sobre um produto de mais elevada rentabilidade.

O Transporte ferroviário é a transferência de pessoas ou bens, entre dois locais geograficamente separados, efetuada por um comboio, automotora ou outro veículo semelhante. O comboio ou seu equivalente circula numa via férrea composta por carris dispostos ao longo de um percurso. Paralelamente, existe um sistema de sinalização e, por vezes, um sistema de eletrificação. A operação é realizada por uma empresa ferroviária, que se compromete a fazer o transporte entre as estações

²²³ **BARROS**, José D'Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis: Editora Vozes, 2007, p.42-43

ferroviárias. A potência para o movimento é fornecida por um motor a vapor, diesel ou motor elétrico de transmissão. O transporte ferroviário é o mais seguro dos transportes terrestres, tendo início no século XIX. Com o desenvolvimento do motor a vapor, foi possível iniciar uma expansão dos principais caminhos de ferro, que foram um componente muito importante durante a revolução industrial.

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante durante toda a evolução do caminho de ferro e do transporte ferroviário como o conhecemos atualmente. No Século XIX foram responsáveis pela dinamização das cidades, ou mesmo pela fundação de núcleos urbanos, sendo referências locais incontornáveis. Os aspectos funcionais de uma estação, para a operatividade dos comboios, variam de acordo com a dimensão dela. São eles:

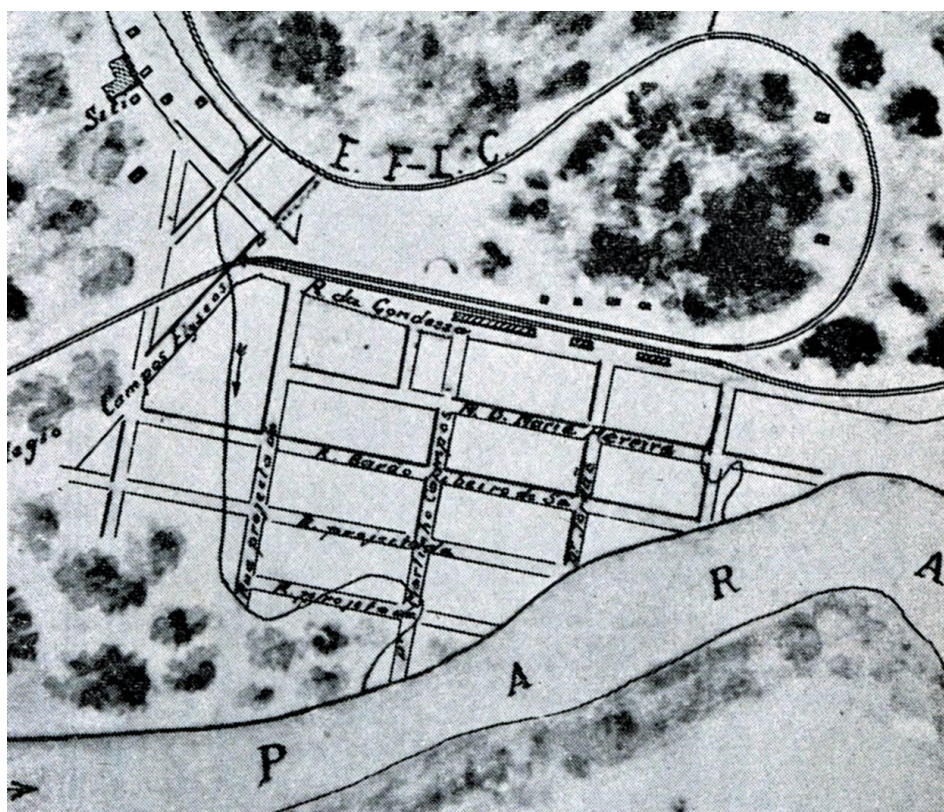
- a) plataforma para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, localizada junto à via-férrea, com uma elevação física relativa ao nível do terreno, permitindo o embarque nos comboios sem grandes dificuldades;
- b) cobertura para abrigo de passageiros e mercadorias contra eventuais intempéries durante o embarque;
- c) compartimentos para os trabalhos de administração e de licenciamento dos comboios e ainda locais para venda de bilhetes;
- d) locais de espera para os passageiros;
- e) armazém de cargas e mercadorias.

No século XIX, com a existência das locomotivas a vapor, eram necessários, ainda, alguns equipamentos fundamentais à manutenção das máquinas, destacando-se:

- a) depósito de água suspenso para abastecimento da caldeira;
- b) reservatório de carvão que era utilizado como combustível.

Logo, compreende-se a dimensão da importância da formação do contexto geo-urbano em locais como “Entre-Rios” a partir de uma estrada com uma estação, a saber, Estrada União Indústria, que carrega a identidade de um local de passagem

e transporte de passageiros e cargas com a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II e ainda a chegada da Estrada de Ferro Leopoldina. Estamos falando de três estações, uma rodoviária e duas ferroviárias que marcam o surgimento do primeiro conglomerado urbano e que, na sua maioria, esses moradores são trabalhadores dessas três empresas. Podemos ver nos mapas que tudo foi projetado e pensado em torno da rodovia/ferrovia.



224

Quando abordamos o contexto urbano, ainda que de forma inconsciente, temos as nomenclaturas principais voltadas à época que apenas era uma ferrovia passando entre fazendas, isso porque a aglomeração de pessoas, que formaram uma vila, a “Vila de Entre-Rios”, veio atraída pela oportunidade de trabalho, seja pela Estrada União e Indústria, que foi construída, e depois com a ferrovia.

O surgimento urbano de Três Rios, RJ, está intimamente ligado à presença da Estrada União e Indústria e à Estrada de Ferro Central do Brasil, também conhecida como Estrada de Ferro D. Pedro II. Ambas desempenharam papéis significativos na formação e no crescimento da cidade. Aqui está uma explicação

²²⁴ Primeira Planta Topográfica de Entre-Rios de 1886. **APUD:** KLING, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios e outras anotações históricas*. Juiz de Fora/MG: Sociedade Propagadora Esdeva, 1969.

mais detalhada sobre como esses elementos influenciaram o desenvolvimento urbano de Três Rios:

a) Estrada União e Indústria

a Estrada União e Indústria é uma importante rodovia que historicamente ligou a cidade de Petrópolis, na região serrana do Rio de Janeiro, à cidade de Três Rios e, posteriormente, a outras cidades da região. Ela foi construída no século XIX e desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico da região. A rodovia facilitou o transporte de mercadorias, produtos agrícolas e passageiros entre as cidades, estimulando o comércio e o crescimento das áreas urbanas ao longo de seu percurso. O acesso proporcionado pela Estrada União e Indústria atraiu investimentos e estabeleceu a base para a urbanização de Três Rios, à medida que empresas, residências e serviços se estabeleceram ao longo da rodovia;

“A Estrada tinha cerca de 144 km de extensão, sendo 96 no Rio de Janeiro e 48 em Minas Gerais, com 8 metros de largura permitindo que as diligências pudessem cruzar em direções opostas. Foram afixados marcos de pedra a cada 6 km, para identificar as distâncias percorridas e os quilômetros restantes. As diligências eram puxadas sempre por quatro animais e levavam até 14 passageiros com conforto para aquela época. Ao longo da estrada havia 12 estações chamadas de “Estações de Muda”. Estas paradas serviam para fazer um descanso dos passageiros e as necessárias trocas dos muarões das diligências. O percurso Petrópolis-Juiz de Fora era feito em 12 horas considerando os intervalos para almoço e troca dos animais”²²⁵.

b) Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB)

a Estrada de Ferro Central do Brasil era uma ferrovia que conectava o Rio de Janeiro a outras partes do país, passando por Três Rios. A chegada da ferrovia à cidade teve um impacto profundo em seu crescimento e urbanização. A EFCB permitiu o transporte eficiente de mercadorias e pessoas, incluindo produtos agrícolas, insumos industriais e trabalhadores. A ferrovia trouxe consigo estações e infraestrutura ferroviária, que muitas vezes se tornaram centros de atividade e desenvolvimento urbano. Três Rios tornou-se um ponto

²²⁵ **KLING**, Goreth. *Recontando a História: A Matriz São Sebastião e Outras Anotações Históricas*. Três Rios. Editora Portifolium. 2022

importante ao longo da linha ferroviária. A interseção entre a Estrada União e Indústria e a Estrada de Ferro Central do Brasil em Três Rios contribuiu para o surgimento e o crescimento da cidade como um centro urbano importante na região. Essas vias de transporte não apenas estimularam o comércio e a economia local, mas também influenciaram a vida das pessoas e a organização da cidade. O desenvolvimento urbano de Três Rios está intrinsecamente ligado a essa infraestrutura de transporte, que desempenhou um papel vital na história e na identidade da cidade. O senhor Antônio Pereira Barroso, já possuía fazendas no atual distrito de Inconfidência que pertence a Paraíba do Sul em 1817, solicitou as terras entre os rios Paraíba e Paraibuna sendo concedido a ele aquela sesmaria. Ele desmatou virgens matas que cobriam a região e fundou cinco fazendas sendo elas: Fazenda Cantagalo, Fazenda Rua Direita, Fazenda Piracema, Fazenda Cachoeira e Fazenda Boa União, sendo a fazenda Cantagalo a maior e a principal. Já existia outra fazenda próxima chamada de Fazenda Bemposta, fundada em 1805 por José Antônio Barbosa Teixeira, dando esse nome em homenagem ao seu pai, nascido em um local chamado “Campo de Bemposta” em Portugal²²⁶.

Com sua relevância e poderio aumentado, Antônio Pereira Barroso recebeu o título de “Barão de Entre-Rios”. Teve um filho que recebeu o mesmo nome do pai, Antônio Pereira Barroso, que recebeu terras que foram desmembradas da Fazenda Cachoeira e construiu assim a fazenda São Lourenço, e assim como o pai tinha certo prestígio, recebeu o título de Visconde de Entre-Rios. O jovem José Antônio Barroso de Carvalho, filho de família de influência em Sebollas, nasceu em 1816, sendo ele sobrinho do Barão de Entre-Rios, casou-se com a prima, Maria Claudina Pereira de Carvalho. Ele, político nato, ocupou cargos públicos e foi vereador em Paraíba do Sul/RJ e Petrópolis/RJ, empenhado na construção da Estrada União e

²²⁶ **TEIXEIRA**, Ezilma. Aprendendo – Nossa Terra – Três Rios. 2ª Edição. Revista e Atualizada. Edição do Autor. 2019.

trem até Entre-Rios foi de 30 milhas²³⁰ (...). Ao chegar o trem Imperial a Entre-Rios foram os augustos hóspedes saudados por grande número de pessoas reunidas (...). A Estação de Entre-Rios estava aliás perfeitamente adornada quando o permitiram recursos da localidade e onde se achavam aglomerados seguramente três mil pessoas e estava disposta uma mesa para 200 talheres profusamente sortida.”²³¹

Hugo José KLING, ainda descreve que:

“Por vários pontos da linha o trem foi saudado e ao chegar na Estação de Parayba do Sul a câmara municipal de Villa tendo à frente seu o seu presidente o digno cavalheiro Barão de Parayba, veio receber a Família Imperial e seguiu no mesmo trem até Entre-Rios (...) Ao chegar os augustos hóspedes foram saudados por grande número de pessoas ali reunidas entre os quaes figuravam muitos dos mais notáveis habitantes de Parayba do Sul. Várias felicitações foram apresentadas a Sua Majestade o Imperador distinguindo-se entre elas a da Câmara municipal dea Villa de Mar de Hespanha que solicita do governo toda a proteção para que a linha férrea se prolongue até seu território”.²³²

Na descrição de Cinara Jorge, ainda vemos mais alguns detalhes como: “à uma e um quarto da noite desembarcaram a Família Imperial na Estação de São Chistovão tendo gasto o trem na ida e na volta 5 horas de viagem”.²³³

O embrião da aglomeração inicial urbana se dá com a Construção da Ponte que cruzaria o Rio Paraíba encurtando distâncias para a chegada em Minas Gerais²³⁴. Essa ponte foi denominada de “Ponte das Garças” uma vez que ficava dentro da área da “Fazenda das Garças”. Logo se tornou um local de referência, se tornando mais tarde um bairro da cidade.²³⁵

²³⁰ OBS: 30 milhas na ferrovia equivalem a uma velocidade máxima do trem alcançar os 48 Km por hora e na velocidade média era de 39 km por hora.

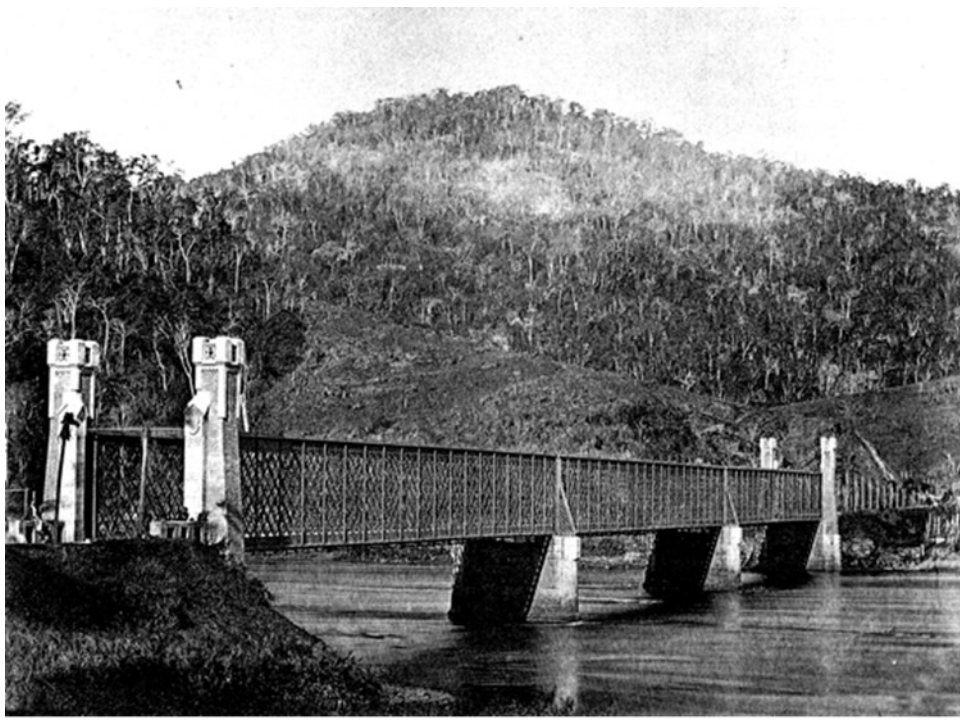
²³¹ KLING, Goreth. *Recontando a História: A Matriz São Sebastião e Outras Anotações Históricas*. Três Rios. Editora Portifolium. 2022

²³² KLING, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 1968.

²³³ JORGE, Cinara. *Revendo a História II – A Cidade dos Tres Rios*. 2021. 318 pag.

²³⁴ 12 ESTAÇÕES DE TROCA DE MUARES DE PETROPOLIS A JUIZ DE FORA: APUD - KLUMB, Revert Henry. *Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Cadernos da Biblioteca Nacional 11. [Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora](https://www.bn.gov.br/pt-br/assuntos/publicacoes/12-estacoes-de-troca-de-muares-de-petropolis-a-juiz-de-fora) | Biblioteca Nacional (bn.gov.br)

²³⁵ IDEM



Para chegar à fazenda “Boa União”, nome dado a área de terras que o Visconde de Entre-Rios deu a sua filha de presente de casamento, por isso “Boa União”, passava-se por uma porteira que foi pintada de Vermelha. Por ser entre as inúmeras porteiras existentes uma que se destacava pela cor diferenciada, foi ali mais tarde habitada por um grupo que usava por referência o “Portão Vermelho”, bairro próximo ao bairro da “Boa União”, onde ficava a sede da então fazenda “Boa União”.



236

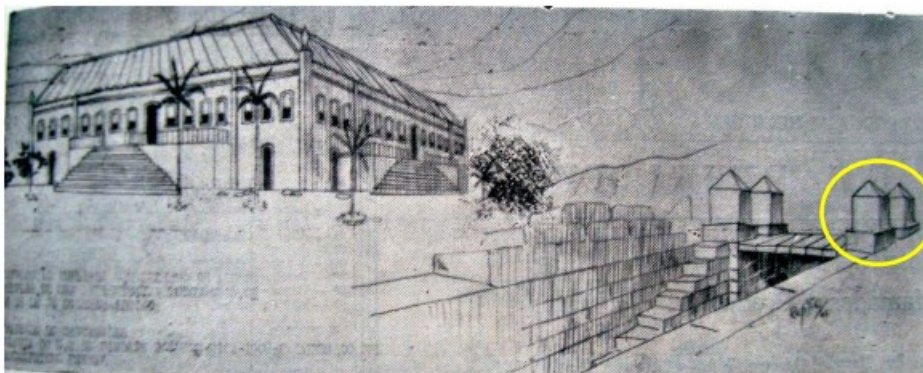
²³⁶ Imagem da Sede da Fazenda “Boa União”. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *FOTOGRAFIA, HISTÓRIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES E NARRATIVAS IMAGÉTICAS DA VILA DE ENTRE-RIOS (1861 - 1939)*. Dissertação de Mestrado. USS – Vassouras/RJ. 2012.

O local próximo ao “*Portão Vermelho*” era um local com ótimas fontes de água e em abundância chamado de “*Jardim das Águas*”, porém, com a construção da Estação Ferroviária, houve a necessidade de se canalizar água em grande quantidade para abastecer as locomotivas “*Maria Fumaça*”. Foi então construído grandes reservatórios que iam dessas caixas em encanamento de ferro até as caixas da estação e, esse local ficou conhecido pelas suas referências como “*Caixa D’água*”, hoje bairro de Três Rios.

Segundo Maria Aparecida Bravo Xavier:

“No dia 13 de outubro do ano de 1867, foi inaugurado o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, mais tarde trocado pelo nome de Central do Brasil. As locomotivas na época eram movidas a vapor, e de pontos em pontos, existia uma caixa d’água para abastecer as locomotivas que aqueciam para obter vapor. E na margem da linha tinha uma caixa grande”.²³⁷

A sede da fazenda de Cantagalo, demolida pela administração da Irmandade de Nossa Senhora da Piedade, restando somente sua capela, localizava-se em uma grande extensão de terras, transformando-se em bairro do Cantagalo, posteriormente. A sede da fazenda já não mais existe, mas, o nome ficou de Cantagalo em uma região de grande extensão de terras que se tornou um bairro, restando apenas a Capela Nossa Senhora da Piedade que ficava em anexo à fazenda.



238

Havia uma grande oficina já citada nesse trabalho chamado 3º Depósito Ferroviário bem ao lado da linha férrea e, do outro lado da linha havia um conjunto

²³⁷ **XAVIER**, Maria Aparecida Bravo. *Retalhos do Tempo*. Edição do autor. Pág. 04. S/D

²³⁸ Desenho Publicado no Jornal O Cartaz, de Três Rios, Edição Nº 20, de 15 a 21 de janeiro de 1972, sendo autor desconhecido. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

de galpões de grande porte, com um desvio para a entrada de locomotivas. Ali funcionava o ARMAZÉM REGULADOR DE CAFÉ DE MINAS GERAIS, ou apenas o “*Armazém de Café*”. Todo o café colhido em Minas ficava ali estocado, dependendo da balança comercial era revendido ou retido. Exótico que o Armazém Regulador de Café de Minas Gerais ficava em Três Rios, no estado do Rio de Janeiro.²³⁹ O Armazém Regulador de Café foi uma iniciativa governamental destinada a regular o mercado de café no Brasil, uma vez que o país era um dos maiores produtores e exportadores mundiais desse produto, especialmente no início do século XX. A criação de armazéns reguladores fazia parte das políticas adotadas para lidar com os desafios enfrentados pelo setor cafeeiro, incluindo a flutuação nos preços internacionais, variações na produção e, conseqüentemente, instabilidade econômica para os produtores.

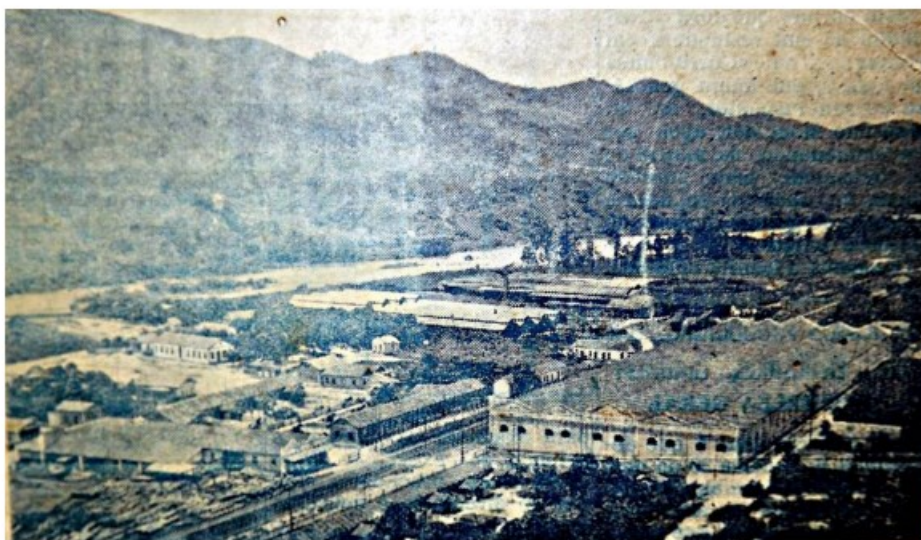
A função principal desses armazéns era estabilizar os preços do café, controlando o volume disponível no mercado. Ao armazenar parte da produção, o governo poderia intervir nos momentos em que os preços estivessem muito baixos, segurando o produto para evitar uma queda excessiva nos valores pagos aos produtores. Em contrapartida, nos períodos de escassez, o café armazenado poderia ser liberado para evitar picos de preço. Essa estratégia visava proteger os interesses dos cafeicultores brasileiros, uma vez que a economia do país era fortemente dependente das exportações de café naquela época. Além disso, buscava manter a estabilidade econômica, já que as oscilações nos preços do café poderiam ter impactos significativos em diversos setores da economia brasileira.

Os armazéns reguladores de café foram criados durante o governo do presidente Washington Luís (1926-1930). Washington Luís foi o último presidente do período conhecido como República Velha e enfrentou desafios econômicos significativos, incluindo a crise do café. A criação dos armazéns reguladores foi uma medida adotada para lidar com a crise do setor cafeeiro, que era vital para a economia brasileira na época. Essa iniciativa fazia parte das políticas de intervenção do governo para estabilizar os preços do café no mercado internacional e proteger os interesses dos produtores brasileiros. No entanto, o governo de Washington Luís foi marcado por instabilidade política e econômica, contribuindo para o contexto que

²³⁹ O bairro do “Purys” não entra diretamente no nosso recorte de estudo, mas apenas a fim de informação, o bairro foi denominado em homenagem aos primeiros habitantes dessas terras que foram os índios Purys.

levou à Revolução de 1930, que resultou na ascensão de Getúlio Vargas ao poder e marcou o fim da República Velha.

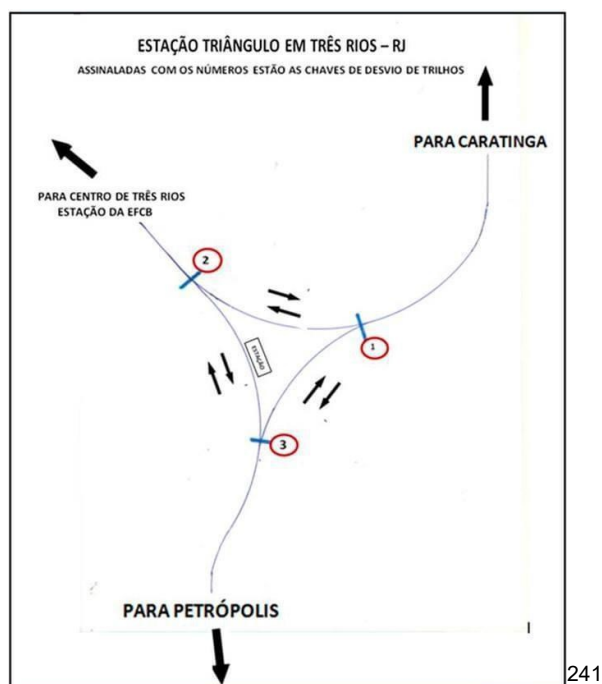
Observações à parte deve-se ressaltar que devido a esses dois referenciais, criou-se dois aglomerados que viraram bairros na então cidade de Três Rios, os bairros do “*Armazém de Café*” e do 3º *Depósito*.



240

Havia um “triângulo” onde servia para direcionar os trens, com uma chave e um “*guarda-chave*” constante. Ali os trens conforme seu trajeto iria para Petrópolis/RJ ou para Minas Gerais. Nesse local onde havia esse “Triângulo Ferroviário” logo ganhou esse nome – Triângulo.

²⁴⁰ O ARMAZEM REGULADOR DE CAFÉ DE MINAS GERAIS, A LINHA FÉRREA E EM FRENTE O 3º DEPÓSITO FERROVIÁRIO. APUD: MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.*



Hoje há um bairro chamado de “Vila Isabel”, sendo que, houve um crescimento desenfreado que se desmembrou dentro de um bairro outros cinco

²⁴¹ Desenho do Triângulo de Trilhos Ferroviários, com três chaves triangulomanuais, fazendo o serviço de uma “rotunda”, em que os trens viravam e entravam na estação de “ré” com a frente voltada ao próximo destino, manobrando assim as locomotivas. **APUD:** Arquivos do Entre-Rios Jornal.

²⁴² “Casa de Turma” onde os “guarda-chaves” do Triângulo moravam se revezando em turnos construída bem ao lado desse pátio de manobras denominado de “triângulo” para que constantemente as três chaves que ali se localizavam fossem viradas fazendo as manobras dos trens. **APUD:** Arquivos do Entre-Rios Jornal.

bairros, mas o seu nome inicial está ligado à Condessa do Rio Novo. Ela deixou em seu testamento “todos os escravos livres no tempo da minha morte” e, ainda que fosse desmembrada parte da Fazenda Cantagalo para criação frações de terras a serem distribuídos aos seus “ex-escravos” sendo criada a “*Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade*”. Ali funcionaria como um tipo de “*cooperativa*” para todos trabalharem e a “*Casa de Caridade*” adquirir e revender os produtos.

Anteriormente o tema em questão já foi explorado, mas destaca-se o nome do bairro conhecido pelos derradeiros moradores por “Colônia”, ali há duas praças, uma exaltando a Zumbi dos Palmares e outra homenagem às amas de leite na Praça da mãe preta.



243

Antes da construção do 3º Depósito Ferroviário, já havia uma oficina a “*céu aberto*”, era um desvio com linhas bem próximo à estação de Entre-Rios em que as locomotivas ou vagões que precisassem de algum reparo eram direcionadas e, nesse local, pelo constante barulho alto e forte efetuados, ficou sendo conhecido como “*Largo do Barulho*” e mais tarde, em homenagem a um comerciante Sírio Libanês que veio para Entre-Rios, com a mudança das oficinas para o local próprio construído, ganhou o nome de Praça Salim Chimelli.

²⁴³ **APUD:** praça da mãe preta três rios - Bing imagens



²⁴⁴ APUD: MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.*





245

O Sr. Inácio Barbosa dos Santos Werneck, filho do tenente Antônio Luís dos Santos Werneck herdou de seu pai falecido em 1848, uma fazenda (do total de dez, uma para cada filho), a fazenda Vista Alegre que faz parte do complexo de fazendas ao redor da fazenda principal, a fazenda Bemposta, que deu origem a um distrito de Três Rios sendo ainda, uma área de produção rural.



246

Próximo a uma localidade Rural, foi construída uma estação ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina sentido Petrópolis ligando a São José do Rio Preto,

²⁴⁵ **APUD:** MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

²⁴⁶ **APUD:** fazenda bemposta três rios - Bing Images

estação aberta em 1900, ao redor dessa estação criou-se um vilarejo que se tornou um bairro.



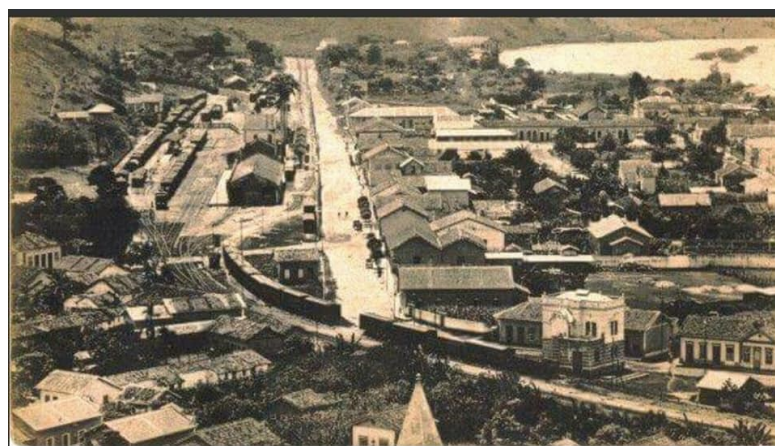
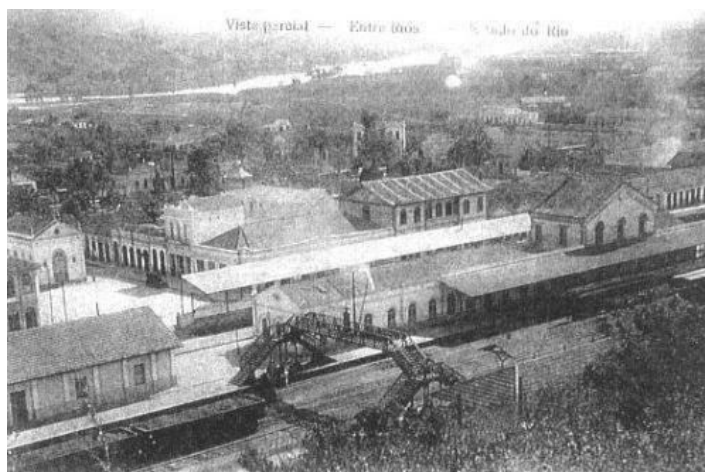
247

Como fica claro ao ver as fotos e traçados da Vila de Entre-Rios, toda a sua formação urbana se dá ao redor das linhas férreas e contextos ferroviários.



Jorge A. Ferreira Jr.

²⁴⁷ **APUD:** MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.*



²⁴⁸ Imagens obtidas na Casa de Cultura de Três Rios/RJ.

5 INSTITUIÇÕES FUNDADAS E FOMENTADAS POR FERROVIÁRIOS, RELIGIÃO, FERROVIA E IMPRENSA

"(...) não é uma história das instituições, mas uma história dos usos; não a história dos poderes instituídos, mas a história das estratégias, isto é, a história de práticas inventivas atuais (mesmo que só o sejam em seu caráter cotidiano), regras locais nas quais os poderes instituídos são, aqui e agora, contraditórios; e, sobretudo, a história de ações de 'consumidores', que se esquivam das prescrições que lhes são dirigidas, substituem suas produções próprias para as que são impostas a eles, desviam, invertem, falam em silêncio e, finalmente, 'fazem' sua própria história, apesar das pressões sobre eles, como um tecido de práticas. Uma história de microfissuras nas grandes organizações, de luta surda e contínua contra os raios institucionalizantes."²⁴⁹

A relação entre religião, música, ferrovia e imprensa pode ser complexa e multifacetada, dependendo do contexto e da história específica de uma região ou comunidade. Muitas religiões incorporam a música como parte de seus rituais e práticas espirituais. Corais, hinos e cantos religiosos desempenham um papel significativo em várias tradições religiosas. Em algumas comunidades, como as igrejas afro-brasileiras, a música é usada para se conectar com o divino e para expressar crenças espirituais.

A construção de ferrovias frequentemente envolveu uma cobertura significativa da imprensa, esta era usada para relatar o progresso das ferrovias, impactos econômicos e sociais, bem como questões relacionadas a propriedades de terras. A imprensa desempenhou um papel fundamental na divulgação de informações sobre ferrovias e na promoção de empreendimentos ferroviários.

Em muitos casos, esses elementos se cruzam. Por exemplo, em regiões onde a construção de ferrovias trouxe imigrantes de diferentes origens religiosas, as igrejas locais e suas práticas musicais podem refletir a diversidade religiosa e cultural da população. Além disso, a imprensa da época pode ter documentado eventos religiosos relacionados à construção de ferrovias. No entanto, a natureza da relação entre esses elementos depende da localização geográfica e do período histórico específico. Cada região e período terão suas próprias histórias únicas de como a religião, a música, as ferrovias e a imprensa se entrelaçaram. A Estrada de Ferro Central do Brasil desempenhou um papel fundamental na expansão das ferrovias no Brasil durante o século XIX e início do século XX.

²⁴⁹ Michel de Certeau, "A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer".

Por serem movimentos musicais paralelos e distintos, esclareço de forma comparativa aqui o papel das Bandas civis com envolvimento religioso diverso e das Bandas civis restritamente evangélicas.

Religião e Bandas Civis - Participação em Festas Religiosas:

bandas civis eram frequentemente convidadas para participar de festas religiosas, como celebrações de santos padroeiros e eventos ligados à tradição católica;

desfiles cívicos em honra a figuras religiosas eram comuns, nos quais as bandas civis desempenhavam um papel destacado;

presença em Cerimônias Religiosas: Em algumas comunidades, as bandas civis eram incorporadas a cerimônias religiosas, proporcionando uma atmosfera festiva em eventos religiosos e procissões;

eventos Sociais e Religiosos: Bandas civis eram frequentemente requisitadas para tocar em eventos sociais associados a instituições religiosas, como casamentos e festas comunitárias.

Religião e Bandas Evangélicas - Expressão na Música Religiosa Evangélica:

as igrejas evangélicas, desde o início do século, incorporavam música em seus cultos, com a música gospel sendo uma expressão importante;

algumas igrejas evangélicas mantinham bandas próprias como parte integrante do louvor e adoração;

em atividades missionárias as Bandas evangélicas participavam dessas atividades acompanhando trabalhos evangelísticos e proporcionando música como meio de atração e celebração;

presença em Cultos e Encontros Religiosos: A presença de bandas evangélicas era comum em cultos e eventos religiosos, desempenhando um papel significativo na dinâmica espiritual e cultural das igrejas.

Essa relação entre religião e bandas, tanto civis quanto evangélicas, reflete a influência da música como elemento integrante nas práticas culturais e religiosas das comunidades no início do século XX.

5.1 - A imprensa

A imprensa no Vale do Paraíba teve um papel de relevância indiscutível não podendo ser observada apenas como anúncios e relatos ultrapassados, mas como sugere DARTON²⁵⁰, a “*imprensa é uma força ativa na história*”. A imprensa exerceu papel fundamental no processo revolucionário francês no final do século XVIII que levou ao fim o Antigo Regime²⁵¹.

Apresentamos aqui a presença da imprensa em todos os estratos sociais tendo como base a ferrovia. Diariamente eram publicadas alterações de horários, de tarifas, serviços ampliados oferecidos pela mesma e, devido a ser o principal veículo de informação, trazia notícias nacionais e principalmente os espetáculos em cartaz no teatro, dias e horários das apresentações da banda de música, jogos de campeonatos locais e anúncios de óbitos, notas da igreja, casamentos e festas beatificadas. Essas eram as notícias dos principais acontecimentos da localidade. Ter uma nota, uma publicação era de extrema relevância social onde era reconhecida a importância do evento.

Esse cotidiano da imprensa se transformou num espaço público de sociabilidade. A importância da imprensa pode ser melhor entendida através da proposta de BARBOSA²⁵², em que apresenta a imprensa como a “*consolidação da mentalidade abstrata capaz de conferir valor efetivo a algo imaterial com ideias que circulam sob forma de jornal*”. CHARTIER²⁵³ conceitua sobre jornais/imprensa que “*um texto existe apenas porque há um leitor para lhe atribuir um significado*”. Cada leitor possui conceitos de comportamentos, atitudes, cultura, e que, os textos de jornais, começam a enformar (no sentido de colocar à forma), dando significados e

²⁵⁰ DARTON, Robert. *Introdução*. In: DARTON, Robert e ROCHE, Daniel (Orgs). *Revolução impressa: a imprensa na França, 1775 – 1800*. Trad. Marcus M. Jordan. São Paulo. Ed. USP, 1996.

²⁵¹ SILVA, Antônio Carlos da; SILVA, Luís Antônio Ferreira da; SILVA, Tamires Ferreira Ramos da. (Org.) *História da Imprensa: Cotidiano, Poder e circulação de ideias no Vale do Paraíba*. 1ª Edição. Valença. Rio de Janeiro. Interagir Editora.

²⁵² BARBOSA, Marialva. *História Cultural da Imprensa. 1800 – 1900*. Rio de Janeiro: Mauad X. 2010

²⁵³ CHARTIER, Roger. *A ordem dos livros*. Lisboa. Vegas: Passagens, 1997.

despertando o senso comum. Ali nos textos dos jornais temos uma apropriação de significados²⁵⁴.

5.2 - Relação entre Ferrovia e imprensa

A construção e operação da Estrada de Ferro Central do Brasil foram amplamente cobertas pela imprensa da época. Jornais e revistas relatavam os avanços na construção, os impactos econômicos das ferrovias e as questões políticas e sociais relacionadas ao transporte ferroviário. Além disso, muitos trabalhadores que migraram para as áreas da ferrovia eram analfabetos, o que tornava a imprensa uma fonte importante de informações sobre os eventos na região. No início do século XX, a imprensa desempenhava um papel crucial na divulgação de notícias relacionadas às ferrovias. As principais notícias ferroviárias incluíam uma variedade de tópicos, tais como: Horários e Itinerários - divulgava-se os horários de trens e os itinerários de diferentes rotas ferroviárias, sendo essencial para os passageiros planejarem suas viagens; Tarifas e Promoções - Informações sobre tarifas de passagens, promoções especiais e descontos eram comuns. Isso permitia que o público ficasse atualizado sobre os custos das viagens de trem; Acidentes e Incidentes - Acidentes ferroviários eram notícias significativas e costumavam ser relatados pela imprensa. Essas histórias muitas vezes destacavam questões de segurança e, em alguns casos, levavam a debates públicos sobre as condições das ferrovias; Expansões e Inovações - Notícias sobre expansões da malha ferroviária, inauguração de novas linhas e introdução de tecnologias ferroviárias inovadoras eram frequentemente divulgadas. Isso refletia o crescimento e desenvolvimento do sistema ferroviário; Eventos Especiais - A imprensa cobria eventos especiais relacionados às ferrovias, como celebrações de aniversário de linhas ferroviárias, inaugurações de estações e outros marcos importantes; Problemas e Desafios: Questões como greves ferroviárias, problemas laborais e debates sobre políticas ferroviárias eram temas frequentes nas notícias.

²⁵⁴ **SILVA**, Antônio Carlos da; **SILVA**, Luís Antônio Ferreira da; **SILVA**, Tamires Ferreira Ramos da. (Org.) *História da Imprensa: Cotidiano, Poder e circulação de ideias no Vale do Paraíba*. 1ª Edição. Valença. Rio de Janeiro. Interagir Editora.

Essas notícias eram veiculadas em jornais locais, regionais e nacionais, proporcionando ao público uma compreensão abrangente do cenário ferroviário e das mudanças que ocorriam no setor.

A relação entre a imprensa e as ferrovias no período de 1910 a 1930 no Brasil é significativa e multifacetada. Durante essa época, as ferrovias desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social do país, e a imprensa desempenhou um papel importante na divulgação, promoção e documentação desse processo. Aqui estão algumas das maneiras pelas quais a imprensa e as ferrovias estavam interligadas:

a) cobertura jornalística:

os jornais da época frequentemente cobriam notícias relacionadas às ferrovias, como a inauguração de novas linhas férreas, melhorias na infraestrutura ferroviária, acidentes ferroviários e outros eventos importantes. Isso era vital para informar o público e os investidores sobre o progresso e os desafios enfrentados pelo setor ferroviário;

b) promoção do desenvolvimento:

a imprensa desempenhou um papel fundamental na promoção do desenvolvimento econômico e regional por meio das ferrovias. Os jornais frequentemente publicavam artigos e editoriais destacando os benefícios econômicos e sociais das ferrovias, o que contribuía para a obtenção de financiamento e apoio político para novos projetos ferroviários;

c) publicidade e marketing:

as companhias ferroviárias usavam a imprensa para fins de publicidade e marketing. Eles anunciavam rotas, horários e tarifas em jornais e revistas, visando atrair passageiros e cargas. Isso também ajudou a expandir o alcance das ferrovias e a impulsionar a economia;

d) difusão de informações técnicas:

a imprensa desempenhou um papel na disseminação de informações técnicas sobre ferrovias, como inovações em infraestrutura ferroviária, novas locomotivas e tecnologias relacionadas. Isso era importante para a indústria ferroviária e o público em geral;

e) cobertura de desafios e conflitos:

a expansão das ferrovias frequentemente envolvia desafios, como disputas de terras, questões trabalhistas e questões ambientais. A imprensa cobria esses problemas e os debates que surgiam em torno deles.

A relação entre a imprensa e as ferrovias durante esse período ilustra como a mídia desempenhou um papel crucial na divulgação, promoção e documentação de um dos principais motores do desenvolvimento do Brasil. Ela não apenas informava o público, mas também desempenhava um papel ativo na formação de opiniões e na promoção do progresso ferroviário no país.

Com a migração de diferentes grupos religiosos para as áreas ao redor da ferrovia, a música desempenhou um papel essencial nas práticas religiosas dessas comunidades. Corais e hinos eram frequentemente usados nas cerimônias religiosas e celebravam a fé dos migrantes. A imprensa, por sua vez, relatava essas atividades religiosas, bem como os desafios e triunfos enfrentados pelos trabalhadores da ferrovia. Assim, a imprensa documentava as interações entre religião, música e a vida nas áreas influenciadas pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

Essa interconexão entre religião, música, ferrovia e imprensa na região da Estrada de Ferro Central do Brasil é um exemplo da complexidade da história e da cultura brasileira e mostra como esses elementos desempenharam papéis importantes na vida das comunidades que surgiram ao redor dessa importante via férrea.

5.3 - Imprensa regional

Encontramos na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional exemplares dos jornais *O Eleitor* - *jornal político, litterario e noticioso* de Paraíba do Sul/RJ que apenas possui na Hemeroteca dois exemplares, um de 1880 e outro de 1881, que, segundo informações, era impresso duas vezes por semana. Cito esse jornal por Três Rios/RJ, então chamado de Entre-Rios, era distrito de Paraíba do Sul/RJ, só acontecendo sua emancipação em 14 de dezembro de 1938. Como nosso recorte é

de 1910 a 1930, esses exemplares ficam muito distante da temática aqui discutida²⁵⁵.

Encontramos ainda referências a um jornal denominado “O Entre-Rios” que circulou entre 1899 e 1902, editado por Alfredo Dutra, e sem nenhum exemplar para pesquisa, e, apenas referências sobre sua existência, nada mais²⁵⁶.

Por isso, optamos a trabalhar com o jornal “O AREALENSE”, em que encontramos na Hemeroteca da Biblioteca Nacional exemplares de 1908 a 1935. De 1895 a 1938, a localidade, já registrada como “Areal”, foi 7º Distrito de Paraíba do Sul – a mais antiga cidade da região. Em 1938, com a emancipação de Três Rios, Areal passa a ser 4º Distrito da nova cidade²⁵⁷. Fica muito claro que nesse periódico o que o alimentava eram as notícias de Paraíba do Sul/RJ, “Entre-Rios” e de Areal, além de notícias de relevância nacional que, eram replicadas, repetidas de jornais de maior circulação adquiridos diariamente na capital.

Destaco que o referido jornal foi fundado em 1901 em Areal – Distrito de Paraíba do Sul/RJ, mas devido ao crescimento e desenvolvimento chegado a Entre-Rios, para ser editado em Entre-Rios a partir de 1924.²⁵⁸



Dada a importância da ferrovia, da estrada União Indústria e dos atos religiosos, essas notícias ocupavam a mesma página funcionando como ápice do noticiário como o exemplo abaixo no AREALENSE, ANO XXIX, Nº 1462, de 11/01/1930 em que aparecem na mesma página 03 notícias intituladas:

²⁵⁵ <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DOCREADER.ASPX?BIB=823589>

²⁵⁶ <https://www.entreriosjornal.com/p/historia.html>

²⁵⁷ **DE CUSATIS**, José. *A História do Município de Areal*. 1993.

²⁵⁸ <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=306746&pagfis=0>

- a) notícias sobre o Foot-ball (esportes);
- b) cinema (Entretenimento);
- c) teatro (Entretenimento);
- d) proclamas de Casamentos (Cartório);
- e) nascimentos (Sociais);
- f) bodas de Prata (Sociais);
- g) enfermos (Religioso);
- h) viagens dos responsáveis da E.F.C.B (Estrada de Ferro Central do Brasil).

Considerando um período em que não se havia televisão, redes sociais, os rádios eram ainda muito raros sendo iniciado o serviço de rádio difusão em 1922, é claro e notório que essa página era o maior destaque. Por que essa estrutura nos jornais aqui em estudo? Isso porque em geral os tabloides possuírem 04 páginas e, as notícias mais importantes, embora tivessem uma chamada na capa (primeira página) ficavam nas páginas 02 e 03, ou seja, só teriam acesso a essas informações quem comprasse o jornal.

Em outro exemplar pesquisado, vemos num mesmo momento o envolvimento do Esporte, Fé, Religião, Teatro e Música quando da inauguração do Campo do Entrerriense Futebol Clube, em 01 de janeiro de 1926. Segundo o relato houve uma “Alvorada” com a Banda do Grêmio Musical 1º de Maio, seguido de uma concentração no Cine Teatro 1º de Maio, que seguiram para o campo a ser inaugurado com uma missa, uma benção, e muita festa com a participação da Banda. Durante os pronunciamentos, foi destacado o Sr. Aureo Santos, Responsável da Estação Ferroviária de Entre-Rios por ativa e direta participação no incentivo e construção do local.

5.4 - Religião e Bandas de Música

Durante a construção e operação da ferrovia, muitos trabalhadores e suas famílias migraram para as áreas próximas às linhas férreas em busca de emprego e oportunidades econômicas. Com essa migração, diferentes grupos étnicos e religiosos se estabeleceram nas áreas ao redor da ferrovia. Muitos desses grupos trouxeram suas próprias tradições religiosas e musicais. Assim, as áreas próximas à Estrada de Ferro Central do Brasil testemunharam uma diversidade de práticas religiosas e musicais, com corais, hinos e músicas religiosas desempenhando um papel importante na vida das comunidades.

Quando falamos em bandas de música formadas por ferroviários, não restringimos às bandas civis, mas também, a bandas religiosas formadas nas igrejas evangélicas por músicos que eram ferroviários. Durante o período em que as ferrovias eram uma parte importante da infraestrutura e da cultura em algumas regiões, é possível que tenham existido tanto bandas civis formadas por ferroviários quanto bandas vinculadas a grupos religiosos, como evangélicos. As bandas civis eram frequentemente compostas por trabalhadores ferroviários que atuavam como uma forma de entretenimento e integração comunitária, enquanto as bandas religiosas, incluindo bandas evangélicas, poderiam ter sido formadas por membros de igrejas locais para apoiar suas atividades de culto e evangelização.

A presença de bandas em contextos religiosos é comum, especialmente em igrejas evangélicas e outras denominações religiosas, onde a música desempenha um papel fundamental na adoração e na expressão da fé. Essas bandas religiosas podem incluir músicos que também eram ferroviários ou membros da comunidade local que desejavam usar sua música como parte de suas atividades religiosas. As bandas religiosas evangélicas formadas por ferroviários atuavam como parte integrante das atividades de adoração e expressão da fé dentro de comunidades evangélicas e igrejas locais. Sua atuação tinha vários propósitos:

- a) **música sacra:** essas bandas eram responsáveis por tocar música sacra durante os cultos religiosos. A música desempenha um papel fundamental na adoração evangélica, e as bandas forneciam a trilha sonora para os momentos de louvor, oração e adoração;

- b) **acompanhamento vocal:** além de tocar instrumentos musicais, essas bandas muitas vezes acompanhavam os coros e cantores solistas durante os cultos. A música ao vivo ajudava a elevar a experiência espiritual dos fiéis;
- c) **evangelização e missões:** em algumas ocasiões, as bandas evangélicas podiam atuar em atividades de evangelização e missões, realizando apresentações musicais em locais públicos para compartilhar a mensagem religiosa com pessoas fora da igreja;
- d) **eventos religiosos especiais:** as bandas frequentemente tocavam em eventos religiosos especiais, como conferências, retiros espirituais e festivais, onde a música era uma parte importante da programação;
- e) **celebrações comunitárias:** além dos cultos, as bandas podiam participar de celebrações comunitárias, como casamentos, batismos e funerais, fornecendo música apropriada para essas ocasiões;
- f) **integração comunitária:** as bandas evangélicas também desempenhavam um papel na integração da comunidade religiosa. Os membros da banda muitas vezes desenvolviam laços estreitos entre si e com outros membros da igreja, fortalecendo o senso de comunidade.

Essas bandas eram compostas por músicos voluntários que dedicavam seu tempo e talento à igreja e à sua fé. Eles contribuíam para a atmosfera espiritual dos cultos e ajudavam a criar uma conexão emocional mais profunda entre os fiéis e a mensagem religiosa. A música desempenha um papel importante na tradição evangélica, e as bandas eram uma parte essencial desse aspecto da adoração e da vida religiosa.

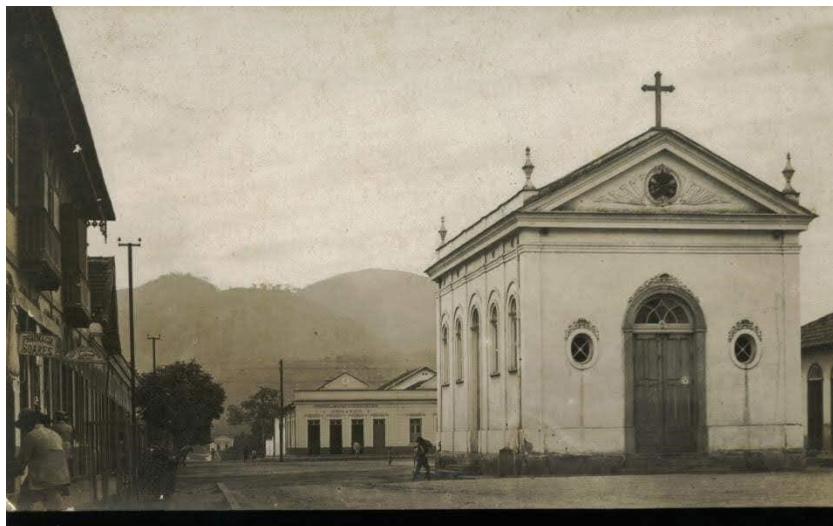
Havia músicos ferroviários que fizeram parte tanto de bandas evangélicas como de bandas civis. Muitas vezes, as pessoas tinham interesses e paixões diversas e podiam participar de várias atividades e grupos na comunidade. Portanto, não é incomum que um músico ferroviário fosse ativo em sua igreja, participando da banda religiosa, e se envolvesse em bandas civis locais ou outras atividades musicais. A participação em diferentes tipos de bandas poderia oferecer aos músicos a oportunidade de expressar diferentes aspectos de sua identidade e interesses. Além disso, essas atividades musicais desempenhavam papéis distintos

na comunidade, com as bandas religiosas focadas na expressão da fé e na adoração, enquanto as bandas civis frequentemente se apresentavam em eventos locais, festas e celebrações da comunidade.

No início do século XX, as bandas de música desempenhavam um papel significativo em eventos católicos, especialmente em áreas onde a presença da Igreja Católica era forte. Suas participações incluíam:

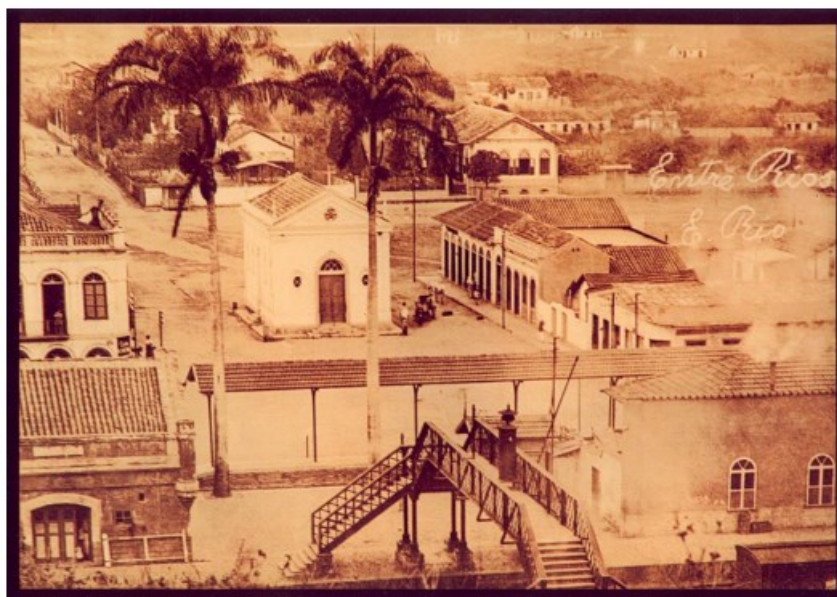
- a) **celebrações religiosas:** bandas eram frequentemente convidadas para participar de celebrações litúrgicas, como missas solenes, procissões e festividades religiosas. Sua música era usada para enriquecer a atmosfera espiritual desses eventos;
- b) **festas e comemorações:** em ocasiões especiais, como festas de padroeiros, aniversários de paróquias e eventos comemorativos, as bandas eram convocadas para tocar e entreter os participantes.
- c) **eventos beneficentes:** bandas muitas vezes contribuíam para eventos beneficentes promovidos pela Igreja Católica. Suas apresentações ajudavam a angariar fundos para obras sociais e caritativas;
- d) **peregrinações e romarias:** em peregrinações e romarias a locais de devoção católica, as bandas acompanhavam os fiéis, proporcionando música durante as caminhadas e nas cerimônias realizadas nos destinos religiosos;
- e) **recepção a autoridades eclesiásticas:** bandas eram frequentemente envolvidas na recepção a autoridades eclesiásticas, como bispos e arcebispos, durante suas visitas pastorais às comunidades católicas.
- f) **ensino religioso:** em escolas católicas, bandas poderiam estar envolvidas em eventos educacionais ligados ao ensino religioso, contribuindo para cerimônias escolares e eventos especiais. A participação das bandas em eventos católicos não apenas promovia a dimensão espiritual, mas também fortalecia os laços comunitários, criando uma atmosfera festiva e celebratória. Essas práticas eram comuns em muitas regiões fortemente influenciadas pela presença católica.

Como já abordado anteriormente, a Vila de Entre-Rios se formou margeando a ferrovia. No caso da religião, não seria diferente. A primeira capela pública, não considerando as capelas existentes nas fazendas, foi a Capela de São Sebastião, construída bem em frente à estação ferroviária.



261

²⁶¹ A capela ficava bem defronte nesse vão visto na fotografia - Imagens obtidas na Casa de Cultura de Três Rios/RJ.



262

Com o crescimento populacional ocasionado pela chegada da ferrovia, a capela não comportava mais o número de fiéis. O pároco da região resolveu junto com a comunidade construir uma igreja maior para acomodar a população. A Casa de Caridade de Paraíba do Sul/RJ, dona por aforamento das terras da Vila de Entre-Rios, cedeu um lugar:

“feio e sujo, chamado por uns, Campo de Maricá, por outros de Lagoinha, por causa de uma lagoa que havia ali perto. E havia também os que chamavam o local de Palha, ou Palha de Arroz, por ser ali um monturo desse resíduo, proveniente do moinho de pelagem desse cereal e que pertenceu aos irmãos Campos: Manoel, Antônio e José Campos. [...] Nos arredores só havia capim alto, goiabeiras e moitas de Maricá e entre tudo isso pastavam animais e vacas de diferentes proprietários que os soltavam ali.”²⁶³

Em 1934 assumiu a paróquia o vigário Padre José Custodio Pereira Barroso, português e fundou a LIGA CATOLICA JESUS, MARIA E JOSÉ²⁶⁴, que conseguiu

²⁶² Vista da Capela de São Sebastião. Ano de 1910 aproximadamente. Sem autor. **APUD: MATTOS, André Luiz Reis. Op. Cit.**

²⁶³ **DAVID**, Maria Goreth Kling. *Recontando a História: a Matriz de São Sebastião e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 2022.

²⁶⁴ A Liga Católica Jesus, Maria e José, também conhecida simplesmente como "Liga Católica" ou "Liga Jesus, Maria e José," foi uma organização católica laica que surgiu no Brasil na primeira metade do século XX. Ela desempenhou um papel importante na defesa dos valores e interesses católicos, bem como na promoção da influência da Igreja Católica na sociedade.

As principais características e objetivos da Liga Católica incluíam:

Ação laica: A Liga era composta por leigos, ou seja, católicos que não faziam parte do clero. Ela tinha o objetivo de envolver os leigos de maneira mais ativa na vida da Igreja e na defesa de sua fé.
Atividades sociais e culturais: Além de seu envolvimento em questões religiosas, a Liga Católica

reunir um bom número de “liguistas”²⁶⁵, quase todos operários da Central do Brasil, que comprou parte das telhas e angariou o restante com as “procissões das telhas”.

“Um cidadão de confiança ficava junto a uma pilha de telhas e os fiéis passavam por ali em procissão (sob o som do Grêmio Musical Primeiro de Maio²⁶⁶), e compravam uma, duas, três telhas e as colocavam em outro local formando nova pilha. Decorrido algum tempo havia dinheiro para comprar outro milheiro.”²⁶⁷



268

A antiga Capela de São Sebastião foi demolida e todos os materiais que puderam ser aproveitados foram levados para a construção da nova igreja Matriz de São Sebastião, como também da casa paroquial ao fundo da matriz.

“Num gesto de gentileza e dedicação para com a igreja, operários da Central do Brasil, tendo à frente o Mestre das Oficinas, Oddo Dottori e o Engenheiro-Chefe Dr. Mauricio Monte-Mor, conseguiram licença da Diretoria

também promovia atividades sociais e culturais em suas comunidades, como eventos beneficentes, festas religiosas, educação religiosa e caridade. A Liga Católica desempenhou um papel significativo na formação da identidade católica no Brasil e na defesa dos interesses da Igreja Católica durante um período em que o país passava por transformações sociais e políticas. Ela foi uma das muitas organizações católicas laicas que surgiram em todo o mundo durante o século XX, como parte dos esforços da Igreja Católica para manter sua influência na sociedade contemporânea. **CERIS, *Anuário Católico do Brasil*** 1993, Rio de Janeiro 1993. SOUZA, Ney. *Catolicismo em São Paulo (1554-2004)*. 450 anos de presença da Igreja católica em São Paulo. São Paulo: Paulinas, 2004.

²⁶⁵ Os componentes da Liga Católica Jesus, Maria e José.

²⁶⁶ Essa informação foi colhida em depoimentos orais.

²⁶⁷ **DAVID**, Maria Goreth Kling. *Op. Cit.*

²⁶⁸ Imagem da “Procissão de Telhas”. Vista da Capela de São Sebastião. Ano de 1910 aproximadamente. Sem autor. **APUD: MATTOS**, André Luiz Reis. *Op. Cit.*

da Central e fundiram o sino maior da Matriz. Cotizaram-se²⁶⁹ entre si e o ofereceram e colocaram na torre”.²⁷⁰

É importante ressaltar que, as cidades do vale do Paraíba Fluminense têm em grande parte a igreja construída voltada para o rio Paraíba que era o principal eixo norteador das viagens, ficando as estradas à beira ou margeando o rio. Em Entre-Rios, houve um “equívoco” na construção da matriz. Ela seria voltada ao rio que passa aos fundos, por isso sua torre foi construída na parte de traz, porém considerando as estações rodoviária e ferroviária, e o crescimento populacional voltado à ferrovia, foi adaptado para o outro lado, na contramão do projeto inicial, ficando a torre da igreja nos fundos e não na frente.



²⁶⁹ “Cotizaram-se aqui, se refere ao material, ao bronze, empregado na obra”. **DAVID**, Maria Goreth Kling. *Op. Cit.*

²⁷⁰ **DAVID**, Maria Goreth Kling. *Op. Cit.*



271

A referida liga Católica Jesus, Maria e José²⁷² segundo pesquisas realizadas na Matriz de São Sebastião²⁷³ tiveram os seguintes fundadores:

²⁷¹ Vista da Capela de São Sebastião. Ano de 1910 aproximadamente. Sem autor. **APUD: MATTOS, André Luiz Reis. *Op. Cit.***

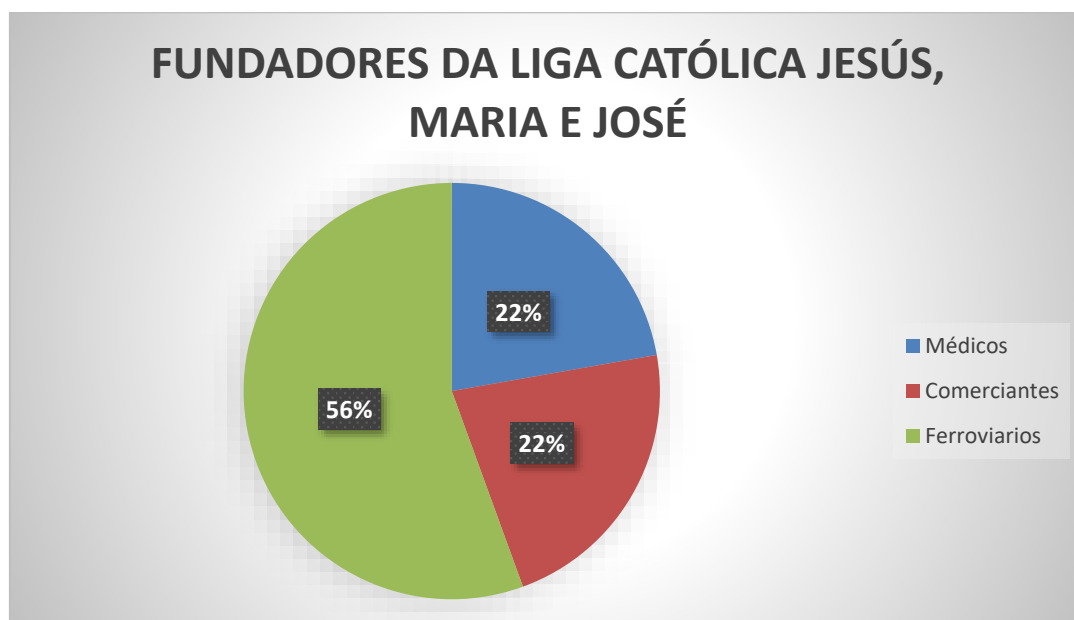
²⁷² **UM ADENDO - OS ENTERRAMENTOS DE FERROVIÁRIOS NOS ANOS 1910 E 1920 - O “CAIXÃO DA LIGA”.** Alguns ferroviários dos anos de 1910 e 1920 relatam algo um tanto curioso, já os ferroviários dos anos de 1930 em diante relatam ter ouvido dos colegas ferroviários/católicos o que descrevo abaixo. Os enterros até o século XIX eram feitos para nobres. Até meados do século XIX, no Brasil, o costume era enterrar os mortos dentro das igrejas. E esse era o enterro mais honrado, reservado a nobres e bispos - os pobres e escravos eram enterrados ao lado, numa vala comum. Na maior parte das vezes, nem caixão era usado.

Os serviços funerários eram muito caros e só existiam em cidades grandes. No interior, se havia marcenarias que faziam caixões. Daí os nomes dados aos marceneiros que agiam como agentes funerários que, quando o indivíduo estava moribundo fazia a visita para medir a pessoa para confeccionar o caixão. Por ser artesanal e não em larga escala industrializado como hoje era muito caro. Segundo os relatos dos ferroviários, constantemente se passavam listas de doação e arrecadação para pagar as despesas funerárias de companheiros e nem sempre se conseguiam o valor. Confeccionaram um caixão, uns 10 cm maiores que o túmulo ou cova, alguns dizem que era de ferro, outros afirmam que era de madeira maciça, que tinha um “alçapão com tramelas”, que depois de feitas as rezas e orações no cemitério, se fechava a tampa de cima e “puxava as tramelas”. O defunto caía dentro da cova ou túmulo e era trazido novamente para novo uso. Foi, ou teria sido uma iniciativa dos componentes ferroviários da Liga Católica, em respeito aos colegas para não serem levados numa mortalha e não ficarem implorando ajuda para sepultamentos. Esses relatos foram obtidos dos ferroviários: João Gomes de Aguiar, Sebastião Cassiano da Silva, Ataíde Neves e João Ferreira de Mattos.

NOME	PROFISSÃO
Dr. Vasconcelos	Médico
Dr. Manoel Cunha	Médico
Manoel Pinto	Ferrovário
Sebastião Monteiro Nascimento	Ferrovário
José Mouro	Comerciante
Antônio Prevato	Comerciante
Antônio de Oliveira (Tonico)	Ferrovário
Manoel Muniz Sátiro de Lima	Ferrovário
José Lamas	Ferrovário

Logo temos aqui o seguinte percentual de liguistas:

Gráfico 2 – Fundadores da Liga Católica Jesus, Maria e José



274

Fonte: **AGUIAR LIMA**. *Célio C*; 2023.

²⁷³ Informações colhidas em entrevista a Jorge Luiz da Silva, 67 anos, líder da Liga Católica Jesus – Maria e José nos últimos 30 anos. Entrevista concedida em 14/12/2023 das 08:00 às 10:00 h.

²⁷⁴ Acredito que com esse indicador gráfico reforça a tese aqui apresentada de a atual Três Rios/RJ, ser uma cidade com um DNA ferroviário.

Acredita-se que, com esse indicador gráfico, reforça-se a tese aqui apresentada de a atual Três Rios/RJ ser uma cidade com um DNA ferroviário.

No Entre-Rios jornal de 04/06/1942, edição Nº 385, Ano VIII, foi relatado o acontecido de 31/05/1942 que foi a “Sagração da Matriz de São Sebastião”. Como o jornal era semanal, fora divulgado na edição seguinte, os festejos religiosos iniciando com missa, procissão, alvorada, 21 tiros da escola Tiro de Guerra (que seria hoje, mais ou menos equivalente ao alistamento militar obrigatório). Em todo o relato se faz referência a participação musical do Grêmio Musical 1º de Maio. Os festejos iniciaram dia 30/05/1942 com a chegada do Bispo de Valença contando com a Banda de Música e, prosseguiram por todo o dia 31/05 e, prosseguindo por visitas a obras públicas em andamento pelo Bispo e por autoridades que vieram para a solenidade.

Embora fora do recorte temporal do trabalho, julga-se importante essa descrição que, destaca e mostra claramente a importância da Banda de Música nos eventos religiosos, recepção de autoridades e todos os acontecimentos locais, sendo fonte de prestígio, entretenimento, diversão, que sempre era precedido por algo de relevância e importância que aconteceria.

ENTRE RIOS JORNAL

SEMPRE GENTE! — 10 de Maio de 1942 — 4 de Junho de 1942 — ESTADO DO RIO DE JANEIRO — Nº 546

O Banco de Crédito Real de Minas Gerais cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

Uma boa iniciativa a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, que cedeu, gratuitamente, à Prefeitura, a taxa para o alargamento da rua...

UM CISTO ALTRUISTICO de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Um cisto altruístico de João Baptista de Albuquerque, da Paraíba do Sul...

Enterrado o Mês de Maria com a festa da Sagrada da Matriz de São Sebastião

Enterrado o Mês de Maria com a festa da Sagrada da Matriz de São Sebastião...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria.

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

Festa da Matriz de São Sebastião, em homenagem ao Mês de Maria...

AVISO O Dr. Manoel Cunha

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

AVISO O Dr. Manoel Cunha...

Cris Escobar do Município de Estreito

José de Barros Franco Neto

Advogado

As fotografias mostram que a formação urbana da cidade de Três Rios ocorreu do espaço onde foram construídas as estações, em direção às margens do rio Paraíba do Sul, não havendo lógica em se construir a entrada da principal igreja da cidade, de costas para onde se concentrava a maior parte da população. Assim, a causa para esta inusitada posição da torre adveio por esquecimento no começo da obra, ou porque, naquele momento, as condições financeiras não permitiam a sua edificação. De qualquer forma, esta é uma característica da Igreja de São Sebastião, que tem na torre sineira a contribuição dos operários das oficinas da Central do Brasil, que com a aprovação da diretoria desta empresa federal, fundiram, ofereceram e colocaram no local, o sino maior da matriz²⁷⁶.

Diante do citado podemos ver de forma translúcida o “DNA” ferroviário em diversas manifestações populares, chegando até a utilizar-se das oficinas para confecção de itens religiosos que compõe as igrejas. KLING²⁷⁷ em seu livro “O Tombo da Matriz” na página 04 cita que:

“Num gesto de gentileza e dedicação para com a Igreja, os operários da Central do Brasil, tendo à frente o mestre das oficinas, Oddo Dottori e o Engenheiro chefe – Dr. Mauricio Monte-Mor, conseguiram licença da Diretoria da Central e fundiram o sino maior da Matriz. Cotizaram-se entre si e o ofereceram e colocaram na torre. O ‘cotizaram-se’ aí, com certeza, se refere ao material ao material, ou seja, ao bronze empregado na obra.”²⁷⁸

5.5 - A Igreja de São José ‘OPERÁRIO’ no bairro do Triângulo. Por que OPERÁRIO?

“A princípio, essa conquista dos trabalhadores não tinha conotação política nem religiosa, mas, infelizmente, os comunistas aproveitaram-se da data e a “rebatizaram” como “Dia dos Trabalhadores Comunistas”. Com isso, eles pretendiam enfatizar mais as ideias de Karl Marx e influenciar as massas. Diante de todas essas realidades e tantas outras que, junto com o progresso, aproximavam-se para ir contra os alicerces da sociedade, da família e da religião, alertava-nos o Papa Pio IX, em 1846, e em 1870, convoca São José para se levantar em defesa da Igreja de Cristo, proclamando-o seu Patrono Universal, e como fizera também os que viriam a sucedê-lo: “A nefasta doutrina do Comunismo, mais avessa à própria lei natural, uma vez admitido, os direitos de tudo, das coisas, das propriedades e até da própria sociedade humana seriam destruídos por baixo. A isso aspiram as armadilhas sombrias daqueles que, vestidos de cordeiros, mas com espírito de lobo, insinuam-se com falsas aparências de piedade mais pura e virtude e disciplina mais severas: eles surpreendem suavemente, agarram suavemente, matam ocultamente; eles desviam os homens da

²⁷⁶ **APUD:** MATTOS, André Luiz Reis. Op. Cit.

²⁷⁷ **KLING**, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 1968

²⁷⁸ **IDEM**, Pág. 19

observância de todas as religiões e destroem o rebanho do Senhor”. (Encíclica *Qui Pluribus*)

O Papa Pio XI, em 1937, recorreu ao seu Patrono, a fim de que o pai terreno de Jesus livrasse a Igreja dos muitos erros do comunismo. Assim escreveu: “Pomos a grande ação da Igreja Católica contra o comunismo ateu mundial sob a égide do poderoso Protetor da Igreja, São José” (*Divini Redemptoris*, n. 81).

No dia 1º de maio de 1955, o Papa Pio XII declarou que, dali para frente, a data seria a festa litúrgica de São José Operário. Ele contou a novidade aos operários com estas palavras: “Amados filhos e filhas, presentes nesta praça sagrada, e vós, trabalhadores de todo o mundo, que abraçamos com ternura e afeição paternal, semelhante àquela com que Jesus trouxe a si as multidões famintas da verdade e da justiça. Tenha a certeza de que em cada ocorrência você terá ao seu lado um guia, um defensor, um pai. Queridos trabalhadores, o Papa e a Igreja não podem escapar à missão divina de guiar, proteger, amar acima de tudo os que sofrem, os mais queridos, os mais necessitados de defesa e ajuda, sejam eles trabalhadores ou outros filhos do povo. Estamos felizes por anunciar-vos nossa decisão de instituir a festa litúrgica de São José Operário para o dia 1º de maio. Estais satisfeitos com este nosso presente, operários? Estamos certos de que estais, porque o humilde operário de Nazaré não somente personifica diante de Deus e da Igreja a dignidade de um homem que trabalha com suas mãos, mas é também o guardião providente de vós e vossas famílias”. (Alocução a ACTI, 1.º de maio de 1955).²⁷⁹

Segundo pesquisas, pelo pequeno centro urbano em seus passos iniciais, locais como o hoje denominado Bairro do Triângulo eram locais “ermos”, longe do pequeno núcleo urbano e assim, as propriedades ali não tinham grande valor comercial. Isso dentro de uma visão bem realista atraiu muitos trabalhadores para adquirirem propriedades, construírem suas casas e ali se estabelecerem. Destaca-se a escolha do padroeiro, São José Operário, em que a imagem de devoção é de um trabalhador e, que é comemorado no dia 1º de Maio e os trabalhadores da Estrada de Ferro se devotam bem como a participação da Banda do Grêmio Primeiro de Maio que, como descrito, era formado basicamente por ferroviários.

Nessa quarta-feira, 24 de agosto de 2022, celebramos os 70 anos da bênção e inauguração da Igreja de São José, no Bairro do Triângulo, em 1952, por Dom Rodolfo de Oliveira das Mercês Pena. Tenho o privilégio de compartilhar alguns elementos da síntese histórica de nossa matriz, escrita por Dona Rosenda Alcântara de Moraes. Havia no bairro a Escola Estadual do Triângulo, dirigida pelas professoras Dulce Ney Serrão e Gerarda Borges e sempre visitada pelo Vigário de Três Rios, Padre José Mayer, SDV. Numa dessas visitas o vigário lançou a ideia da construção de uma capela no bairro, a qual foi imediatamente aceita. O Sr. Francisco Ignes de Souza, de pronto, ofertou o terreno. Em 4 de outubro de 1944, numa Assembleia Comunitária, com o apoio de Dom Rodolfo e do missionário Pe. Clemente, SDV, 25 homens criaram a Associação de São José e elegeram a Diretoria: Presidente: Virgílio P de Almeida; Vice-presidente: Carlos José de Souza; 1º

²⁷⁹ *Divini Redemptoris*, n. 81; *Alocução a ACTI*, 1.º de maio de 1955. **APUD:** <https://formacao.cancaonova.com/espiritualidade/devocao/por-que-sao-jose-operario/>

Tesoureiro: Frederico J Noel; 2º Tesoureiro: Francisco Augusto de Lima Barros; 1º Secretário Hugo José Kling; 2º Secretário: Raimundo Luiz Filho – que após três meses precisou pedir demissão e foi substituído pelo Sr Vicente Paulo da Silveira - ; Procurador: João Camilo da Silva. Entre os 25 fiéis presentes na referida assembleia fundacional temos os senhores Darcy Cesar Guimarães, Durvalino José Monsore, Alberto Domingos Ferreira, Dario de Moraes, Carlos de Carvalho Marques e Geraldo de Moraes. E destaque maior para as crianças da catequese que ajudavam a subir areia em latinhas e fiéis que faziam procissões de tijolos e telhas até o alto onde se erigia a capela. A escolha de São José como padroeiro deu-se através de uma ampla consulta entre os moradores do bairro até a Ponte das Garças. Foram apurados cerca de 500 votos que escolheu São José, ao lado de Nossa Senhora de Lourdes e Santo Antônio. Quatro anos depois, em 12 de outubro de 1948, um violento vendaval destruiu a capela, ficando de pé somente a parte do altar-mor. Mas a comunidade não se deixou abater. Retomou a construção e em 24 de agosto de 1952 teve o sonho realizado, a inauguração da segunda igreja católica de Três Rios. A partir de então o Grêmio Musical Primeiro de Maio abrilhantava as festas do padroeiro em 19 de março e 1º de maio. A Banda vinha acompanhada do povo desde a Matriz de São Sebastião e tocava na coroação, liderada por Arlete Siqueira de Alcântara, e durante toda a festa. A caminhada eclesial enriquecida pelas instituições católicas do Apostolado da Oração e da Conferência Vicentina de São José gerou uma comunidade acolhedora e aberta às renovações do Concílio Vaticano II. Concomitantemente a cidade crescia como a Cidade Industrial do Estado do Rio de Janeiro, o que resultou na elevação da capela à Paróquia de São José Operário, em 26 de junho de 1955, por Dom José Costa Campos²⁸⁰.

Encontramos referências comprobatórias nas falas acima citadas no Jornal Entre-Rios de 28/08/1952, Nº 917, embora sem imagens, considerando a precariedade em termos de hoje da tecnologia, mas é claramente descrito com garbo, elegância e honrosidade a participação do Grêmio Musical 1º de Maio²⁸¹. Fica muito claro, após essa exposição de matéria de jornal que, esse imbricamento entre ferrovia, cultura e religião se torna tão coeso que tratar dos assuntos de forma separada é bem difícil pelo seu “DNA” em comum.

²⁸⁰ Igreja de São José Operário: 70 anos pelos trabalhadores e suas famílias (entrieriosjornal.com)

<https://www.entrieriosjornal.com/2022/08/igreja-de-sao-jose-operario-70-anos.html>

²⁸¹ <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=097098&pagfis=2817>



282



283

A Igreja de São José Operário está ligada aos trabalhadores ferroviários por várias razões históricas e sociais. As origens na devoção a São José Operário têm suas raízes na encíclica "Quadragesimo Anno" do Papa Pio XI, publicada em 1931. Nessa encíclica, o Papa exaltou o papel dos trabalhadores e enfatizou a importância do trabalho como meio de dignificar a pessoa humana. São José, como carpinteiro, foi apresentado como um modelo para os trabalhadores. A festa de São José Operário foi estabelecida em 1955 para celebrar essa devoção. Nas regiões onde havia ferrovias, como é o caso da Estrada de Ferro Central do Brasil, havia concentrações significativas de trabalhadores ferroviários. Esses trabalhadores muitas vezes viviam em áreas próximas às estações ferroviárias e formavam comunidades operárias. A Igreja de São José Operário foi criada para atender as necessidades religiosas e espirituais dessa comunidade de trabalhadores.

A Igreja de São José Operário, ao dedicar-se ao santo padroeiro dos trabalhadores, tinha como objetivo promover a solidariedade entre os trabalhadores ferroviários. Ela também desempenhava um papel importante na prestação de apoio social, como auxílio a famílias em dificuldades, serviços religiosos, atividades de lazer e educação para as crianças da comunidade. Durante diferentes períodos da história, os trabalhadores ferroviários enfrentaram desafios e questões trabalhistas significativas. A Igreja de São José Operário muitas vezes desempenhava um papel de apoio nas lutas e mobilizações trabalhistas, proporcionando um espaço para a organização e a conscientização dos trabalhadores.

²⁸² IMAGEM DE SÃO JOSÉ OPERÁRIO.

²⁸³

<https://www.bing.com/images/search?q=igreja+s%c3%a3o+jops%c3%a9+operario+tres+rios&form=HD RSC3&first=1>

A Igreja de São José Operário estava intimamente ligada aos trabalhadores ferroviários devido à sua devoção ao santo padroeiro dos trabalhadores e à sua importância como um centro espiritual e social para a comunidade de trabalhadores ligados às ferrovias. Ela representava um local onde a espiritualidade e a solidariedade se fundiam com as lutas e desafios enfrentados pelos trabalhadores ferroviários ao longo da história.

A Igreja de São José Operário, localizada no bairro do Triângulo em Três Rios, Rio de Janeiro, provavelmente tem uma conexão histórica com a presença de trabalhadores ferroviários na região, uma vez que a cidade de Três Rios tem uma forte associação com a Estrada de Ferro Central do Brasil. Em muitos lugares, as igrejas dedicadas a São José Operário têm uma ligação histórica com a devoção a esse santo em relação aos trabalhadores, incluindo trabalhadores ferroviários, uma vez que São José é considerado o padroeiro dos trabalhadores. Portanto, é possível que a Igreja de São José Operário no bairro do Triângulo tenha sido fundada com a intenção de servir à comunidade de trabalhadores ferroviários ou operários em geral.

5.6 - Instituições históricas ligadas à ferrovia e aos ferroviários.

a) Colégio Santo Antônio

a “Vila de Entre-Rios” conforme mostramos vem se desenvolvendo com base num tripé histórico: Estação de Mudanças de Mulas que faziam a linha entre Petrópolis/RJ e Juiz de Fora/MG, a Estrada União e Indústria e por fim a Ferrovia. Mais tarde, após a construção da estação ferroviária como já exposto foi construído oficinas ferroviárias. As atuais Avenida Condessa do Rio Novo e Rua XV de Novembro se tornaram ruas centrais de maior movimentação. Onde termina a Avenida Condessa inicia-se a Rua XV, Na Avenida Condessa ficava a Estação Ferroviária e no final da Rua XV as Oficinas Ferroviárias. Era a rua com constante poeira negra oriunda dos constantes restos de carvão mineral para não criar “lama” nas chuvas.

Segundo KLING:

“...houve uma casa paroquial, situada na Rua XV de Novembro, esquina com a rua Gomes Porto, em terreno doado por João José Amâncio, o

mesmo que fundou o primeiro grupo de Vicentinos. Padre Meyer promoveu a vinda das Irmãs do Divino Zelo, e transferiu a elas a casa paroquial, e naquela esquina surgiu o Colégio Santo Antônio. Amâncio era um simples e modesto operário do 3º Depósito Ferroviário, e desmembrou a melhor e mais bonita e valiosa parte de sua propriedade, isso entre 1928 e 1929”.²⁸⁴

Assim as Irmãs de Caridade, como ficaram conhecidas, vieram para Entre-Rios e estabeleceram o Colégio Santo Antônio;

b) Loja Maçônica 25 de Março²⁸⁵

a Loja Maçônica 25 de Março foi fundada em 1897 no exato momento em que se instala em Entre-Rios a primeira oficina ferroviária no já citado local chamado de “Largo do Barulho”. Entre os fundadores estão relacionados quatro maçons que convidaram mais oito profanos para comporem aquela instituição. Entre seus fundadores, segundo pesquisa feita na Loja, havia principalmente ferroviários, comerciantes, sapateiros, farmacêuticos, entre outras profissões variadas. Partindo do princípio de que o contexto urbano era rudimentar e se iniciava, a rua quase sem edificações e sem nome em que a Loja Maçônica se instala, ganha referência tornando-se a rua da Maçonaria e mais tarde por ter se popularizado aquela nomenclatura ficou assim oficializada.

Apontamos no decorrer desse texto que em especial as bandas de música que foram formadas por ferroviários à medida que a ferrovia era estendida para outros locais, ferroviários eram transferidos, ficando a banda desfalcada. Os que ficaram se preocupavam e se dedicavam a ensinar música aos colegas, filhos de ferroviários para recompor a parcela de músicos transferida. Os transferidos faziam o mesmo com os locais para o qual eram transferidos, criando-se assim mais uma banda de música.

Esse fenômeno de divisão e redivisão não foi restrito às bandas de música, acontecendo também nas Lojas Maçônicas. Em agosto de 1897 um grupo de

²⁸⁴ **KLING**, Hugo José. *A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 1968.

²⁸⁵ Todas as informações sobre a Loja Maçônica 25 de Março foram obtidas através do sr Paulo Gartner, responsável pelo registro da história da Loja Maçônica por determinação do Grão Mestre da Loja no ano de 2023.

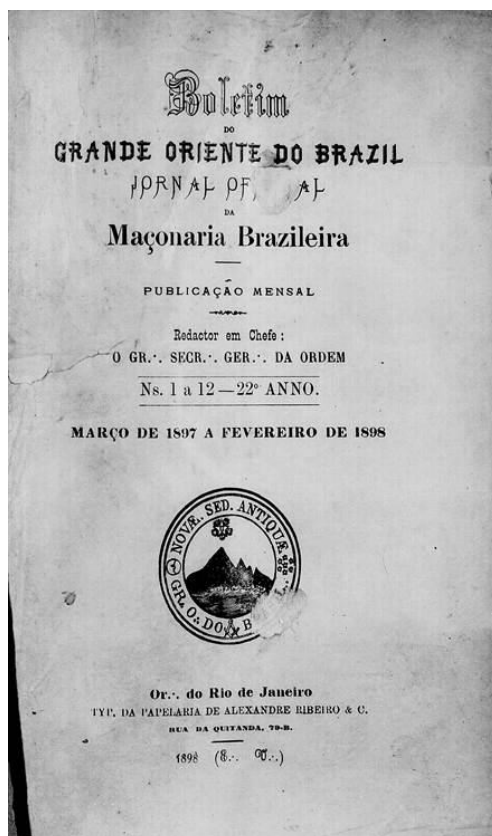
ferroviários maçons foram transferidos para trabalharem na ferrovia em Sete Lagoas/MG fundando lá também a Loja Maçônica União Sertaneja. Uma questão a ressaltar aqui é que, por seus fundadores serem cristãos, de maioria católico, foi escolhido o mês de março, dia vinte e cinco por ser o mês católico em que se comemora a anunciação do anjo Gabriel sobre o nascimento de Jesus Cristo, culminando nove meses depois no Natal, nascimento de Cristo.

Segundo Paulo Gartner:

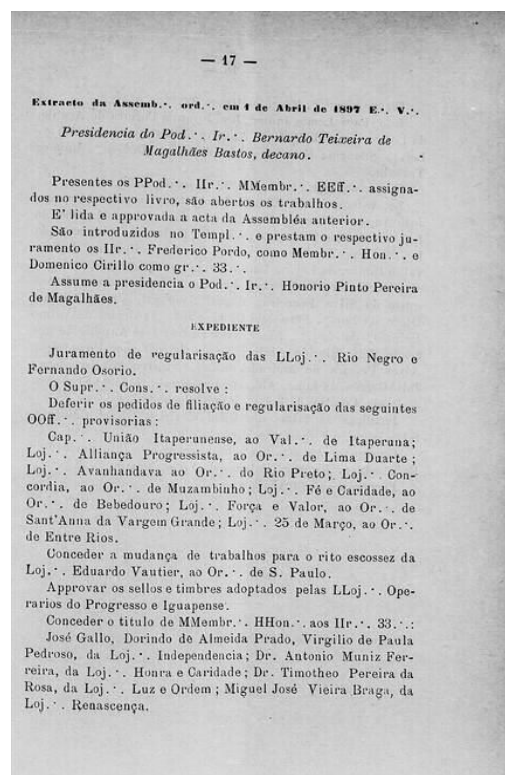
“Dos irmãos fundadores, temos alguns registros interessantes: Carlos Teixeira de Oliveira Braga, nosso 1º VM, era da Loja Independência e Luz, de Barra Mansa, e era grau 30 naquela oficina. Ele e o irmão Pedro Nabuco de Oliveira – secretário de Carlos Teixeira e nosso 2º VM, Pedro Antônio Nepomuceno de Araujo, foram elevados aos graus 31 e 32 ainda na Loja 25 de Março. E os dois receberam o grau 33 pela Loja União Sertaneja, de Sete Lagoas MG. Os irmãos Alfredo Gualberto da Silva, João Armengol, Joaquim Ferreira da Costa, Manoel Antônio Gomes Porto e Maximiliano Augusto Jorge foram ao grau 30 pela Loja 25 de Março. E para os graus 31 e 32 pela loja União Sertaneja. Esses dados foram extraídos de boletins informativos do GOB, disponibilizados na Biblioteca Nacional Digital do Brasil.”²⁸⁶

Essas informações reforçam a tese aqui discutida de que essa instituição, independente de seus objetivos e finalidades, foi organizada por ferroviários e comerciantes que vieram para Entre-Rios devido ao desenvolvimento causado pela ferrovia. Então temos grupos diretos ligados a ferrovia e grupos indiretos também ligados a ferrovia.

²⁸⁶ Idem nota 270



287288



²⁸⁷ Informativo das Lojas Maçônicas do Rio de Janeiro em 1899. APUD: Loja Maçônica 25 de Março – Três Rios/RJ.

²⁸⁸ https://memoria.bn.br/pdf/709441/per709441_1897_00001.pdf



289

c) Igreja Metodista em Entre-Rios²⁹⁰

a nível de contextualização, precisamos aqui fazer um “pano de fundo histórico” para melhor compreensão do que será exposto.

A Igreja Metodista de Três Rios/RJ foi fundada em 1906 por seminaristas americanos que atuavam como estudantes no início dos trabalhos da Faculdade Metodista em Juiz de Fora Granbery em 1889²⁹¹ que, tinham por missão/estágio sair e evangelizar ao longo da linha férrea de estação em estação ferroviária, vilarejos formados nos arredores das estações, apregoando o Protestantismo. Já na localidade vizinha de Sapucaia/RJ, mais especificamente no distrito de Anta, esse trabalho missionário se iniciou em 1889 com os seminaristas Reverendos J. W. Tarboux (1898), John M. Lander (1901)

²⁸⁹ Foto da Loja Maçônica 25 de Março em 1900. **APUD:** Acervo pessoal do Sr. Altair.

²⁹⁰ Informações colhidas com o srº Anderson Tinoco, advogado, administrador de imóveis, membro em diversas ocasiões de diferentes departamentos da Igreja Metodista Central de Três Rios/RJ, que sempre se preocupou em registrar e resgatar a história do Metodismo regional, tendo acesso a livros de Atas, rol de membros e diversos documentos da instituição. Entrevista acontecida em sua residência em 11/03/2023 das 16:00 às 18:00.

²⁹¹ <http://granbery.edu.br/institucional/sobre-o-granbery>

e César Darcoso Filho (1918 - que se tornou o primeiro bispo brasileiro da Igreja Metodista)²⁹², hoje, compreendendo um total de 126 anos naquela comunidade. Em Entre-Rios foi um trabalho missionário mais tímido não tendo inicialmente grandes adesões, tanto que no livro de membros da Igreja Metodista Central de Três Rios há apenas seis nomes, seis membros.

A princípio o Metodismo em Entre-Rios não teve grandes adesões, enquanto que em Anta houve um bom desenvolvimento. A grande virada de chave do metodismo em Entre-Rios foi por volta dos anos de 1929 e 1930 por as oficinas ferroviárias de Anta²⁹³ terem encerrado algumas atividades e os profissionais ferroviários foram remanejados para as oficinas do Depósito Ferroviário de Entre-Rios, com a chegada de aproximadamente 30 famílias de uma única vez, sendo recebidas também como membros transferidos da Igreja Metodista de Anta para a Igreja Metodista de Entre-Rios.

Um adendo interessante que poderá ser estudado e pesquisado em outros momentos é que, os missionários americanos que vieram para o Brasil (J. W. Tarboux (1898), John M. Lander (1901) e César Darcoso Filho (1918 - que se tornou o primeiro bispo brasileiro da Igreja Metodista), todos pertenciam a maçonaria que nesse momento histórico de 1897 está iniciando seus trabalhos de fundação da Loja 25 de Março em Entre-Rios, ou seja, seriam eles, tudo aponta para um desenvolver concomitante da Igreja Metodista e da Loja Maçônica tendo como base trabalhadores ferroviários.

Relembrando o citado no 3º capítulo desse trabalho:

“Destacando agora nosso objeto de estudo, vemos a criação e ampliação das oficinas, chamadas de Depósito Ferroviário em Barra do Pirai/RJ, e Entre -Rios (hoje Três Rios) nos anos de 1871 e por volta de 1889, foram ampliados os trabalhos no 3º Depósito Ferroviário”.

A periodização é bem pertinente quanto às informações colhidas:

a) 1889 – Ampliações do 3º Depósito Ferroviário em Entre-Rios;

²⁹² <https://www.metodista.org.br/centenaria-im-sapucaia>

²⁹³ “A ESTAÇÃO: A estação de Anta, aberta em 1875, ficava localizada no antigo ramal de Porto Novo da EFCB. Foi incorporada pela Linha Auxiliar em 1911. A estação é a primeira em território do Estado do Rio de Janeiro, depois de a linha cruzar novamente o rio Paraíba e retornar a ele.” **APUD:** http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/anta.htm

- b) 1897 – Loja Maçônica 25 de Março é iniciada em Entre-Rios;
- c) 1898 - J. W. Tarboux – Inicia os Trabalhos Metodistas em Anta/RJ
- d) 1906 – Início dos Trabalhos Metodistas em Entre-Rios/RJ
- e) 1930 – Funcionários da Ferrovia que residiam em Anta são transferidos para Entre-Rios, iniciando os trabalhos Metodistas.

Sendo assim, podemos afirmar que os trabalhos Metodistas, considerando seu início e implantação, tendo como referência as estações ferroviárias e seus arredores, bem como a transferência de funcionários ferroviários de uma localidade para a outra, serviram de impulso no crescimento e estabelecimento dessa denominação religiosa, ou seja, tem influência ferroviária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não é à toa que Fernand Braudel marcou época e que seu livro é um clássico. O mínimo que se pode dizer a respeito dessa obra é que ela ampliou as possibilidades do gênero em que foi escrita, isto é, a História (BURKE, 1992: 56). E logo a primeira frase do livro conjuga o verbo amar. Portanto, seguindo a pista de Braudel, é preciso deixar bem claro uma coisa: para se escrever boa história, “ou qualquer coisa boa, na verdade” (TUCHMANN, 1989: 7), deve-se ter paixão pelo assunto. Embora contraditório, o conceito mais preciso para definir o que quero dizer é paixão racional: pensar nele, gostar dele, dormir com ele, discuti-lo apaixonada e racionalmente com os amigos e com os inimigos. Sem esse envolvimento, sem esse sentimento, sem essa paixão racionalizada e sem esse amor, o historiador estará fadado ao fracasso, pois não criará a comunicação necessária e fundamental ao seu ofício. Cativar, envolver, dar prazer ao leitor, encantá-lo, fazer com que ele tenha vontade de virar a página, essas são obrigações imperativas de quem lida com as palavras²⁹⁴.

A elaboração desta pesquisa reviveu minha história, origem, passado dos antepassados e familiares, músicos que na adolescência convivi. Gerou um misto de emoção, de render reverência, admiração, e prestar uma justa homenagem a cada envolvido, sem perder o foco da proposta, de escrever uma pesquisa séria, documentada, a fim de preservar para a posteridade os fatos que, ou diretamente dos atores sociais, da fonte, que em grande parte já se foram dessa vida, fazendo com que suas vozes sejam ouvidas pelas próximas gerações.

Posso aqui descrever que tive uma missão privilegiada em fazer esse resgate histórico de prédios, instituições que ainda existem, algumas em um “estágio final” outras ainda com uma “sobre vida” que, ainda que seja utópico, venham a prolongar suas existências e atuações através desse trabalho que trará holofotes a algumas delas, que vem sendo esquecidas e desvalorizadas pelas novas gerações, por não conhecerem a fundo suas histórias.

A chegada da ferrovia em Entre-Rios trouxe várias questões à reboque tais como o encurtamento das distâncias com a capital, transporte de cargas e passageiros, porém aqui, neste trabalho, lançamos um olhar sobre a história sócio-cultural.

Em 23 de junho de 1861, foi inaugurada a rodovia União-Indústria (que ligava Petrópolis a Juiz de Fora) e que passava pelas terras da fazenda Cantagalo. Essa rodovia contou com grande colaboração do fazendeiro Antônio Barroso Pereira e, por esse motivo, o imperador Pedro II agraciou-lhe, em 1862, com o título honorífico

²⁹⁴ <https://www.ricardocosta.com/sites/default/files/pdfs/371-1251-1-pb.pdf>

de Barão de Entre-Rios. Ainda em sua homenagem à estação rodoviária local, foi dado o nome de Estação de Entre-Rios. Em 1867, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II chegaram à região e, tal qual a rodovia, essa ferrovia recebeu o importante apoio do Barão, falecido em 1862²⁹⁵.

Somada à movimentação que já se fazia sentir pela rodovia e pela ferrovia, a oportunidade do aforamento de terras veio, sobremaneira, efetivar um relativo progresso para o local, já reconhecido como importante entroncamento rodoferroviário. A 13 de agosto de 1890, pelo decreto 114, o povoado de Entre-Rios foi elevado a 2º Distrito de Paraíba do Sul. Confirmava-se o acelerado progresso local, apresentado por uma superioridade frente ao distrito sede: maior população, maior contingente eleitoral, maior arrecadação de impostos – variados componentes que fizeram com que o povo entre-riense reivindicasse sua emancipação de Paraíba do Sul, já no início da década de 20²⁹⁶.

A 14 de dezembro de 1938, pelo decreto 634, o distrito de Entre-Rios conseguiu a sua emancipação político-administrativa e o novo município foi instalado a 1º de janeiro de 1939. O município, nascido com a toponímia de Entre-Rios, viu-se no início dos anos 40 obrigado, por órgãos federais, a mudar a sua denominação pela triplicidade do nome existente em outros municípios brasileiros. A partir de 31 de dezembro de 1943, pelo decreto-lei 1056, o município de Entre-Rios passou a chamar TRÊS RIOS, numa clara conotação aos três mais importantes rios que cortavam o seu território: rios Paraíba do Sul, Piabanha e Paraibuna²⁹⁷.

Pode-se notar que no período de 80 anos, uma fazenda, uma pastagem apenas se torna uma referência para o Brasil, sendo um entroncamento rodoferroviário de passagem quase que obrigatória para quem se dirigia a capital do país.

Evidencia-se uma tendência interacionista, já que há interação homem-mundo, sujeito-objeto, é imprescindível para que o ser humano se desenvolva e se torne sujeito de sua práxis. O homem chegara a ser sujeito através da reflexão sobre o meio ambiente concreto. O homem é um ser situado no mundo e com o mundo, portanto não pode ser avaliado sem que seu contexto de inseção no mundo seja avaliado. A história consiste nas

²⁹⁵ <https://tresrios.rj.gov.br/nossa-cidade/>

²⁹⁶ IDEM

²⁹⁷ IBIDEM

respostas dadas pelo homem à natureza, aos outros homens, às estruturas sociais, e na sua tentativa de ser progressivamente cada vez mais o sujeito de sua práxis, ao responder aos desafios de seu contexto.²⁹⁸

Acredito ter chegado ao objetivo principal cumprindo a proposta inicial deste projeto de pesquisa, em que maximizamos o ambiente sociocultural, que estava até então desfocado dos trabalhadores e seus trabalhos, com destaque para a cidade em si não deixando como imperceptível, o patrimônio cultural imaterial da estrada de ferro que é a música, o teatro, o futebol, além de instituições como colégio, a maçonaria e as igrejas.

²⁹⁸ **MIZUKAMI**, Maria da Graça Nicoletti. *Ensino: As abordagens do processo. Abordagem sociocultural*. São Paulo: EPU, 1986. 119p.p.85-103.

REFERÊNCIAS

1600888006_ARQUIVO_3a6469bad001f6b84e998d9d4fa96961.pdf (anpuh.org)

ABRAHÃO e **SOARES**, Bruno Otávio de Lacerda e Antônio Jorge Gonçalves. *O elogio ao negro no espaço do futebol: entre a integração pós-escravidão e a manutenção das hierarquias sociais*. Disponível no site: <http://comunicacaoesporte.files.wordpress.com/2010/10/elocio-ao-negro-no-espaco-o-futebol-pos-escravidao-e-hierarquias-sociais.pdf>. Acesso em: 12 de fev. 2012.

ADORNO, Theodor Wiesengrund. *O Fetichismo na Música e a Regressão da Audição*. São Paulo: Editora Nova Cultural, 2005.

AMADO, Paulo Vinícius. Universidade Federal de Minas Gerais – doflautim@hotmail.com; **CHAGAS**, Robson Miguel Saquett. Universidade Federal de Minas Gerais – robmsax@gmail.com; O estado da arte dos trabalhos acadêmico-científicos sobre Bandas de Música: levantamento e apontamentos iniciais de leitura MODALIDADE: COMUNICAÇÃO SUBÁREA: MÚSICA POPULAR. XXVI Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Música – B. Horizonte – 2016

AUGUSTINHO, P.C.B; **PÁSCOA**, M. L. F. A música na Polícia Militar do Amazonas: da primeira guerra mundial a 1930. Revista Eletrônica Abore Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo. Edição 03/2007. [https:// docplayer.com.br/29098916-Revista-eletronica-abore-publicacao-da-escola-superiorde-artes-e-turismo-edicao-03-2007-issn.html](https://docplayer.com.br/29098916-Revista-eletronica-abore-publicacao-da-escola-superiorde-artes-e-turismo-edicao-03-2007-issn.html). Acesso em 12 out 2018. **BATISTA**, N. *Banda de música: a alma da comunidade*. São Paulo: Scortecci, 2010.

Banda do Ginásio Musical e Recreativo 24 de Fevereiro | Mapa de Cultura RJ

BARBOSA, Marialva. *História Cultural da Imprensa. 1800 – 1900*. Rio de Janeiro: Mauad X. 2010

BENEDITO, Celso José Rodrigues. *Banda de música de Faria: Perfil de uma banda civil através de uma abordagem histórica, social e musical de seu papel na comunidade*. São Paulo, 2005. 117f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Artes). Escola de Comunicação e Arte, Universidade de São Paulo, 2005

BINDER, Fernando Pereira. *Bandas militares no Brasil: difusão e organização entre 1808-1889*. 2006. 132 f. Dissertação (Mestrado em Música) – Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2006.

BLANCO, Pablo Sotuyo. *Damião Barbosa de Araújo: de músico militar a mestre de capela*. In: XV. 2005, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPPOM, UFRJ, 2006

BLOCH, Marc. *Apologia da história ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BOURDIEU, Pierre. *Gostos de classe e estilos de vida*. In: **ORTIZ**, Renato (Org.). *A Sociologia de Pierre Bourdieu*. São Paulo: Olho d'água, 2003.

BOURDIEU, Pierre. *La Distinción / criterios y bases sociales del gusto*. Sabtafé de Bogotá: Editora Aguilar, 2002.

BOURDIN, Alain. *Patrimônio: Passado e Presente*. Transcrição de fita gravada de conferência realizada pelo autor no IUPERJ em novembro de 1986 por ocasião de sua visita ao Brasil em missão científica. Programa de Cooperação Internacional Capes/COFECUB. Tradução de Estela dos Santos de Abreu. 1987.

BRANDÃO, Domingos Sávio Lins; **COSTA**, Ludmila Ribeiro da; **VASCONCELLOS**, Yan Frederico Kononov de L. Descrição do processo de catalogação do acervo Chico Aniceto. *Modus*, v. 5, n. 6, p. 9-17, 2015

BRASIL. Aviso nº 111, de 1º de setembro de 1942. Dispõe sobre bandas de música, de corneteiros e tambores. *Boletim do Ministério da Aeronáutica*, Rio de Janeiro, 1942.

BRASIL. Decreto nº 8.401, de 16 de dezembro de 1941. Aprova o regulamento para o Corpo de Pessoal Subalterno da Aeronáutica. *Boletim do Ministério da Aeronáutica*, 1941.

BRASIL. Decreto-Lei nº 8.442, de 26 de dezembro de 1945. Dispõe sobre a situação dos músicos militares. *Diário Oficial da União*, 1945.

BRASIL. Organização de bandas de música nas Bases Aéreas de Belém. *Boletim Interno da Base Aérea de Belém* nº 19, de 25 de janeiro de 1944, Belém, 1944.

BRAVO, Aparecida. Gente que aqui viveu, gente que aqui vive. *Revista do 4º Seminário dos Clubes de Diretores Lojistas do Estado do Rio de Janeiro*. Três Rios/RJ, 21, 22 e 23 de abril de 1967. Composta e Impressa na Gráfica Três Rios, p. 32.

BRITO, A. R. O papel da banda de música na escola regular: resultados sociais e sonoros para a educação musical brasileira. 2013. Monografia (Licenciatura em Música) - Instituto Villa-Lobos, Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

BRITO, Ângela Duarte de. Anotações sobre o Grêmio Musical 1º de Maio. Edição do Próprio Autor. Mimeo. 1996.

BUSTAMANTE, Heitor de. *Sertões dos Puris: história do município de Santo Antônio de Pádua*. Pádua, RJ, Conselho Municipal de Cultura, 1971. 615 p.

CAJAZEIRA, Regina Célia. Educação continuada para Músicos da filarmônica Minerva-Gestão e Curso Batuta. Tese de Doutorado. UFBA: Salvador, 2004.

CAMUS, Raoul F. *Military music of the American Revolution*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1976.

CANCLINI, Néstor García. *Culturas Híbridas: Estratégias para Entrar e Sair da Modernidade*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

CAZES, Henrique. *Choro: do quintal ao Municipal*. São Paulo: Ed. 34, 3ª edição, 2005.

CHARTIER, Roger. *A ordem dos livros*. Lisboa. Vegas: Passagens, 1997

CONTADORIA Central da República. In: **DICIONÁRIO** da Administração Pública Brasileira da Primeira República, 2019a. Disponível em: <https://bit.ly/3rnLOEs>. Acesso em: 12 abr. 2022.

CONTADORIA Central Ferroviária. In: **DICIONÁRIO** da Administração Pública Brasileira da Primeira República, 2019b. Disponível em: <https://bit.ly/3uCOeB4>. Acesso em: 12 abr. 2022.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 4ª edição. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

COSTA, Manuela Areias. *Música e história: um estudo sobre as bandas de música civis e suas apropriações militares*. Disponível em: < <https://www.erevista.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/download/.../428>. Acessado em: 20 de novembro de 2014.

DA MATTA, Roberto. *Carnavais, Malandros e Heróis: Para uma sociologia do Dilema Brasileiro*. 2ª Edição. Rio de Janeiro. Zahar. 1890.

DANTAS, Fred. *Teoria e leitura da música para as filarmônicas*. Salvador: Casa das Filarmônicas, 2003.

DARTON, Robert. Introdução. In: **DARTON**, Robert e **ROCHE**, Daniel (Orgs). *Revolução impressa: a imprensa na França, 1775 – 1800*. Trad. Marcus M. Jordan. São Paulo. Ed. USP, 1996.

DAVID, Eduardo Gonçalves. *A mula do ouro: paixões e dramas por trás da construção de rodovias e ferrovias na única monarquia das Américas*. Niterói/RJ: Editora Portifolium, 2009.

DAVID, Maria Goreth Kling. *Recontando a História: a Matriz de São Sebastião e outras anotações históricas*. Edição do Autor. 2022.

DINIZ, André. *O Rio Musical de Anacleto de Medeiros: a vida, a obra e o tempo de um mestre do choro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

DOURADO, Henrique Autran. *Dicionário de termos e expressões da música*. São Paulo: Editora 34 Ltda, 2004.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II*. Vozes. Petrópolis. 1982.

Entre-Rios Jornal. Periódico. Setembro de 1988. Arquivos do Jornal.

Entre-Rios Jornal. Periódico. Setembro de 2010. Pág. 02. Arquivos do Jornal.

ESTRADA de Ferro D. Pedro II. In: **DICIONÁRIO** da Administração Pública Brasileira do Período Imperial, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/3xGdBEn>. Acesso em: 12 abr. 2022.

FARINATTI, Luís Augusto. "*Ferrovários e Futebol: A Emergência do Sport Club Internacional de Porto Alegre, 1909-1910.*";

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (Org). Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro. 1908.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
file:///C:/Users/profe/Downloads/DOUTORADO%20EM%20HISTORIA%20UERJ/4172-14294-1-PB.pdf

FILHO, Mário. História do Futebol no Brasil. Editora Nova Fronteira, 2016.

FILHO, Mário. O Negro no Futebol Brasileiro. Editora Mauad, 2018.

FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Nacional de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/2tnMueC>. Acesso em: 12 abr. 2022.

FONSECA, Maria Cecília Londres. O Patrimônio em Processo – trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Minc. IPHAN, 1997.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural*. In: **ABREU**, Regina e **CHAGAS**, Mário (Org.). *Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

FREYRE, Gilberto. Casa grande! Senzala. 21 ed. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1981.

GOMES, Karina Barra. *Bandas de Música: Conservatório para o povo*. Monografia (Especialização em Música, Educação Artística) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

GOMES, Karina Barra. *E HOJE, QUEM É QUE VÊ A BANDA PASSAR? UM ESTUDO DE PRÁTICAS E POLÍTICAS CULTURAIS A PARTIR DO CASO DAS BANDAS CIVIS CENTENÁRIAS EM CAMPOS DOS GOYTACAZES*. Dissertação de Mestrado. Centro de Ciências do Homem. Universidade Estadual do Norte Fluminense. Mestrado em Políticas Sociais. 2008.

GRANJA, Maria de Fátima Duarte. *A Banda: Som e Magia*. 1984. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

GRANJA, Maria de Fátima Duarte; **TACUCHIAN**, Ricardo. Organização, Significado e Funções da Banda de Música Civil. Pesquisa e Música-Revista do Centro de Pós-Graduação, Pesquisa e Especialização do Conservatório Brasileiro de Música, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 27-39, 1984/1985.

GUIMARÃES, Irene Lopes. *Grêmio Musical 1º de Maio: 1910 – 1973*. Mimeo. 1973.

HOBSBAWN, Eric. A Era do Capital. Paz & Terra; Edição Revista (31 dezembro 2012)

<http://jornaltribunadonorte.net/noticias/banda-euterpe-na-lira-do-xopoto/>

<https://bandauniaodosartistas.wordpress.com/>

<https://jornalggn.com.br/musica/as-pesquisas-dos-duprat-sobre-o-dobrado/>

<https://pesquisaescolar.fundaj.gov.br/pt-br/artigo/bandas-de-musica/>

INNOCENCIO, Isabela Torres de Castro. *Memória de Afrodescendentes no Vale do Paraíba*: de Colônia Agrícola Nossa Senhora da Piedade a Bairro de Vila Isabel. Lugar de Memória, História e Esquecimento em Três Rios, 1882- 1951 / Isabela Torres de Castro Innocencio. -- 2015. 369 f. : il.

INNOCENCIO, Isabela Torres de Castro. Liberdade e acesso à terra. Rio de Janeiro/RJ. Folha Carioca Editora Ltda. 2005.

JORGE, Cinara. Revendo a História II – A Cidade dos Três Rios. 2021. 318 pag.

KIEFER, Bruno. História da Música Brasileira dos primórdios ao início do século XX, 4ª ed. Porto Alegre: Movimento, 1997.

KLING, Goreth. *Recontando a História: A Matriz São Sebastião e Outras Anotações Históricas*. Três Rios. Editora Portifolium. 2022

KLING, Hugo José. A Matriz de São Sebastião de Entre-Rios – e outras anotações históricas. Edição do Autor. 1968.

KLUMB, Revert Henry. *Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Cadernos da Biblioteca Nacional 11. Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora | Biblioteca Nacional (bn.gov.br)

LUCAS, Maria Elizabeth. *Classe Dominante e Cultura Musical no RS: do amadorismo à profissionalização*. In: **DACANAL**, José; **GONZAGA**, Sergio (Org.). RS Cultura e Ideologia. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980, p. 151-167.
Lyra de Apollo – A Banda mais antiga da cidade comemora 150 anos - Portal Sesc RJ (sescrj.org.br)

MAGALDI, Cristina. Música Romântica Brasileira. VII Encontro Nacional da ANPPOM – Anais. São Paulo ECA/USP. 29 de ago. a 2 de set. 1994.

MAGALHÃES, João Batista. A evolução militar do Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001. (Biblioteca do Exército, 671; Coleção General Benício, vol. 343)

MANFREDI, Silvia. Maria. Educação profissional no Brasil. São Paulo: Cortez, 2002.

MARCONI, M.A. & **LAKATOS**, E.M. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados.* 6ª edição, São Paulo: Atlas, 2007.

MATTOS, André Luiz Reis. *FOTOGRAFIA, HISTÓRIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES E NARRATIVAS IMAGÉTICAS DA VILA DE ENTRE-RIOS (1861 - 1939)*. Dissertação de Mestrado. USS – Vassouras/RJ. 2012.

MEDEIROS, Eriknatan Clementino, 1992 T *Complexo ferroviário de Valença: aspectos da história e do patrimônio industrial ferroviário* / Eriknatan Clementino Medeiros. – 2019. 186 fl Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de PósGraduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

MELO, Edésio de Lara. *Marchas fúnebres [manuscrito]: tradição musical na microrregião de São João del-Rei.* 2013. 327 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

MENDONÇA, Manoel Roberto Lima. *Digesto: catalogação da Legislação Policial Militar do Amazonas.* Manaus: Imprensa Oficial, 1993.

MESQUITA, Cláudia. Projeto Memória das bandas civis centenárias – o método e a prática da Fundação Museu da Imagem e do Som. In: **GERK**, A. Eduardo;

MESQUITA, Cláudia. *Memória das Bandas Civis Centenárias do Estado do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Cultura, 1994, p. 35-54.

MOREIRA, Marcos dos Santos; **PEREIRA**, Ana Greyce Moraes. Revista da ABPN • v. 8, n. 20 • jul. 2016 – out. 2016, p.103-110

NEVES, José Maria. Música Sacra Mineira. Rio de Janeiro: Funarte, 1997.

ORTIZ, Renato. A Moderna Tradição Brasileira. São Paulo: Editora Brasiliense, 2ª edição, 1989.

PÁSCOA, Márcio. A Vida Musical em Manaus na época da borracha (1850-1910). Manaus, Imprensa Oficial do Estado /Funarte, 1997.

PAULA, Dilma Andrade de. Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000. 356 p. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, 2000. Bibliografia: p. 331–344.

PEIXOTO, Valéria Ribeiro. Música clássica, bandas. In: **WEFFORT**, Francisco; **SOUSA**, Márcio (Org.). Um olhar sobre a cultura brasileira. Rio de Janeiro: Associação de Amigos da Funarte, 1998, p. 261-274.

PRADO Jr, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, Publifolha, 2000. (Grandes nomes do pensamento brasileiro)

PRIOLLI, Maria Luiza de Mattos. Princípios Básicos da Música para a juventude. Rio de Janeiro: Editora Casa Oliveira de Músicas Ltda., 1996.

REIS, João José e **SILVA**, Eduardo. Negociação e Conflito. A resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Cia das Letras, 1999.

REIS, João José. A morte é uma festa. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

REPARTIÇÃO Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. In: DICIONÁRIO da Administração Pública Brasileira da Primeira República, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/37KNJfA>. Acesso em: 12 abr. 2022.

REVISTA DE COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DO ENTRERRIENSE FUTEBOL CLUBE. 1975. Pág. 5,6. Edição Comemorativa do Clube.

RIO DE JANEIRO (Estado). Secretaria de Estado de Cultura. Fundação Museu da Imagem do Som. Memória das Bandas Cívicas Centenárias do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fundação Museu da Imagem e do Som, 1994, 81p

ROBERTO, Coronel. Cantando letras e escrevendo Histórias Banda de música da PMAM: 120 ANOS. Disponível em www.blogdocoronelroberto.com.br, 7 de maio de 2013. Acesso em 11 de out de 2018.

ROCHA Ilana Peliciari. Escravos da Nação: O público e o privado na escravidão brasileira, 1760 a 1876, Tese de Doutorado. USP: São Paulo, 2012.

RODRIGUES, Thamyres Alves; **RODRIGUES**, Thays Alves. A presença Imigrante nas cidades da Zona da Mata: Notas para um estudo sobre a formação da Sociedade Musical de Beneficência e Banda 22 de Maio. Artigo apresentado na Universidade Federal de Viçosa/MG.

SALLES, V. Sociedades de Euterpe: As Bandas de Música no Grão-Pará. Brasília: Ed. do autor, 1985.

SALLES, Vicente. Banda de música: tradição e atualidade. In: **CASTAGNA**, Paulo (org.). Anais do VI Encontro de Musicologia Histórica, Juiz de Fora, 22 a 25 de julho de 2004. Juiz de Fora: Centro Cultural Pró-Música, 2006. p. 223.

SANTIAGO, José Jorge P. Liras e Bandas de Música entre práticas e representações. 1992. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História da PUC, Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro.

SANTOS, Antônio Carlos dos. Os Músicos Negros - Escravos da Real Fazenda de Santa Cruz no Rio de Janeiro (1808 - 1832). Dissertação de mestrado, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, UNESP. Assis. 1998.

SANTOS, B. M. DÓ, RÉ, MI, FAB Nas Asas do Universo Musical. Rio de Janeiro 2017

SANTOS, Luis Gonçalves dos (Padre Perereca). Memórias para Servir de História do Brasil. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia, Ed. da Universidade de São Paulo, 1981. 2 vols. (Reconquista do Brasil, vol 36-37) [Memórias para Servir de História do Brasil, Lisboa: Impresão Régia, 1825. 2 vols]

SANTOS, Myrian Sepúlveda. Teoria da Memória, teoria da Modernidade. In: **AVRITZER**, Leonardo; **DOMINGUES**, Maurício (Org.). Teoria social e modernidade no Brasil. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2000, p. 84 –105.

SCHIRMER, Pedro; **GONÇALVES**, Antônio. Música Militar & Bandas Militares. Origem e Desenvolvimento. Rio de Janeiro: Ombro a ombro, 2000

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA. www.alemparaibahistoria.blogspot.com/2010/06/sociedade-musical-carlos-gomes.html?m=1

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA. www.alemparaibahistoria.blogspot.com/2010/06/sociedade-musical-carlos-gomes.html?m=1

SERVIÇO Florestal do Brasil. In: **DICIONÁRIO** da Administração Pública Brasileira da Primeira República, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3uDt8Tn>. Acesso em: 12 abr. 2022.

SILVA, Antônio Carlos da; **SILVA**, Luís Antônio Ferreira da; **SILVA**, Tamires Ferreira Ramos da. (Org.) História da Imprensa: Cotidiano, Poder e circulação de ideias no Vale do Paraíba. 1ª Edição. Valença. Rio de Janeiro. Interagir Editora.

SLENES, Robert W. Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na família escrava, Brasil sudeste, século XIX. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SOARES, Antônio Jorge. "O Futebol e a Modernização do Brasil.". Artigo.

SOUZA, Antônia de Abreu; **NUNES**, Claudio Ricardo Gomes de Lima; **OLIVEIRA** Elenice Gomes de. Políticas públicas para a educação profissional e tecnológica no Brasil. Fortaleza: Edições UFC, 2011

TACUCHIAN, Ricardo. BANDAS: ANACRONICAS OU ATUAIS. Artigo 004. Revista da Escola de Música e Artes Cênicas. Salvador, BA: UFBA - Salvador. Pág. 59-77. Jan/Mar 1982.

TADEU, Tomaz. Metrôpole à Beira de um Jogo: São Paulo e o Futebol. Editora Páginas, 2017.

TEIXEIRA, Ezilma. Aprendendo – Nossa Terra – Três Rios. 2ª Edição. Revista e Atualizada. Edição do Autor. 2019.

TEIXEIRA, Ezilma. O GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO. Edição do Autor. Mimeo. Três Rios. 1990.

TEIXEIRA, Clotildes Avellar. Marchinhas e retretas: história das corporações musicais civis de Belo Horizonte / Clotildes Avellar Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica, 2007

TINHORÃO, José Ramos. Música Popular: Um tema em debate, 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Ed. 34, 1997.

TINHORÃO, José Ramos. Pequena História da Música Popular da modinha à lambada. São Paulo: Art Editora, 1991.

TOPIK, Steven. The Integration of the World Coffee Market. In: **CLARENCE-SMITH**, W. G.; **TOPIK**, S. (Org.). The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989, p. 21-49.

TURNER, Victor W. O processo ritual. Petrópolis, Vozes, 1974. 248 p

VAINFAS, Ronaldo (dir.). Dicionário do Brasil Colonial 1500 - 1808. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

VASCONCELLOS, Max. Vias brasileiras de comunicação: Estrada de Ferro Central do Brasil, Linha do Centro e Ramais. 5. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934. Disponível em: <https://bit.ly/37f5BiF>. Acesso em: 14 abr. 2022.

XAVIER, Maria Aparecida Bravo. Retalhos do Tempo. Edição do autor. Pág. 04. S/D

XAVIER, Regina Célia Lima. A escravidão no Brasil Meridional e os desafios historiográficos. In: RS negro: cartografias sobre a produção do conhecimento. Porto Alegre/RS. EDIPUCRS, 2008.

FONTES:

a) documentos oficiais:

relatório da Província do Rio de Janeiro de diversos anos, digitalizado na página da Center for Research Libraries – Global Resources Network: Provincial Presidential Reports (1830:1930).

* Testamento da Condessa do Rio Novo.

b) publicações Oficiais:

jornais: “Arealense”, “Entre-Rios Jornal”, “O Cartaz”, “O Jornal de Três Rios”, “A Tribuna”, “Correio Trirriense”.

OBS: Acervos Casa de Cultura de Três Rios e Entre-Rios Jornal.

c) publicações Oficiais: Hemeroteca Digital:

vários, dos Jornais citados no item “B”, já se encontram digitalizados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, com a finalidade de Preservação da Informação.

c) entrevistas

- Luiz Augusto da Rocha Dias, 92 anos, ex-presidente do Entrerriense Futebol Clube, do Grêmio Musical 1º de Maio, e do GATVIC – Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correa; Entrevista concedida em 29/11/2023 das 14:00 às 15:30h.
- Ledemar Mendes Franco, 89 anos, teatrólogo envolvido na formação e construção do GATVIC – Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correa; Entrevista concedida em 25/11/2023 das 10:00 às 11:30h.
- Aroldo Chistovam de Lima, 88 anos, político local; Entrevista concedida em 02/12/2023 das 10:00 às 11:30h.
- Jorge Luiz da Silva, 67 anos, líder da Liga Católica Jesus – Maria e José nos últimos 30 anos. Entrevista concedida em 14/12/2023 das 08:00 às 10:00 h.
- Sebastião Cassiano da Silva – 93 anos, Ferroviário, Músico do Grêmio Musical 1º de Maio. Entrevista Concedida em 12/12/2023 das 14:30 às 16:30 h.
- Sebastião Cassiano da Silva Filho – 61 anos, Carnavalesco, Mestre de Bateria de Escola de Samba, Músico do Grêmio Musical 1º de Maio. Entrevista Concedida em 12/12/2023 das 14:30 às 16:30 h.
- Ataíde Neves – 86 anos – militar reformado – servidor público. Entrevista Concedida em 24/12/2023 das 15:00 as 16:30h.

ANEXOS

ANEXO 01

Modelo de Ações da Estrada União Indústria de 1850 e propaganda de chamada para acionistas, uma vez que a empresa teria (construiria) pedágios e seus acionistas teriam lucros.

ANEXO 02

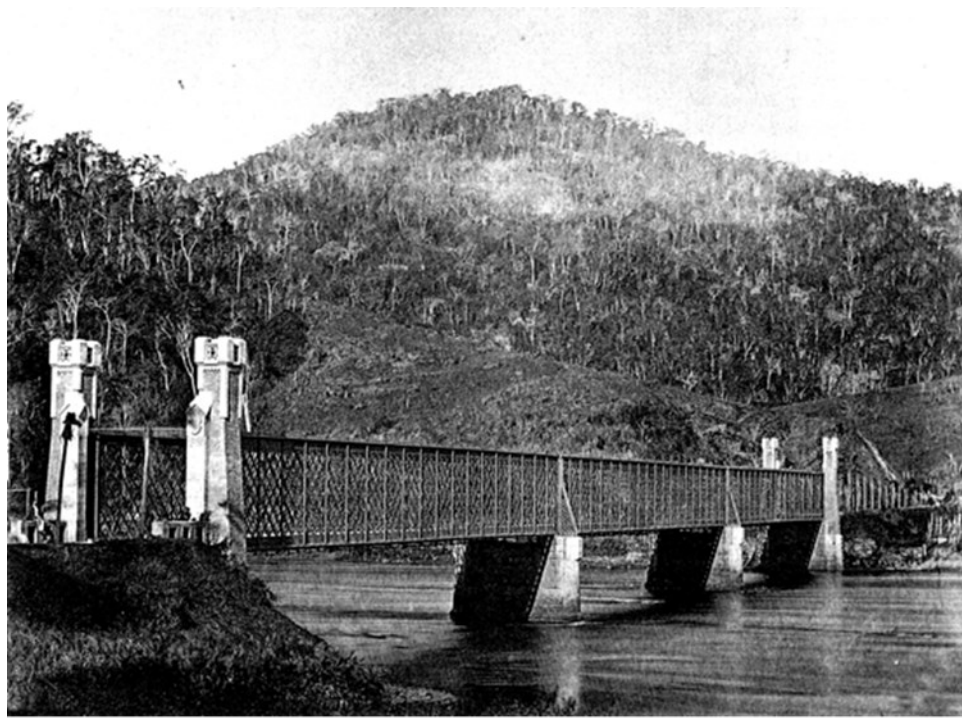


Atual Museu Rodoviário de Mont Serrat, onde ficava a estação de troca dos muares, umas das estações sentido Juiz de Fora/MG.

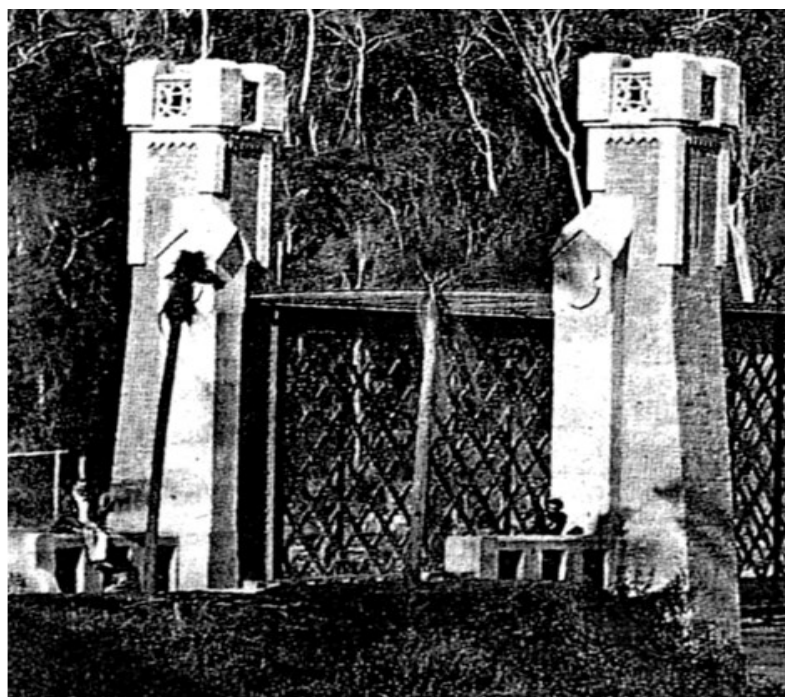
ANEXO 03



Carruagem “MAZEPPA” responsável pelos transportes na Estrada União Indústria. Último Exemplar ainda conservado. Encontrasse no Museu Rodoviário em Mont Serrat.

ANEXO 04

Vista externa da Ponte de Entre-Rios atualmente Ponte das Garças. Observam-se ao fundo no segundo plano os morros na maior parte ainda com sua floresta original – Mata Atlântica, e a esquerda no primeiro plano, dois indivíduos nas cabeceiras da ponte. Fotografia de Revert Henry Klumb de 1861/1866. As fotografias de Klumb fazem parte de diversos acervos.

Anexo 5

ANEXO 06

Fotografia com a imagem da sede da Fazenda de Cantagalo, no segundo plano, ao alto à direita.

ANEXO 07

Fotografia onde se vê a parte central – com hotel e restaurante – da Estação Rodoviária de Entre-Rios.

ANEXO 08

Fotografia do prédio principal no seu lado mais a esquerda, vê-se uma carroça ao centro.

ANEXO 09

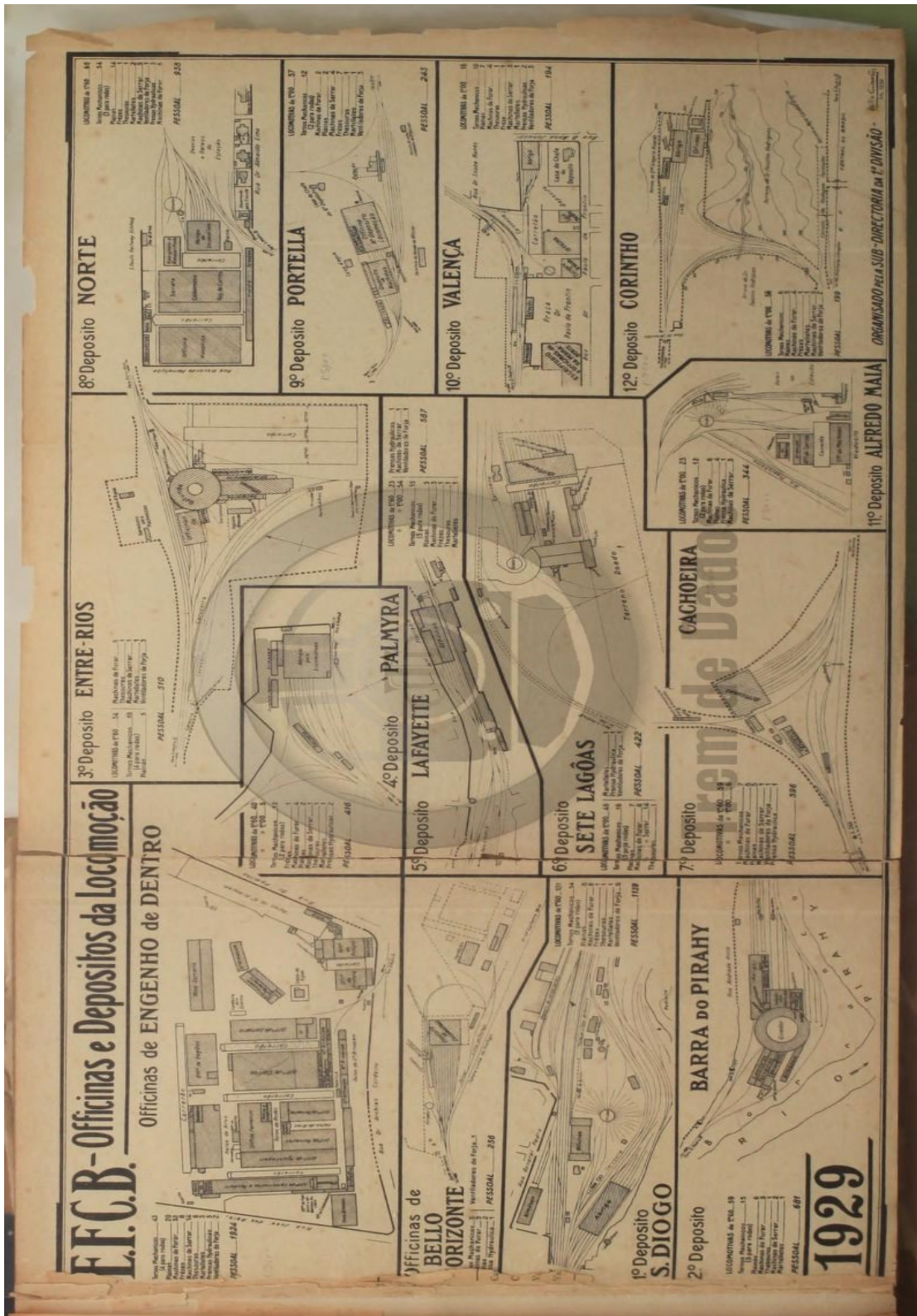
Vista da Estação Ferroviária de Entre-Rios, fotografia de autoria de Revert Henry Klumb, de 1867/1972.

ANEXO 10



ANEXO 11





ANEXO 13



Vista interna da Oficina da Escola Profissional de Entre-Rios, onde a presença de jovens meninos negros aparece com maior destaque. No segundo plano ao fundo a direita, membros da diretoria desta instituição de ensino e atrás dois possíveis instrutores, que em sendo seriam os únicos professores negros observados nas fotografias. Registro da década de 1940, do acervo André Mattos.

ANEXO 14



Vista externa do Armazém de Café construído em Entre-Rios pelo presidente de Minas Gerais, observando-se os trilhos da E. F. Central do Brasil, bem em frente de um dos galpões. Nota-

se que os que estão descarregando as sacas de café do vagão são todos negros, “assistidos” em sua maioria, por senhores brancos bem trajados. Fotografia do início da década de 1930, sem fotógrafo conhecido, do acervo Srº Altair.

ANEXO 15



Vista externa onde se observa os trabalhadores do Armazém de Café que estão amontoando o café para a queima durante o governo do presidente Getúlio Vargas, todos os indivíduos, mesmo os que orientam a tarefa, são negros. Fotografias do início da década de 30 do acervo André Mattos, sem definição do seu autor.

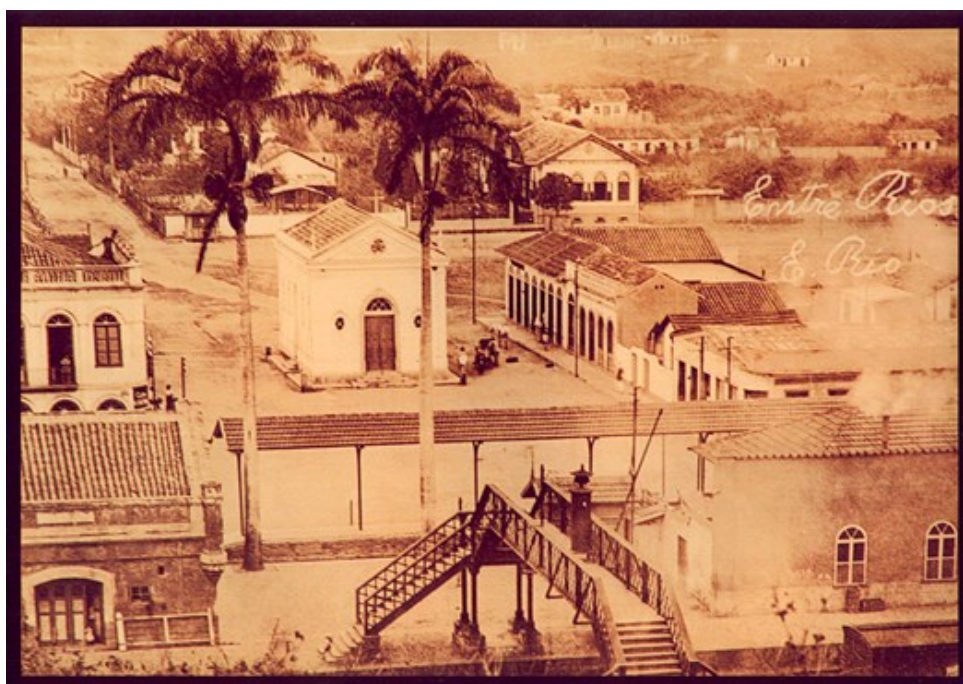
ANEXO 16



Depósito e Armazém de Café (demolido em 1968)

ANEXO 19

Vista externa da Estação Ferroviária de Entre-Rios, do mesmo período das anteriores, possibilitando perceber a movimentação de passageiros e trabalhadores da ferrovia, com destaque para o homem realizando manutenção no telhado da estação. À direita, a plataforma onde está escrito Entre-Rios. Fotografia sem autor conhecido, acervo Sr.º Altair.

ANEXO 20

Vista externa da Capela de São Sebastião, nos primeiros anos da década de 1910. Sem fotógrafo definido, acervo André Mattos.

ANEXO 21

Tomada da Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Central do Brasil em Entre-Rios, no final de 1935. Fotografia do acervo André Mattos, sem autor conhecido.

ANEXO 22

Registro externo de uma Locomotiva da Estrada de Ferro Central do Brasil na Estação Ferroviária de Entre-Rios, na década de 1930. Fotografia do acervo Sr. Altair, sem fotógrafo conhecido.

ANEXO 23



299

Banda de música dos escravos de Antônio Luís de Almeida, genro e cunhado de Manuel de Aguiar Vallim, conhecida em Bananal como ""Banda do Tio Antoniquinho"", regida pelo maestro Wiltem Sholtz. Entre outros tocavam na banda dos ""pretos"" Bernardo, Eduard.

ANEXO 24



1904: Banda de Musica da E. F. Rio das Flores. Acervo: Museu de História Regional de Rio das Flores.

*BANDA DE MÚSICA DOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO RIO DAS FLORES – 1904.
APUD: CENTRO HISTORICO E CULTURAL DE RIO DAS FLORES/RJ.*

²⁹⁹ <http://www.labhoi.uff.br/node/377>

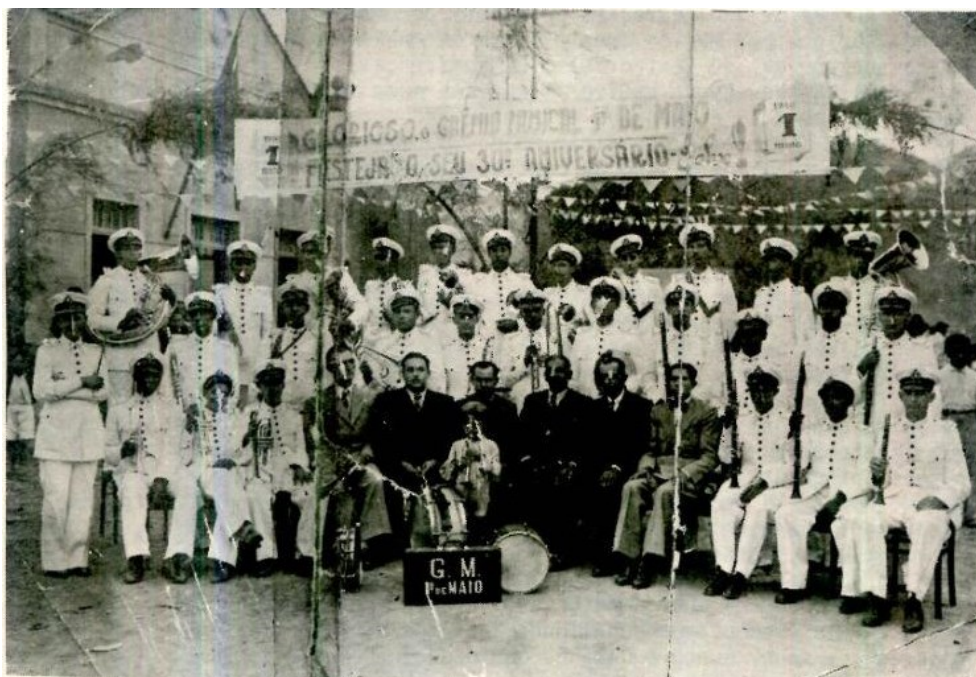
ANEXO 25



Grêmio Musical 1º de Maio em 1915.

ANEXO 26



ANEXO 27

Grêmio Musical 1º de Maio - 1º/05/40 - Banda e Diretoria

ANEXO 28

ANEXO 29**ANEXO 30**

ANEXO 31

Sr. Geraldo Duarte regendo a Escola de Música - 1985

ANEXO 32

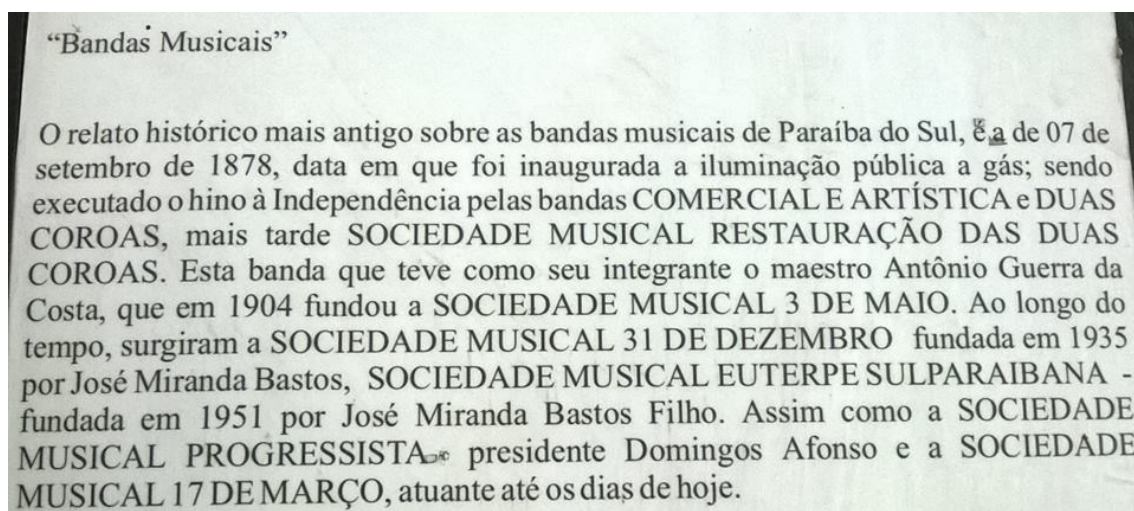
BANDA DO GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO EM 1959

ANEXO 33



FOTO DA SEDE RECEM INAUGURADA DO GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO
AO LADO – PREDIO ONDE FUNCIONOU A ESCOLA “TIRO DE GUERRA”, ESPECIE DE JUNTA
DE SERVIÇO MILITAR

ANEXO 34



APUD: Galeria da Estação Ferroviária de Paraiba do Sul – Recorte de Jornal emoldurado dos anos
60, sem informações maiores.

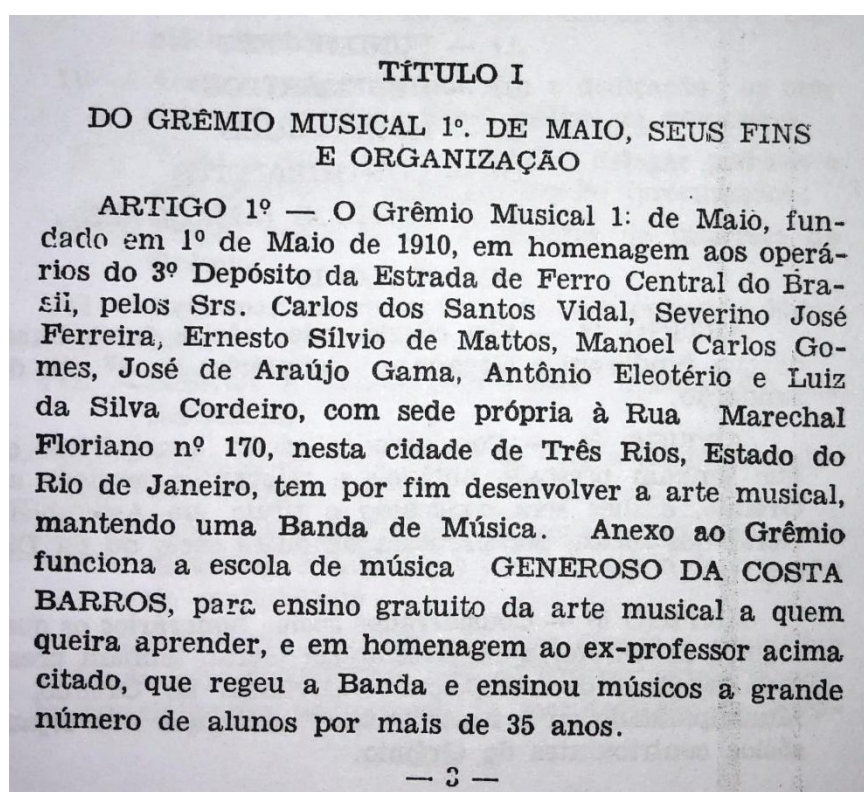
ANEXO 35



MESMO O GREMIO MUSICAL, QUE FOI CHAMADO DE BANDA DOS OPERARIOS ATÉ A OFICIALIZAÇÃO DO NOME GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO EM 1910, TEM EM SEUS ARQUIVOS PARTITURAS DA SOCIEDADE MUSICAL CARLOS GOMES DE 1898, SOCIEDADE MUSICAL ESSA EM RARISSIMAS CITAÇÕES SEM MAIORES INFORMAÇÕES.

ANEXO 36

ESTATUTO DA BANDA DO GREMIO MUSICAL 1º DE MAIO – REFORMADO EM 1968



ter político; o que será contratado com a Diretoria e professor mediante pagamento que será efetuado após o término da tocata, ou adiantadamente a critério da Diretoria.

ARTIGO 11 — O sócio que atrazar mais de 3 meses com as suas mensalidades, perderá os seus direitos de acordo com os itens VIII e IX do artigo 9º.

ARTIGO 12 — A admissão de sócios contribuintes se processará pelo preenchimento de uma proposta de outro sócio, que será encaminhada à Diretoria para aprovação; e posteriormente encaminhada à tesouraria para processamento da cobrança das mensalidades.

ARTIGO 13 — A admissão de sócios Amadores (músicos) será por indicação do professor, que o interrogará se promete cumprir fielmente o Estatuto, portar-se com decência nos ensaios e tocatas, zelar pelo material a ele confiado (uniforme e instrumento), e caso afirmativo o professor o encaminhará ao Presidente para apresentação, a quem o candidato reafirmará a sua obediência ao professor e aos Estatutos.

ARTIGO 14 — Os sócios Amadores (músicos) poderão ser licenciados pela Diretoria a seu pedido e com a aprovação do professor até 6 meses e decorrido o término da licença, não voltando a colaborar com o Grêmio por motivo justificado serão ainda concedidos mais 3 meses de prorrogação; findos os quais não será mais concedida licença e excluído do número de sócios.

ARTIGO 15 — A qualquer sócio poderão ser aplicadas as seguintes penalidades:

- A) — Advertência
- B) — Suspensão
- C) — Eliminação
- D) — Expulsão.

1 — Sofrerá a pena de advertência o sócio julgado culpado por falta disciplinar leve;

— 6 —

2 — Será suspenso o sócio que: reincida em falta já punida com pena de advertência. Que proceda incorretamente nas dependências do Grêmio ou em qualquer parte que a Banda esteja em cumprimento de suas atividades e desrespeito aos diretores, professor e visitantes.

3 — Será excluído o sócio que não reunir os requisitos de idoneidade moral exigidos pela decência e que sejam por falsos informes admitidos no quadro social.

4 — Será expulso o sócio que provoque circunstâncias agravantes e provoque escândalos graves ou prejuízos materiais ao Grêmio.

CAPÍTULO III

DA DIRETORIA

COMPOSIÇÃO, INVESTIDURA E PODER DOS CARGOS DA DIRETORIA

ARTIGO 16 — A Diretoria do Grêmio será composta de um Presidente de Honra, Presidente, Vice-Presidente, 1º e 2º Secretários, 1º e 2º Tesoureiros, 3 Membros do Conselho Fiscal e Diretor de Disciplina.

§ UNICO — Os membros da Diretoria não receberão nenhum salário como pagamento de seus serviços prestados ao Grêmio.

ARTIGO 17 — O mandato da Diretoria será de 2 anos, podendo ser reeleita e se iniciará no dia 1º de Maio dos anos pares, e a Assembléia para eleição da nova Diretoria será na 1ª quinzena do mês de abril do mesmo ano.

DOS DEVERES DA DIRETORIA

ARTIGO 18 — O Presidente de Honra tem o seu mandato vitalício e será aclamado em reunião da Diretoria e músicos, logo que se verificar a vacância, escolhido

— 7 —

TÍTULO II

CAPÍTULO I

DOS SÓCIOS, SEUS DEVERES E DIREITOS SOCIAIS E CATEGORIA

ARTIGO 2º — Para custeio das despesas, o Grêmio terá um número ilimitado de sócios sem distinção de sexo, contribuindo com a importância de NCr\$ 0,50 mensais podendo ser majorada de acordo com o acréscimo do índice salarial se a Diretoria achar que se faz necessário, ou a critério do sócio.

ARTIGO 3º — O Grêmio tem as seguintes categorias de sócios:

- A) — FUNDADORES
- B) — BENEMÉRITOS
- C) — HONORÁRIOS
- D) — CONTRIBUÍNTES
- E) — MÚSICOS (AMADORES).

CAPÍTULO II

ARTIGO 4º — São considerados sócios fundadores, os que fundaram o Grêmio e signatários da 1ª ata de fundação.

ARTIGO 5º — Considerados sócios beneméritos os que tenham prestado notáveis e relevantes serviços ao Grêmio, e lhes será concedido o título em Assembléia Geral dos sócios, por proposta de outro sócio ou da Diretoria.

ARTIGO 6º — Considerados sócios honorários os que, a juízo da Diretoria em Assembléia Geral, tenham prestado serviços de excepcional relevância ao Grêmio, à Municipalidade ou à nossa Pátria ainda que não sejam sócios contribuintes do Grêmio.

— 4 —

ARTIGO 7º — Sócios contribuintes, aqueles que contribuem com as suas mensalidades, a fim de atender a manutenção do Grêmio.

ARTIGO 8º — Sócios músicos amadores, aqueles que não contribuem com mensalidades, mas colaboram com o Grêmio gratuitamente como músicos e professores.

ARTIGO 9º — DOS DIREITOS E DEVERES DOS SÓCIOS

- I — Os sócios não são responsáveis pelas dívidas contraídas pelo Grêmio;
- II — Salvo restrições constantes deste Estatuto em Assembléia Geral, são os seguintes os direitos e deveres dos sócios:
- III — Comparecer a todas as Assembléias gerais e reuniões festivas;
- IV — Aceitar e exercer com zelo e dedicação os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados;
- V — Votar e ser votado, podendo delegar poderes e seus direitos de votos por escrito (procuração);
- VI — Propôr novos sócios e medidas de interesse do Grêmio;
- VII — Reclamar contra as infrações dos presentes Estatutos;
- VIII — Solicitar a Banda para festas íntimas em sua residência;
- IX — Para atos fúnebres oficial com a maior brevidade possível;
- X — Para que tenha direito às regalias dos presentes Estatutos, é necessário um interstício de um ano de contribuição.

ARTIGO 10 — O sócio não tem direito a requisitar a Banda para festividades fora de sua residência e muito especialmente tratando-se de manifestação de cará-

— 5 —

entre os sócios do Grêmio pelas suas dedicações e interesses com as coisas do Grêmio, e após a aclamação será cientificado por meio de ofício e empossado em reunião da Diretoria e Músicos em data previamente marcada.

ARTIGO 19 — Ao Presidente compete:

- 1 — Presidir as reuniões e Assembléias e quando possível acompanhar a Banda em suas tocatas e assistir os ensaios;
- 2 — Cumprir e fazer cumprir os artigos e §§ dos presentes Estatutos.
- 3 — Fiscalizar os livros da tesouraria e secretaria tomando conhecimento das rendas e despesas do Grêmio, providenciar todo o material necessário requisitado pelo professor ou quem suas vezes fizer;
- 4 — Despachar officios destinando-os ao tesoureiro, secretário e ao professor;
- 5 — Não permitir pagamento sem o seu visto;
- 6 — Marcar reuniões e Assembléias de interesse do Grêmio.

ARTIGO 20 — Ao Vice-Presidente compete:

§ ÚNICO — Substituir o Presidente em seus impedimentos.

ARTIGO 21 — Ao 1º Secretário compete:

- 1 — Substituir o Presidente e o Vice-Presidente em seus impedimentos;
- 2 — Conservar em boa ordem a escrituração da Secretaria registrando todos os documentos que por ela transitarem;
- 3 — Redigir e assinar toda a correspondência e publicações;
- 4 — Prestar todas as informações que forem solicitadas pelos sócios;

— 8 —

5 — Ler todo o expediente nas reuniões e assinar papéis destinados a sócios, ou representante de outras associações; com o Presidente e o Tesoureiro;

6 — Extrair recibo dos sócios levando ao conhecimento do Presidente quando atrasado com as mensalidades, a fim de serem excluídos do quadro social;

7 — Ter em livro próprio o registro de todo o material do Grêmio como sejam: instrumentos, uniformes, móveis e utensílios, especificando o valor total e por unidade.

ARTIGO 22 — Ao Segundo Secretário compete:

§ único — Substituir o Primeiro Secretário nos seus impedimentos.

ARTIGO 23 — Ao Primeiro Tesoureiro compete:

- 1 — Escriturar todo o movimento financeiro do Grêmio;
- 2 — Arrecadar toda renda ordinária ou eventual do Grêmio;
- 3 — Providenciar pagamentos, autorizados por escrito pelo Presidente e exigir recibos;
- 4 — Apresentar aos membros do Conselho Fiscal o balancete semestral da tesouraria do Grêmio.

ARTIGO 24 — Ao Segundo Tesoureiro compete:

§ único — Substituir o Primeiro Tesoureiro nas suas faltas e impedimentos.

ARTIGO 25 — Aos Membros do Conselho Fiscal compete:

- 1 — Conferir o balancete semestral apresentado pelo Tesoureiro e dar o seu parecer;
- 2 — Substituir a Diretoria por renúncia total;
- 3 — Convocar e presidir Assembléia Geral para no-

— 9 —

va eleição da Diretoria em vista do seu Impedimento ou renúncia;

- 4 — O colocado em primeiro lugar pela ordem presidirá os trabalhos da eleição, cabendo ao segundo a Secretaria e ao terceiro colaborações;
- 5 — Fiscalizar e orientar a compilação do imóvel do Grêmio, exigindo da Diretoria a permanente atualização de todo o material inventariado.

ARTIGO 26 — Ao Diretor de Disciplina compete:

- 1 — Zelar pelo patrimônio do Grêmio;
- 2 — Fiscalizar a conservação do fardamento e instrumento entregues aos músicos;
- 3 — Verificar se os músicos têm acomodações para suas exibições e providenciar o necessário;
- 4 — Quando nos ensaios, não permitir a intromissão de pessoas estranhas no recinto (principalmente menores) a fim de evitar que sejam perturbados os ensaios;
- 5 — Procurar manter a ordem de formatura dos músicos quando em marcha, não permitir conversa ou discussão em voz alta, observar os infratores e na reincidência levar ao conhecimento do professor para as devidas providências.

ARTIGO 27 — Ao Professor compete:

- 1 — Reger a Banda nos ensaios e tocatas, ensinar música a quem desejar fazer parte futuramente no quadro dos músicos do Grêmio, informando-os porém: que têm os mesmos deveres com relação aos músicos.
- 2 — Manter a ordem quer interna ou externa, fazendo-se respeitar pelos músicos e aprendizes.
- 3 — Quando reunidos e que o músico ou aprendiz cometer falta indisciplinar, deve adverti-lo, e na

— 10 —

reincidência comunicará ao Presidente para tomar as providências.

- 4 — Dar aviso para ensaios e tocatas na impossibilidade de avisar a todos, designar um músico ou aprendiz para fazê-lo.
- 5 — Não permitir que um músico que chegue atrasado mais de 15 minutos tome parte no ensaio ou tocata sem procurá-lo para se justificar.
- 6 — Não permitir que nenhum músico possa utilizar o instrumento do Grêmio em seu poder para tocar em outra Banda de música sem a sua autorização ou do responsável pela distribuição dos instrumentos.
- 7 — Providenciar para que nos ensaios e tocatas, os músicos estejam com os seus instrumentos e fardamentos em ordem.
- 8 — Não permitir que os músicos após as tocatas uniformizados, tomem parte em outras tocatas estranhas às atividades do Grêmio.
- 9 — Quando estiverem reunidos e que um músico cometer uma falta, só a ele (professor) compete censurá-lo.
- 10 — Quando reunidos para ensaios ou tocatas o professor dará 10 minutos para descanso; tempo que será aproveitado para necessidades fisiológicas ou para fumar.
- 11 — Quando por motivo de força maior não puder comparecer ao ensaio, tocata, ou aula de música, designar um músico para substituí-lo, o qual será respeitado como se fora o próprio professor.

ARTIGO 28 — Ao sócio Músico (Amadores) compete:

- 1 — Comparecer aos ensaios na hora regulamentar e às tocatas previamente avisadas, e na impossi-

— 11 —

bilidade de comparecer dar ciência ao professor com antecedência, declarando o motivo.

- 2 — Ainda na impossibilidade de dar o aviso com antecedência, deve posteriormente fazê-lo, apresentando a sua justificação.
- 3 — Ter em bom estado de conservação os instrumentos e uniformes pelos quais firmará recibo no livro competente.
- 4 — Os músicos não poderão contratar-se com outra agremiação e servir-se dos instrumentos sem autorização do professor e do presidente, e autorizados, ficam responsáveis por qualquer avaria verificada em atividade estranha ao Grêmio;
- 5 — O músico que não comparecer aos ensaios e tocatas por mais de 30 dias, será notificado para explicar a razão de sua falta, mas se continuar faltando, ao completar 60 dias será novamente notificado para entregar todo o material em seu poder como sejam: (instrumento, fardamento e estante portátil) e será então desligado.

ARTIGO 29 — Do Arquivista:

- 1 — O professor escolherá um músico ou aprendiz para o cargo de arquivista, ao qual compete zelar pelo arquivo, comparecer aos ensaios e tocatas e dar avisos determinados pelo professor.

ARTIGO 30 — Das Retrêtas:

- 1 — A Banda fará uma retrêta por mês, de preferência no 1º domingo, podendo ainda fazer outra extraordinária, por determinação da Diretoria, dando aviso aos músicos com antecedência de 2 dias, preferindo os dias feriados e santificados.
- 2 — Nas festas religiosas do padroeiro da cidade, e

— 12 —

nas festas da Semana Santa, a Banda comparecerá independente de requisição.

- 3 — No dia 1º de Maio, aniversário do Grêmio, é obrigatória alvorada às 4 horas com a presença dos membros da Diretoria e todos os músicos, e as outras festividades serão realizadas de acordo com o programa elaborado.
- 4 — As tocatas religiosas, excetuando-se as constantes no nº 2 deste artigo, ou outra qualquer tocata de caráter político ou manifestação a qualquer cidadão trirriense ou não, será efetuada mediante contrato remunerado pela parte contratante, e o Presidente, o Tesoureiro e o Professor.

ARTIGO 31 — Dos Ensaios:

- 1 — Os ensaios ordinários serão sempre às terças e sextas-feiras de cada semana, podendo o professor transferi-los mediante aviso prévio, não podendo porém deixar de realizá-los salvo por motivo de força maior.
- 2 — Os ensaios iniciar-se-ão às 19 horas e terminarão às 21 horas, podendo prolongar-se até mais tarde mediante combinação do professor e músicos.

ARTIGO 32 — A Diretoria tem autoridade para alugar o salão do Grêmio, ou qualquer dependência, mediante contrato firmado em Cartório do Fórum local, ficando a parte contratante responsável por qualquer dano causado nos móveis e imóveis, indenizando o Grêmio no valor real do prejuízo. Em caso de desistência do contrato, por conveniência da parte contratante ou do Grêmio, este não indenizará o contratante pelos gastos feitos de acordo com o contrato.

ARTIGO 33 — Da Dissolução do Grêmio:

- 1 — Em caso de dissolução do Grêmio, os seus bens móveis e imóveis serão divididos com as enti-

— 13 —

dades de assistência social local que provarem com seus Estatutos que de fato prestam assistência gratuita aos necessitados.

2 — A distribuição dos bens do Grêmio para as entidades de assistência social local, só poderá ser realizada depois de aprovado em Assembléia Geral, com mais de 2/3 de sócios quites na primeira convocação e com qualquer número na segunda convocação.

3 — A convocação dos sócios para Assembléia Geral do item 2 será feita na imprensa local com antecedência de 15 dias.

ARTIGO 34 — O Grêmio será representado em juízo ou fora dêle, ativa e passivamente pelo seu Presidente e os demais membros da Diretoria.

ARTIGO 35 — Os casos omissos dos presentes Estatutos, serão resolvidos em reunião da Diretoria.

ARTIGO 36 — Estes estatutos aprovados em Assembléia Geral de 30 de agosto serão registrados no Cartório do 2º Ofício desta Comarca e posteriormente impressos para distribuição gratuita aos sócios e entrarão em vigor após o registro e distribuição.

ARTIGO 37 — O atual Presidente convocará Assembléia Geral Extraordinária para aprovação dêstes Estatutos.

Três Rios, 4/12/1968

JOSÉ DE CARVALHO

Presidente

JURACI DE ALCANTARA — Vice-Presidente

HUMBERTO FERNANDES DE OLIVEIRA — 1º Secr.

SEBASTIÃO MONTEIRO DO NASCIMENTO — 2º Secr.

MANOEL DE ARAÚJO FILHO — 1º Tesoureiro

FRANCISCO DE OLIVEIRA DUARTE — 2º Tesoureiro

CONSELHO FISCAL: Sebastião Cassiano da Silva, Mauro Mattos Cruz e João Domingues Pereira.

DIRETOR DE DISCIPLINA: João Vieira Chaves.

ANEXO 37**ATA DE ELEIÇÃO DA DIRETORIA DO ENTRERRIENSE FUTEBOL CLUBE EM
14/12/1925**

Aos quatorze dias do mês de dezembro de mil novecentos e vinte e cinco, na platéia do Cine Guarani, dessa localidade, às duas horas da tarde com a presença de muitas pessoas gradas do nosso meio social, dentre as quais notadas os srs. Áureo Teixeira dos Santos, Agente da Central do Brasil, Dr. Euteócles de Souza, chefe do 3º Depósito, Victorino José Martins, Comerciante, Nestor de Oliveira, alfaiate, Jacintho Sobrinho, proprietário, Virgílio Torno, Comerciante, Salim Chimelli, Comerciante, José da Silva Vaz, industrial, Joaquim Ferreira Álvares, Comerciante, Francisco Neves de Carvalho, Funcionário Público, Basileu R. dos Santos, Comerciante, Guilherme Bravo, redator do "Arealense", jogadores e muitas outras pessoas desta localidade. Pelo sr. Jacintho Sobrinho foi dito que, a presente reunião tinha por fim se discutir e aclamar uma Diretoria provisória para o "Entrerriense F.C.", não só para elaboração do seu futuro estatuto, como ainda posteriormente a aprovação deste e a consequente eleição da Diretoria efetiva, visto que, o sr. Áureo Teixeira dos Santos, no requinte da extrema delicadeza e boa vontade, (como é sabido) entre o comércio e o povo preparava o campo para ser doado ao clube, ainda dentro do corrente mês. Depois de várias trocas de idéias, ficou assim constituída a seguinte Diretoria Provisória: Presidente: Jacintho Sobrinho; Tesoureiro: Victorino José Martins; 1º Secretário: Nestor de Oliveira; Procurador: Joaquim Ferreira Álvares. Para a Comissão Esportiva, foram indicados os srs. Pedro Caldas, Virgílio Torno e Nestor de Oliveira; e para a Comissão Elaboradora dos Estatutos, os srs. José da Silva Vaz, Francisco Neves de Carvalho e Guilherme Bravo. Esta Comissão, logo tenha as bases do referido Estatuto, notificará a Diretoria para que esta previamente marque a respectiva Assembléia Geral. É desejo do sr. Áureo Teixeira dos Santos, entregar o campo ao Entrerriense no próximo dia 25 do corrente e competirá a diretoria provisória recém-aclamada, recebê-lo festivamente.

Nada mais havendo a tratar, foram encerrados os trabalhos e mandado passar esta ata, que vai assinada pelos presentes.

Entre Rios, 14 de dezembro de 1925

Presidente: *Jacintho Sobrinho.*
 Tesoureiro: *Victorino José Martins.*
 Secretários: *Nestor de Oliveira.*
 José da Silva Vaz
 Joaquim Ferreira Álvares.

ANEXO 38

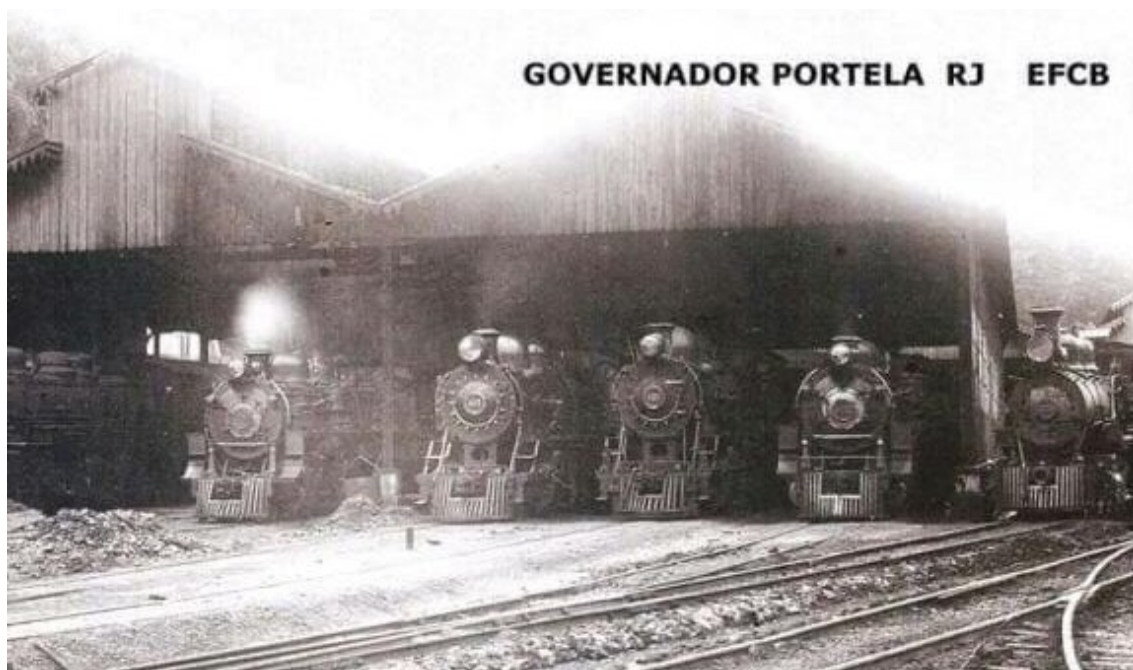
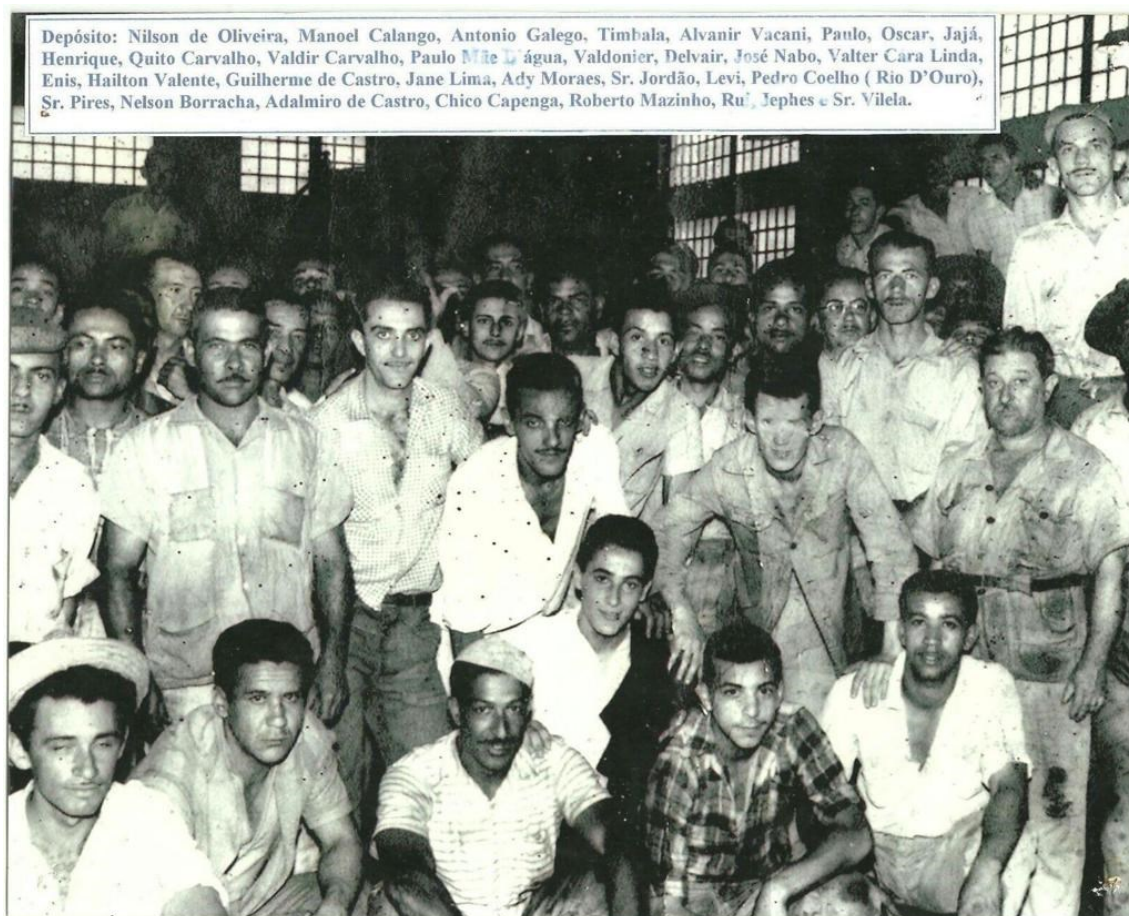


ANEXO 39



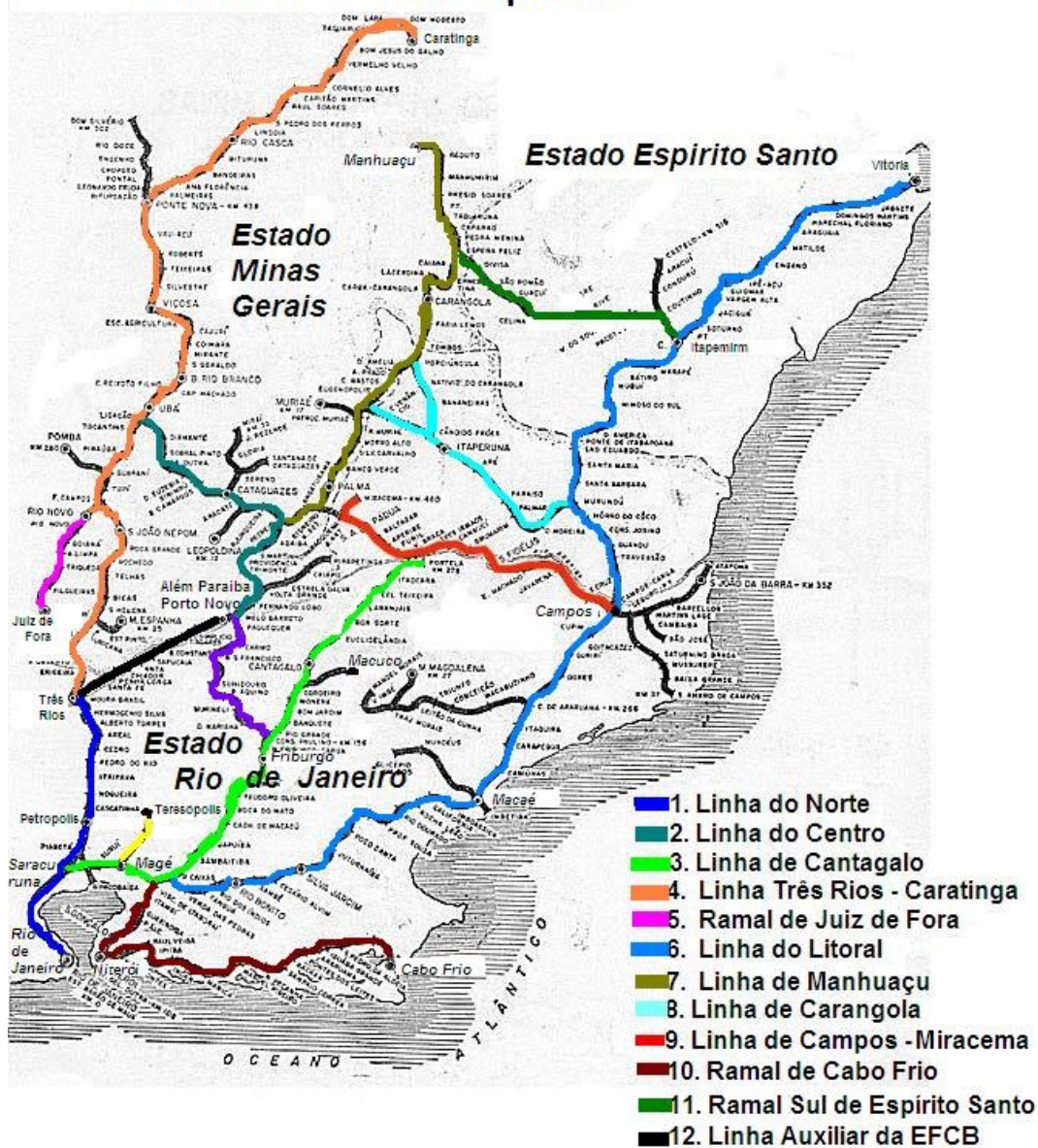
Em pé, o terceiro da esquerda para a direita estão: Manoel Vieira Chaves; ao centro, com batuta à mão, o maestro Generoso da Costa Barros e o 1º sentado, da direita para a esquerda é Antônio (Antonico) Fernandes de Oliveira, entre outros.

Grêmio Musical de Ferroviários "1º de Maio".
 Autoria desconhecida, 1920. Acervo do Grêmio.

ANEXO 40**ANEXO 41**

ANEXO 42

Estrada de Ferro Leopoldina



ANEXO 43**ANEXO 44**



ANEXO 45

A Igreja de São José no bairro do Triângulo.

ANEXO 46

ANEXO 47**ANEXO 48**

ANEXO 49

Corpo de Diretores do Grupo Dramático Dias Braga



ANEXO 49**NOME DOS PRINCIPAIS FUNDADORES DA CIDADE E SEUS ENVOLVIMENTOS COM A FERROVIA, ARTES E ESPORTES.**

NOME	TIPO DE MIGRAÇÃO	ORIGEM	ATUAÇÃO	ATUAÇÕES SOCIAIS
<i>Abraão José Mansur</i>	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armazinhos	Teatro (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)
<i>Acácio Ferreira Álvares</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	
<i>Alberto Domingos Ferreira</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	
<i>Alexandre Kalil</i>	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armazinhos	Teatro (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)
<i>Anselmo Coriolano</i>				
<i>Antenor Motta</i>			Trabalhava na Justiça (não sabe em qual função)	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Antônio Borges</i>			Ferroviário - Maquinista	
<i>Antônio Eleotério</i>			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Antônio Ferreira Álvares</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	Teatro
<i>Antônio Ferreira da Silva</i>			Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Arlindo Batista</i>			Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Augusto Belizário</i>			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio/ Teatro
<i>Áureo Teixeira dos Santos</i>			Agente da Central do Brasil na Estação Local	Diretoria de Futebol - Entrerriense
<i>Basileu Rodrigues dos Santos</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante – Armazém de Secos e Molhados	Teatro
<i>Benardino Osório</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	
<i>Carlos dos Santos Vidal</i>			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Carmo Nunes dos Santos</i>			Ferroviário	Músico do Grêmio Musical 1º de Maio / Teatro
<i>Demerval Guimarães</i>				
<i>Eliezer da Silva Fonseca</i>			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Ernesto Silvio de Mattos</i>			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Esthefânia Carlinda Álvares</i>			Esposa do sr. Antônio Ferreira Álvarez	Músico – Maestro do Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Eteócles de Souza</i>			Chefe do Terceiro Depósito	Teatro - Atriz
<i>Felisberto da Silva</i>			Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Fiúza de Vaz Lima</i>			Ferroviário	Fundador do Grêmio Musical 1º de Maio / Futebol
<i>Francisco Neves de Carvalho</i>			Escriturário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio/Teatro
<i>Generoso da Costa Barros</i>			Ferroviário	Músico – Maestro do Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Geraldo Duarte</i>	Brasileiro / Mineiro		Operário do 3º Depósito	Músico – Maestro do Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Henrique Schmitz</i>	Brasileiro / Mineiro (filho de alemães)		Comerciante - Loja de Móveis	Teatro – Emprestava Moveis para o cenário
<i>Hercília Pereira</i>			Professora	Teatro
<i>Herminia Torres</i>			Professora	Teatro
<i>Hérzi Ferreira</i>			Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Jacob Schmitz</i>	Brasileiro / Mineiro (filho de alemães)		Operário do 3º Depósito	Futebol
<i>João Chaves</i>			Ferroviário	Músico do Grêmio Musical 1º de Maio / Teatro
<i>João Duriez</i>			Ferroviário	Comissário de Menores
<i>João Nery Gama</i>	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Joaquim de Carvalho</i>			Comerciante de Cereais	Teatro (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)
<i>Joaquim Ferreira Alvares</i>	Estrangeiro	Português	Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>Jorge Moor</i>	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armazinhos	Diretoria de Futebol - Entrerriense
<i>José de Araújo Gama</i>			Operário do 3º Depósito	
<i>José Longa</i>	Estrangeiro	Português	Ferroviário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
<i>José Nasser</i>	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armazinhos	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
				Teatro - (ajudava nas doações e arrecadações para cenários e construção da sede própria)

Justino Gomes Sobrinho			Ferrovário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Luiz da Silva Cordeiro			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Manoel Carlos Gomes			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Manuel Vieira Chaves			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Mario Batista			Ferrovário	Músico do Grêmio Musical 1º de Maio
Michel José Farah	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos	Diretoria de Futebol - Entrerriense
Miguel Hagge			Comerciante de Cereais	
Oscar Reis			Ferrovário	Teatro – Construía cenários
Pedro Chimelli	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos	Diretoria de Futebol - Entrerriense
Pedro Torno			Proprietário de Oficina e Serralheria – As margens da Estrada União Indústria, mais tarde para Entre-Rios	Futebol
Pedro Ribeiro Moura			Ferrovário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Quintino Pinto Álvares	Estrangeiro	Português	Comerciante de Cereais	Diretoria de Futebol - Entrerriense
Rezhala Kalife	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos	
Salim Chimelli	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos	Diretoria de Futebol - Entrerriense
Severino José Ferreira			Operário do 3º Depósito	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio
Simão Kalife	Estrangeira	Sírio / Libanês	Comerciante – Venda de Fazendas e Armarinhos	Músico – Maestro do Grêmio Musical 1º de Maio
Sinélio de Lima e Silva			Ferrovário	Fundador Grêmio Musical 1º de Maio/Teatro
Vicente Dias			Comerciante – Proprietário da Confeitaria Guarany	Teatro
Violeta Silveira			Atriz Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo Filha de Isaltino da Silveira	Teatro

Virgílio Torno	Estrangeiro	Português	Comerciante	Diretoria de Futebol - Entrerriense
-----------------------	-------------	-----------	-------------	-------------------------------------

APOSTOLADO DA ORAÇÃO

	ESPOSO	PROFISSÃO	PROFISSÃO DO ESPOSO	ENVOLVIDO COM ATIVIDADES ARTÍSTICAS?
ALVA COUTINHO CARVALHIDO	Casada	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo Vereadora	Diretor do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo	
ÁUREA SALDANHA	Casada	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo Vereadora		Teatro
CANDIDA DA SILVA ROCHA	Casada	Trabalhava na Justiça		
GEORGINA MARTINS	Casada	Trabalhava na Justiça		
GERTRUDES COELHO				
HERMENEGARDA MALTA DA SILVA	Casada	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo	Ferrovário	Teatro
LUÍZA DAMIANA DA SILVA (Chamada de Chinesa pelo alhar oriental)	Casada	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo		
LUÍZA DAMIANA DA SILVA (Chamada de Chinesa pelo alhar oriental)	Casada	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo		
MARIA DA CONCEIÇÃO OLIVEIRA	Solteira	Professora – Trabalhou no Asilo	Ferrovário (Pai - Tonico de Oliveira)	Teatro
MARIA POLICENA AMANCIO DE JESUS				
ORMINDA COELHO VASCONCELOS	Dr. Vasconcelos	Professora do Grupo Escolar Condessa do Rio Novo	Médico	

FUNDADORES DA LIGA CATÓLICA JESUS, MARIA E JOSÉ

NOME	PROFISSÃO		
Antônio de Oliveira (Tonico)	Ferrovário		
Antônio Prevato	Comerciante		
Dr. Manoel Cunha	Médico		
Dr. Vasconcelos	Médico		
José Lamas	Ferrovário		

José Moura	Comerciante		
José Pinto	Ferrovário		
Manoel Muniz Sátiro de Lima	Ferrovário		
Sebastião Monteiro Nascimento	Ferrovário		

ANEXO 50

Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio ha mais de 60 anos

**ANEXO 51**

Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio a mais de 60 anos



ANEXO 52

Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio a mais de 60 anos

**ANEXO 53**

Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio a mais de 60 anos



ANEXO 54

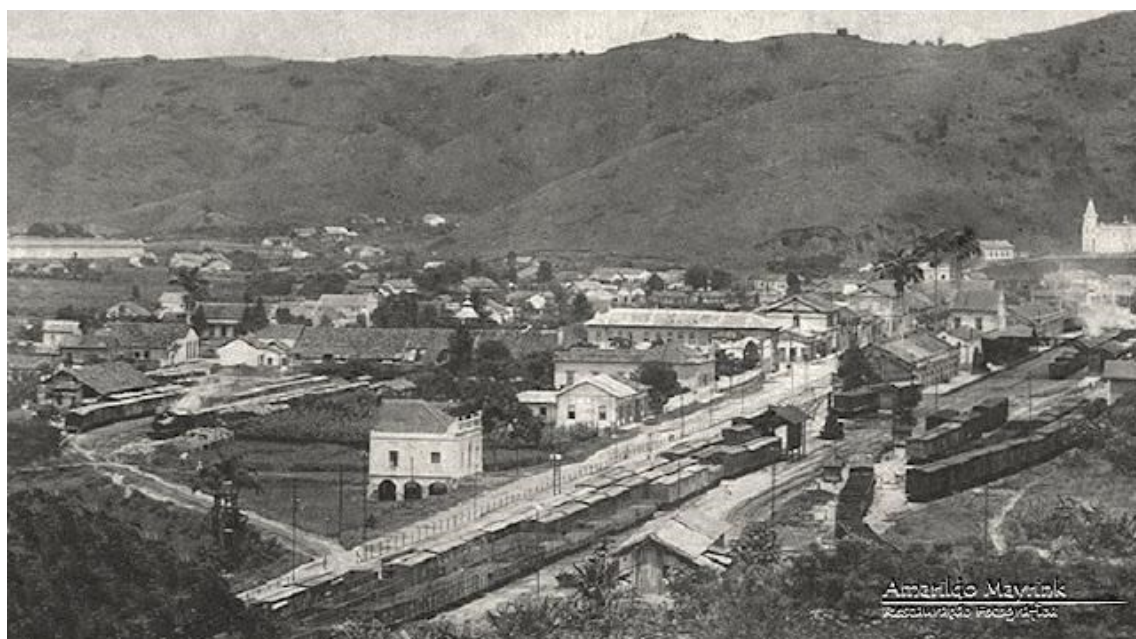
Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio a mais de 60 anos



ANEXO 55

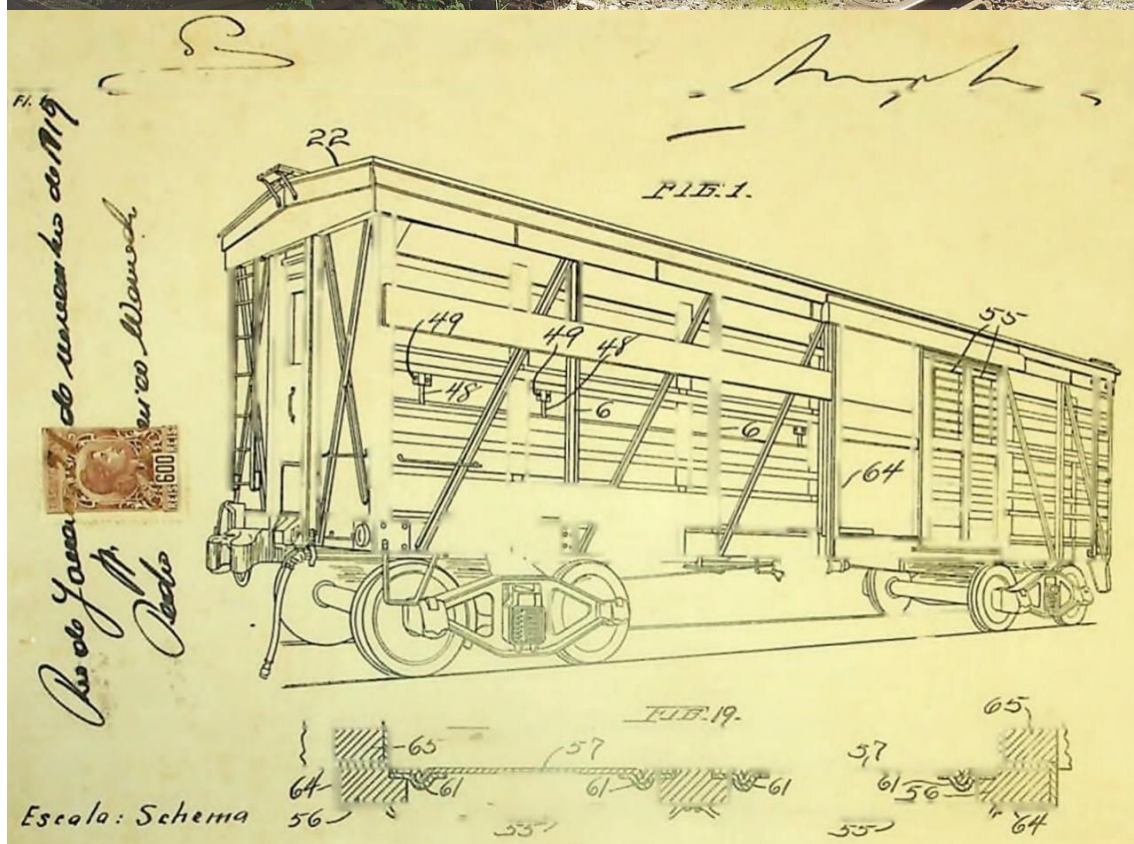
Imagens do acervo pessoal do Srº Sebastião Cassiano da Silva. Músico do Grêmio Musical Primeiro de Maio a mais de 60 anos



ANEXO 56

ANEXO 57

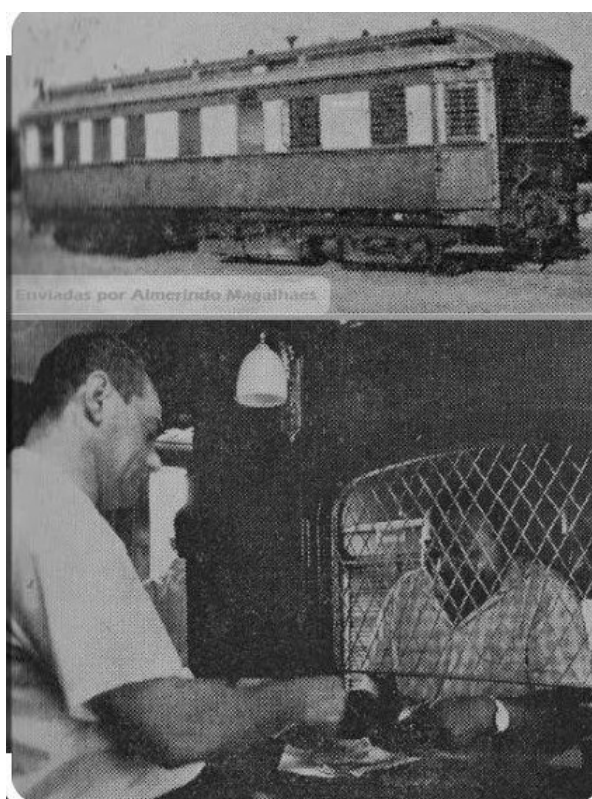
Trem-gaiola para transporte de animais.





ANEXO 58

O carro (vagão) pagador era utilizado para o transporte de dinheiro, para o pagamento de funcionários da ferrovia e também à serviço de bancos, pois nesta época não existia os caminhões blindados como hoje, então todo o dinheiro era transportado por ferrovia.



ANEXO 59**Projeto Memória ferroviária.**



PROJETO MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Convite



Convidamos ao Ilmo.(a) Senhor(a) para participar do segundo encontro do "Projeto Memória Ferroviária", onde Ferroviários estarão relatando como era o dia-a-dia de trabalhadores do 3º Depósito Ferroviário de Três Rios nas décadas de 1940 e 1950.

O projeto visa perpetuar o elo existente entre a cidade de Três Rios com o desenvolvimento advindo com a ferrovia.

Esse projeto tem por objetivo levantar dados que farão parte de um acervo do Museu Audio e Visual, que ficará disponível para pesquisa na Casa de Cultura. Coordenando os trabalhos teremos a Professora Célio C. Aguiar Lima, Mestrando em História Social na UFF com a Dissertação sobre o seguinte tema: "A Comunidade Vinda dos Trilhos".

O segundo encontro acontecerá no dia 06/10/2005 às 16h30min na CASA DE CULTURA DE TRÊS RIOS, situada na Praça São Sebastião, 224, Prédio do Antigo Fórum, 2º andar.

Desde já, contamos com sua ilustríssima presença.

Realização:



CONSELHO
MUNICIPAL
DE CULTURA
TRÊS RIOS-RJ



COORDENADORIA DE CULTURA

Digitalizada com CamScanner

APÊNDICES

APÊNDICE A - DEPOIMENTO DO Sr. GERALDO DUARTE EM JUNHO/1997 NOS SEUS 89 ANOS³⁰⁰

GERALDO DUARTE

Filho de Manuel Duarte Conteiro e Angelina de Oliveira Duarte, nascido em 28 de junho de 1908 em São José das Três Ilhas/MG, hoje Distrito de Belmiro Braga/MG. Foi casado em primeiras núpcias com Maria de Mattos Carvalho com quem teve um casal de filhos: Orlem (falecido) e Regina (residente no Rio de Janeiro).

Em segundas núpcias casou-se com Zulmira de Jesus Pereira com quem teve duas filhas: Ângela Maria Duarte de Brito e Vera Lucia Duarte Marques, ambas residentes na cidade de Três Rios/RJ. Trabalhou por 35 anos como Artífice de Obras e Metalurgia nas dependências do Antigo 3º Depósito Ferroviário da Central do Brasil.

Ingressou nas fileiras do Grêmio Musical 1º de Maio de Três Rios/RJ em 1926, quando completou 18 anos e lá permaneceu até 1992, quando, aos 84 anos, por motivo de doença, parou de tocar seu bombardino, companheiro de muitos anos.

Deixou de ser músico, mas continuou sendo o grande amigo, sempre presente nos grandiosos momentos daquela instituição cultural ao qual dedicou 66 anos de sua vida como músico, maestro e professor.

Pertenceu à ORDEM DOS MUSICOS DO BRASIL – Conselho Regional do Estado do Rio de Janeiro, na qual possuía a carteira de nº 052 e inscrição nº 099.

Faleceu em 02 de março de 2000, ano em que completaria 92 anos.

³⁰⁰ Depoimento/entrevista realizada pela sua filha Ângela Maria Duarte de Brito, que cedeu os manuscritos originais para esse trabalho permitindo o uso e publicação dele.

Angela Maria Duarte de Brito - 76 anos, filha do Maestro Geraldo Duarte do Gremio Musical Primeiro de Maio por 50 anos. Entrevista Concedida em 24/10/2023 das 10:00 as 12:00 hs.

Como foi o seu despertar para a música?

G.D. *Iniciei meus estudos de música aos 12 anos juntamente com meus companheiros de escola em São Jose das Três Ilhas/MG, lugar onde nasci em 28 de junho de 1908, e que na época pertencia a Juiz de Fora/MG.*

Quando veio para o Grêmio Musical 1º de Maio em Três Rios?

G.D. *Aos 18 anos de idade morava no Rio de Janeiro com minha família, fomos para lá à procura de emprego. Aconteceu na época, uma epidemia de varíola e por isso vim com meus pais e irmãos para a vila de Entre-Rios para nos abrigarmos na casa de uma tia. Isso aconteceu em 1926. Aqui encontrei um amigo lá de São José das Três Ilhas/MG chamado Lázaro Torres que me levou até a sede do Grêmio Musical 1º de Maio que se localizava no final da rua XV de Novembro mais precisamente na casa da viúva “Penna”.*

Fui apresentado ao maestro “Zico” (Generoso da Costa Barros) que gostou do meu desempenho. Toquei na época Sax-Horne e ele me convidou para ficar na banda. Ganhei uniforme e já no final do mês de agosto fiz minha primeira apresentação em público na festa de Bom Jesus de Matosinhos.

Lembro-me que íamos de trem até Werneck (pertencente a Paraíba do Sul/RJ) e depois íamos a pé até o local da festa.

Devo ressaltar que meu ingresso na Banda 1º de Maio, que era formada por operários do 3º Depósito, proporcionou a mim e a meu pai Manuel Duarte Conteiro, “Du”, na época desempregados, a oportunidade de ingressarmos na antiga Central do Brasil.

Como era a receptividade da Banda naquele Tempo?

G.D. *O povo gostava muito da Banda 1º de Maio que era sempre muito requisitada para tocar. Naquele tempo, não havia outras diversões e a Banda de Música era a Festa da Cidade. Estava sempre presente em festas cívicas, religiosas ou esportivas tanto aqui na Vila de Entre-Rios, como nas cidades circunvizinhas. Tocávamos muitas vezes no cinema que existia na praça hoje denominada Praça da Autonomia.*

Como chegou ao cargo de Maestro?

G.D. *O meu relacionamento com o Maestro “Zico” sempre foi bom. Tinha por ele muito respeito e amizade e como eu já integrava a banda há algum tempo acharam a diretoria e os músicos, que eu estava à altura de substituí-lo na regência da mesma, o que fiz sempre com muito prazer e dedicação.*

Muitos anos depois deixei esse cargo e ficando apenas como músico da Banda, tocava Bombardino, e professor de música na Escola de Música Generoso da Costa Barros.

Do repertório da Banda, quais as músicas de sua preferência?

G.D. *Gosto muito das músicas de autoria do Maestro Joaquim Naegele, principalmente o dobrado “Ouro Negro” que tocamos na Rádio Nacional quando de nossa participação no programa “A Lira de Xopotó”³⁰¹. Aprecio também o dobrado americano “Washington Poust”.*

Que mensagem deixa para os que querem se iniciar na música?

G.D. *A música é uma arte e todos aqueles que se sintam atraídos por ela devem se dedicar ao seu estudo com amor e disciplina. Os jovens têm na música além do prazer, a oportunidade de desenvolver seus dotes artísticos, a oportunidade de se encaminhar para um futuro promissor. Tive vários alunos que puderam fazer uma bonita carreira através da música.*

³⁰¹ Este programa nas décadas de 50 e 60, era uma das maiores audiências no rádio do Brasil – a TV estava no começo – levado ao ar pela Rádio Nacional, do Rio de Janeiro, pelo radialista Paulo Roberto em 1954. O programa era apresentado pelo radialista Paulo Roberto e o cantor Jararaca (da dupla com Ratinho). Esta apresentação foi a última da Rádio, pois logo após o programa acabou, já que a Rádio Nacional pertencia ao Governo e, claro, apoiava o presidente João Goulart, que dias depois foi deposto. **APUD:** <http://jornaltribunadonorte.net/noticias/banda-euterpe-na-lira-do-xopoto/>

APÊNDICE B - ENTREVISTA COM A Sra. ANGELA MARIA DUARTE DE BRITO EM 18/08/2023³⁰²

A senhora começou “se dar por gente”, digamos assim como os antigos, e ter esse contato maior com a banda por causa do seu pai, que foi músico, professor de música e maestro por quase cinquenta anos, e pelo que seu pai falava, qual a relação que tinha dos músicos com a ferrovia?

A.B - Era muito grande, porque ele falava, ele veio aqui para Três Rios. Ele é um papai, nasceu em São José das 3 ilhas, depois eles foram para o Rio. Na época, teve a varíola. Aí na época da varíola, eles vieram para cá. E ele entrou na banda primeiro e conseguiram serviço para ele e o pai dele na ferrovia. Foi através da banda que ele conseguiu um emprego na central primeiro. Era normal isso, o pessoal entrar para a banda ir para central, essa relação era comum. Isso porque os músicos eram trabalhadores da Central. Um ia chamando, ajudando o outro. Quem entrava na banda era convidado a ir para a Central e quem era da Central era convidado para fazer parte, mesmo não sendo músico, mas para compor a diretoria da banda.

Muitos Ferroviários na Banda?

A.B. - Quase todos. Nem sei se existiria a Banda sem os FERROVIÁRIOS. Meu pai comentava sempre e eu via que os colegas de trabalho do meu pai eram os músicos da banda. Assim como muitos se envolviam com teatro e seus filhos e filhas (de FERROVIÁRIOS) movimentavam e se envolviam.

E seu envolvimento com o teatro?

A.B. - Não, eu sou frequentadora, frequentei muito teatro aqui. O tempo que tinha vários elencos é. Eu me lembro muito do teatro na banda Primeiro de Maio. O Teatro funciona, exibia seus espetáculos e peças na Banda do Grêmio Primeiro de Maio.

³⁰² *Angela Maria Duarte de Brito* - 76 anos, filha do Maestro Geraldo Duarte do Grêmio Musical Primeiro de Maio por 50 anos. Entrevista Concedida em 24/10/2023 das 10:00 as 12:00 hs.

Isso mesmo, na banda que era o teatro. .Era porque ainda não existia aquele prédio ali na praça, os Grupos Teatrais são muito anteriores que o prédio do Teatro, aquele ali na praça. Antes de se apresentarem na Banda eu não sei onde se apresentavam, mas sei que já havia apresentações muito, mas muito antigas.

Com 14, 15 anos eu ia muito. Todo mês tinha uma peça de teatro, na banda Primeiro de Maio, que o palco tinha tudo ali direitinho, e todo mês eram vários elencos. Tinha um elenco do Ajax, Salgueiro, tinha do Mário Barbosa e cada elenco apresentava uma peça. Um mês inteiro era do Ajax Salgueiro. No mês seguinte vinha do Mário Barbosa, depois vinha do outro. Eram vários elencos, então, enquanto um ensaiava outro estava no mês de apresentação. Para o próximo mês e era ali no Grêmio Primeiro de Maio e depois que eles iam construindo ali naquele terreno onde eu não sei se aquilo foi dado pela prefeitura, eu não sei, eu sei que eles começaram aquela obra que ele foi muito devagar para ele fazendo, foi fazendo. Eu sei que depois para terminar as obras e tudo, o governador era o Celso Peçanha e ele injetou bastante dinheiro ali, deu um impulso ali, então, e agradecimento eles colocaram o nome no teatro Celso Peçanha, em homenagem a ele.

APÊNDICE C - ENTREVISTA COM O Sr. AROLDO CHISTOVAN DE LIMA EM 02/12/2023³⁰³

Eu não fui ferroviário, mas fui engraxate na Estação Ferroviária Leopoldina na década de 1950. Naquele tempo, só havia ônibus para Petrópolis, nem para o Rio se tinha. Era muita movimentação, muitas pessoas embarcando e desembarcando dos trens, a Estação sempre cheia. Quem vinha de São Paulo para o Rio passava aqui. Quem ia de São Paulo para Minas tinha que descer aqui para pegar o outro trem. Todos os trens que vinham de Minas Gerais passavam aqui e o Rio de Janeiro era a capital da República.

Aqui, o emprego de ferrovia era ferrovia, não tinha mais nada. A gente trabalhava na Leopoldina, trabalhava na Central, era tudo ferroviário. Lá, no 3º Depósito, nós saímos da escola e íamos almoçar ali. Os alunos da Escola Profissional Jorge Franco almoçavam no 3º Depósito. Estudávamos das 07:00 às 11:00 e depois do almoço, das 12:00 até as 16:00 íamos para a oficina para o setor da profissão que estávamos estudando. Era registrador, fresador, mecânico, caldeireiro, ferreiro. Que os alunos da escola profissional não almoçavam na escola.

Eu considerei um verdadeiro crime ter fechado aquela escola, aquela escola teria que ser ampliada, diversificada, mais ainda a produzir profissionais e eram grandes profissionais, saíram para vida, saíram dali porque os professores eram de primeira qualidade, até porque as pessoas estudavam e praticavam. Nós tínhamos Educação Física todos os dias das 07:00 às 08:00, depois íamos ao vestiário, tomava banho e colocava o uniforme.

Meu pai não era ferroviário, era taxista, foi o 2º taxista que naquela época se chamava “choffer” a ter um ponto em Três Rios. Naquele época os taxistas trabalhavam próximo à Estação, de terno e chapéu. Chamava-se Antônio Lima. Isso em 1929. Meu pai veio de Teresópolis para cá, e foi trazendo os irmãos para

³⁰³ Aroldo Chistovam de Lima, 88 anos, político local; Entrevista concedida em 02/12/2023 das 10:00 às 11:30

trabalhar. O primeiro a vir foi meu tio, Pedro Lima. Ele veio para Areal. De lá ele veio para cá e foi trazendo os irmãos.

Entre-Rios naquela época era a terra das oportunidades. Pela quantidade de pessoas que passavam e se fixavam aqui, todo tipo de comércio e negócio prosperava.

De engraxate fui trabalhar de motorista revezando com meu pai. Meu pai trabalhava no taxi de dia e eu de noite. Comecei em 1960. Meu pai tinha um Lincoln 37. Nossa, bebia pra cacete, e era o carro pesado, aquele motorzão na frente. Dava muita viagem. Perdeu o Trem, só o taxi. Não havia ônibus. Só um horário por dia para Petrópolis. Santa Fé, Miguel Pereira, Vassouras, Chiador, Penha Longa.

Carro antigo, a borracha da porta não vedava direito. Você pegava uma corrida, com uns 60 km de estrada de terra. O passageiro descia e batia a roupa, saía aquele poeirão – (risos).

A profissão de chaveiro. Um cunhado que até ensinou a ele. Depois ele ensinou alguns da família, era mais leve o serviço. Aí meu pai ficou direto como chaveiro e eu fiquei direto como taxista.

APÊNDICE D - ENTREVISTA COM O Sr. LUIZ AUGUSTO ROCHA DIAS EM 29/11/2023³⁰⁴

Eu comecei no teatro de uma forma engraçada. Eu sempre gostei muito de teatro, desde criança. E assisti uma peça de teatro dirigida por um amigo, chamada “A Força do Perdão”. Essa peça é muito interessante, com cenas muito assim, adequadas, e eu fui assistir com (...). Eu pedi para assistir nos bastidores, queria conhecer como funcionava e deixaram. Quando cheguei lá, o Ledemar era o sonoplasta. Quando ele foi colocar o disco para rodar, arreventou uma correia do toca-discos. Aí ele me disse, você vai rodar o disco com o dedo, não podemos ficar sem o som. Ajudei e passei a ser parte integrante da peça.

Entrei para o teatro rodando o disco com o dedo. Até hoje não deixei o teatro, sempre que posso, gosto muito, mesmo com meus 92 anos. Sou de 1931. Eu sou da época do estouro do trem. Minha mãe e minha família fugiram para Paraíba do Sul quando chegou a notícia, e nós ouvíamos tudo. Eu era muito pequeno. Apenas escutava os estouros e o que minha mãe dizia. Nasci em Três Rios. Ao lado do Banco do Brasil, havia duas casinhas. Lá eu nasci, onde posteriormente foi o SAMDU (Serviço de Assistência Médica Domiciliar e de Urgência). Meu pai era pedreiro, de Paraíba do Sul, mas havia uma tradição, não sei se seria essa palavra, mas todos iam trabalhar na ferrovia. Meu irmão foi, eu não.

Fui presidente do Grêmio Musical Primeiro de Maio por volta de 1977. Uma coisa engraçada. Eu estava em casa e o músico “Ferreirão” chegou aqui em casa e me chamou. Pediu que eu fosse lá na Banda para tomar posse como presidente. Falei que nem candidato a presidente havia sido, mas, colocaram meu nome e eu fui eleito. Eleito sem me candidatar. Um detalhe importantíssimo, nunca fui músico e não sei uma nota musical, conhecia o pessoal lá, o Srº Geraldo Duarte, maestro. Fui presidente do Entrerriense também, por duas vezes. Entre 1973 e 1974 mais ou menos. Nesse ano ele foi campeão invicto.

³⁰⁴ Luiz Augusto da Rocha Dias, 92 anos, ex-presidente do Entrerriense Futebol Clube, do Grêmio Musical 1º de Maio, e do GATVIC – Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correa; Entrevista concedida em 29/11/2023 das 14:00 às 15:30

Sabe, interessante demais. A cidade aqui tinha muito ferroviário. Era uma barulhada de tamanco para lá, tamanco para cá. O pessoal da ferrovia, do 3º Depósito usava e era muita gente. No horário de entrada e saída se ouvia de longe o barulho dos tamancos. Era uma bateria, uma música, o barulho dos tamancos.

Meu irmão mais velho se casou com uma moça que o pai dela trabalhava na ferrovia e arrumou para ele lá. Ele era chefe de algum setor lá. Ele ganhou a noiva e um emprego. (risos)

Eu fui contabilista, bancário, professor de matemática no Colégio Entre-Rios. O Juquinha e o Girlei que vieram a ser donos do colégio foram meus alunos. Estudei e fiz o concurso para Fiscal de Rendas, fui aprovado e me aposentei lá, como Auditor Fiscal da Receita Federal.

Quase todo mundo aqui era ferroviário. Principalmente do 3º Depósito ferroviário para consertar máquinas aqui. O maquinista era o “príncipe” da ferrovia, é o que ganhava mais, tinha mais prestígio. Era casado com a irmã da minha mãe. Ele ficava até meia noite quando passava um trem e ele precisava estar na estação. Ele morava numa casa perto da estação.

Voltando ao teatro, fui descobrir depois de muitos anos que meu avô foi fundador de um grupo de teatro, o Grupo Dramático Dias Braga. Meu avô era dono da Confeitaria Guarany, era dono do Cinema Guarany e seus filhos tocavam nos filmes. Era cinema mudo com música ao vivo. Vinha uma pauta de músicas indicando qual deveria ser tocada em momentos determinados do filme.

A estação era bem movimentada. Os maquinistas batiam com uns martelinhos nas rodas, isso porque elas costumavam quebrar. Com o som que fazia do martelinho ele sabia se precisava trocar ou não. E se precisasse trocar, trocava aqui mesmo no 3º Depósito e enquanto isso, já tinha uma máquina reserva para prosseguir viagem. Aqui era um apoio técnico da ferrovia para São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

O pessoal da ferrovia na época, não posso dizer que ganhava bem ou mal, mas que era o melhor salário da região. Era um emprego certo, firme, seguro. Tinha a turma da manutenção das linhas, chamado “soca”, tinha o pessoal da estação, tinha as equipes do Depósito.

A banda era formada por ferroviários. O futebol era todo de ferroviários. Qualquer coisa que fosse fazer, futebol, teatro, banda, só podia ser depois das 16:00, quando o pessoal da ferrovia saía do trabalho.

Eu moro nesta mesma casa desde os 03 anos de idade. Estou com 92 anos. Vi o Entrerriense ser construído, vi a Banda do Grêmio Musical 1º de Maio ser construída, sua sede, vi as obras da Matriz de São Sebastião, hoje essa região é central da cidade, mas naquela época era um fim de mundo. O rio vinha até aqui perto de casa. Depois que foi construída a Beira Rio. Aqui no portão enchia de lama.

Carro na cidade era raro. Tinha o Dr. Barros Franco, o Americo Silva, dono do Moinho de Trigo, mais um ou outro. O transporte oficial era a pé e um bem de custo razoavelmente elevado era a bicicleta. Ter uma bicicleta não era tão simples. Era caro. Elas eram importadas.

Você sabia que tenho 67 anos de casado? Vou te dar dois conselhos: 1º) Não tenha ciúme; 2º) Viva em conjunto. Minha esposa sabia que eu lidava com homens e mulheres na Banda, no Entrerriense, no Teatro, mas só estava presente nas apresentações. Nunca gostou, mas nunca me impediu, ia como expectadora. Nunca ficou me fiscalizando. Minha esposa também é aposentada e ganha bem, mas nunca teve meu dinheiro ou dinheiro dela, sempre foi nosso, juntávamos e virava uma coisa só, projetos em comum, conversávamos.

APÊNDICE E - ENTREVISTA COM O Sr. SEBASTIÃO CASSIANO DA SILVA EM 12/12/2023³⁰⁵

É verdade que muita gente que está desempregada, ia tocar na banda e arrumava serviço para ele lá?

Sim, verdade, inclusive eu. Tinha um engenheiro que veio no Rio, Vaucresis Correia Meirelles. Ele que me ajudou a aposentar com a burocracia dos papéis. Quando cheguei de Sapucaia para cá, fui trabalhar com meu irmão nas olarias do Silvio Guaraciaba de Almeida. Ele era o Delegado de Paraíba do Sul. Naquele tempo, o delegado era quase o presidente da República. O que ele falou estava falado e era como lei. E eu era empregador, 15 anos. Uns 15 anos, 20 anos lá no Município de Sapucaia. Minha tia que lhe trouxe. Chamava Alina e da Silva. Vamos botar o menino lá para ele não ser apenas roçador de pasto. Eu saí do rabo da enxada. Lá na olaria aprendi o ofício de mecânico.

Meu irmão era mecânico e me colocou para aprender. Era meu irmão mais velho e meu padrinho, chamava Antônio Cassiano da Silva. Era 12 cerâmicas e ele era o chefe da mecânica. Meu pai era empregado na Central do Brasil lá em Sapucaia. Ele era guarda naquela época lá na estação. Trabalhava 24 horas e folgava 24 horas. Nas folgas pegava na enxada para criar os filhos. Minha tia Alina, irmã da minha mãe, falou com meu pai se ele queria que eu tivesse uma vida igual a dele ou melhorasse. Ele respeitava muito minha tia e deixou ela me trazer. É. Ele é seu filho, mas é. Aqui, já. É, mas minha mãe é minha. Explicava ela. É irmã da minha mãe. Eu tinha 12 anos e vim trabalhar com meu irmão nas cerâmicas. Entrei na Central com 27 anos. Mas me colocaram na “soca”, manutenção de linhas e trocas de dormentes.

Não me deram oportunidade na oficina, sempre colocavam outros e eu fui ficando na “soca” até aposentar. Sempre tinha uns “filhinhos de papaizinho” que eram levados para a oficina.

Meu pai era escravo, mas não chegou a apanhar, já nasceu na “Lei do Ventre Livre”. Ele nasceu em 1884. O nome do meu pai era Luiz Cassiano da Silva. Minha mãe também só não batiam nela porque nasceu em 1887.

³⁰⁵ Sebastião Cassiano da Silva, 93 anos, Ferroviário, Músico do Grêmio Musical 1º de Maio. Entrevista Concedida em 12/12/2023 das 14:30 às 16:30 h.

Depois da abolição deram para meu pai a fazenda da Conceição. Chegaram uns alemães e soltaram bois na roça do meu pai. Meu pai ia fazer o que? Meter a enxada e foice neles para ser preso? Meu pai abandonou as terras para lá, veio trabalhar na estação e na roça dos outros.

Meu pai não tinha documento, nada. Falaram com ele para ficar com as terras. Depois que meu pai tirou documento para trabalhar na Central do Brasil.

Naquela época era tanta dificuldade que até as pessoas quando morriam eram levadas no “bate-e-volta”. Era um caixão de ferro feito na Central do Brasil que abria o fundo, tinha umas tramelas, o difundo caía e trazia para outro usar. Lá em Sapucaia em vi muito enterro carregando no lençol.

Meu pai era assim, homem de verdade. Se alguém falasse “vou bater no seu filho” ele dizia, pega agora e bate que depois eu vou te bater. E se o homem não batesse papai dizia, agora vou te dar uma coça só por falar em bater num filho meu.

La na Central do Brasil eu conheci o Sr. Geraldo Duarte, maestro do Grêmio Musical 1º de Maio. Eu já tocava instrumentos de cordas, ele me ensinou a ler partitura, comecei no trombone de Pisto e Passei para o Trombone de Vara. Ele gostava de mim e eu dele, ele foi meu padrinho de casamento. Ele era casado com a dona Zulmira. Uma portuguesa grandona, brava – rsrs.

O Sr. Geraldo passava aqui em casa à tarde e pedia minha esposa para fazer frango com quiabo que a noite ele vinha jantar com a gente. Ela fazia um quiabo que ficava verdinho e sem baba. A nossa amizade era tão bonita que ele pedia e a gente fazia, seja ovo, verdura. Éramos colegas de trabalho, colegas na banda e amigos em família. A gente se reunia e tudo terminava em música, a música está no sangue.

Saía uma turma do Depósito, de diversas partes da ferrovia para ir aos ensaios da banda. Eu já tocava violão e viola. Até pouco tempo eu tocava nas missas na Igreja de Santa Luzia aqui na Vila Isabel. Então eu já tinha noção de harmonia e ritmo. Lá eu aprendi a melodia. Era um encontro dos colegas de trabalho de diversos setores depois do trabalho. Todos eram ferroviários.

Viajávamos muito, em diversas apresentações, festivais, ganhávamos sempre. Chegamos a tocar várias vezes na Sala Cecília Meirelles no Teatro Municipal. Nos festivais de bandas éramos sempre a 1ª colocada.

O Geraldo Duarte tocava qualquer partitura no seu bombardino. Uma nota errada ele falava “menino, deixa de ser mentiroso!!! Não é isso que está escrito aí”.

Essa era a palavra que ele tinha. “Mentiroso não tem essa nota aí” ou “você está inventando”. A nota é essa, e tocava no Bombardino. Eu nunca vi ninguém escrever uma música. O Geraldo Duarte, sem grandes instruções, conservatório, escrevia arranjos admiráveis. O Sr. Antônio quando chegou para a banda, o seu Geraldo viu que ele tinha mais capacidade e entregou a banda para ele e, foi sentar-se entre os músicos. Continuou como músico. O prazer dele é estar na banda. Humildade total mesmo tendo uma capacidade ímpar. Senhor Geraldo entregou a banda para ele. E foi se sentar na bancada. Seu Geraldo era um cara humilde, ele não se importava em ser um músico ou maestro, queria ver acontecer.

APÊNDICE F - ENTREVISTA COM O Sr. LEDEMAR MENDES FRANCO EM 25/11/2023³⁰⁶

Eu, Ledemar Mendes Franco, sou nascido em Entre-Rios a 09/04/35. Tenho 88 anos. Meu pai tinha uma fábrica de ferraduras, depois vendeu aquilo e foi trabalhar com meu tio num açougue. Nasceu num sítio em Moura Brasil, perto da estação Ferroviária de Moura Brasil. Quando meu avô morreu, os irmãos venderam o sítio e cada um seguiu para um lado. Trabalhei em diversos lugares, São Paulo, Juiz de Fora, Rio de Janeiro, Volta Redonda e me aposentei.

Posso dizer que Entre-Rios era a ferrovia e a ferrovia era Entre-Rios. Aqui se reunia a Estrada de Ferro Central do Brasil com dois ramais mineiros que passavam por aqui sentido Rio de Janeiro. Um ramal para Juiz de Fora, Barbacena acima e outro sentido Além Paraíba, Manhuaçu etc. Qualquer pessoa de Minas Gerais que fosse até a capital passava por Entre-Rios. Havia ainda o ramal da Central do Brasil que passava em Vassouras, Barra do Piraí, seguindo pela baixada sentido Rio de Janeiro para a Estação Central do Brasil. Havia a estação da Estrada de Ferro Leopoldina Railway que passava por Areal, Secretário, Itaipava e Petrópolis. Só aqui podemos imaginar a quantidade de passageiros, movimento, hotel, restaurante, pessoal que trabalhava em diversos setores nas Estações.

Tinha ainda o 3º Depósito Ferroviário que consertava e fabricava máquinas e vagões para a ferrovia. Não sei com exatidão, mas deveria ter no mínimo 1.000 funcionários. O terceiro depósito tinha bastante funcionário. Na atual Rua XV de Novembro era uma espécie de dormitório do pessoal ferroviário. Ainda existem casas daquela época. Tinha um quarteirão inteiro de casas de ferroviários que para cá vieram trabalhar. Pelo lado ali tinha uma chácara de Já perto da Estação da Leopoldina, onde hoje tem um posto de gasolina, ali era um conjunto de casas dos ferroviários da Leopoldina. Só ficava sem trabalhar quem não queria trabalhar, seja diretamente na ferrovia ou indiretamente nos hotéis, restaurantes e comércio próximo as estações. Até hoje esse lugar é maravilhoso, trabalhei em diversos locais e sei que sempre há procura de trabalhadores. Olha, hoje a construção civil, quantos prédios em obras adiantadas e quantos iniciando e outros em fase de acabamento.

³⁰⁶ Ledemar Mendes Franco, 89 anos, teatrólogo envolvido na formação e construção do GATVIC – Grupo de Amadores Teatrais Viriato Correa; Entrevista concedida em 25/11/2023 das 10:00 às 11:30

Quando me casei fui morar numa casa de um ex-ferroviário, Osvaldo Shimit, ele faleceu, sua viúva foi morar com uma filha e me alugou a casa, que era do lado da Estação da Leopoldina na Rua Barbosa de Andrade. Vi e acompanhei as “Marias Fumaças” chegando e saindo da estação.

Era muito movimento na estação. Quando passo por lá é como um filme que me vem à cabeça.

Ali no teatro, tinha muito ferroviário que fazia parte do teatro, filhos, filhas de ferroviários. Quando entrei no teatro tinha o José Moacyr Pereira o José Ferreira Cerqueira. Tinha o Oscar que era carpinteiro, ajudava na construção de cenário e montagens. Ele não atuava.

O teatro sempre teve muitas pessoas principalmente da ferrovia envolvidos direto ou indiretamente, seja atuando, organizando, figurinistas, montadores de cenários como também filhos e familiares de ferroviários.

Participei da construção do Teatro desde a Pedra Fundamental até o que você vê hoje. Eu sei exatamente onde está a Pedra Fundamental do Prédio.

Tenho um amigo, o “Guti” que eu coloquei no teatro. Ele estava assistindo uma peça, “A Força do Perdão” nos bastidores perto da sonoplastia e eu era o sonoplasta. A correia dos toca-discos arrebentou na hora do espetáculo. Eu disse para ele, você vai rodar esse disco na mesma rotação do toca-discos quando eu fizer o sinal. Ele fez o que pedi, não faltou mais aos ensaios, e nunca mais abandonou o teatro.

Mas quando ele me começou já tinha uns 10 anos de teatro. Aqui na cidade tinha o cinema Glória que emprestava ao teatro o local, nós tirávamos a tela e usávamos. Tinha uma peça e faltou o contrarregra, o Mario Barbosa me chamou e falou comigo, você não faltou a uma apresentação, conhece a peça, conhece tudo, ajuda hoje nos bastidores. Fui e fiquei. Só que depois a tela do cinema passou a ser Cinemascope, aquela tela não tinha condições de mover. Saímos procurando onde o teatro podia se hospedar para apresentações e, encontramos a sede do Grêmio Musical Primeiro de Maio. Construimos no fundo um palco para utilizar. O teatro utilizou o “CAER” para um grande espetáculo que não aconteceu. Estávamos montando o cenário no CAER e havia dois políticos e figuras ilustres envolvidos no teatro. Um era nosso advogado, foi Deputado Estadual, redigiu nosso estatuto, Arsonval Silveira Macedo, que na véspera da estreia matou na porta do “CAER” um médico amigo que nos acompanhava sempre, Dr. Nicodemos Roseli. Até hoje não

se sabe o que aconteceu. Eles estavam na porta do CAER e o Arsonval Silveira Macedo falou para o Dr. Nicodemos “olha aqui a resposta que vou te dar” e deu três tiros nele. Ele por ser político tinha imunidade parlamentar. Ele não foi preso e respondeu em liberdade. Ele morreu de velhice, nunca foi julgado.

Mas enfim, sempre tivemos um bom relacionamento com a Banda do Grêmio Musical Primeiro de Maio até porque vários músicos também ajudavam no teatro, quando não suas famílias eram envolvidas no teatro.

APÊNDICE G - ENTREVISTA COM O Sr. ATAÍDE NEVES EM 25/12/2023

Eu sou criado em Três Rios, cheguei aqui com 03 anos de idade. Nasci em 03/12/1939. Minha família veio de Jequié, na Bahia. Meu pai comprou um pedaço grande de terra onde hoje é o Hospital do Sase. Ele era de uma família de posses. Naquela época para chegar nas terras que meu pai comprou era um trilho de boi, Vila Isabel era praticamente terras de fazenda com mata. Com 10 anos de idade minha mãe me colocou para fora de casa, disse que eu já era homem suficiente para cuidar da minha vida. Eu passei a dormir na estação, trabalhava de tudo para ganhar o almoço. Sempre tive que pegar no pesado, fiquei forte, tive que ficar, só me chamavam para pesado. Descarregar caminhão de sacos de cebola, batata, fardos de carne seca. Um dia um senhor alto, grande branco perguntou quem queria ganhar um dinheiro, eu logo me levantei, precisava mesmo. Ele disse que era médico, que se chamava Dr. Otavio. Ele me pediu para ajudar numa exumação e necrópsia. Naquela época não tinha o IML, era na capela dentro do cemitério. Ele abriu a maletinha e me explicou como abrir o cadáver. Riscou onde deveria ser o corte abri para ele, estava com mais medo dele que do cadáver, ele branco, grandão ali olhando. Quando terminei ele veio e tirou para de uns órgãos e colocou nuns potinhos. Me pediu para abrir o crânio e depois que abri ele tirou um pedaço e colocou num potinho. Disse que ia mandar para o laboratório no Rio de Janeiro. Me ensinou a costurar, como fechar o cadáver. Ajudei ele por duas vezes nesse serviço. Ele gostou porque eu não tinha nojo nem medo. Conheci o “Tuca”, chamado de “Hobbim Whod” de Três Rios. Cara grande, forte pra caramba. Ele que me ensinou a nadar. Lá na prainha do Rio Paraíba. Trabalhei na Prefeitura de Três Rios como gari no caminhão do lixo. Vi muitos companheiros morrerem nesses caminhões basculantes que recolhiam o lixo, esse caminhão compactador é novidade. Na minha época tinha isso não. Tinha que jogar na caçamba e na hora de descarregar aqui no garfo jogando tudo para fora. Fui trabalhar lá na Prefeitura e fiquei 15 anos. Eu tinha uma carroça de burro que trabalhava depois do horário da Prefeitura e finais de semana.

Lá no hospital de Três Rios, Nossa Senhora da Conceição tinha um caixão enorme, pesado que ele só, de madeira maciça. Ele era usado para enterrar pobres, mendigos, indigentes, ele tinha tramelas no fundo que se abriam. Eu cheguei a levar na carroça de burro para enterrar indigente. Eu vi, eu carreguei.

Eu trabalhava na Prefeitura quando caiu no Rio em Serraria o ônibus da Cometa. Naquela época não tinha bombeiros, defesa Civil, era o pessoal da própria prefeitura que fazia esses serviços. Que tristeza. Mais de 40 corpos amontoados na beira da rua, crianças, moças, senhoras. Muito Triste o que vi.

Naquela época trabalhar na Central do Brasil era um sonho, todos queriam trabalhar lá, pagava em dia, relativamente bem, te dava segurança.

Eu ainda estava na Prefeitura quando o Cemitério desabou, que mau cheiro horrível. A cidade ficou empestada com o mau cheiro. Nós, da Prefeitura, fomos para lá, encontramos diversas ossadas, e alguns em estado de decomposição. O trator da Prefeitura passava fazendo um corte no morro para evitar novos desmoronamentos. Terrível a situação que vimos.

O que nós gostávamos era do futebol, e olha que naquela época era futebol de categoria do pessoal do Depósito Ferroviário. Qualquer jogo, no Entrerriense ou no América era festa, o pessoal da ferrovia vinha todos, só eles lotavam. A Banda Primeiro de Maio vinha nas apresentações marchando da sua sede até na Praça São Sebastião, igual a uma locomotiva, todos alinhados, coisa linda, dizíamos “lá vem a furiosa” porque até parecia a Maria Fumaça. Sempre marcou a cidade, os eventos.

APÊNDICE H - ENTREVISTA COM O Sr. HERMINIO FERREIRA DE ALMEIDA EM 08/09/2005³⁰⁷

Entrei na ferrovia com 20 anos de idade, trabalhei 29 anos e 4 meses na ferrovia. Natural de Três Rios. Trabalhei como Guarda Freio, Guarda de Trem, Auxiliar de Trem e Auxiliar de Maquinista até ser extinta a classe.

O Guarda-freio viajava no último vagão, segurando o trem nas descidas com um freio manual lá no último vagão. Tomando sol e chuva. Só fui viajar dentro de trem quando as máquinas a vapor foram extintas. Não tinha como tomar um café, fazer um lanche, nada. Tinha que ficar lá do último vagão olhando a estrada e o maquinista. Muitos morreram nessa profissão, muitos se acidentaram nessa profissão. No dia a dia da ferrovia era muito bom, companheirismo, coleguismo. Meu tio era maquinista também, ele que me colocou na Central do Brasil. Uma coisa interessante é que mesmo vindo gente de todo lado para morar em Entre-Rios, como quase todos trabalhavam na ferrovia, a ferrovia unia as pessoas. A ferrovia fazia de todos os trabalhadores como se fossem uma família.

Nosso serviço era pesado, judiado, nos vivíamos nervosos pelo tipo de serviço, daqui (Três Rios) a Santos Dumont/MG, a Barra do Piraí, com tudo bem era 9 horas de viagem, mas em muitas vezes gastávamos 12 horas ou mais. Não tinha comida, tinha que levar marmita, não tinha hotel para descansar, lá a gente voltava, dava quase 30 horas direto de trabalho, com sono, sabendo do risco que era a ida e muito mais a volta. Você ia trabalhar sabendo dos perigos e riscos de vida que se corria.

A estrada de Ferro foi quem trouxe quase tudo que aqui existe. A Banda do Grêmio Musical 1º de Maio, o Hospital, o Futebol, o calçamento da cidade eram com restos de carvão mineral. Então tudo era da ferrovia, girava em torno da ferrovia.

Meu irmão, Oscar Reis era “contrarregra” no teatro, ele gostava mesmo, tenho fotos deles em diversos momentos. No cinema não podia entrar de chinelo, só calçado. A gente era pobre, enfaixava um dedo do pé e colocava um chinelo e um sapato, daqui a pouco vinha outro colega com o outro dedo enfaixado e com o outro pé do sapato.

³⁰⁷ Entrevista realizada em 08/09/2005, no “Projeto Memória Ferroviária” pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

O Hospital de Três Rios tem a participação dos ferroviários da fundação ao teto, o Padre Barroso organizava os trabalhos, seja festas, quermesses, seja trabalhos mesmos de assentar tijolos, participaram diretamente daquela obra.

A saúde era muito precária, na época, qualquer acidente dependia às vezes de um médico levar até 12 horas. Pernas cortadas, isso era comum, principalmente o Guarda-freio, que subia em cima do trem para rodar um volante de freio lá em cima, às vezes aquilo desandava, rodava com pressão, jogava o Guarda-freio longe. Vários morriam, era muito comum morrer os Guarda-freios.

APÊNDICE I - ENTREVISTA COM O Sr. ALTAIR ANTONIO CANDIDO EM 08/09/2005³⁰⁸

Nascido em 02/12/1926, nascido na cidade de Entre-Rios, filho do casal Valdemar Candido e Maria Pereira Candido. Entrei na Central do Brasil com 14 anos, como aprendiz da Escola Profissional Jorge Franco. Sofremos muita humilhação pelos antigos, pois eles não tinham teoria e nós tínhamos, enquanto eles tinham prática sem teoria. Fui admitido na ferrovia em 20/01/1941. Aposentei em 01/12/1977. Me formei como ajustador mecânico em 1944, fui trabalhar nas oficinas do 3º Depósito, até 1958, quando o diretor da Central do Brasil quando todos os alunos da escola profissional tiveram oportunidade de sair da oficina ir para a tração, podendo atuar como maquinista nas máquinas a vapor e diesel. Eu quis porque meu pai, meus irmãos, meus tios eram maquinistas. O primeiro serviço na tração foi rachar lenha de eucalipto.

Depois me colocaram num valão com uma estopa limpando a máquina a vapor. Minha primeira viagem foi com o Adelio Duarte, meu cunhado, numa máquina a diesel como auxiliar de maquinista. Trabalhei até 1958 a 1961 como auxiliar de maquinistas. Fiz a prova para maquinista, a prova era prática. Fui aprovado. Minha primeira viagem foi com o trem de passageiros com a máquina que meu pai trabalhou, máquina a vapor.

Me falaram que a primeira viagem seria ruim, o foguista e o graxeiro eram a primeira viagem deles, ou seja, todos no primeiro dia, primeira viagem. Era muita gente que ia para Minas, no médico, Juiz de Fora, era muita gente. Na minha primeira estação me avisaram que não poderiam avançar todas as estações sem parar porque o Presidente Jânio Quadros havia renunciado. Quando cheguei em Sobragy/MG, chegou um oficial e perguntou se havia algum movimento nas pontes que eu passei. Falei que não tinha e ele ordenou que 12 soldados embarcassem até Juiz de Fora. Chegando em Juiz de Fora, aquela tropa desceu e subiu outra que me acompanhou até Santos Dumont/MG.

Fiz a reversão da máquina e entreguei ela no Depósito em Santos Dumont. Meu pai e meu sogro eram maquinistas titulados, os titulados pelo Presidente da

³⁰⁸ Entrevista realizada em 08/09/2005, no "Projeto Memória Ferroviária" pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

República Getúlio Vargas. Eu era mensalista, mas devido ao Presidente Eurico Gaspar Dutra deu aos mensalistas os mesmos direitos dos titulados. Eu na volta de Santos Dumont/MG confesso, com muito medo, eu estava acostumado a trabalhar com máquina a vapor na oficina, não como maquinista, e de lá para cá tem serra, descida, fiquei com muito medo. Ele me disse para não se preocupar, pois ele iria graduar os freios em todos os vagões, ele era Guarda-freio. Não teve problema nenhum com a renúncia do Jânio Quadros, não teve greve, problema nenhum, e a volta foi tranquila.

Meu irmão, Antônio Candido, mais conhecido como “Aladim” era músico no Grêmio Musical 1º de Maio, como ele era bagunceiro e apaixonado em futebol, o Sr. Tônico de Oliveira amigo do meu pai, músico do Grêmio, carregou meu irmão para a Banda do Grêmio. Ele foi tocar por “castigo” na Banda e se apaixonou pela banda.

Meu pai quando chegou aqui em Entre-Rios foi graxeiro e foguista. Meu amigo, queimar 6 mil quilos de carvão daqui a Santos Dumont/MG na pá não era fácil, mas no dia do pagamento era uma festa na cidade.

Quem tocava na Banda do Grêmio, quem jogava futebol, seja no Entrerriense ou no América, era “queridinho” dos chefes da ferrovia. Quando tinha apresentação da Banda ou campeonato de futebol, já ganhava folga na véspera das datas de compromissos. Não viajavam e não trabalhavam quando tinha compromissos. Eu nunca me envolvi com teatro, mas tinha muitos companheiros que se dedicavam com muito afinho e carinho.

Eu quando menino catava nos trilhos restos de carvão mineral e enchia uns sacos e vendia para o pessoal. Quase todos usavam fogão à lenha, e as pedras de carvão mineral faziam o fogo durar muito. Com esses “trocados” eu pagava a entrada do cinema, cinema Guarany.

A ferrovia tem uma importância muito grande na Igreja Católica. Teve a liga Católica, os Vicentinos, um colega estimulava o outro a ajudar num movimento, numa atividade, num evento e a pessoa ia e ficava. A cidade até hoje vive indiretamente da ferrovia, pois é grande a quantidade de ferroviários e viúvas pensionistas dos ferroviários que ainda recebem aqui, ou seja, é dinheiro da ferrovia que circula aqui até hoje.

Eu em 1932, quando o trem explodiu, eu vi avisar na minha rua as cinco pessoas que morreram em decorrência da explosão. Muita gente tentando fugir da

cidade, nas explosões tentavam atravessar a nado o rio Paraíba e morreram afogados. Pensavam que o rio era raso e ele era muito fundo.

Em 1957 Juscelino Kubistchek criou a rede ferroviária federal e o pessoal começou a ser contratado pela carteira de trabalho, CLT, então aquele envolvimento, sentimento de pertencer, se perdeu.

APÊNDICE J - ENTREVISTA COM O Sr ALTAIR TAVARES DA SILVA EM 08/09/2005³⁰⁹

Nasci em 20/09/1927 em Entre-Rios. A Banda do Grêmio Musical 1º de Maio, ela já foi a “vedete” da cidade. Todos queriam tocar um instrumento, era status, destaque na sociedade. Quem não tinha jeito, não aprendia a tocar nada, para ter um destaque ou uma regalia na ferrovia, ia jogar bola. Fui presidente do Grêmio Musical 1º de Maio e falo com toda certeza, caminha para o fim. Ninguém hoje quer se dedicar à música, quando muito tocar um violão. Com o fim da ferrovia, vemos o fim da Banda.

Três Rios teve quatro cinemas, o 1º de Maio, que era chique, o Guarany, que era o “poeira”, depois veio o cinema Glória, e por fim o cinema Rex, que por não ter público para todos, foram um após o outro fechando.

A Ferrovia aqui foi uma impulsionadora das artes e esportes, porque naquela época o jogador de futebol não era como hoje, com esses salários exorbitantes. Ele queria ter um serviço certo, que pagava em dia, e que desse regalia nos dias de jogos. A ferrovia proporcionava isso. Tinham muitos jogadores que vinham e falavam mesmo, que vinham para Entre-Rios para trabalhar na ferrovia, mas o que estava trazendo eles era o futebol. O Diretor da Estação era diretor financeiro do Entrerriense, o Chefe da estação era chefe de disciplina do Entrerriense.

Você ouviu falar no trem pagador que foi assaltado? Esse trem estava vindo para Três Rios. O vagão do trem pagador ficava três dias em Três Rios, no Largo do Barulho, fazendo os pagamentos. O último dia era do pagamento das viúvas. Era muita gente a receber. Era dia de festa. Tudo que é vendedor de muamba aparecia para receber, era o dia que o dinheiro circulava na cidade.

Em 1932 quando teve a explosão dos vagões de material bélico eu assisti aquilo lá do alto do morro Aureo. Quando Getúlio assumiu o poder ele recolheu a munição dos quartéis de Minas levando tudo para o Rio de Janeiro. Morreu muita gente, mas ninguém falou nada. Os ferroviários, não é a Central do Brasil, são os ferroviários, participaram diretamente na construção da Matriz de São Sebastião. Em tudo, ferroviários.

³⁰⁹ Entrevista realizada em 08/09/2005, no “Projeto Memória Ferroviária” pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

APÊNDICE K - ENTREVISTA COM O Sr. ANTONIO VICENTE EM 06/10/2005³¹⁰

Nascido em Paraíba do Sul, perto do ribeirão do Mingú em 1919, hoje estou com 86 anos. Eu cresci vendo o pessoal de Paraíba do Sul dizer que “sábado iríamos na colônia”, pessoal de melhor condição se referindo a “colônia”, aos “colonos” de forma a menosprezar. Meu pai também era ferroviário, ele ficava tirando terra e pedra na picareta, enchendo carroças puxadas à burro para preencher e fazer manutenção da linha da estrada de ferro. Meu pai nasceu em Caixarias do Norte – Portugal, ele veio para o Brasil com 19 anos devido a crise que estava em Portugal. Ele chegou ao Brasil e leu no jornal do Brasil que precisavam de trabalhadores na ferrovia. Veio para Entre-Rios num trem cheio de Portugueses, o “R 1”. Quando ele chegou aqui encontrou várias famílias de portugueses, família Gomes, Manoel Gomes, João Gomes, Joaquim Gomes, Antônio Gomes, vários conhecidos de Portugal.

Nasci em 03/01/1919. Eu entrei na ferrovia em 06/11/1935. Entrei como aprendiz. Trabalhei na construção da Estrada de Ferro Leopoldina na linha até Petrópolis, durante dois anos, quando vim para a Central do Brasil já vim qualificado como soldador à oxigênio. Dez meses depois chegaram as primeiras máquinas de solda a Nitrogênio. Trabalhávamos com trens e máquinas da bitola larga e da bitola estreita. O próprio Getúlio Vargas publicava nos Boletins de tempos em tempos promoções dentro da Central do Brasil. Eu era chamado de “Antônio manga espada”. Toda a Entre-Rios está debaixo da “saia da ferrovia”. Tudo aqui foi construído pela ferrovia.

Naquela época nós comíamos na lata de 2 litros. Era a nossa marmita. Vinha a banha de porco em lata, óleo de soja nem existia, e todos guardavam as latas de banha de 2 litros para ser nossas marmitas. Eu passei por uma crise terrível de 1928 a 1935, hoje dizem que tem crise. Crise foi o que passei. Fui aprendiz, caldeireiro, graxeiro, foguista. Trabalhei com o Sebastião de Oliveira, Antonico de Oliveira, Etelvino. Fazíamos a linha para Santos Dumont/MG ou Barra do Pirai/RJ. Depois

³¹⁰ Entrevista realizada em 06/10/2005, no “Projeto Memória Ferroviária” pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

criaram os “diretão” que ia até a estação de Alfredo Maia ou na Pedro II (Rio de Janeiro).

Depois ampliaram daqui a Lafayette/MG. Você tem noção do que é colocar carvão daqui e Lafayette/MG. E quando estava chovendo, a máquina patinava, tínhamos que colocar o dobro de carvão, tinha que parar em todas as estações para completar a água da máquina. Eu peguei o apelido de “manga espada” por que meu pai estava socando linha e eu, com 7 anos, estava indo para o grupo escolar em Paraíba do Sul/RJ, e eu ficava brincando no pé de manga espada que tinha onde é a rodoviária. Ali tinha pé de jamelão, manga. Era nosso lugar de brincar antes e depois da aula.

Naquela época, calçado era coisa rara e cara. Os trabalhadores fabricavam seus tamancos. Todos trabalhavam de tamanco. No trem, caía fuligem de carvão, queimava os dedos tudo. Hoje, se o Brasil está bom como está, graças a dois nomes: Getúlio Dornelles Vargas e Luiz Inacio Lula da Silva. Esses dois nomes que fizeram com que o Brasil desse um salto de melhorias.

Eu sempre morei na beira do mato, eu cortava dois pedaços de madeira, madeira roliça, cortava no mato no serrote, lá no depósito passava na serra circular, fazia o salto, por cima do pé, para segurar o tamanco, usava correia velha, correia de máquinas que arrebentavam. Eles nem jogavam fora as correias das máquinas que arrebentavam, lá já tinha um local que ficava amontoadas para o pessoal pegar, seja para fazer um tamanco, seja para consertar a correia do tamanco que ele estava usando que arrebentou.

Eu me lembro quando o trem “M 1” subindo sentido Andrade Pinto bateu com o trem boiadeiro, especial, com 30 vagões de gaiolas de bois. O Dr. Otavio foi e convocaram vários para ir ao socorro ajudar lá. Naquela época tinha um funcionário que era o “chamador”, ele (o chamador) era geralmente algum maquinista, graxeiro, guarda-freio, que foi recolocado, ele não podia exercer, mas a função e recolocavam ele. Ele ia chamando maquinista para substituir algum que não podia, em caso de emergência chamava em casa. Não tinha telefone, meio de comunicação.

Vi muito acidente dentro do Depósito. Naquela época não existia computador, você pegava o desenho, tinha que ter uma régua de 12 polegadas, um compasso, as máquinas eram brutas, qualquer erro arrancava uma mão, um braço, não existia equipamento de segurança, quando muito uma luva de couro e olhe lá, quando tinha. Vi pessoas se machucarem, isso era quase todo dia, vi pessoas serem

mutiladas e muitos morrerem. Tinha o “camundongo”, o camundongo era um homem que trabalhava recolhendo debaixo dos tornos, as bandejas com a escória que saía, e tinha um carrinho de recolher escória.

A cidade era movida ao apito do Depósito. As padarias, mercados tudo abria antes do apito, o pão saía do forno antes do apito, pronto para a multidão que ia passar. Quando o apito tocava fora de hora, podia esperar, algum acidente, algum desastre. Isso assustava a todos. Logo as famílias se preocupavam, pois com certeza alguém ou alguns morreram. Quem será?

Três Rios naquela época era praticamente só a rua da frente, a Avenida Condessa do Rio Novo e a Rua XV de Novembro. Essas duas ruas que na verdade uma era continuação da outra ligavam a Estação ao 3º Depósito. Era a rua principal. Ali era jogado hulha de carvão, o resto carvão mineral, uma pedra, nessa rua. Na chuva não dava lama, mas no calor, era uma poeira preta terrível. O pessoal gostava de usar um terno de um tecido chamado “Brim HJ”. O pessoal gostava de terno branco, mandava o alfaiate fazer. Cada vez que usava chegava em casa com ele cinza. As esposas e lavadeiras sofriam para colocar ele branco de novo.

A gente independentemente de onde morava, se em Entre-Rios ou Paraíba do Sul, nas vilas (na época nem tinha bairros) todos se tornavam uma grande família, ao ponto de todos se conhecerem por apelidos. A gente sabe o nome de alguns, a maioria dos companheiros se comunicavam por apelidos.

A manutenção dos trilhos era feita assim, eram 8 homens responsáveis por cuidar e zelar por 6 km, então eles construíam uma “casa de turma”, onde o pessoal passava a semana dormindo, comendo, e a casa de turma ficava no meio dos 6 km, então os homens tinham que cuidar de 3 km abaixo da casa de turmas e 3 km acima da casa de turmas. De 6 em 6 km tinha na beira da linha uma casa de turmas. O lugar de extravasar as energias e alegrias eram os bailes, todo sábado tinha baile, e o futebol. Chegou uma época que em cada estação se formava um time de funcionários, da tração ou das oficinas, porque era a única forma de se distrair e se divertir. Tínhamos campeonato de times de uma estação contra a outra estação.

APÊNDICE L - ENTREVISTA COM O Sr JOSÉ LESSA EM 30/11/2005³¹¹

Sou nascido em Barra do Piraí/RJ, embora meus pais me registrarem em Vassouras/RJ, eu trabalhava com meu pai de servente de pedreiro, meu pai pegava muita casa para fazer. Nasci em 03/07/1908. Depois, com 17 anos fui trabalhar na olaria em Itaipava, eu conhecia muito de barro. Entrei na ferrovia em 18/10/1935 na via permanente. Via permanente era chamado de “soca”, manutenção de linhas. Trabalhei em vários lugares até que peguei malária. Depois entrei na locomoção em julho de 1937 em Barra do Piraí/RJ, a matrícula continuou a mesma, mas saí da via permanente e fui para a locomoção. Em janeiro de 1938 consegui minha transferência para Três Rios/RJ.

A gente começava como graxeiro, depois melhorava um pouquinho, passava a foguista. O graxeiro ganhava 8 mil réis, o foguista ganhava 13 mil réis. A máquina precisava dos três para funcionar: graxeiro, foguista e maquinista. Tinha ainda o guarda-freio, que viajava lá no último vagão que ajudava a segurar o trem. Ninguém gostava de viajar para Santos Dumont/MG por causa da serra, era o freio da máquina que não segurava, o guarda-freio na mão apertando lá, mas as vezes disparava, muito perigoso. Até os maquinistas mais graduados tinha medo. Eu aposentei em 13/11/1969. Sou aposentado pelo Ministério dos Transportes.

Eu fui foguista do pai do Altair Antônio Candido, ele gostava muito de mim, eu cuidava bem da máquina. O foguista era quem cuidava da máquina, verificava o nível de água, o bujão d'água reserva. Tinha uma placa na máquina com o valor dela. Se faltasse água queimava a caldeira, aí ela começava a dar vazamento de água dentro da fornalha. Era tudo de bronze. Tinha que apagar a máquina e enviar ela para manutenção. O maquinista e o foguista eram punidos com 30 dias de punição. Os maquinistas mais graduados tinham muito medo de serem punidos.

Você ia trabalhar sabendo que a qualquer momento poderia perder a vida. Muitos perdiam. Era algo muito perigoso. Tinha um trem expresso que fazia Rio de Janeiro para Belo Horizonte. Indo sentido Rio a Belo Horizonte era o “S1”. De Belo Horizonte ao Rio era “M1”. O trem parava em cada estação para pegar com o chefe

³¹¹ Entrevista realizada em 30/11/2005, no “Projeto Memória Ferroviária” pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

a liberação para ir até a próxima estação. O trem de passageiro sentido Rio chegou à estação de “Teixeira Leite” estava fechada, não tinha agente, telégrafo, nada. Era sábado. O maquinista parou e ficou parado na estação. O trem que eu estava veio de carga, veio e entrou na cauda do trem de passageiros. Morreu muita gente. Passageiros, chefe do trem, não esqueço dessa data: 22/05/1940, por volta de 17:00. Não havia uma comunicação eficiente, era tudo muito precário, um papel que te davam.

Interessante que dava um papel, mas a maioria era analfabeta. Mal sabia desenhar o nome. Nem sabia o que estava escrito naqueles papéis. Sabia que estava liberado para prosseguir. Nas máquinas à vapor o que mais contava era força e fibra. O graxeiro, serviço pesado demais, abria inscrição para 20, depois de um mês dos 20 ficavam um, dois. Não pediam leitura nenhuma, tinha graxeiro que ia a Santos Dumont/MG como graxeiro e já abandonava lá mesmo. Vinha carvão da Alemanha e de Santa Catarina, esses eram bons, rendiam muito, você gastava pouco carvão para viajar muito. Já tinha uns que vinham que não valia nada. O que o carvão da Alemanha e de Santa Catarina você fazia uma viagem com 6.000 kg, esses carvões ruins gastavam 8.000 a 9.000 kg. O responsável do Depósito aqui nem mecânico era, era Engenheiro Arquiteto, não entendia nada. Eu que conduzi o 2º trem de minério a entrar na CSN.

O pessoal de Paraíba do Sul/RJ que trabalhava no Depósito, vinha a pé. Vinha aquela turma a pé. Nem sempre o trem passava nos horários certos do pessoal pegar no serviço ou sair do serviço. Ia aquela turma de homens caminhando 12 km a pé. Bicicleta era caríssimo, importada. Não era qualquer um que tinha.

Outra função importante era do guarda-chave. O guarda-chave era quem virava a chave dando sentido de para onde o trem deveria ir. Aqui em Entre-Rios tinha linha para Além Paraíba/MG e Juiz de Fora/MG, sentidos opostos. O guarda-chave que virava a chave da linha. Aqui era movimento direto. Ele ficava com um lampião andando da estação até onde estava a chave e ainda era sinaleiro nas travessias. Ainda tinha os cargueiros de café que chegavam e iam para o Armazém de Café. Tinha café de todo lado aqui. Então todos esses controles passavam pelo guarda-chave.

Eu me lembro quando em Werneck Marine, bairro de Três Rios atualmente, veio a ordem de queimar café, todo o café que tinha no estoque mais outros trens

que chegavam de café, tudo era levado de caminhão para Werneck Marine para queimar. Era queima de café noite e dia.

APÊNDICE M - ENTREVISTA COM O Sr ETELVINO DE MIRANDA PAULINO EM 30/11/2005³¹²

Eu, Etelvino de Miranda Paulino, nascido em Paraíba do Sul em 20/09/1910, entrei para trabalhar na Estrada de Ferro junto com meu amigo Calixto Barbosa, em 15/10/1930, casado e pai de 6 filhos, criei minha família, casei minhas filhas, tudo graças a ferrovia. No mesmo ano que entrei na Central eu me casei. A ferrovia dava uma estabilidade para gente, salário certo todo mês. Eu me casei em Areal, até entrar na ferrovia eu era padeiro. Quando entrei na Central, comecei como graxeiro. O graxeiro era quem mantinha a máquina limpa e lubrificada. A máquina em movimento, pó de carvão voando para todo lado, vai sujando, encrostando e precisa limpar para não corroer as peças.

Eu queria ser maquinista, eu não perdia um dia de serviço. Fui promovido a foguista, depois de três anos, eu já era maquinista. O foguista já mandava na máquina, era ele quem era responsável pela quantidade de carvão, conferir a água. Viajava para Lafayette/MG, Belo Horizonte/MG, Volta Redonda/RJ. Depois eu fui promovido a fiscal de tração. O fiscal de tração era o responsável pelas cargas que entravam e saíam do trem. Ele que era encarregado de conferir o que entra e sai dos vagões. Sumiu alguma coisa, faltou alguma coisa, quem foi o fiscal de tração que foi responsável pela carga? Ele ia ser responsável.

Um dia, quando estava na estação, o foguista foi “bater a grelha”. Bater a grelha era uma grande no fundo da fornalha que o carvão ia queimando e ficava cheio de pedaços pequenos que tapava a respiração da fornalha, o trem perdia a força e queimava mais carvão. Quando batia a grelha os pedaços menores caíam e a fornalha funcionava melhor. Um dia o foguista foi bater a grelha e a deixou cair. Eu (maquinista) e o foguista, tivemos que nos enrolar em panos molhados e colocar a grelha, vermelha de calor, no lugar. Ficamos todos queimados, mas conseguimos e tivemos que seguir viagem. A Central controlava até a quantidade de carvão gasto em cada viagem. Com que maquinista ia à Santos Dumont/MG com uma quantidade de carvão e outro, gasta muito mais. Eles queriam saber.

³¹² Entrevista realizada em 30/11/2005, no “Projeto Memória Ferroviária” pela Coordenadoria de Cultura, Conselho Municipal de Cultura de Três Rios/RJ e executado pelo Prof. Ms. Célio César de Aguiar Lima e José de Almeida Rodrigues.

O foguista sofria. É difícil pegar uma pá de carvão, equilibrar e jogar lá dentro o carvão. A fornalha era comprida. Tinha que ter força para jogar lá no fundo. Isso com a cara no fogo. Tinha foguista ruim. Não aprendia de jeito nenhum, não sabia colocar carvão direito, estragava carvão e o serviço não rendia. Trabalhar na máquina à vapor era uma dança, o tempo todo virando para olhar se estava com fogo demais, porque tinha a válvula de escape de excesso de vapor, e não podia trabalhar com fogo de menos, porque a máquina perdia força, atrasava o trem, até recuperar o vapor não era rápido.

Eu quando me mudei para aqui na Caixa D'água, aqui não tinha nada, era um trilho de boi, eu comprei um terreno no meio do pasto. Hoje eu fico olhando, como cresceu, abriu ruas, iluminação, luz elétrica, calçamento. Isso aqui quando se chovia era um barreiro sem fim. A gente sai daqui e se enterrava quase até o meio da canela de barro. A gente tinha que enrolar plástico nas pernas, dobrava a calça até em cima do joelho e levar o sapato na mão.