



ESTUDO HISTÓRICO DO IMPACTO DA FERROVIA NO CENTRO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

**Arthur Bruno Pereira Silva¹, Diogo Bruno Merli², Maria Deuceny da Silva
Lopes Bravo Pinheiro³, Letícia Maria Andrião Rocha⁴**

1 Graduando em Arquitetura e Urbanismo; Faculdade América,
arthurbrunodasilva@gmail.com;

2 Graduando em Arquitetura e Urbanismo; Faculdade América
diogomerli@gmail.com;

3 Doutora em Ciências da Educação; Professora da Faculdade América,
deuceny@yahoo.com.br;

4 Mestre, Professora da Faculdade América
leticiaarocha@sempre.faculdadeamerica.edu.br

Introdução

Os sistemas ferroviários foram, há algum tempo, a principal forma de transporte de pessoas e materiais, uma via essencial para o desenvolvimento das cidades da atualidade. Em Cachoeiro de Itapemirim a linha ferroviária teve papel fundamental para a urbanização da cidade e foi peça chave da economia por anos, transportando principalmente pessoas, materiais de construção e café para exportação, logo ele teve fortes influências neste desenho e organização urbana.

Cachoeiro tem poucos casarões existentes da época da ferrovia, e um dos motivos é a falta de preservação histórica deste patrimônio.

Tendo conhecimento do desenho urbano da cidade, o presente estudo tem como escopo a discutir a influência da ferrovia no traçado urbano da praça Jerônimo Monteiro e da Rua Capitão Deslandes, no município.

Metodologia

Neste trabalho utilizou-se de pesquisas bibliográficas digitais e estudos históricos a partir de imagens e textos do acervo fotográfico de Gil Gonçalves, que foi um funcionário público cachoeirense e um dos responsáveis por criar um rico acervo de imagens de Cachoeiro de Itapemirim da primeira metade do



século XX, que nós proporcionamos uma rica compreensão do entorno urbano da cidade, com isso entendemos que o desenho urbano foi amplamente afetado pelas linhas ferroviárias

Referencial Teórico

A presença do Estado à frente do processo de construção da malha ferroviária brasileira não exclui a presença de capitais estrangeiros, geralmente ingleses. A Inglaterra, pioneira no processo da Revolução Industrial, tornou-se a maior fornecedora de produtos manufaturados e bens de capital para a América Latina, na medida em que as colônias se tornaram politicamente independentes, na primeira metade do século XIX”.

As mudanças socioeconômicas e tecnológicas ocorridas na segunda metade do século XIX fizeram com que, no Brasil, o modo de vida e a construção sofressem profundas transformações. A implantação de ferrovias, hidrovias e bondes criou novas condições de tráfego e criou um todo novo fenômeno na arquitetura: Edifícios importados para produção industrial.

As ferrovias não se limitam a trazer novos materiais, mas também viabilizar novas tecnologias e novos métodos construtivos, inclusive no interior do Brasil. Dessa forma, as ferrovias constituíram um patrimônio por si mesmas, mas também contribuíram para a construção de um patrimônio arquitetônico nas cidades e nos municípios brasileiros.

No Espírito Santo não foi diferente, a ferrovia contribui para a internalização de recursos e tecnologia construtiva, bem como para a formação do gosto arquitetônico. A conexão com a produção de café é crítica para a viabilidade do sistema ferroviário brasileiro, e essa conexão é boa para a ferrovia e a indústria do café. Como um dos principais motivos da construção da ferrovia Sul do Espírito Santo, Quintão (2014) destacou que Cachoeiro de Itapemirim assumiu a posição de centro econômico e rebaixou Vitória a “centro político apenas”. Esta situação exigiu o estabelecimento de uma ligação ferroviária entre Cachoeiro e a capital para



promover a transformação de Vitória em um mercado de exportação comercial concentrado em toda a produção de Cachoeiro. A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo pertenceu ao Governo do Estado do Espírito Santo entre 1892 e 1907, sendo depois vendida para a empresa Leopoldina Railway.

De acordo com o acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES,16/05/2016, pág.01), o percurso da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, fazia o transporte de passageiros e mercadorias da cidade de Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, estrada da Leopoldina que percorria “duzentos quilômetros de trilhos”, o trajeto levava em média 10 horas.

Na figura 1 e 2 é possível perceber a importância da ferrovia para o transporte de pessoas e a área que ela ocupava na região central da cidade.

Figura 1 - Estação Ferroviária de Cachoeiro de Itapemirim



Fonte: Acervo Gil Gonçalves

Figura 2- Visão geral da Estação Ferroviária



Fonte: Acervo Gil Gonçalves

A estação de Cachoeiro do Itapemirim foi inaugurada pela E. F. Sul do Espírito Santo, pertencente ao governo federal, em 1903, segundo o Guia Geral de 1960. Localiza-se próximo ao rio Itapemirim, Rua Coronel Francisco Braga, no bairro Guandú, mas há distância para permitir a construção de alguns prédios entre ela e o rio. Em 1903 tinha, somente o primeiro andar, mais tarde, em torno de uns 10 / 15 anos após o segundo andar foi adicionado. A estação conectou sul do estado por décadas e teve forte influência para o desenvolvimento urbano, social e econômico do sul do estado.



Figura 3 - A estação nos anos 1980, ainda com seu movimento.



Fonte: Arquivo do museu Ferroviário Domingos Lage. (2022)

Conforme pode ser percebido na figura 3, a estação de Cacheiro de Itapemirim por volta dos anos 80, com um grande fluxo de carga e trânsito, mostrando como era algo tão importante para nossa região. Em 1995, a ferrovia foi desmontada do centro da cidade, e uma faixa passou, separando o tráfego dos automóveis e transferindo-o para fora da cidade, e restou apenas a estação como um lembrete da evolução da área no passado, quando o transporte de cargas era basicamente feito por trem. Assim como a Estação localizada no centro da cidade, algumas ruas ainda mantêm o estilo original da época.



Figura 4: início dos anos 60



Fonte: Acervo Gil Gonçalves.

O Brasil precisa rever suas ideias sobre a reabilitação do centro histórico graças a novos insights sobre o funcionamento dos centros urbanos. Isso se deve à necessidade lógica de mudar antigos conceitos e abordagens para analisar e aprimorar núcleos históricos. Os centros que representam a cultura histórica e apresentam uma grande variedade de ocorrências, tornando difícil tratá-los como uma única entidade homogênea.

Carrión (2002, p.47) destaca:

[...] é importante ressaltar a relação entre cidade e centro histórico, porque é nessa relação que se especifica o seu conteúdo e os temas de funcionalização e definição do conceito de centralidade. Nessa perspectiva é interessante analisar como tem variado a relação entre o centro histórico, o centro urbano e a cidade, e como a partir dela se evidenciam as assimetrias e distinções [...].

Considerando a relevância do tema, apresentamos uma proposta de um corredor cultural que trata da valorização da história local e do desenvolvimento turístico da região.

Considerando a pouca expressão do turismo no município de Cachoeiro de Itapemirim, o ideal seria a preservação das edificações que estão no antigo traçado na rodovia no centro urbano, considerando os casarões ainda existentes nesta área, com a valorização daquelas que ainda dependem de cuidados estéticos, impulsionando a movimentação turística para a maior cidade do sul do estado do Espírito Santo que teve seu desenvolvimento maior iniciado a partir da criação das ferrovias.



Na região da rua Capitão Deslandes, havia-se um bonde pouco noticiado e com pouca notoriedade tanto na época quanto atualmente.

Figura 5: foto 25/12/1924 a 04/06/1938



Fonte: acervo Gil Gonçalves

A figura 5 podemos retratar a antiga praça da Rua Capitão Deslandes, por volta de 1924 a 1938, tendo em foco o antigo bonde que levava do centro da cidade de Cachoeiro de Itapemirim até a Ilha da Luz, que era de extrema importância antes da criação do projeto Beira Rio.

Conclusão

Com o objetivo de identificar as referidas mudanças, seguimos algumas etapas metodológicas. Primeiro, entendendo melhor a história e o desenho urbano da rodovia na cidade, as mudanças sociológicas e tecnológicas, após esses estudos seguimos para a história e pré-existência do trajeto da Rua Capitão Deslandes até o início da Praça Jerônimo Monteiro, que era local de trajeto de um bonde elétrico para facilitar o deslocamento deste percurso, com isso propomos uma possível formação de um Corredor Cultural, visando ressaltar as edificações históricas in loco, a cultura do Sul do Estado, monumentos históricos e o desenvolvimento artístico. A cidade traz uma riqueza cultural e patrimonial muito grande que merece ser resgatado. Este novo olhar sobre a cidade poderá contribuir para uma política urbana mais sustentável.



II Congresso INTERNACIONAL

Psicologia

FACULDADE AMÉRICA

REFERÊNCIAS

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado da Cultura. **Documentos do arquivo público trazem a história da estrada de ferro sul do Espírito Santo.** disponível em: <https://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-de-ferro-sul-do-espirito-santo> Acesso em: 19 mar. de 2019.

SILVA, Júlio César Lázaro da. **"Breve História das Ferrovias"**. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/geografia/ferrovias.htm>. Acesso em: 18 de mar. de 2019

CARRIÓN, Fernando. Vinte temas sobre centros históricos na América Latina. In: ZANCHETI, Silvio Mendes (org.). **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado**. Centro de conservação integrada urbana e territorial. Programa de Pós-graduação em desenvolvimento urbano. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002. 316 p.

FREYRE, Gilberto de Mello. **"A preservação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo"**.

Disponível em:

<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.186/5877#:~:text=Conforme%20Freyre%20e%20pela%20rela%C3%A7%C3%A3o%20que%20tel%C3%A9grafos%20os%20primeiros%20bondes>". Acesso em: 16 de jan. de 2016

APES, Arquivo Público Espírito Santo. **"Documentos do Arquivo Público trazem a história da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo"**. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-de-ferro-sul-do-espirito-santo>. Acesso em: 16 de mai. de 2016

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **"Estrada de ferro e territorialidade no Espírito Santo da primeira república"**, 2014. Dissertação (Mestrado Ciências Humanas e Naturais). Vitória, 2014. (PDF)