

O ESTAFETA

ÓRGÃO DA FUNDAÇÃO CHRISTIANO ROSA

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

PIQUETE, SETEMBRO/2006 - ANO X - Nº 116

Foto Arquivo Pró-Memória

EDITORIAL

No dia 15 de setembro de 1906, duas edificações de expressivo valor simbólico para Piquete foram inauguradas por autoridades governamentais. Construídas para servir à Fábrica de Pólvora sem Fumaça, receberam o nome de Rodrigues Alves, justa homenagem ao Presidente da República responsável pela concretização dessas obras.

Após décadas servindo ao município, essas construções foram desativadas, sem que nenhum valor utilitário lhes fosse atribuído. Ao longo dos anos, diferentes manifestações por parte da comunidade piquetense pleitearam a recuperação e revitalização dessas obras. A Fundação Christiano Rosa somou-se a esses reclamos e há dez anos vem trabalhando para a preservação desses patrimônios culturais. Com seu rico acervo fotográfico e documental, importantes para o município, pôde subsidiar trabalhos de interesses particulares ou mesmo acadêmicos, visando, sempre, conscientizar, valorizar e divulgar essas obras de grande valor histórico-arquitetônico. Participou, também, dos estudos que resultaram no tombamento pela municipalidade, por meio do Decreto 2471, de 24.06.2002, da Estação Ferroviária Rodrigues Alves.

Ao ensejo das comemorações do centenário da inauguração dessas obras, os dois edifícios foram recuperados. Com recursos federais, a Estação Ferroviária Rodrigues Alves sofreu, por parte da administração municipal, reforma e revitalização, devendo ser ocupada pela Secretaria de Turismo; e a Usina Hidrelétrica Rodrigues Alves, restaurada pela IMBEL/FPV, com recursos provenientes da FHE/Poupex, será transformada em um Memorial.

O interesse em preservar o patrimônio histórico-cultural está ligado a vários fatores, como o político, o econômico e mesmo o social. A indústria do turismo, por exemplo, está ancorada nesse tripé, e, para se manter, necessita dos diferentes bens culturais de cada local.

Que outras obras de igual importância histórico-cultural no município possam ser valorizadas. Todos ganham com essas iniciativas.



Grupo de geradores no interior da usina hidrelétrica Rodrigues Alves quando de sua inauguração, em 15.09.1906.

Cem anos de história

Foi a partir da visita ministerial a Piquete, em 1902, que o Marechal Mallet, Ministro da Guerra de Campos Salles, decidiu construir aqui uma fábrica de pólvora sem fumaça em terras doadas pelo Barão da Bocaina. Verificou-se, então, a necessidade de se construir um ramal ferroviário partindo da Central do Brasil, em Lorena, para transportar as máquinas e todo o material necessário.

Para a construção do ramal, constituiu-se uma comissão de engenheiros militares chefiada pelo coronel Belarmino de Mendonça, substituído, mais tarde, pelo tenente-coronel Alencastro Guimarães. Em fevereiro de 1902, chegou a Lorena o 12º Batalhão de Infantaria, com 450 homens, para construir esse ramal.

Com a aproximação do ramal à Vila do Piquete, no início de 1905, o Presidente Rodrigues Alves determinou que se iniciassem as obras de construção da fábrica, que foi chefiada pelo tenente-coronel Augusto Maria Sisson. Iniciou-se, de imediato, o represamento do ribeirão Sertão, a construção de uma barragem e a edificação de uma usina hidrelétrica. Essas obras encheram de entusiasmo e esperança os moradores da Vila do Piquete. O município transformou-se num vasto canteiro de obras, com três grandes frentes de trabalho, passando a empregar centenas de pessoas. Assim, quando em 15 de setembro de 1906 o Ministro da Guerra, Marechal Argollo, e grande número de autoridades civis e militares vieram

inaugurar essas obras, a população, em júbilo, recebeu-os festivamente. Essa data tornou-se histórica para os piquetenses, que ganharam uma estação ferroviária, a Rodrigues Alves. A partir de então, puderam vislumbrar a concretização de seus sonhos de crescimento e desenvolvimento. As ações do Exército no município continuaram... Com a inauguração da Fábrica, em 1909, consolidou-se a presença militar em Piquete. Voltada para a defesa nacional, visando à emancipação do país das importações de produtos bélicos estrangeiros, reforçando nossa soberania, a Fábrica transformou-se num grande complexo fabril, resultado dos esforços e patriotismo de brasileiros que trabalharam desde o assentamento dos primeiros alicerces.

Nesta data em que comemoramos o centenário da inauguração das primeiras construções do Exército em Piquete, voltemos nossos olhos ao passado, procurando resgatar o exemplo, a capacidade realizadora, a tenacidade, a abnegação e sacrifício de nossos engenheiros militares, técnicos e operários. Todos congregados em íntima comunhão de idéias e sentimentos, irmanados no mesmo ideal de engrandecimento e espírito cívico. O caminho percorrido foi longo e árduo, mas profícuo. Reconheçamos todos os que, num esforço hercúleo, souberam, com seu trabalho, formar um grande estabelecimento industrial bélico, orgulho não apenas do Exército, mas de todo o Brasil.

Imagem - Memória



Cartão postal impresso quando da inauguração do Ramal Férreo Lorena-Bemfica, em 15 de setembro de 1906

Lembrança do Ramal Férreo Lorena-Bemfica

Passava da uma hora da tarde do dia 15 de setembro de 1906, quando, na Estação Ferroviária Rodrigues Alves atracou a Locomotiva Floriano Peixoto conduzida pelo maquinista Lorival Pinto Linhares. Especialmente enviado da Central do Brasil, ele dirigia uma composição formada por um carro descoberto e dois carros de primeira classe, conduzindo o então Ministro da Guerra, Marechal Francisco de Paula Argollo, e grande número de convidados. A comitiva vinha inaugurar o ramal férreo Lorena – Bemfica, a Estação Ferroviária Rodrigues Alves e outras obras militares destinadas à fábrica de pólvora sem fumaça em construção no município.

O trem chegou como símbolo de modernidade, equipado para significar progresso e industrialização.

O evento foi uma apoteose. A estação, enfeitada, tinha a plataforma repleta de autoridades civis, militares e parcela significativa da população. Essa inauguração foi a primeira de uma série de obras do Exército que culminariam com o 15 de março de 1909 e mudariam para sempre a história de Piquete. Os principais jornais da capital federal e de São Paulo, além de representantes da imprensa valeparaibana, deram ampla cobertura a essas festividades. A Revista da Semana, do Rio de Janeiro, registrou com imagens a inauguração.

Construída à margem direita do Ribeirão Piquete, a Estação Ferroviária Rodrigues Alves chamava a atenção pela simplicidade:

dois pavimentos de alvenaria de tijolo, cobertura de telhas planas, forros de madeira, soalho no pavimento superior e ladrilho no inferior, alpendre de folha de zinco ondulado, pintura em obras de esquadrias e forros. Os lambrequins que a adornavam davam-lhe um toque pitoresco. Em harmonia com a paisagem, a Estação Ferroviária Rodrigues Alves, a partir de sua inauguração, tornou-se símbolo das obras do Exército, em Piquete, e catalisadora das aspirações de inúmeros passageiros que por ela chegavam. Um cartão-postal impresso, quando de sua inauguração, registrou-a para a posteridade. Passados 100 anos daquele 15 de setembro, ao olharmos para essa fotografia, somos convidados a embarcar para uma viagem no trem da memória e resgatar um pouco daqueles tempos congelados nessa imagem.

A fotografia gravada registra no primeiro plano, de maneira clara e direta, a Estação Rodrigues Alves, sua plataforma de embarque e os trilhos do ramal ferroviário. Ao fundo, a propriedade do Coronel José Mariano, o Hotel das Palmeiras, palco de grandes acontecimentos políticos e sociais da Vila Vieira do Piquete, além do casario que se distribuía por entre as encostas e às margens da principal rua, a Américo Brasiliense, paralela ao ribeirão. Muitos, talvez alheios à importância dessa imagem, ou cansados pela pressão visual do cotidiano, não conseguirão fluir a beleza documental que nela se encerra. Uma leitura

mais acurada mostra a pluralidade nela contida, pela multiplicidade dos valores sociais e culturais. Mais do que nos voltarmos para o passado, tentemos olhar, como no passado, com os olhos do fotógrafo.

Passar atento por esse cartão-postal possibilita soltar a imaginação, completando a visualização das imagens com a variedade dos conhecimentos que possuímos a seu respeito. Esse documento iconográfico raro nos permite transcender o próprio objetivo da sua criação. Diante dessa imagem, o destinatário sonha, emocionando-se, tornando-se partícipe da ventura ou aventura de quem a expede. Que cada observador seja, num recurso memorialístico, testemunha desse momento de nossa história guardado há cem anos junto a essa imagem.

O ESTAFETA

Fundado em fevereiro / 1997

Diretor Geral:
Antônio Carlos Monteiro Chaves

Jornalista Responsável:
Rosi Masiero - Mtd-20.925-86

Revisor:
Francisco Máximo Ferreira Netto

Redação:
Rua Coronel Pederneiras, 204
Tels.: (12) 3156-1192 / 3156-1207

Correspondência:
Caixa Postal nº 10 - Piquete SP

Editoração: Marcos R. Rodrigues Ramos
Laurentino Gonçalves Dias Jr.

Tiragem: 1000 exemplares

A Redação não se responsabiliza pelos artigos assinados.

GENTE DA CIDADE

Barão da Bocaina

Emancipada em 15 de junho de 1891, a pequena e humilde Vila Vieira do Piquete, que se propunha um progresso baseado no café e na agricultura, teria a total estagnação como futuro, senão uma vida modorrenta, se nela não tivesse sido instalada, no início do século 20, a Fábrica de Pólvora sem Fumaça. Aí, realmente, Piquete nasceu. Toda a cidade passou a viver em sua função e, mesmo os que nenhum vínculo possuíam com ela se beneficiavam desse estabelecimento militar.

O responsável pela instalação da Fábrica de Pólvora sem Fumaça no município e considerado o propulsor do grande desenvolvimento da região foi Francisco de Paula Vicente de Azevedo, o Barão da Bocaina. Neste ano comemora-se o sesquicentenário de seu nascimento, ocorrido em Lorena, a 8 de outubro de 1856.

Francisco de Paula Vicente de Azevedo perdeu o pai, o Cel. José Vicente de Azevedo, em 1869, assassinado numa emboscada. Aos 13 anos, era o mais velho dos quatro filhos. Dona Angelina Moreira Vicente de Azevedo, sua mãe, viúva aos 33 anos, assumiu sozinha a direção da família. Como primogênito, Francisco de Paula começou a ajudar a mãe tão logo a idade permitiu. Não cursou o ensino superior. Casou-se aos vinte anos, mas sua esposa faleceu dois anos depois.

O futuro Barão da Bocaina iniciou sua vida pública ainda muito jovem, em Lorena, como Coletor das Rendas Gerais, cargo que exerceu entre 1876 e 1879. Promovido para exercer a mesma função na capital da Província, preferiu ficar em sua cidade, deixar a carreira e ingressar na política. Assumiu, então, a chefia do Partido Conservador, tendo sido eleito vereador à Câmara Municipal. Assumindo a Presidência, permaneceu nesse cargo até a proclamação da República. Dedicou-se ao comércio, à indústria e à lavoura. Foi fundador do Engenho Central de Lorena, o primeiro empreendimento do gênero no Vale do Paraíba paulista, tendo sido, “por serviços prestados à indústria”, agraciado, em 27 de maio de 1884, com a Comenda da Imperial Ordem da Rosa.

Possuidor de grandes extensões de terra em Lorena, Piquete, Guaratinguetá, Cunha, Pindamo-



Foto acervo da família

nhangaba e Itajubá, foi um dos precursores da substituição da mão-de-obra escrava. Promoveu o estabelecimento de várias colônias para a colocação de imigrantes, entre as quais Canas (em Lorena), Quiririm (em Taubaté) e Sabaúna (em Mogi das Cruzes). Em 7 de maio de 1887, por decreto do Imperador D. Pedro II, foi agraciado com o título de “Barão da Bocaina”.

Em 1891 casou-se, pela segunda vez, com dona Rosa Lopes de Oliveira. Por essa época, fez longa viagem à Europa. Ao retornar, introduziu a correspondência expressa, até então desconhecida no país. Tendo observado a semelhança de clima e condições da Suíça com os Campos do Jordão, no alto da Mantiqueira, onde era proprietário, fundou ali a primeira estação climática da região: São Francisco dos Campos. Lá construiu igreja, escola, hotel, grandes parques ajardinados e mais de cinquenta casas. Iniciou, nessa região, o

cultivo de frutas européias; numa de suas fazendas, plantou, por exemplo, 35mil pés de marmelo.

Mudando-se para São Paulo, foi um dos diretores da Estrada de Ferro Central do Brasil e do Banco Comercial de São Paulo. O chamado “Encilhamento”, crise econômica de 1892, trouxe-lhe enormes prejuízos financeiros, obrigando-o a retornar para o Vale do Paraíba; foi morar em São Francisco dos Campos, onde residiu até o fim de 1904.

O maior empreendimento do Barão da Bocaina, no entanto, foi promover a vinda do Ministro da Guerra do governo Campos Salles, Marechal Mallet, a Piquete e região, em janeiro de 1902, para escolher os terrenos que seriam por ele doados para a construção de um sanatório militar e de uma fábrica de pólvora sem fumaça. Dessa viagem resultou, de imediato, a construção do ramal férreo Lorena-Bemfica. Alterava-se, a partir de então, o rumo da história de Piquete.

Em função dessas obras militares na região e do desenvolvimento e progresso delas advindas, as câmaras municipais de Lorena e Piquete deram seu nome a duas importantes ruas desses municípios, em novembro de 1902, por ocasião da inauguração do primeiro trecho do ramal Lorena-Bemfica. Reconhecia-se a importância de seu trabalho por essas cidades.

Em 1905, a convite do Conselheiro Rodrigues Alves incumbiu-se de reorganizar os serviços de arrecadação de rendas federais. Em 1921, no governo Epitácio Pessoa, muito trabalhou pela eletrificação da Central do Brasil e pelo estabelecimento de uma grande siderúrgica à margem dessa estrada. Anos mais tarde, a partir das idéias do Barão da Bocaina, foi construída, em

Volta Redonda, uma das maiores empresas desse ramo no mundo.

Homem visionário e de ação, inúmeros outros assuntos atraíram sua multifar atividade.

O Barão da Bocaina faleceu em São Paulo, aos 82 anos de idade, em 17 de outubro de 1932. Deixou um legado de exemplo de homem público e empreendedor que, pelos grandes serviços prestados ao país e pelo espírito progressista, foi proclamado o “Mauá Paulista”.

O Ministro da Guerra, Marechal Mallet, e o Barão da Bocaina, quando da escolha de locais para a construção de um sanatório e uma fábrica de pólvora sem fumaça,



Foto Arquivo Pró-Memória

Memórias de um Veterano: assim é a vida...

“Um impulso em marcha à ré à roda do tempo, e eis-me a divagar ao sabor das recordações... Revejo na imaginação coisas remotas que se perderam na curva longínqua do passado. Passagens que, se recompondo como telas restauradas à força de evocações, reconstituem o ambiente de outrora, já muito distante, ao longo dos anos transcorridos. E juntamente com o tempo, assisto ao ressurgir de pessoas há muito tempo recolhidas à mansão da espiritualidade.

Há trinta e quatro anos, em certa manhã friorenta de março, uma neblina densa escurecia as ruas, formando halos leitosos em torno das lâmpadas no alto dos postes de iluminação. Tonto ainda de sono, um garoto era levado pela mão de seu pai a caminho da estação.

Era eu um pirralho franzino, pálido e sardento, com um cabelo enfezado; contava então, treze anos.

O “Piqueteiro”, na época, era uma “caixa de fósforos” – como diziam. Bitola estreita. A locomotiva, um vagão de carga e três carros de passageiros formavam a composição. Ramal férreo de Lorena a Bemfica. Passe mensal: 5 mil réis. Bilhetes: 300 e 500 réis, ida e volta.

No interior dos carros, lá estavam os operários, cada qual no seu lugar de costume, calados ou em palestra, outros cochilando, outros dormindo, mal recostados nos bancos.

De repente, “seu” Juca Andrade – o agente da estação – dá a partida; “seu” João Mascarenhas – o chefe do trem – trila o apito, e “seu” Manduca – o maquinista – dá o apito de partida. E lá se ia o comboio sacolejando as ferragens e o madeirame dos vagões...

De Coronel Barreiros, serra acima, a maquinazinha arquejava, bufava, fumegava, e subia caranguejando pelos trilhos, cobrindo as sinuosidades do trajeto.



Estação de Lorena. À esquerda, o “Piqueteiro”.

Chegava-se à Estação “Rodrigues Alves”; na plataforma, o Agente Encarnação, pequenino e gentil, esperava ansioso o trem. Tendo agora à frente dois bondinhos, o trenzinho continua a subir a rampa arrastado pela máquina resfolegante. Duas ou três curvas vencidas, eis que se depara com a arcada de um portão de ferro ladeado por renques de bambus. Em letras em alto relevo, ao alto do portão, lia-se: “Fábrica de Pólvora sem Fumaça”. Estação “Estrella do Norte”. O agente Zé Carvalho, de gorro agalado, impaciente, confere o relógio. Estiro os olhos pela janela e contemplo o jardim: dois soberbos cisnes negros nadam, indiferentes, sob o leque aberto do repuxo. Em torno, pinheirinhos e roseiras. Uma enorme estrela de periquitos desenhada no campo verde do gramado.

Novo apito, e o “Piqueteiro” prossegue a marcha, cada vez mais difícil, com a carga de novos passageiros tomados em Piquete e Estrella do Norte. Chegamos, afinal, ao término da jornada: Estação da Limeira. Desembarque. Novo portão largo tomando a via férrea, e outro mais estreito, à passagem do Corpo da Guarda. No prédio contíguo, a Apontadoria, com um quadro repleto de chapas numeradas que eram retiradas, uma a uma, pelos operários ao entrarem, sob os olhos policiais do Apontador Geral, “seu” Lopes, magruço, nariz comprido, vermelho, pescoço estirado, sempre com os olhos vivos e observadores.

Duas ou três centenas de operários

subiam pela estrada, hoje asfaltada, rumo ao interior da fábrica. Entre eles eu me via como um Guliver no País de Brobdingnag. Tudo me parecia extraordinário, gigantesco, surpreendente. Ao mesmo tempo, sentia-me orgulhoso do grande feito em transpondo o reduto sempre vedado aos estranhos, ora pelos riscos propalados, ora

pelo rigor da fiscalização. Aninhou-se em minha imaginação um quê de vaidade pela importância que a mim mesmo me dava ao pisar o chão de zonas indevassáveis ao vulgo. Iria conhecer de perto aquele monumento de que tanto falavam, criando lendas e fantasmagorias sobre a periculosidade das explosões e das queimaduras dolorosas produzidas por gases tóxicos e ácidos, das aparelhagens gigantescas de suas oficinas, da maquinaria nunca vista, da primeira e única fábrica de pólvora sem fumaça edificada na América do Sul! As idéias se atropelavam no meu cérebro e o coração palpitava-me de emoção. Não era um mero visitante curioso, sedento de novidades. Vinha em busca de trabalho. Deixara, na véspera, a carteira escolar, para, no dia imediato, ingressar na luta pelo pão quotidiano. Vinha juntar-me àquela gente laboriosa que sumia de vista à medida que se espalhava em diferentes direções, pelos cinco grupos de oficinas.

Lembro-me bem: meu saudoso pai apresentara-me a um oficial. Os oficiais usavam talabarte, quepe reúna, uniforme cáqui, galões e laço húngaro nas ombreiras. Sigo para a Secretaria a fim de apresentar-me ao diretor. O majestoso edifício da Administração era, a esse tempo, uma construção pitoresca, linhas elegantes, estilo século XVI, torreão, cobertura de zinco estampado, vigias, cumeeira alta com adornos.

(Continua na página 5)



Estação Rodrigues Alves, em 1909



Prédio Administração da Fábrica, em 1910



Estação Estrella do Norte, em 1920

(continuação da pág. 4)

Na portaria, o contínuo “seu” Zé Eleotério, um crioulo sestroso, alegre, todo requebros e salamaleques. Subo pela escada caracol, trabalhada em cedro, degraus atapetados. Eis-me no gabinete do Diretor interino, o Major Frutuoso Mendes. Um velhinho, cabelos, bigodes e pêra, todos brancos, estava recurvado sobre a mesa de trabalho.

Ao ver-me tímido, passos vacilantes, pali-díssimo, a aproximar-me da mesa, ele não resistiu a uma risada sonora, acrescentando esta irreverência de que jamais me esqueci:

– Será possível que vocês querem fazer da Fábrica uma creche para desmamar crianças?

Naquele instante, não sei onde encontrei tanto sangue que me aflorou à face; ruborizei-me, envergonhado, sem dizer palavra.

Gracejando, o bom velhinho me abraçou e ordenou, ali mesmo, que o médico, Dr. Belo, me examinasse para ser admitido.

Instantes depois, encontrava-me no meu primeiro posto de trabalho: o antigo escritorzinho do 5º Grupo. Chefe do grupo – Capitão de Engenharia Nestor Silva e Adjunto: 1º Tenente Hildeberto de Albuquerque. Encarregado do Escritório, Ovídio Alves Beraldo, depois Brigadeiro da Aeronáutica, com sua caligrafia impecável, redigiu a proposta de minha admissão, anexando a declaração de consentimento paterno. Tudo pronto. À tarde, o Boletim publicava o nome de mais um servidor para a Fábrica de Pólvora sem Fumaça.

Os primeiros conta-tos com o pessoal deixaram-me algo de inesquecível nas minhas observações. O Chefe do Grupo, cultor da música clássica, adorava Wagner. O adjunto, oficial corpulento, ombros largos,

calvo, olhos azuis, pince-nez de lentes grossas, nariz recurvado, queixo saliente como o de Ademir. O mestre Charles, italiano hercúleo, físico de “boxeur” ou campeão de luta romana, com a sua cabeça enorme enterrada sobre os ombros de touro, sempre mascando fumo e agitando os braços roliços e tatuados com figuras escabrosas. O Mestre Jansen, alta estatura, calva, testa ampla, cabelos ruivos, bigodes e cava-

nhaque, óculos: um perfil de Lenine; pontual como um relógio suíço, embora fosse sueco. O mestre Vilar, português robusto, sempre bem-humorado, em pândegas com os pedreiros da sua turma; o mestre Targino, um coração de ouro, amigo do operário; “seu” Zé Alves Maquinista, com sua cabeleira branca, o foguista “de Braga”, sempre bonachão;

“seu” Argemiro, Tristão, Zé Bugre, Peixotinho, Manduquinha, João e Juca Luz, Zé Luiz, Mestre Corrêa...

Não convém prosseguir... Recordar e coçar é questão de começar...

Luys de Castellar”

O “Piqueteiro”, tradicional trenzinho do Ramal da Central do Brasil, construído para servir à Fábrica de Piquete, trafegava quatro vezes por dia de Lorena a Piquete, e vice-versa, inspirando muitos cronistas ao longo dos tempos. Grande escritor, colaborador de vários jornais da região e um dos fundadores de “O Labor”, Luys de Castellar, pseudônimo de Francisco Ferreira Leite, publicou nesse informativo da FPV, em 01 de abril de 1954, a crônica “Memórias de um Veterano – Assim é a vida...”, na qual registra um pouco da história afetiva de um operário da antiga Fábrica de Pólvora sem Fumaça. No centenário desse ramal, vale a pena reler e recordar...



Pórtico de entrada da Fábrica, em 1909



Estação Coronel Barreiros, em 1905



Estação da Limeira, em 1920

Fotos Arquivo Pro-Memória

Preservação: ato de cidadania

O trabalho humano como atributo de um lugar e como valor social preservável. Preservar é um ato de dignidade...

É preciso saber valorizar os bens públicos como se valorizam os bens particulares. Cada um admite ser necessário proteger seus próprios bens. Mas não deve se esquecer de que nos bens de todos, ou seja, os públicos, estão incluídos os de cada um como somatória de ato soberano: o de ser membro de uma comunidade, seja ela local, regional, nacional e, inclusive no mundo globalizado, internacional. E neste caso incluem-se os direitos sobre propriedade intelectual que circula nas redes informatizadas e proteção não só contra as interferências acusadas no espaço cibernético como a proteção à saúde ameaçada pela circulação dos microorganismos mergulhados na atmosfera ambiente. Evitar pandemias torna-se meio de garantir o direito à vida sem ameaças.

Por sua vez, preservar bens históricos ou culturais constitui garantia para manter o passado vivo no presente, pois nada ou ninguém existe sem o passado que o gerou. É da memória biológica e cultural que construímos nosso sistema de vida, educam-se os jovens, respeitam-se os velhos e cria-se um arcabouço de solidez e perenidade.

Preservar é garantir a ocupação de um lugar, seja ele físico, por exemplo a casa, a cidade, seus monumentos, seus referentes culturais. Já dizia Aristóteles, na Física, uma das importantes obras do filósofo: “O que não está em nenhum lugar não existe”. Pois bem. Se destruirmos ou deixarmos ser destruído qualquer bem, material ou imaterial, comprometemos sua localidade, pela não-existência. Se não tivermos referentes, isto é, posses de referências aos bens públicos, deixando-os expostos à destruição, comprometemos o passado que os originou, o presente, pelo desinteresse, e o futuro, por omissão. De outra maneira, não conseguimos evoluir. Não reconhecemos as diferenças entre o público e o privado, por entendermos que o público deva ser abandonado à própria sorte. Por consequência, nossos direitos deixam de ser reconhecidos e deixamos de exercer o principal direito de cidadania: a capacidade da crítica. Sem esta seremos não-cidadãos, prisioneiros do aventurismo de todas as ordens. E ficaremos abaixo do reconhecível como humanos, isto é, donos do nosso destino e sonhos. Portanto, o ato de preservação de alguns de nossos edifícios – monumentos históricos –, como se está dando quanto à Usina Hidrelétrica e a Estação Ferroviária Rodrigues Alves, é um exemplo de que somos cidadãos e podemos ser reconhecidos como tal.

Dóli de Castro Ferreira

A ferrovia no Vale do Paraíba

Palmyro Masiero

Ao término do século XVIII, a região centro-sul distinguiu-se como originária de um mercado interno, pois abrangia a zona da exploração aurífera e o planalto da Serra do Mar. Essas plagas possuíam duas estradas principais: a que ligava a região das Minas em direção ao Rio de Janeiro (Caminho Novo), passando por Juiz de Fora, e a segunda, que, saindo de Itu, cruzando São Paulo, rumava para Santos. No Vale do Paraíba, diversos caminhos atravessavam a serra em direção aos portos de Ubatuba e São Sebastião. Mas os únicos meios de transporte por essas estradas e caminhos eram as tropas de muares. Ficava assim bem notória a dificuldade para o desenvolvimento econômico da região: a situação crítica dos transportes.

A percepção desse quadro justifica, claramente, as disposições de extrema liberalidade do primeiro decreto que trata do assunto transporte: o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, assinado pelo Regente Feijó e Limpo de Abreu, Ministro do Império. Na Assembléia Legislativa de São Paulo é assinado, em outubro de 1838, o Decreto Legislativo 64. O que havia em comum entre os dois decretos? Ambos ostentavam as ferrovias como a *mais moderna invenção*. Interessante ainda anotar que ambos os decretos garantiam isenções de importação de todos os materiais ferroviários. E iam além: seduziam com total cidadania a todos os estrangeiros que imigrassem para o Brasil com a finalidade de instalar o mais moderno meio de transporte da época.

A primeira estrada de ferro instalada no Brasil foi inaugurada em 1856 e ia de Mauá a Petrópolis, por iniciativa do Visconde de Mauá. Edward Prince obteve a concessão para a segunda, a Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1855. Essa estrada, após a transposição da Serra do Mar, deveria rumar para a província de Minas, em Barra do Pirai,

e, desta, para um ramal até Cachoeira, a qual atingiu em 1875.

A partir de 1862 também foi iniciada a estrada de ferro que saía de São Paulo com destino à mesma cidade de Cachoeira, aqui chegando no mesmo ano de 1875, fazendo conexão com a estrada de ferro D. Pedro II.



Foto Arquivo Pró-Memória

Para se conseguir essa ligação foi criada a Companhia São Paulo-Rio de Janeiro, tendo participado com os maiores capitais o Alferes João da Costa Gomes Leitão, riquíssimo negociante e cafeicultor de Jacareí, e seu genro lorenense, o futuro Barão de Castro Lima. A esse tempo, a rica rubiácea impulsionava a expansão das ferrovias em várias regiões do estado.

Sem dúvida, com essa ânsia de modernização dos transportes por meio das ferrovias, a época do tropeirismo estava sendo ofuscada. Rareavam as tropas, estalagens foram abandonadas, os criadores de muares foram trocando de atividade. A importância social e econômica deles estava fenecendo. Obviamente, não desapareceram por completo, pois, além das cidades não servidas pelas ferrovias, os tropeiros continuaram com seu trabalho levando as mercadorias das fazendas às estações de embarque. Não mais eram, entretanto, o esteio da economia na região.

De São Paulo a Cachoeira, a primeira viagem para uso público, num percurso de 231km, deu-se a 8 de julho de 1877. Em 7 de julho desse mesmo ano, Lorena recebia o primeiro trem vindo de São Paulo. Sua

chegada à nossa co-irmã proporcionou uma recepção magnífica, com bandas e uma festa invulgar.

Mesmo encontrando-se em Cachoeira com a D. Pedro II, era necessário fazer-se baldeação de um trem para outro, pois a estrada de São Paulo tinha seus trilhos mais estreitos que os da outra.

Em 1890, por ato ditatorial do novo governo republicano, foi encampada a São Paulo-Rio de Janeiro. Nascia, assim, a Estrada de Ferro Central do Brasil, que absorveu todos os empregados da extinta. Esse ato governamental feriu gravemente as simpatias dos barões do café, que começavam a auferir lucros de seus investimentos.

Os governantes republicanos de São Paulo começaram o alargamento da bitola a partir de 1896, e, em 1908, todo o trajeto paulista possuía bitolamento igual, de um metro e sessenta centímetros.

É tranquilo afirmar que essas estradas tiveram sob sua responsabilidade a expansão ininterrupta da produção cafeeira do Brasil que, em 1890, correspondia à metade de toda a produção mundial de café.

O café sofreu a crise do final da década de 20. Seus preços caíram a índices mínimos. Mesmo assim, permaneceu por muito tempo como nosso principal produto de exportação. Nossa rede ferroviária foi totalmente mutilada, tomando-se improdutiva, relegada que foi com a chegada das grandes rodovias. Caminhões passaram a cortar e costurar esse país em todos os seus quadrantes transportando nossas mercadorias.

Hoje, sob certos prismas, a situação transformou-se quase em escárnio. A mesma desatenção dada às ferrovias (meio de transporte mais barato que o rodoviário e menos poluente) atingiu nossas rodovias, que se encontram em total abandono pelos nossos governantes. E diante desse colapso, repensa-se nas ferrovias!

“A Estação Rodrigues Alves fez parte de um grupo pioneiro de construções vindas com o surto de progresso do início do século 20, período de grande expansão da rede ferroviária. Soube ocupar um bem dimensionado espaço na memória da cidade. Teve marcante identidade cultural. Foi um destaque como ponto de referência. Direcionou padrões estéticos. Cumpre-nos respeitá-lo.

Um imóvel não precisa ser suntuoso ou excepcional para se tornar um patrimônio da sociedade. O que legitima um bem cultural é sua participação ativa na História.”

Célia Ap. Rosa, em 1996

Ainda há esperanças...

Laurentino Gonçalves Dias Jr.

Cá estamos, a 100 anos do início de uma época em que Piquete era ainda uma adolescente. Afinal, em 1906, eram apenas 17 anos... Não havia atingido nem a maioria...

Desde então, nossa cidade passou por muitas transformações. Não nos cabe, agora, analisá-las. Basta olharmos uma coleção de fotos, conversarmos com os mais experientes, lermos os textos históricos de "O ESTAFETA". Era uma cidade ativa, com qualidade de vida, com perspectivas para sua população.

"Era", "foi", "teve"... São os verbos com que, atualmente, escrevemos ou falamos sobre Piquete. E daí? Não há mais nada o que fazer? Devemos "jogar a toalha"?

Essa é a primeira conclusão a que chegamos. Reflexo dos desmandos de nossos políticos, o povo anda descrente da política, desesperançoso... A tendência é nos trancarmos em nossas casas, fechando os olhos para as falcaturas de nossos governantes, sejam eles federais, estaduais ou municipais. Seria muito mais fácil. Mas não é, definitivamente, o melhor caminho.

É constrangedor ler, em uma das revistas mais importantes de nosso país, o depoimento de uma testemunha vital de recente episódio que resultou na queda de um Ministro de Estado, que ele não faria tudo novamente. A testemunha-vítima se justifica: "estou desempregado, desmoralizado, sem dinheiro, sem futuro... E o que aconteceu com o Ministro? Nada!" Mas no mundo, no Brasil, em Piquete, as coisas estão começando a mudar. A presença de grupos que lutam pela moralização dos gastos públicos, pela exclusão de políticos párias de nossa sociedade, pelo cumprimento da legislação e dos direitos básicos do cidadão está deflagrando um processo de reversão dessa sujeira. A queda de Ministros no Brasil já foi um início. A repercussão de escândalos vem coibindo, aos poucos, a ação desses criminosos. É o caminho...

Sei que vai levar tempo. Não veremos os resultados finais... Creio que nem as próximas duas ou três gerações. Mas temos que acreditar que eles virão.

Minhas raízes estão em Piquete. Se hoje ela não me é motivo de orgulho, como outrora, penso que devo trabalhar para que volte a ser. No dia 15 de setembro, quando completam um século, duas referências históricas do município estarão sendo reentregues à população. Renascem das cinzas, diriam alguns. E, assim como a Fênix, devem renascer nossas esperanças. Somos fortes; se unidos, então, mais fortes ainda. Quem sabe, daqui a 100 novos anos, alguém estará contando essa história ao contrário: uma cidade que estava novamente fadada ao insucesso, devido à ação de seus cidadãos retomou a beleza e a eficiência em suas administrações, e voltou a ser motivo de orgulho dos piquetenses.

Patrimônio Material e Imaterial

O estudante tem uma surpresa muito grande quando passa do estudo das línguas indo-européias para línguas de outros troncos lingüísticos, como o japonês, o mandarim, o kikongo ou o tupinambá. Vem aquela admirável pergunta: como foi que eles pensaram nisto, como foram capazes de lançar mão deste recurso?

E o povo açoriano quando se instalou no estado de Santa Catarina? Um povo, que vivia num arquipélago montanhoso dedicando-se à criação de gado e à plantação de trigo, de repente se vê numa orla magistral e não acha trigo, mas mandioca; e não encontra vaqueiros, mas índios pescadores.

E os criadores de cabra do nordeste brasileiro, que vão à França e se divertem comparando as diferenças até no jeito de segurar as cabras para ordenhá-las?

E os alemães do dialeto suábico, que vêm das bandas da Iugoslávia e escolhem Entre Rios para ser o palco de sua nova saga; e têm o cuidado de montar uma casa com todos os apetrechos que utilizaram nos seus primeiros tempos no estado do Paraná?

Aqui estão os fundamentos da Antropologia Cultural também chamada Antropologia Social – "ramo da antropologia que trata das características socio-culturais da humanidade (crenças, costumes, comportamento, organização social) e que se relaciona, portanto, com outras várias ciências, tais como etnologia, arqueologia, lingüística, sociologia, economia, história, geografia humana."

É uma ciência impactante. Quando fecha o cerco a duas culturas que se desenvolveram no mesmo meio, como a Xavante e a Bororo, e faz o elenco das escolhas de cada uma, o estudante vislumbra um novo universo.

Na minha modesta opinião, um bom curso de antropologia cultural é a melhor vacina contra o preconceito.

Esta é a verdadeira marcha da humanidade. O conjunto de tudo o que sua mente e suas mãos construíram. O conjunto de seus sonhos, aspirações, saberes e fazeres.

Tudo o que um esquimó ou um maôri sonhou, planejou, decidiu e fez tem importância para a humanidade.

Uma escultura de Brecheret, a cerâmica de Mestre Vitalino ou um castelo de areia que a criança faz na praia; a procissão do Círio de Nazaré ou a habilidade das quituteiras do acarajé; uma composição de Villa-Lobos, a Banda de Pifanos de Caruaru ou a viola de cocho de Mato Grosso do Sul, tudo isto é Brasil.

Quantas pessoas estiveram empenhadas em colocar em pé dois edifícios numa cidadezinha encostada na Mantiqueira!

Hoje, outras pessoas se empenham em imprimir valor ao trabalho de mentes e cérebros que já estiveram na marcha.

Segue a marcha!

Parabéns a todos.

Abigayl Lea da Silva

Educação, Cultura e Sociedade

Brasil? Que país é esse? O que sabemos dele? Como definir sua cultura?

Existem muitas possibilidades de respostas. Por exemplo, podemos recorrer à resposta poética de Jorge Benjor: "Moro... Num país tropical, abençoado por Deus e bonito por natureza (Mas que beleza!)"

Mesmo que não seja Carnaval e que você não tenha uma "nega chamada Tereza", nada lhe impede de cantar e pensar: Mas que beleza! No entanto, não se pode esquecer que o país abençoado por Deus era habitado por índios e foi colonizado por portugueses. E, por volta do ano de 1550, chegaram os negros africanos e o país tropical o tornou escravos. Já não éramos então apenas brancos e índios, mas também negros. Começa aí a construção de uma cultura e de uma sociedade mestiça e diversificada.

O tempo passou, e no final do século XIX e início do século XX, novos povos chegaram: italianos, alemães, espanhóis, judeus e... tantos outros, e por tantas razões diversas. Na bagagem traziam novas e diferentes etnias e culturas. Isso tudo e mais todas as experiências históricas vividas pelo "país bonito por natureza" não deixam dúvidas quanto à diversidade e à marcante mistura cultural que formou uma sociedade de grande variação étnica, social e cultural. E por conta disso, bastante complexa, e por que não, encantadora.

Felizmente, a cultura e a educação sempre andaram juntas. Sempre houve espaço nos conteúdos escolares para a

cultura. Entretanto, atualmente, percebe-se nos educadores algumas inquietações quanto a esse espaço e ao conteúdo cultural a ser trabalhado.

Antes de tudo, é preciso entender que a cultura envolve a língua que falamos, os costumes, ou seja, o modo de viver dos grupos sociais, o que se come, o que se bebe, o que se veste, a religião, a arte, os valores, as regras de convívio e assim por diante. Mas o fundamental é entender que a cultura dá identidade a um certo grupo de pessoas e que num país tão grande como o Brasil existem diferentes maneiras de ser, de pensar, de brincar, de se expressar, de crer, enfim, não se pode falar de uma única cultura, mas das muitas culturas que o formam.

Diante disso, o conteúdo cultural deve cada vez mais fazer parte do conteúdo escolar. Por meio dele é possível desenvolver a consciência humana e as identidades locais, regionais e nacionais, para que, diante de um mundo globalizado, o homem se sinta seguro e capaz de interagir com as diferenças e as semelhanças, pois a própria existência e sobrevivência humana são dependentes da cultura. É preciso, portanto, intenção clara e planejamento escolar que assegure ao aluno o direito de conhecer a história da cultura e da sociedade do país em que vive, para que possa, se assim desejar, cantarolar Jorge Benjor ou, quem sabe, o samba exaltação de Ary Barroso: "Ah! esse Brasil lindo e trigueiro. É o meu Brasil brasileiro..."

Laura Cristina Chaves

Um trenzinho que se fez saudade...

Aos ex-maquinistas do trenzinho dos operários, Luiz Vilela e Elias Xavier

Há 100 anos, no dia 15 de setembro de 1906, o Marechal Argollo, Ministro da Guerra, inaugurava, aqui em Piquete, o Ramal Férreo Lorena-Bemfica e a Estação Rodrigues Alves.

Dois jornais da cidade do Rio de Janeiro – “O Paiz” e o “Correio da Manhã” – fizeram a cobertura do evento. Segundo eles, precisamente às 13 horas e 15 minutos, um trem entrava, pela primeira vez, na estação da acanhada e pacata Vila Vieira do Piquete.

Silvos da locomotiva. Profusão de foguetes, foguetes-de-vara acesos com tições. Alvorço de pessoas. Vivas à República, ao Exército e ao Marechal Argollo. O Hino Nacional e marchas cívicas executados pelas bandas do 12º Batalhão de Infantaria e do Colégio Salesiano São Joaquim, de Lorena.

A presença de autoridades – o Intendente Municipal, Senhor José Inocêncio Alvim Bittencourt, o Coronel José Mariano Ribeiro da Silva, o Coronel Luiz Relvas, o Barão da Bocaina... Pessoas de destaque e grande número de senhoras. Todos bem trajados, com elegância; afinal, era dia de festa, de acontecimento inusitado que seria sempre rememorado.

Grande entusiasmo da população. As principais ruas da Vila ornamentadas com palmeiras. Palmeiras também ao longo do ramal férreo. Próximo à estação, enfeitado com flores, um arco triunfal, de bambus. Bandeiras, muitas bandeiras. Fotografias, já esmaecidas e tismadas, nos remetem àquele dia festivo, e, no embalo da imaginação, recriamos cenas e pessoas.

O Hotel das Palmeiras, residência do Coronel José Mariano, foi também palco de homenagens às autoridades. Meninas de branco – pétalas de rosas sobre os visitantes. Aclamações e vivas. Discursos. Champagne e farta mesa de doces.

A seguir, todos novamente na Estação Rodrigues Alves – inauguração oficial do

ramal férreo, leitura da respectiva ata e discurso proferido pelo Tenente-coronel Teixeira Maia.

E o povo de Piquete passou a se orgulhar da sua estação e do seu trem, carinhosamente denominado “trenzinho dos operários”.



Foto Arquivo Pró-Memória

Durante 71 anos ele percorreu os caminhos de nossa história e deixou um rastro de lembranças. Esteve sempre vinculado à nossa paisagem social, a pessoas, fatos e momentos marcantes: as romarias a Aparecida, a venerando figura do Padre Juca, Nossa Senhora entronizada num andor todo de flores e filó, sinos e foguetes no silêncio das madrugadas; as festas natalinas, o trenzinho chegando de Lorena, um papai-noel na cara da locomotiva, crianças sonhando com brinquedos e guloseimas; operários cansados e sonolentos, as frentes ungidas de sacrifício...

Soube, por alguns familiares, que em 1932, conduziu nossa gente para São Paulo, entregue a cidade às mãos das tropas constitucionistas. Malas e trouxas feitas às pressas. Três dias de viagem crivada de incertezas e cansaço. Vômito e diarreia de crianças, carência de comida e leite. Desconforto. Lágrimas. Saudade da terrinha natal.

Certa vez, eu menino, não me recordo do ano, vi o trenzinho apinhado de pessoas importantes. Um corre-corre para a estação. Getúlio Vargas em visita à Fábrica de Pólvora.

Ao longo da via férrea, adultos e crianças acenavam. E o Presidente passava distribuindo sorrisos, orgulhoso da dignidade de chefe supremo da nação.

Durante muitos anos foi o trenzinho nosso único meio de transporte. Pela manhã, uma viagem até Lorena, várias

paradas em duas estaçõeszinhas – Coronel Barreiros e Angelina – para embarque de pessoas e do leite das fazendas para a Usina de Laticínios. À tarde, o retorno – as notícias dos jornais, os segredos das correspondências, a curiosidade dos visitantes e a alegria dos que vinham rever amigos e parentes.

Nos quintais, meninos brincavam com trenzinhos de caixas-de-fósforo, faziam-se maquinistas e imitavam os apitos da maria-fumaça.

O trajeto do trem até o Portão da Limeira, portal da Fábrica de Pólvora, tinha sabor de beleza – pequenas casas coloridas à beira-linha, quintais decorados com bananeiras, o esverdeado dos morros, os ribeirões sempre limpos, crianças em adeuses e gritos estrangulados pelo barulho da locomotiva, cruzeiros de madeira rodeadas de imagens, enfeitadas com papel crepom.

Infelizmente, um dia, o querido trenzinho deixou de circular. Arrancaram os trilhos e deixaram desabar as estaçõeszinhas onde ele costumava parar. Hoje, tudo não passa de fotografias.

Felizmente, a Estação Rodrigues Alves que, durante anos ao abandono, foi vítima de intempéries e pichações, ninho de ratos e morcegos, está agora reformada, salva da destruição.

E o trenzinho, que se fez saudade, correrá sempre na nossa geografia interior; poeticamente, ressuscitaremos na memória os que ajudaram a construir esta cidade e deixaram marcas indeléveis em cada um de nós.

Chico Máximo

“Os valores simbólicos de nossa cidade devem ser vistos, pois a reverência ao passado não é nostalgia e muito menos saudosismo, mas, antes de tudo, o direito à preservação do que o engenho e a arte criaram como obras humanas, atestados de uma época e referências de homenagem ao futuro.

São estas as referências que nos garantem o direito de cidadania.”

Dóli de Castro Ferreira, em 1996



Foto Arquivo Pró-Memória

Um relato histórico e um perfil

Piquete na trajetória do progresso

A cafeicultura esgotada deixara uma considerável reserva de mão-de-obra no Vale do Paraíba e espaços de terras abandonadas.

O ano de 1906 revelava-se auspicioso para a população piquetense. Tomava corpo o projeto da construção e instalação da Fábrica de Pólvora Sem Fumaça, projeto implementado pelo Governo Rodrigues Alves (1902-1906).

Entendidos para esse fim, reuniram-se o governo federal e a elite proprietária de Lorena e Piquete representada pelo Barão da Bocaina (Francisco de Paula Vicente de Azevedo, 1856-1938) e pelo deputado e coronel da Guarda Nacional, o advogado Dr. Arnolfo Rodrigues de Azevedo (1868-1942), filho dos Barões da Santa Eulália. A proposta foi-se constituindo a partir das Forças Armadas. A instalação da Fábrica de Pólvora se impunha por uma necessidade de caráter nacional. Uma nação que se organizava politicamente necessitava de defesa, e, frente a esse objetivo estavam atentos os membros das oligarquias e os da hierarquia militar.

O Ministro da Guerra, Marechal João Nepomuceno de Medeiros Mallet, promoveu, em 1902, os preparativos para a execução do planejamento da obra através da Diretoria Geral de Engenharia. Pelo Aviso nº 15, de 4 de fevereiro de 1905, pôde ser concretizado o planejamento sob a função ministerial da Pasta do Exército pelo Marechal Francisco de Paula Argollo. Portanto, os ministros general Argollo, no Exército, e almirante Julio César de Noronha, na Marinha, compuseram-se como chefes militares para a execução da obra, eles que haviam experimentado a questão bélica na Guerra do Paraguai e se tornaram expoentes no governo de Rodrigues Alves.

Os projetos foram desenvolvidos pelos técnicos e engenheiros militares sob a liderança do Tenente-Coronel Augusto Maria Sisson, instalado em Piquete, a partir de 1905. Iniciaram as obras, as quais foram, primeiramente: a Usina Hidrelétrica e a respectiva barragem, cuja inauguração se deu a 15 de setembro de 1906. Paralelamente, foram projetados e construídos a Estação Ferroviária e o ramal férreo Lorena-Piquete, inaugurados na mesma data citada. A denominação Rodrigues Alves para a Usina e a Estação Ferroviária foi dada como dupla homenagem ao líder político valeparaibano no cargo da Presidência Republicana. Estavam dadas as bases de um projeto que foi implantado em nome da perenidade e da solidez. Esta é a principal imagem que guardamos do conjunto das construções em seu estilo europeu eclético, representado, simbolicamente, pelo pensamento iluminista e liberal.

Rodrigues Alves, (Francisco de Paula Rodrigues Alves, 1848-1919), advogado nascido em Guaratinguetá, ocupou vários

cargos públicos: dois mandatos como deputado provincial pelo Partido Conservador (1872-1875 e 1878-1879); na mesma legenda foi eleito deputado geral (1885-1887) e presidente da Província de São Paulo (1887-1888). Foi Conselheiro do Império, em 1888. Como deputado geral pelo



Reprodução

Partido Conservador (1888-1889) e deputado à Assembléia Nacional Constituinte (1890-1891), passou a desenvolver o sentido da idéia de modernidade que a República anunciava, e fez parte, como Ministro da Fazenda, dos governos de Floriano Peixoto (1891-1892) e de Prudente de Moraes (1895-1896). Aderindo às idéias republicanas representadas no Partido Republicano Paulista, Rodrigues Alves tomou-se senador e exerceu essa função em três momentos: 1893-1894, 1897-1900 e 1916-1918. Por eleição direta, assumiu a Presidência da República em 15 de novembro de 1902. Foi nessa função que prestigiou a instalação da Fábrica de Pólvora, em Piquete. Faustino César, em *“Resenha Histórica de Lorena”* (2000 para a 2ª edição), alega que o Conselheiro Rodrigues Alves, então Presidente da República, teria feito uma visita a Lorena e a Piquete, *“em 1903, mais ou menos”*. Essa referência, imprecisa, provavelmente, deveu-se à falta de documentação comprobatória.

O interesse por uma Fábrica de Pólvora acabou revelado pelas idéias de industrialismo que perpassavam a ideologia dos militares, líderes do movimento republicano, e também pela referência estratégica espelhada pelos conflitos internos e externos. Assim, os movimentos militares como a Guerra do Paraguai e a Campanha de Canudos foram fatores determinantes de ação. Mas, também foram decisivos os reflexos de ordem internacional. O aparato militar mundial apurava-se, especializava-se e desenvolvia uma complexidade cujas determinantes se endereçavam pelo alargamento dos campos

de luta e pela soberania, pelos interesses geopolíticos e pela garantia do estabelecimento da territorialidade quanto aos limites e fronteiras. Na Europa, os choques provocados pela política das nacionalidades e pela expansão imperialista anunciavam-se violentos. Opunham-se as metrópoles colonialistas. O argumento espaço territorial colocava-se relativamente ao militarismo, para defesa, como garantia de posse e da auto-afirmação do que poderia ser definido como nação, dadas as idéias dominantes.

Do ponto de vista da organização social, Rodrigues Alves era representante de uma elite proprietária baseada no agrarismo, tendo a produção cafeeira como principal motivação econômica, numa expressão capitalista pela qual se orientava uma burguesia vinculada ao progressismo. As idéias de reforma, de soluções técnicas, de transporte, povoamento, imigração e de conservadorismo econômico pautavam as ações. Portanto, a ênfase era dada por uma revolução burguesa de progresso, para ser alcançado através do cientificismo e da modernidade. O governo Rodrigues Alves foi considerado o mais progressista do período da República Velha. Além das realizações importantes que marcaram esse governo, tais como a nova política de Saúde Pública para eliminar a febre amarela e a varíola, a reurbanização do Rio de Janeiro, capital federal, com as obras de remodelação implementadas por Pereira Passos, observamos que o presidente Rodrigues Alves também esteve em conflito com a oposição dos monarquistas. Estes procuravam contar com o apoio militar, inclusive o dos chamados jacobinos¹, o que gerou uma dissidência de caráter militar progressista, em 1904. Esta, afinal, foi resolvida pelo domínio das oligarquias, como um resultado do projeto paulista republicano, o qual se tornou completamente hegemônico. Dessas lutas ligadas à oligarquia estadual, envolvidos os políticos valeparaibanos do Partido Republicano Paulista citados para a região de Lorena, evoluiu o projeto da Fábrica de Pólvora em Piquete.

Assim, em 1906, em Piquete, iniciava-se uma importante realização para definir o destino histórico da pequena cidade emancipada nos primeiros anos da República, num projeto moderno e carregado da simbologia do progresso. Progresso esse anunciado também neste 1906, pelo sobrevôo realizado em Paris (23 de outubro), por Santos Dumont, com seu aeroplano 14-Bis.

Começava o século XX.

¹ *Jacobinos era o nome dado aos militares que radicalizavam o movimento republicano e se colocavam contra os governos civis, como os de Prudente de Moraes e Rodrigues Alves, por exemplo.*

Dóli de Castro Ferreira

Fotos Arquivo Pró-Memória



Inauguração da Usina Rodrigues Alves, em 15 de setembro de 1906

A Represa Marechal Argollo e a Usina Rodrigues Alves

A Usina Hidrelétrica Rodrigues Alves

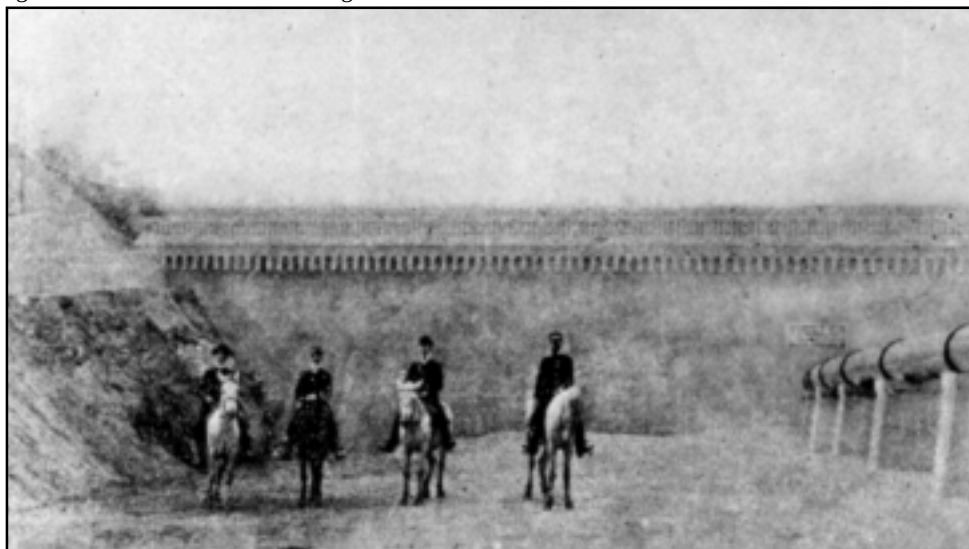
Após a inauguração do Ramal Férreo e da Estação Ferroviária Rodrigues Alves, em 15 de setembro de 1906, o Ministro da Guerra e sua comitiva seguiram num comboio para a Fazenda da Estrela, onde se encontrava instalada a Comissão Construtora da Fábrica de Pólvora. Às 3h da tarde, aconteceu a inauguração da Usina Hidrelétrica, geradora de força motriz destinada a movimentar a maquinaria da futura fábrica. A Casa de Máquinas comportava três grupos hidrelétricos de 120HP cada um, compostos de três turbinas do sistema Pelton, com regulador de precisão e dínamo de corrente alternada trifásica de 200V. O acionamento era feito por dínamos de corrente contínua, armados sobre a mesma rede do alternador. A instalação era completada pelo quadro de distribuição e os indispensáveis aparelhos de medida e de segurança.

A Represa Marechal Argollo

Logo após a inauguração da Usina Hidrelétrica, a comitiva dirigiu-se para a represa, que recebeu o nome de Marechal Argollo, em homenagem ao Ministro da Guerra. A represa apresenta uma diferença de nível de 91m sobre a estação geradora. A canalização que transportava água até a Usina Hidrelétrica era constituída por um ducto forçado de 2500m de extensão e entre 26 e 30 polegadas de diâmetro, levado até a Usina por meio de aterros, cortes e pilares. O movimento de terra para o assentamento da represa foi considerável. Sua barragem tem 15,90m de altura máxima, sendo a da água de 14,50m. A espessura é de 9,90m na base e 28m no curvamento. É toda de concreto e o volume represado de água é de cerca de 40.000m³, permitindo uma vazão de aproximadamente 32.400 litros por segundo.

Às 19h30min, o Ministro acionou a luz elétrica iluminando toda a fazenda da Estrela.

Imagem da barragem da Represa Marechal Argollo e do início da canalização de 2500m que transportava água até a Usina Hidrelétrica Rodrigues Alves. Foto de 15 de setembro de 1906.



Notas da FCR

✓ Projetos da FCR

Dando continuidade ao projeto “Comitê das Águas: Suporte Operacional para Encontros Técnicos e Capacitação para Elaboração de Projetos”, a Fundação Christiano Rosa (FCR) estará promovendo, entre os dias 25 e 27 de setembro, na Escola de Engenharia de Lorena – USP, o Seminário “Águas da Primavera”.

Nesse evento, a FCR conta com a parceria da USP – Escola de Engenharia de Lorena (EEL) e dos Ministérios do Meio Ambiente e da Educação. Terá, também, o apoio do EDR/CATI, IBAMA: Flona Lorena e CODIVAP.

A abertura do Seminário contará com a presença do Secretário de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, do Presidente do Comitê de Bacias Hidrográficas do Paraíba do Sul e do Coordenador Geral da EEL-USP.

Durante os dias de seminário, serão proferidas diversas palestras por representantes das diversas entidades parceiras, além do CPTEC-INPE, CESP, DEA/MMA, CGEA/MEC e Fundação Florestal.

Para maiores informações e inscrições:

fone: (12) 3156-1192 ou

email: fundacaochristianorosa@bol.com.br

✓ Artesanato em Lorena e região

Passaram por Lorena, neste mês, três netos do dr. Arnolfo Azevedo, acompanhados por suas esposas, os quais, depois de algumas visitas à cidade, inclusive ao solar do avô, foram à Casa da Cultura, onde a Secretaria Municipal de Cultura realizava uma exposição de artesanato. As senhoras compraram algumas peças e elogiaram muito os produtos expostos, reconhecendo-lhes a autenticidade na criação.

Esse fato me faz sugerir aos responsáveis pela condução da cultura nos diversos municípios da região uma coordenação em favor do artesanato valeparaibano, começando pela constância na troca de informações em feiras regionais até a tentativa de certa padronização de produtos, de forma a caracterizar o trabalho de toda a região. Isso, seguramente, facilitará a comercialização do artesanato.

Observo que uns poucos municípios já definiram vocações, mas outros ainda fazem de tudo um pouco, o que me parece ser uma produção de mais difícil rendimento econômico. Os salões de artes plásticas, para lembrar um bom exemplo, têm registrado sensível progresso, pois o contato entre produtores estimula o aperfeiçoamento de todos.

Pode não ser a melhor idéia, mas vale a pena pensar no caso.