



O RESGATE DA HISTÓRIA DE UMA FERROVIA NAS ESCOLAS DA REGIÃO DOS LAGOS FLUMINENSE

Eduardo Margarit/Universidade Federal Fluminense

eduardo-max@bol.com.br

INTRODUÇÃO

Os municípios que hoje compõem a Região dos Lagos no estado do Rio de Janeiro apresentam sua economia voltada principalmente para o setor turístico, no entanto alguns fatores contribuíram para a atual dinâmica econômica da região. O desenvolvimento dos transportes proporcionou a Região dos Lagos uma maior facilidade de acesso, principalmente aos moradores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, incentivando a construção de casas de veraneio e a chegada de novos moradores em busca de melhor qualidade de vida. A construção de rodovias foi o principal fator de expansão imobiliária na região, mas foi sua precursora, a ferrovia, que viabilizou o primeiro surto de expansão urbana e especulação imobiliária.

A Estrada de Ferro Maricá começou a ser construída em 1886 e teve o seu primeiro trecho, ligando os municípios de São Gonçalo e Maricá, inaugurado em 1887. A partir daí inúmeros prolongamentos passaram a abranger também os municípios de Saquarema, Araruama, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia e Cabo Frio, por onde a ferrovia estendia seus 157 km de linha. Em 1964, uma política do governo federal de erradicação de ferrovias consideradas como anti-econômicas, promoveu a desativação da Estrada de Ferro Maricá e seus trilhos foram retirados. Ao longo dos anos os antigos moradores e usuários dos trens faleceram e novos moradores, vindos principalmente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, passaram a ocupar essa região. Os novos moradores, em sua maioria, sequer sabem que já existiu uma Estrada de Ferro na Região dos Lagos, e que essa representava o principal, senão único, meio de transporte da região.

Diante dessa situação, se faz necessário o resgate da memória da Estrada de Ferro, que proporcionou no passado grande desenvolvimento para os municípios da Região dos Lagos. A escola representa a melhor ferramenta para a difusão dessa memória, que está se apagando com o tempo. Portanto, o objetivo deste trabalho é realizar o resgate da memória da ferrovia que foi de tamanha importância para a configuração atual dos municípios da Região dos Lagos. Para tanto serão utilizados pôsteres com imagens e textos mostrando a importância da ferrovia, além de mapas que mostrem o traçado da ferrovia e os principais núcleos urbanos.

Este trabalho é importante para que as crianças e jovens que hoje vivem nos municípios da Região dos Lagos possam entender a atual configuração urbana, os aspectos históricos, econômicos, sociais e culturais, deixados pela ferrovia. Ainda hoje, a ferrovia está presente no cotidiano dos moradores, porém de forma velada, em nomes de ruas, praças e bairros desses municípios. O resgate da memória da ferrovia envolve não apenas um aspecto histórico, mas a habilidade dos alunos em identificar, através de mapas e fotos os espaços que hoje são conhecidos por eles, mas que no passado já fizeram parte de uma outra realidade. Com isso, espera-se perpetuar através dos jovens a memória da ferrovia em seus usos atuais do espaço em que vivem.

A REGIÃO DOS LAGOS

A Região dos Lagos é resultado da divisão regional em Microrregiões adotada pelo IBGE.¹ Localizada no Estado do Rio de Janeiro, ela compreende os municípios de Araruama, Armação de Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia e Saquarema. O município de Maricá já fez parte da Região dos Lagos, mas hoje, por razões diversas, encontra-se na região metropolitana do Rio de Janeiro.² Para facilitar o entendimento, o município de Maricá será considerado ainda como integrante da Região dos Lagos, de acordo com as suas características naturais e com o contexto da ferrovia. Além da Região dos Lagos, os municípios de Niterói e São Gonçalo³ também tiveram participação na história da ferrovia e, portanto, serão amplamente citados, fazendo-se então necessário a sua identificação:

¹ IBGE. Divisão Regional. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default_div_int.shtm> Acessado em: 21/04/2009.

² Segundo a classificação atual de divisões regionais do IBGE.

³ Niterói e São Gonçalo fazem parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



Fonte: IBGE. *Mapas Interativos*. Disponível em:
<<http://mapas.ibge.gov.br/>> Acessado em: 23/04/2009.

Apesar de também sofrerem reflexos da Estrada de Ferro Maricá, Niterói e São Gonçalo não foram tão dependentes da ferrovia como aconteceu com a Região dos Lagos. Niterói possuía uma forte ligação com a cidade do Rio de Janeiro através de barcas, e São Gonçalo era cortado pelo ramal de Cantagalo da Estrada de Ferro Leopoldina, que supria boa parte de suas necessidades de transporte. Portanto, neste trabalho será dado maior destaque aos municípios da região dos lagos que eram atendidos pela ferrovia. São eles: Maricá, Saquarema, Araruama, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia e Cabo Frio.

A região, segundo dados do IBGE de 2007, abriga uma população de cerca de 573 mil habitantes vivendo em sua maioria nos núcleos urbanos existentes, sendo Cabo Frio o maior com cerca de 162 mil habitantes, conforme mostra a tabela a seguir.

População dos municípios da Região dos Lagos em 2007

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO
Araruama	98.268
Armação de Búzios	24.560
Arraial do Cabo	25.248
Cabo Frio	162.229
Iguaba Grande	19.716
Maricá	105.294
São Pedro da Aldeia	75.869
Saquarema	62.174
Total	573.358

Fonte: IBGE. *IBGE Cidades*. Disponível em:
<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> Acessado em: 23/04/2009.

A economia é baseada no setor de comércio e serviços, voltados principalmente ao turismo, crescente na região. Os turistas são atraídos para a Região dos Lagos, principalmente, por suas belezas naturais. As praias são as áreas mais procuradas, mas

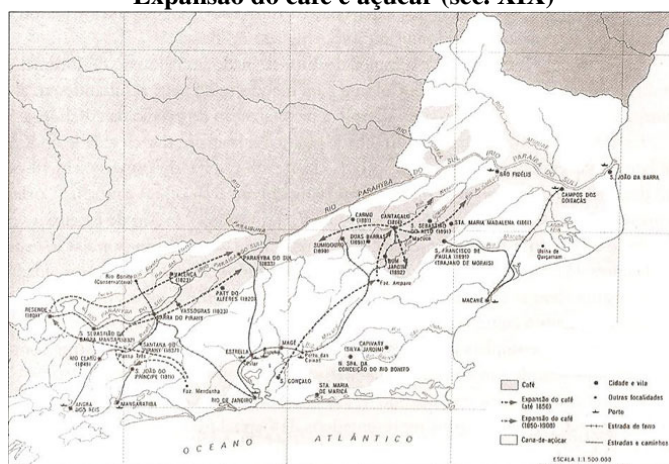
existem também aqueles que preferem as lagoas ou, até mesmo, algumas cachoeiras que lá existem.

Outro importante elemento propulsor da economia da região é a pesca. Com extenso litoral e várias lagoas, a oferta de pescado é grande e emprega milhares de pessoas. Em geral a prática da pesca é artesanal, com pequenas embarcações, e perpetua-se ao longo de várias gerações da família. Também é possível encontrar a produção de sal marinho, hoje em declínio, mas que no passado representou uma das principais vocações da região.

Apesar de a dinâmica econômica atual baseada no turismo ser extremamente favorável ao desenvolvimento dos municípios da Região dos Lagos, o surgimento e a consolidação de suas cidades estiveram inicialmente relacionados à agricultura.

A partir do século XVI, com a colonização portuguesa, foram distribuídas extensas áreas ao longo da costa brasileira, as sesmarias. O objetivo era garantir a ocupação da colônia e, para efetivá-la, o governo português implantou a indústria açucareira e incentivou os donatários de terras através de isenções de tributos e uma série de outras vantagens, a quem instalasse um engenho. A cidade do Rio de Janeiro serviu como centro difusor do cultivo de cana-de-açúcar. Inicialmente o seu plantio se deu na Baixada Fluminense, nos arredores da Baía de Guanabara, ao longo dos séculos XVI e XVII. No século XVIII o cultivo de cana foi expandido para o interior do estado e atingiu a Região dos Lagos. O café também participou na economia da região, com um processo semelhante ao que ocorreu com a cana-de-açúcar.

Expansão do café e açúcar (séc. XIX)



Fonte: MARAFON, 2005, p.35.

Com o desenvolvimento da agricultura, surgiram os primeiros núcleos populacionais e certa agitação econômica e política. Anteriormente a expansão do

cultivo de cana-de-açúcar e café, o município de Cabo Frio englobava quase que a totalidade do território da Região dos Lagos. Com a consolidação da agricultura, os pequenos núcleos populacionais se desenvolveram e se transformaram em cidades, provocando a fragmentação do então território de Cabo Frio em vários municípios.

A consolidação da agricultura demandou formas eficientes de escoar a produção. No Estado do Rio de Janeiro, a partir de meados do século XVIII, foi dado início a construção de ferrovias. A Região dos Lagos também necessitava de uma ferrovia, então surgiu a idéia da construção de uma Estrada de Ferro.

3- A ESTRADA DE FERRO MARICÁ

O crescimento das cidades do Rio de Janeiro e Niterói na segunda metade do século XIX proporcionou o aumento na demanda por alimentos. O município de Maricá era um dos que garantiam parte do abastecimento dessas cidades e, conseqüentemente, desenvolvia sua economia para atender a demanda. A principal dificuldade de Maricá em manter relações comerciais com outros municípios, era a precária, ou quase inexistente via de comunicação. O transporte de mercadorias era realizado por tropas de mula, utilizando caminhos nas restingas e serras que cercam quase que a totalidade do território de Maricá.

A construção da estrada de ferro teve início em 1887, por iniciativa de um grupo influente da elite maricaense. Em 25 de Novembro de 1888 foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia ligando as estações de Raul Veiga (próximo a Alcântara) e Rio do Ouro, além de outras duas estações intermediárias: Sacramento e Santa Izabel. Devido a dificuldades financeiras, apenas em 1894 foi inaugurado o trecho que faltava até o centro de Maricá e em 1900 um prolongamento até Neves em São Gonçalo e outro de 10 km de Maricá até Manuel Ribeiro também foi concluído em 1901.⁴

O presidente Nilo Peçanha, em sua curta passagem pelo governo federal (1909-1910), assumiu o prolongamento da Estrada de Ferro Maricá até Araruama e investiu 2.182.324\$000 (mais de dois milhões de réis). Em sua homenagem a estação localizada próxima a Ponta Negra de onde começaria o prolongamento recebeu o seu nome.

Em 19 de junho de 1911, foi fundada⁵ em Paris a “Compagnie Generale de Chemins de Fer dês Etats Unis du Brèsil” com o objetivo de investir cerca de um milhão

⁴ RIO DE JANEIRO. *Mensagens dos Presidentes da Província*. Disponível em: <<http://www.crl.edu/content.asp?11=4&l2=18&l3=33>> Acessado em: 14/08/2008.

⁵ RIO DE JANEIRO. Decreto nº. 8.831, de 10 de junho de 1911. apud. RODRIGUES, 2004, p. 100.

de francos nas estradas de ferro brasileiras. A partir de 1913, a companhia Francesa recebeu a concessão da Estrada de Ferro Maricá bem como se tornou responsável pela construção do prolongamento até Araruama. Esta companhia foi responsável por inúmeras melhorias na ferrovia e conseguiu em pouco mais de um ano completar o prolongamento da estrada de ferro.

Em 1933, durante o governo do presidente Getúlio Vargas (1930-1945), a Estrada de Ferro Maricá foi encampada⁶ e passou a ser administrada pelo Governo Federal. Nesse período foi construído o prolongamento da ferrovia até Cabo Frio, inaugurado em 1937. Outras melhorias aconteceram a partir de 1943, quando a Estrada de Ferro Maricá foi incorporada⁷ a Estrada de Ferro Central do Brasil, também administrada pelo Governo Federal.

Mapa da linha da Estrada de Ferro Maricá e suas principais estações



Fonte: RODRIGUEZ, 2004, p. 97.

Locomotiva da Estrada de Ferro Maricá (1938)

⁶ BRASIL. Decreto nº. 22.864, de 27 de junho de 1933. Dispõe sobre a ocupação da Estrada de Ferro de Maricá e dá outras providencias. *Senado Federal*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=30327>>. Acessado em: 04/05/2009.

⁷ BRASIL. Decreto nº. 5.784, de 30 de agosto de 1943. Incorporação da E. F. Maricá à E. F. Central do Brasil. *Senado Federal*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=32489>>. Acessado em: 04/05/2009.



Fonte: RODRIGUEZ, 2004, p. 97.

Ao longo da linha, os núcleos urbanos se desenvolviam e o trem era parte integrante do cotidiano das cidades. Todo o comércio de mercadorias e o transporte de passageiros era feito através da ferrovia. A Estrada de Ferro Maricá apresentava bons resultados devido ao transporte de sal e outras mercadorias que abasteciam a capital.

No entanto, a partir da década de 1950, inúmeras rodovias começam a ser construídas e asfaltadas em todo o Brasil. O Governo Federal deu início a uma política de priorização do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, para incentivar as novas indústrias ligadas ao setor automotivo que estavam se instalando no Brasil. Foi assim que nos anos 1950 foi dado início às obras de asfaltamento da Rodovia Amaral Peixoto, ligando Niterói à Macaé. A pavimentação da rodovia permitiu o acesso mais fácil e rápido aos municípios da Região dos Lagos e se tornou uma alternativa mais competitiva em relação ao transporte ferroviário.

Nesse momento a Estrada de Ferro Maricá já não era mais a única, ou melhor, forma de transporte da região e passou a enfrentar a feroz concorrência das empresas de transporte rodoviário. Apesar de ter um custo maior, o transporte rodoviário era mais rápido e dinâmico, podendo oferecer novos trajetos aos usuários e ao transporte de carga. Com isso, a ferrovia foi considerada pelo governo como “anti-econômica” e deveria ser desativada.

Em janeiro de 1962⁸, um forte temporal causou inúmeros danos à via, destruiu pontes e deixou a linha intrafegável. Esse foi o pretexto perfeito para promover a desativação da ferrovia, os reparos não foram efetuados e o tráfego foi suspenso de Virajaba à Cabo Frio. Entre Virajaba e Niterói ainda permaneceu o tráfego de trens de

⁸ Segundo o relato de alguns antigos moradores da Região dos Lagos.

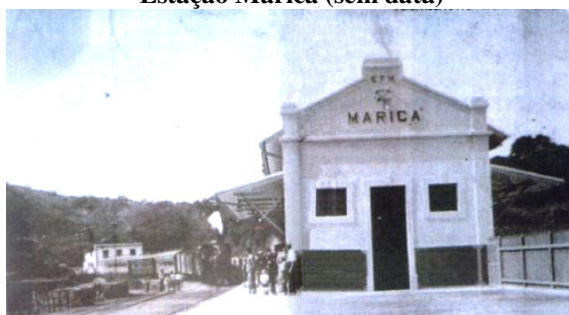
subúrbio até 1964 quando se deu a suspensão definitiva do tráfego e foi dado início a remoção dos trilhos.

A erradicação da Estrada de Ferro Maricá causou inúmeros prejuízos aos municípios e principalmente à população. O transporte ferroviário era barato e amplamente utilizado para o transporte de cargas e passageiros, sem ele, a única opção era o transporte rodoviário que possuía valores mais altos do frete e das passagens de ônibus.

4- A IMPORTÂNCIA DA FERROVIA NOS MUNICÍPIOS

Em Maricá uma série de reflexos decorrentes da inauguração da ferrovia em 1887 puderam ser observados. O primeiro deles foi a elevação da vila de Maricá a condição de cidade em 7 de dezembro de 1889. O trem resultava no meio de transporte mais eficiente da cidade de Maricá que desfrutava de um enorme desenvolvimento proporcionado pela ferrovia. Os núcleos urbanos nos arredores das estações se expandiram e novas ruas foram abertas. No entorno da estação inaugurada em 1894 no centro da cidade de Maricá surgiram diversos estabelecimentos comerciais.

Estação Maricá (sem data)



Fonte: REVISTA MARICÁ JÁ, 2003.

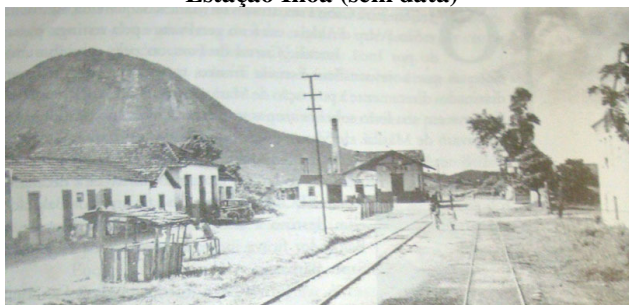
Antigas chácaras, sítios e fazendas foram dando lugar a novas moradias. A facilidade de acesso promovida pela ferrovia, atraiu novos moradores, turistas e veranistas. A especulação imobiliária se intensificou a partir de 1940, transformando terras agrícolas em loteamentos. O município de Maricá começou a se transformar, de rural, para urbano. O principal fluxo de pessoas, vinha do Rio de Janeiro, que se encontrava em constante expansão, impulsionada pela indústria.⁹

Não foi apenas a região central da cidade de Maricá que se desenvolveu. Em Inoã e em São José de Imbassai, onde também havia estações de mesmo nome, os núcleos urbanos se desenvolveram e passaram a servir como suporte às fazendas da

⁹ MARTINS, 1986.

região, fornecendo alimentos através de seus armazéns e mão-de-obra daqueles que ali residiam.

Estação Inoã (sem data)



Fonte: LAMBRAKI, 2005, p. 152.

A concentração populacional próximo às estações, se dava não só pelo fato de estar próximo do principal meio de transporte da época, mas também pelos benefícios que a ferrovia oferecia. Entre eles, destaca-se o fornecimento de alimentos que eram trazidos pelo trem para os armazéns da região, a distribuição de água potável gratuitamente para os moradores carentes e a oportunidade de vender produtos aos passageiros. A existência da ferrovia estava tão intimamente ligada ao cotidiano dos moradores, que durante o carnaval os blocos desfilavam sobre a linha do trem.

Em Manoel Ribeiro, onde foi inaugurada uma estação em 1901, localizava-se uma das principais fazendas de Maricá, empregando um enorme contingente de pessoas e desenvolvendo um pequeno núcleo urbano. Nesta localidade era produzida uma grande quantidade de laranja transportada pela ferrovia.

Estação Manoel Ribeiro (sem data)



Fonte: LAMBRAKI, 2005, p. 153.

Para as crianças, o significado do trem era outro. As viagens de trem eram um dos grandes entretenimentos da época e o simples fato de ver o trem passar, já significava motivo de alegria para todas. Como aconteceu com os alunos do grupo escolar Elisário Mata, onde estudava, aguardando em frente a estação de Maricá a

passagem do trem com o presidente Getúlio Vargas rumo a inauguração da estação Cabo Frio em 1937.

**Alunos aguardando a passagem do presidente
Getúlio Vargas pela Estação de Maricá (1937)**



Fonte: Acervo de Eloísa Rangel Rodrigues.

Em Saquarema a população sempre esteve muito ligada à pesca e a produção agrícola. A indústria açucareira colaborou para incrementar a economia da cidade durante todo o período em que a Estrada de Ferro Maricá funcionou. Isso porque, em Sampaio Correia, distrito de Saquarema, estava instalada a usina Santa Luiza, a maior usina de cana-de-açúcar da Região dos Lagos. A estação de Sampaio Correia foi inaugurada em primeiro de maio de 1913, e se localizava junto à usina, atendendo sua demanda de transporte, e a cerca de 800 metros do principal núcleo populacional da região.

A usina, hoje, encontra-se desativada, assim como a estação, que foi demolida. No entanto, o núcleo urbano de Sampaio Correia ainda resiste e parece ter parado no tempo, juntamente com a ferrovia. O bairro lembra nitidamente uma pequena cidade do interior, com uma igreja, um cemitério, uma agência bancária, algumas pequenas lojas, antigas casas e sua população que lamenta profundamente a desativação da usina e da ferrovia, que juntas, significavam a principal fonte de emprego e renda para os moradores de Sampaio Correia.

Havia em Bacaxá, distrito de Saquarema distante cerca de 8 quilômetros do centro, uma estação de mesmo nome, que deu origem ao que, até hoje, é considerado como principal centro comercial do município.

Estação Bacaxá (1961)



Fonte: PINHEIRO, 2008.

As principais mercadorias que embarcavam na estação Bacaxá eram: limão, galinhas, bois e porcos, procedentes das muitas fazendas que existiam na região. Os moradores de Saquarema utilizavam o trem para ir a Niterói ou então de lá, chegar ao Rio de Janeiro através das barcas, os que moravam próximo à estação aproveitavam a parada do trem para vender doces.

Araruama se desenvolveu com a extração de sal da lagoa. Na localidade de Ponte dos Leite¹⁰, distrito de Araruama, se instalaram algumas indústrias para o beneficiamento do sal e fabricação de cal, gesso e barrilha¹¹ junto a ferrovia. Segundo moradores, Ponte dos Leite possuía atividades comerciais mais intensas do que o próprio centro da cidade de Araruama.

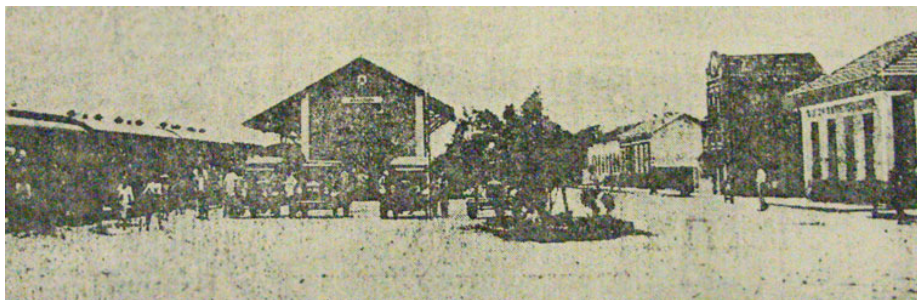
Quando a ferrovia foi desativada na década de 1960, as indústrias também encerraram suas atividades. Sem possuir um meio de transporte eficiente as indústrias fecharam as portas, deixando muitos desempregados. Com o fim das atividades produtivas em Ponte dos Leite, o comércio também fechou e hoje não existe nem mesmo uma padaria no bairro.

No centro da cidade de Araruama, também existia uma estação. O trem transportava mercadorias e passageiros para a cidade e também era responsável pelo abastecimento de água, trazida em seus vagões.

Chegada de um trem à estação Araruama (sem data)

¹⁰ O nome “Ponte dos Leite” se deve a uma ponte sobre o rio junto a propriedade da família Leite.

¹¹ A barrilha é um sal (Na_2CO_3 - carbonato de sódio) utilizado na indústria química, têxtil, metalúrgica, siderúrgica, de papel e celulose, de tintas, de sabão e detergentes e de vidros.



Fonte: Acervo do Centro de Memória Municipal de Araruama.

Assim como Araruama, São Pedro da Aldeia enfrentava dificuldades em transportar a produção de sal. Com a inauguração em 1914 do prolongamento da Estrada de Ferro Maricá até Iguaba Grande, o transporte de mercadorias e pessoas foi facilitado, as lavouras se desenvolveram, a produção de sal aumentou, diversas indústrias surgiram e o comércio se desenvolveu. Junto à estação existiam armazéns, fábrica de cal, descaroadora de algodão, fábrica de farinha, olaria, fábrica de cerâmica, moagem de ostra, fábrica de gelo para o transporte do pescado, entre outras, totalizando 27 pequenas indústrias que utilizavam matéria prima da região e transportavam sua produção através da ferrovia.

Estação de Iguaba Grande (1915)



Fonte: SILVA, 2008, p. 115.

Iguaba Grande era um pólo agrícola e pecuário e toda a produção era transportada através da ferrovia. Com a desativação da ferrovia, houve um esvaziamento do campo devido à retirada de pequenos proprietários, que sem condições de transportar sua produção, venderam suas terras para grandes proprietários, que possuíam mais capital para pagar os altos preços do frete rodoviário. Muitas terras também foram griladas e alguns pequenos agricultores foram assassinados.

Em 1937 foi inaugurado o último trecho de Iguaba Grande até Cabo Frio, facilitando o transporte para o município que também era um grande produtor de sal e passou a utilizar o trem para transportar suas mercadorias.

Estação de Cabo Frio (sem data)



Fonte: Acervo da Câmara de Vereadores de Cabo Frio.

5- O RESGATE DA MEMÓRIA DA FERROVIA NAS ESCOLAS

Ao longo dos anos os antigos moradores e usuários dos trens faleceram e novos moradores, vindos principalmente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, passaram a ocupar essa região. Os novos moradores, em sua maioria, sequer sabem que já existiu uma Estrada de Ferro na Região dos Lagos, e que essa representava o principal, senão único, meio de transporte da região.

Diante dessa situação, se faz necessário o resgate da memória da Estrada de Ferro, que proporcionou no passado grande desenvolvimento para os municípios da Região dos Lagos. A escola representa a melhor ferramenta para a difusão dessa memória, que está se apagando com o tempo. O resgate da memória da ferrovia que foi de tamanha importância para a configuração atual dos municípios da Região dos Lagos é importante para que as crianças e jovens possam entender o processo de urbanização, os aspectos históricos, econômicos, sociais e culturais, deixados pela ferrovia.

O trabalho de reconstruir a memória da ferrovia envolve não apenas um trabalho histórico, mas a habilidade dos alunos em identificar, através de mapas e fotos os

espaços que hoje são conhecidos por eles, mas que no passado já fizeram parte de uma outra realidade. Com isso, espera-se perpetuar através dos jovens a memória da ferrovia em seus usos atuais do espaço em que vivem.

Ainda hoje, a ferrovia está presente no cotidiano dos moradores, porém de forma velada, em nomes de ruas, praças e bairros. Os elementos que restaram da Estrada de Ferro Maricá podem ser vistos percorrendo o antigo leito da ferrovia em trabalhos de campo. São estações, casas de funcionários, caixas d'água, pontes, pedaços de trilhos.

O resgate da memória da ferrovia envolve três etapas:

- A divulgação do histórico da ferrovia e sua importância.
- A identificação do traçado da ferrovia nos mapas e nas fotos antigas.
- Percorrer parte do leito da ferrovia identificando os elementos remanescentes.

Durante a realização do trabalho de campo, os elementos que anteriormente não eram percebidos, adquirem um novo significado e são retomados nas fotos, nos mapas e no histórico da estrada de ferro. A seguir estão alguns dos elementos que puderam ser constatados ao longo dos trabalhos de campo.

No município de Maricá, foi possível encontrar um túnel na Serra do Calaboca e ruínas da estação do Calaboca. No bairro de São José ainda existe uma ponte e ruas com o nome da estrada de ferro. No bairro de Itapeba há uma casa de turma, onde ainda é possível ver as siglas “E.F.C.B.” (Estrada de Ferro Central do Brasil) e “V.P.” (via permanente), “6ª turma”. Ainda é possível encontrar também a estação de Manoel Ribeiro e logo em frente uma capela e um coreto da época da ferrovia, além de alguns bilhetes encontrados no interior da estação, por uma moradora.

Túnel na serra do Calaboca



Fonte: acervo pessoal.

Ponte em São José

Estação do Calaboca



Fonte: acervo pessoal.



Fonte: acervo pessoal.

Rua no leito da ferrovia



Fonte: acervo pessoal.

Casa de turma em Itapeba



Fonte: acervo pessoal.

Estação de Manoel Ribeiro



Fonte: acervo pessoal.

Capela e coreto em Manoel Ribeiro



Fonte: acervo pessoal.

Bilhetes



Fonte: acervo pessoal.

Em Saquarema a antiga usina de açúcar no bairro de Sampaio Correia ainda existe. Uma estrada recebeu o nome de Estrada da Caixa D'água, exatamente pela existência de uma antiga caixa d'água da ferrovia, que hoje abriga um bar. E uma pintura no muro de um bar,

além de um quadro na Câmara Municipal demonstram o que restou de lembrança da Estrada de Ferro Maricá.

Usina de Sampaio Correia



Fonte: acervo pessoal.

Caixa d'água



Fonte: acervo pessoal.

Pintura na parede de um bar



Fonte: foto da pintura na parede de um bar.

Pintura da Estação de Bacaxá



Fonte: foto da pintura exposta na Câmara Municipal.

No município de Araruama é possível encontrar a antiga estação de Ponte dos Leite, que foi recentemente reformada pela prefeitura para receber algumas atividades culturais, além dos armazéns de sal desativados juntamente com a ferrovia. No bairro fazendinha ainda existe uma casa de turma e uma caixa d'água.

Estação de Ponte dos Leite



Fonte: acervo pessoal.

Armazéns de Sal



Fonte: acervo pessoal.

Casa de Turma no bairro Fazendinha



Fonte: acervo pessoal.

Caixa d'água em Araruama



Fonte: acervo pessoal.

Em Iguaba Grande existe uma casa de agente e uma casa de turma no bairro chamado Estação, isso porque era nesse bairro que ficava a estação de Iguaba Grande, que foi demolida para dar lugar a uma praça. Ainda restam também os vestígios de uma antiga ponte que era usada para desembarcar as mercadorias que eram transportadas pela ferrovia e uma pintura da estação na casa de cultura do município.

Casa de Turma no bairro Fazendinha



Fonte: acervo pessoal.

Caixa d'água em Araruama



Fonte: acervo pessoal.

Cais de Iguaba Grande



Fonte: acervo pessoal.

Pintura da Estação de Iguaba Grande



Fonte: foto da pintura exposta na casa de cultura.

Em São Pedro da Aldeia resistem ainda a estação, reformada recentemente e que está sendo utilizada para atividades culturais, e a casa de agente, hoje utilizada como comércio. O leito da ferrovia deu lugar a rodovia que serve de acesso a cidade.

Estação de São Pedro da Aldeia

Fonte: acervo pessoal.

Casa de agente em frente a estação

Fonte: acervo pessoal.

No município de Cabo Frio o prédio de dois andares que abrigava a estação está sem uso e ainda preserva suas características originais, assim como a pequena estação do Fonseca, no Bairro de mesmo nome.

Estação de Cabo Frio

Fonte: acervo pessoal.

Estação do Fonseca

Fonte: acervo pessoal

5- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pode ser observado, a Estrada de Ferro Maricá foi de extrema importância para o desenvolvimento da Região dos Lagos, no entanto, a sua desativação fez com que o transporte rodoviário ganhasse destaque e passasse a servir como único parâmetro de transporte da região. O resgate da memória da ferrovia é muito mais do que apenas um trabalho histórico direcionado aos interessados pelo assunto. É um processo de reconstrução da memória coletiva dos antigos e novos moradores da Região dos Lagos.

Nessa perspectiva, a escola é o meio através do qual é possível desenvolver nos jovens a identidade da cidade em que vivem. Fazer com que o aluno tenha consciência de que ele pode ser um agente difusor de cultura, ajuda a construir o aluno como

cidadão e dá a ele o poder de participar ativamente no resgate da memória de sua cidade.

Portanto, a escola passa a ser um centro de difusão cultural e participar na formação de indivíduos capazes de perpetuar a memória através dos elementos que o cercam. Temos então a educação como ferramenta de desenvolvimento das pessoas e sociedades. A Geografia através de suas múltiplas formas de percepção do espaço consegue alcançar o cotidiano do aluno e faz-lo entender o espaço em que vive.

6- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMIRANTE, Marcelo. *Cronologia do sistema de trem metropolitano*. Disponível em: <<http://zrak7.ifrance.com/rio-trem.pdf>> Acessado em: 14/08/2008.

_____. *Evolução do sistema rodoviário na região dos lagos*. Disponível em: <<http://zrak7.ifrance.com/nit-rodo.pdf>> Acessado em: 14/08/2008.

BRASIL, Ministério de Viação e Obras Públicas. *Anuário da empresa de viação e obras públicas do governo Federal*. Disponível em: <<http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33>> Acessado em: 14/08/2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. [orgs] *A geografia na sala de aula*. São Paulo, Contexto, 2003.

CAVALCANTI, L. de S. *Geografia e práticas de ensino*. Goiânia: Alternativa, 2002. 127 p.

FIGUEIREDO, Eduardo Rodrigues de. *Notas para a História de Maricá*. In: IBGE. *Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro 1952*. Rio de Janeiro, IBGE, 1953. 330 p. p. 11-77.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>> Acessado em: 14/08/2008.

IBGE. *Divisão Regional*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default_div_int.shtm> Acessado em: 21/04/2009.

_____. *Enciclopédia dos municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro, IBGE, 1959.

_____. *IBGE Cidades*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/>> Acessado em: 23/04/2009.

_____. *Mapas Interativos*. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/>> Acessado em: 23/04/2009.

LAMBRAKI, Alexandra. *Compêndios da História de Maricá*. Rio de Janeiro, COP, 2005.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga*. Rio de Janeiro, Lidador, 1946. 307 p.

MARAFON, Gláucio José. [et. al.]. *Regiões de Governo do Estado do Rio de Janeiro: uma contribuição geográfica*. Rio de Janeiro, Gramma, 2005.

MARTINS, Ângela Maria Moreira. *O parcelamento da terra no município de Maricá*. Rio de Janeiro, 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1986.

PASSINI, E.; Almeida, R. D. de. *Espaço Geográfico: Ensino e representação*. São Paulo: Contexto, 2006.

PINHEIRO, Herivelto Bravo. *Raízes de minha terra*. Saquarema, Tupy comunicações, 2008.

QUAQUÁ Washington; MONTEIRO Roberta. *A magnífica história do trem em Maricá*. in *Revista Maricá Já*. Maricá, n. 13, jun/ago 2003. p. 8-11.

RIO DE JANEIRO. *Mensagens dos Presidentes da Província*. Disponível em: <<http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33>> Acessado em: 14/08/2008.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. *A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, [Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem], 2004. 192 p.

SILVA, Roberto Jorge da. *Iguaba Grande: Dos Tupinambás a Emancipação*. Rio de Janeiro, Livre Expressão, 2008.