

Galpão cultural: uma análise histórico-social para um espaço público de cultura

Diogo Azevedo De Poly Carvalho¹

Elis de Araújo Miranda²

GT2. Políticas Públicas, Conflitos e Movimentos Sociais

A proposta em análise vincula-se em propor uma análise histórico-social capaz de auxiliar o desenvolvimento de um projeto arquitetônico para o Galpão Cultural da Universidade Federal Fluminense (UFF), no município de Campos dos Goytacazes, localizada na Região Norte Fluminense. Diante disso, essa pesquisa pretende identificar e analisar as memórias do espaço em questão, desde o seu surgimento até o momento em que se encontra atualmente. A discussão deste artigo é relevante por ser um exercício que acreditamos ser imprescindível para auxiliar na construção do projeto arquitetônico, pois consideramos fundamental entender e analisar os pressupostos antes de qualquer tipo de intervenção.

Palavras-chave: Espaços públicos; história; políticas públicas; galpão.

¹ Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto Federal Fluminense (2016). Atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas da Universidade Federal Fluminense. E-mail: dicarvalho.projetos@gmail.com

² Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal do Pará (1996), mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará (2001) e doutorado em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2006). Atualmente é professora associada da Universidade Federal Fluminense, departamento de Geografia de Campos. E-mail: elismiranda10@gmail.com

INTRODUÇÃO

É sabido que na década de 1980, foi um momento de mudanças importantes no quadro político brasileiro. Após um longo período de ditadura militar, os movimentos sociais finalmente passaram a se organizar e os sindicatos a se fortalecer, sendo assim, passaram a ter um papel protagonista na reformulação de todo o cenário político em que o Brasil vivia, como no caso da Constituição de 1988. Os espaços públicos serviram como palco para esses encontros e para a formação de uma rede que seria capaz de enfrentar qualquer retrocesso. Os espaços públicos se transformaram então, em arenas políticas, na qual difundiam toda uma ideia de liberdade de expressão e pluralidade.

Mas pensar em espaços públicos de cultura expõe uma problemática extremamente pertinente para a construção de uma sociedade ativa e democrática, justamente por conseguir ser capaz de ser um instrumento transformador, transmutando os indivíduos membros da sociedade, capazes de pensar a cidade em um plano horizontal, reconhecendo a sua diversidade e pluralidade.

Quais seriam então, as possibilidades no Brasil atual de pensarmos nos espaços públicos contribuindo para uma sociedade construída de forma mais justa e igualitária? A pergunta não é retórica e muito menos trivial. É uma questão que põe em foco os dilemas que a nossa política vem passando.

Podemos perceber a partir de abril de 2016 um novo momento político que fomentou os sucateamentos dos espaços públicos de arte e cultura no cenário brasileiro. Esse desdobramento tem destruído não só o passado de uma nação, mas eliminando qualquer tipo de projeção futura.

Logo após o *impeachment* da Presidenta Dilma Rousseff em abril de 2016, o Brasil passou por uma angústia no governo do Presidente interino Michel Temer, que tentou extinguir o Ministério da Cultura por meio da medida provisória número 726, de 12 de maio de 2016. A aprovação da PEC 241³ também limitou os investimentos públicos e atingiu fortemente o setor cultural.

³ No Senado Federal se chama PEC 55, que é a Proposta de Emenda à Constituição que congela os gastos do governo pelos próximos 20 anos, afetando principalmente as áreas da

Todavia, foi a partir do dia 1º de Janeiro de 2019 que o Brasil sofreu ainda mais, quando Jair Messias Bolsonaro se torna o 38º Presidente da República Federativa do Brasil. O governo de Bolsonaro se inicia com o desmoronamento de diversos Ministérios, para criar o que se chamam de “Superministérios”⁴. Com isso, diversas pastas importantíssimas – como o caso da cultura, acabaram perdendo suas autonomias dentro do governo.

Ainda que a situação política no Brasil esteja entrando em colapso e sendo vista com vergonha no cenário político internacional, este artigo – que acaba sendo um recorte de uma dissertação de mestrado⁵, se propõe a analisar os aspectos históricos-sociais que delimitam a área de um Galpão da Universidade Federal Fluminense (UFF) – Campus Campos dos Goytacazes, a fim de implementar no mesmo, um espaço de arte e cultura, já que acreditamos que a cultura acaba sendo um elemento revolucionário na construção dos sujeitos, e com isso, na formação de uma sociedade cada vez mais democrática e plural.

Com isso, o diálogo proposto para este projeto vem a ser deliberado no município⁶ de Campos, cidade⁷ de médio porte da região Norte Fluminense, que mesmo como a maior do interior do Estado do Rio de Janeiro e com um alto índice de instituições de ensino de nível superior, ainda apresenta os mesmos problemas urbanos e sociais das grandes metrópoles – desigualdade, segregação e injustiças socioespaciais.

Além disso, para Miranda e Rocha (2011), Campos possui uma vasta carência em se pensar nos usos de seus espaços públicos, bem como em fomentar a discussão e proporcionar eventos de arte e cultura. É importante destacar a relevância em propor políticas públicas culturais para além das fronteiras da cidade, ou seja, é indispensável o exercício de se pensar para

saúde, educação e cultura. Afetando, sobretudo a classe mais pobre da população, que depende do sistema público de saúde e educação.

⁴ Acaba sendo a fusão de diversos Ministérios em um só, como o caso do Superministério da Cidadania, que engloba os antigos Ministérios da: Cultura, Esporte, Desenvolvimento Social e partes do Ministério do Trabalho.

⁵ A dissertação tem como objeto de estudo a proposta de uma metodologia participativa para a elaboração do projeto arquitetônico para o Galpão Cultural da Universidade Federal Fluminense (UFF) pautado em instrumentos que preveem a participação popular em políticas públicas, em especial, políticas públicas de cultura.

⁶ Entendemos como esta categoria o limite territorial de uma determinada área.

⁷ A categoria cidade constitui basicamente o núcleo urbano, na qual compreende a organização das centralidades dos poderes e serviços (públicos e privados).

além das periferias e os distritos que englobam a malha urbana do município. É fundamental refletir a cidade como uma teia de relações.

Segundo Miranda e Rocha (2011), desde os anos 1990, por consequência de sua grande bacia petrolífera – que produz mais de 80% do petróleo do País, Campos vem recebendo cada vez mais instalações de iniciativas públicas e privadas, reformulando seus usos, sistemas internos e reforçando o processo de fragmentação espacial e social. Todavia, esses investimentos acarretam consequências cujos impactos territoriais, ambientais, econômicos, políticos e sociais, já começaram a aparecer, entretanto a dimensão e alcance de seus efeitos, sejam eles positivos ou negativos, são imprevisíveis e incontroláveis.

Conforme apresentado pelas autoras, no que se refere ao setor Cultural, em 20 anos de recebimento de royalties e participações especiais advindos das rendas petrolíferas, o poder público municipal de Campos inaugurou apenas um novo equipamento público de cultura, o Centro de Eventos Populares Osório Peixoto (CEPOP). Coube às universidades criar espaços culturais e a promover ações de arte e cultura e aos coletivos culturais, organizados por jovens artistas e ativistas a ocupar espaços públicos e a defini-los como espaços culturais.

O terreno do Galpão Cultural faz parte de uma concessão cedida à UFF Campos, no contexto do Programa REUNI, cujo objetivo é promover o desenvolvimento regional a partir da ampliação da oferta de cursos de nível superior em cidades pequenas e médias do Brasil, que teve início em 2003 e se encerrou em 2012.

No interior do terreno doado à UFF, existe um prédio datado de 1911. Este prédio tem sua origem como uma das estações da antiga ferrovia Campos-Macaé. Após ter sido integrada à Rede Ferroviária Leopoldina, a estação foi transformada em galpão de armazenamento de mercadorias da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Após as privatizações das redes ferroviárias federais, ainda no governo de Fernando Collor, as diversas estruturas oriundas da antiga RFFSA tornaram-se espaços em desuso ou abandonados, o que também foi o caso do galpão em questão.

Enquanto pesquisadores, sobretudo no campo do planejamento urbano e regional, percebemos a relevância em se construir um percurso analítico a

respeito do objeto de intervenção em questão. Com isso, a proposta deste artigo busca identificar e reunir o que determinamos como os pressupostos na esfera de âmbito social, econômico, arquitetônico e também cultural desse espaço.

A partir de um levantamento de dados proveniente de livros, jornais, artigos científicos, relatos e entrevistas, coletados em agências como o Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), iremos analisar o aspecto histórico-social, bem como discutiremos a luz da atualidade em que se encontra o prédio até o surgimento da ideia em transforma-lo no Galpão Cultural da UFF.

Todavia, precisamos ressaltar que quando fomos para a pesquisa de campo a fim de encontrar documentos que tratam justamente da história do prédio em análise foi uma tarefa complexa pelo fato de que a Biblioteca Municipal Nilo Peçanha – localizada em Campos, encontra-se com suas atividades suspensas e sem previsão para um retorno. Isso porque o prédio conhecido como Palácio da Cultura que era o local de funcionamento e armazenamento do acervo da Biblioteca encontra-se desativado por motivos de reformas desde agosto de 2014.

Com isso, parte do acervo da Biblioteca Municipal está dividido em diferentes partes da cidade. Segundo a presidente da Fundação Cultural Jornalista Oswaldo Lima (FCJOL), Cristina Lima, os materiais da biblioteca estão divididos em quatro locais principais: Parte encontra-se na Rua Formosa (Tenente-Coronel Cardoso) que foi cedido por um parceiro da fundação; outra embaixo da plateia do teatro Trianon; outra em um depósito no CEPOP e mais outra na garagem do Museu Olavo Cardoso.

As memórias da ferrovia Campos-Macaé

A região Norte Fluminense sempre foi muito privilegiada e reconhecida por possuir terras extremamente férteis, o que potencializava e muito a pecuária e a agricultura. Todavia, o escoamento da produção era um problema constante já que o principal destino da produção era a Corte portuguesa, ou

seja, a capital do Império, localizada na cidade do Rio de Janeiro, que se distancia de Campos por aproximadamente 300 quilômetros.

Para Macedo e Silva (2012), era na capital do Império que boa parte da produção da nossa região era absorvida, e era por lá que parte do excedente era escoada para o exterior, já que o Rio de Janeiro possuía o melhor porto do país. Entretanto, transportar a produção via tráfego terrestre para a capital era uma tarefa extremamente complexa, muito das vezes arriscada e que demandava muito tempo.

Quando o Rio Paraíba do Sul passou a ser mais explorado como uma linha de transporte, no final do século XVIII, surgiu uma possibilidade de rota fluvial na qual tinha o objetivo de escoar a produção de Campos até o porto do município de São João da Barra, e de lá as embarcações levariam o excedente para o Rio de Janeiro via rota marítima. Contudo, conforme os relatos de Macedo e Silva (2012), navegar pelo Rio Paraíba também era uma tarefa complexa, já que o mesmo não possuía uma profundidade suficiente para as grandes navegações, e os bancos de areia se modificavam constantemente, atrapalhando até mesmo as tripulações mais experientes.

De acordo com os relatos feitos por Rodrigues (1988), houveram diversos naufrágios entre a rota Campos – Rio de Janeiro, sobretudo pela foz do Paraíba via o porto de São João da Barra. Segundo o autor, embarcações que faziam viagens de membros da Corte portuguesa, como até mesmo navios que vinham de viagens mais longas, como da Europa sofriam com o arriscado trecho fluvial.

Como o porto de Imbetiba, localizado no município de Macaé possuía melhores condições de ancoradouro do que o de São João da Barra, e devido a arriscada travessia das embarcações pelo Rio Paraíba do Sul, surgiu a ideia de transportar a produção através da linha Campos – Macaé, e de lá conduzi-la para a capital no Rio de Janeiro. Todavia, como dito anteriormente, transportar a produção via terrestre era uma empreitada potencialmente lenta e também perigosa.

No ano de 1836, José Carneiro da Silva – 1º Visconde de Araruama, defendeu a ideia da construção de um canal que interligasse as cidades de Campos e Macaé. Após analisar os estudos técnicos de viabilidade, a alternativa da construção do canal prevaleceu sobre a arriscada navegação

pela foz do Paraíba. E assim, em 03 de março de 1845, o canal Campos – Macaé começou a ser construído, conforme podemos ver na figura 01. (MACEDO e SILVA, 2012).

Possuindo aproximadamente 100 quilômetros de extensão e reconhecido como uma das maiores obras de engenharia do país à época do Império, o canal Campos – Macaé levou longos 18 anos de árduo e cansativo trabalho escravo para ser concluído. Atravessando rios e lagoas, o canal permanece até os dias atuais como o segundo maior canal artificial do mundo, sendo superado apenas pelo canal de Suez. (MACEDO e SILVA, 2012).

Figura 01 – Construção do Canal Campos-Macaé



Fonte: IPHAN – 2014.

Todavia, pouco tempo depois da conclusão das obras, esse empreendimento grandioso logo perdeu sua importância como rota de transporte de cargas e passageiros. Segundo os relatos apresentados por Rodrigues (1988), o custo para a manutenção do canal era extremamente dispendioso, já que periodicamente criadores de gado das regiões adjacentes, atravessavam com suas boiadas de um lado para outro, ou por simplesmente darem água para o gado beber, e com isso partes da encosta do canal desmoronava, causando o assoreamento do mesmo, obstruindo as passagens das navegações.

Para solucionar o problema, segundo os relatos de Macedo e Silva (2012), no ano de 1875 foi inaugurada a linha ferroviária que interligava as cidades de Campos e Macaé, reduzindo drasticamente o tempo de viagem. O

trajeto que normalmente levava em torno de 10 a 13 horas pelo canal passou para 4 horas de viagem através das locomotivas a vapor. E assim, a utilidade do canal como rota de transporte, desapareceu. Ainda de acordo com os autores, logo depois veio a ser inaugurado o trecho ferroviário que conectava Macaé à cidade de Niterói e posteriormente ao Rio de Janeiro, fazendo com que o Porto de Macaé também caísse em desuso, sendo revitalizado apenas no ano de 1970 pela Petrobrás.

O surgimento da máquina a vapor e a implementação das malhas ferroviárias foi um grande avanço para a humanidade, e não seria diferente para o Brasil. Como visto anteriormente, a inauguração da linha férrea interligando Campos à Macaé ocorreu no ano de 1875, entretanto, foi em 30 de abril de 1854, que o sistema ferroviário passou a fazer parte da história do país com a inauguração de 16 quilômetros de extensão do primeiro trecho de linha conectando o porto Mauá ao porto da Estrela, na cidade do Rio de Janeiro. (MACEDO e SILVA, 2012).

Entretanto, a implantação das ferrovias no Brasil foi um processo complexo, difícil e com pouco planejamento. Buscava-se basicamente a facilitação da transação comercial dos empresários locais, que desejavam expandir o comércio e sua produção, já que as estradas de ferro eram construídas principalmente para suplementar um modo de transporte já existente, como o fluvial e marítimo. (MACEDO e SILVA, 2012).

Segundo Finger (2013), na década de 1850, enquanto o sistema ferroviário estava sendo implementado no Brasil, o mesmo já se encontrava em estado plenamente operacional de forma organizada em diversos países da Europa e também nos Estados Unidos. Assim como outros países da América Latina, o Brasil importou a tecnologia de uma forma “pré-definida”, que não se enquadrava com as necessidades e particularidades físicas e sociais do território brasileiro. Ainda conforme a autora,

[...] enquanto na Europa a tecnologia surgiu e se desenvolveu de forma articulada às mudanças socioeconômicas e tecnológicas do período da Revolução Industrial – tendo, inclusive, servido como impulsor desse processo –, no Brasil ela foi implantada em um cenário totalmente diferente, e serviu a propósitos também distintos, relacionando-se, em um primeiro momento, ao transporte da produção agrícola para exportação como matéria prima para a

indústria europeia, depois à necessidade de articulação territorial, e apenas tardiamente à industrialização. (FINGER, p.37, 2013).

Devido às questões econômicas, a ausência de um plano de viação, a deficiência em se manter um padrão técnico entre as linhas férreas e a extensão territorial do país, as dificuldades e os desafios para estabelecer um sistema ferroviário de qualidade no Brasil começaram a surgir, e o governo tinha consciência da importância das locomotivas no papel de transportar as produções para reaquecer a economia.

O país encontrava-se em um dilema, já que era notória a necessidade de expandir a produção, todavia, não conseguia reunir capital suficiente para executar os projetos ferroviários que o Brasil necessitava. Com isso, passou a ser prioridade do governo atrair o interesse internacional para investir no país. Mas para isso o Estado precisava tornar os negócios atrativos e seguros, já que o clima de instabilidade política, alimentados por revoluções vinha assustando os investidores estrangeiros. (FINGER, 2013).

Diante daquele cenário, o governo resolve então instalar um sistema de concessões na busca de atrair novos investidores. Desse modo, os recursos – principalmente pelos britânicos, impulsionaram a construção de linhas férreas entre a transição do século XIX para o século XX. (IPHAN, 2014).

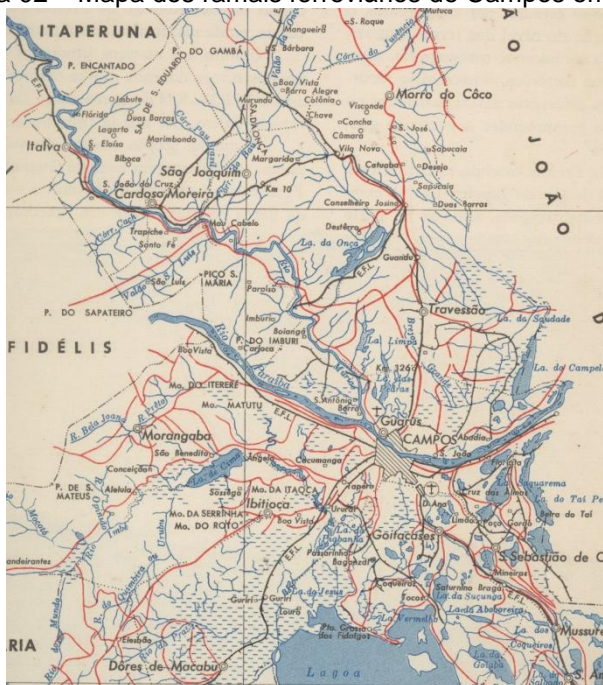
A partir disso, uma ampla malha ferroviária começou a ser desenhada no território brasileiro para proporcionar o transporte de cargas e passageiros entre as mais diferentes localidades. No que diz respeito à região Norte Fluminense coube à Companhia Estrada de Ferro Leopoldina e mais tarde à The Leopoldina Railway a tarefa integradora. (MACEDO e SILVA, 2012).

Como dito inicialmente na abertura desta seção, a região Norte Fluminense – sobretudo a cidade de Campos, era muito privilegiada em relação à fertilidade de suas terras e à excelente situação geográfica, localizada próximo dos maiores centros consumidores do país, ou como já podemos analisar, facilmente interligável a eles. (Figura 02).

Contudo, não foi só através do sistema de navegação que a cidade se conectou aos demais centros econômicos do Brasil. Somado à mineração no sul do Espírito Santo e leste de Minas Gerais, o município de Campos acabou proporcionando o incentivo da construção de inúmeros trechos de linhas férreas, gerando o escoamento de sua produção, sobretudo a açucareira. Com

isso, a cidade deu origem a uma intrincada malha ferroviária, que tinha em Campos seu centro articulador. (FINGER, 2013).

Figura 02 – Mapa dos ramais ferroviários de Campos em 1955.



Fonte: IPHAN – 2014.

Para esclarecer ao leitor, vale a pena ressaltar segundo Macedo e Silva (2012) que existe uma diferença – apesar da semelhança, entre a E. F. Leopoldina e a The Leopoldina Railway. A primeira companhia teve origem em 1871, quando o governo autorizou a formação de uma empresa para construir uma ferrovia que interligasse o Porto Novo do Cunha à cidade de Leopoldina, ambas situadas em Minas Gerais. Ainda de acordo com os autores, apesar do nome remeter ao da esposa do imperador D. Pedro I, na verdade ele foi dado em homenagem a cidade na qual a linha férrea pretendia chegar.

Agora você deve estar se perguntando como que a E. F. Leopoldina que se originou em Minas Gerais acabou chegando ao município de Campos. Em um dos grandes projetos de expansão da Companhia, foi preciso passar com a ferrovia pela região fluminense, já que a burocratização e a complexidade dos obstáculos em razão do terreno montanhoso do território mineiro onerou muito o custo da execução, já que segundo Macedo e Silva (2012), o percurso por Minas Gerais seria muito maior e precisaria de túneis para passar as linhas pelas regiões montanhosas.

Outro fator relevante foi que em sua trajetória, a Companhia E. F. Leopoldina construiu inúmeras linhas e incorporou outras, fazendo com que sua malha férrea abrangesse uma área considerável. Entretanto a partir de 1890 as dificuldades apresentadas pela empresa – que já tinha investido muito em compras de trechos e padronização técnica das linhas começaram a ficar mais intensas. Conforme Macedo e Silva (2012), a situação foi se agravando cada vez mais, principalmente com a Abolição da escravidão e da Proclamação da República. Os autores ainda relatam que,

Em 1893 irrompeu a Revolta da Armada que interrompeu boa parte do tráfego por cerca de cinco meses, além de sujeitar a Companhia a grandes despesas para atender as requisições por motivo de revolta. Em fins de 1894 surgiram vários focos de epidemia de cólera em algumas cidades. As populações do interior, para evitar o contágio da peste, destruíram vários trechos ferroviários, impedindo a circulação normal dos trens até 1895. Como se isso não bastasse, em novembro desse ano, chuvas excepcionais destruíram vários trechos da linha, derrubando pontes e causando inúmeros estragos. Basta dizer que, em decorrência disso, houve trechos que ficaram mais de cinco meses sem circulação de trens. (MACEDO e SILVA, p.80, 2012).

Em virtude do aumento da dívida e de todos esses acontecimentos excêntricos, a empresa que já estava sofrendo pressões pelos credores ingleses, teve uma liquidação forçada no ano de 1897, passando o controle da Companhia para um grupo de empresários londrinos, que em dezembro de 1897 fundaram na Inglaterra a *The Leopoldina Railway Company Limited*, que foi autorizada a funcionar no território brasileiro em 14 de janeiro de 1898. (MACEDO e SILVA, 2012).

Por possuir uma grande diversidade de usinas de açúcar ao redor da cidade, a estação de Campos tinha uma função extremamente importante no auxílio do escoamento das mercadorias para as cidades vizinhas e a própria capital. Com isso, podemos observar a construção do Galpão da Estação – datado em 1911, que foi estrategicamente implantado por sua localização às margens do rio Paraíba do Sul, tendo também um importante papel no deslocamento de trens de passageiros.

Entretanto, segundo o IPHAN (2014), em 1975 o Ministério dos Transportes criou a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) com o intuito de administrar as estradas de ferro de 18 empresas que devido à crise econômica

não estavam conseguindo manter as linhas, entre as empresas estava a E. F. Leopoldina Railway.

Posteriormente, no ano de 1992, por orientação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a RFFSA foi introduzida ao Programa Nacional de Desestatização (PND) pela gestão do então presidente Fernando Collor de Mello, que indicou a transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. (IPHAN, 2014).

O processo de transferência ocorreu de fato entre 1996 e 1998, proporcionando uma concessão por parte da União, pelo período de 30 anos dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários (IPHAN, 2014). Com as privatizações, muitas estações e linhas férreas que não tinha interesse por parte das empresas, acabaram caindo em desuso e sendo esquecidas pelo tempo e pela própria sociedade. Como Campos perdeu o seu auge no ciclo do açúcar, parte de suas estações e trechos ferroviários também caíram nesse esquecimento.

Galpão Cultural: Narrativas contemporâneas

Desde que a RFFSA foi integrada ao PND no final da década de 1990, diversos prédios, galpões, vagões, linhas, entre outros elementos da antiga rede, foram abandonados, destruídos, saqueados e esquecidos pelo tempo.

Com as marcas causadas pelo tempo e as cicatrizes provocadas por gestões desinteressadas, o Galpão da UFF Campos ainda sobrevive, entretanto, em uma condição extremamente precária. O que no passado vibrava graças à modernização das linhas férreas e com o desenvolvimento agrícola, hoje sucumbe ao sol e a chuva, tornando-se inapropriado e perigoso para utilização.

O prédio que tem como proposta ser transformado em um espaço público de cultura, cujo intuito era fomentar e promover ações artísticas e movimentos culturais por discentes, docentes, pesquisadores, ativistas, membros de coletivos, entre outros membros – como principalmente, a própria sociedade, tendo em vista a grande carência em ter espaços com essas características em funcionamento na região Norte Fluminense, hoje encontra-

se apropriado pelo mato, como podemos observar em uma das visitas de campo que fizemos ao Galpão da antiga RFFSA (Figura 03).

Figura 03 – A área externa do Galpão.



Fonte: Acervo dos autores, 2017.

Seria cômico se não fosse trágico, mas a imagem acima enquadra a área do novo Polo Universitário de Campos dos Goytacazes (PUCG/UFF), através do REUNI. O complexo que está sendo construído desde 2012 na mesma área em que se encontra o Galpão, contará com dois prédios: A e B. A obra que deveria ter sido concluída em 2014, hoje acaba sendo referenciada pelos alunos da UFF-Campos como: “terra prometida”, já que as obras encontram-se muito atrasadas.

Diversas aulas e eventos que estavam previstos para acontecerem no Galpão acabaram sendo suspensos, já que a ausência de manutenção do prédio impossibilita a ocupação do mesmo por meio dos alunos e professores através de atividades acadêmicas, ou até mesmo novos eventos culturais.

Em uma das visitas ao prédio, constatamos a presença de pessoas em situação de rua que estavam fazendo do Galpão a sua morada. Também encontramos no espaço que deveria ser palco de ações culturais, armas como facões, pedaços de ferro, muito lixo, e até mesmo cachimbos para utilização de drogas (Figura 04). Além disso, os vizinhos já tinham feito inúmeras denúncias de que o prédio estava sendo cenário de violência sexual, prostituição e utilização de drogas.

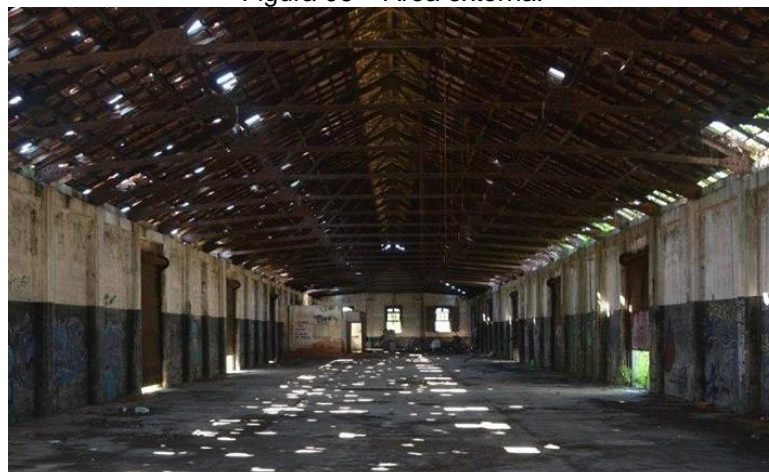
Figura 04 – Lixos e entulhos dentro do prédio.



Fonte: Acervo dos Autores – 2017.

A imagem abaixo (Figura 05) nos passa uma sensação de nostalgia e ao mesmo tempo de desmantelamento da educação e um descaso com a sociedade como um todo. A nostalgia de imaginar como deveria ser o cheiro da tinta fresca nas portas, o barulho do movimento dos passageiros e funcionários, a textura das telhas inglesas do século XX, e até mesmo o brilho do verniz do piso em madeira. Mas todo esse movimento sensorial logo entra em colapso com uma sensação de desmantelamento e descaso do poder público.

Figura 06 – Área externa.



Fonte: Acervo dos autores, 2018.

Quando um governo faz corte nos investimentos para a pasta da educação e quando não oferece autonomia para a cultura se manifestar e

reverberar na sociedade, isso tudo acaba sendo um “projeto” para que a sociedade retroceda e não consiga ter um dos exercícios mais importantes na construção de uma democracia: A liberdade de expressão e o senso crítico.

CONCLUSÃO

Como dito na introdução, este trabalho é um recorte de uma dissertação de mestrado desenvolvida cuja aspiração encontra-se no desejo em se pensar o espaço público através da dimensão cultural, corroborando desta forma, para a produção e reprodução dos mais variados saberes, atuando como instrumento propulsor para o planejamento regional para fins de se alcançar o des(en)volvimento urbano-regional.

Através da colheita de dados e do levantamento bibliográfico e documental, podemos perceber que o prédio em questão possui um potencial enorme, oferecendo serviços e serventia desde o século XX para a sociedade campista e da região Norte Fluminense em geral, na qual não podemos permitir que sua história caia em esquecimento ou que o Galpão Cultural da UFF seja mais um dos diversos “projetos de gaveta” que são produzidos e desmotivados neste país.

A nossa projeção futura a partir deste trabalho, é desenvolver uma metodologia participativa para a elaboração de um projeto arquitetônico para o Galpão Cultural da UFF como um centro propulsor de arte e cultura, pois acreditamos que pensar nesses lugares de vínculos e sociabilidades é extremamente importante para a garantia e manutenção de uma sociedade cada vez mais democrática, diversa e plural que respeite todos princípios universais dos direitos humanos.

Para sustentar a projeção deste trabalho, acreditamos na importância e relevância no reconhecimento dos contextos históricos, políticos e sociológicos que envolvem a existência do Galpão, bem como examinar a própria composição da Região Norte Fluminense, no que diz respeito ao seu desenvolvimento, planejamento urbano e políticas públicas de cultura.

BIBLIOGRAFIA

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília (UNB). Brasília, 2013.

IPHAN, 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>>. Acesso em: 08 de abr. de 2019.

MACEDO, Nylson e SILVA, Leonardo. *A ferrovia agrícola de Quissaman e suas conexões regionais*. Quissamã (RJ): Prefeitura Municipal de Quissamã, 2012.

MIRANDA, Elis e ROCHA, Elisabeth. *Cidades do Petróleo no Brasil: royalties, cultura e planejamento*. Políticas Culturais em Revista, 2 (4), p.87-101, 2011.

MIRANDA, Elis. *O Edital Mais Cultura nas Universidades e a Criação de um Espaço Público de Cultura: o caso do Galpão Cultural da Uff em Campos dos Goytacazes*. In: FIGUEIREDO, Silva Lima. (Org.). *Amazônia, Cultura e Cena Política no Brasil*. Belém: NAEA, 2016.

RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos – Na taba dos Goytacazes*. Niterói: Imprensa Oficial, 1988.